

PELAN INDUK PEJALAN KAKI DAN BERBASIKAL **KUALA LUMPUR** 2019-2028



DEWAN BANDARAYA
KUALA LUMPUR



PELAN INDUK PEJALAN KAKI DAN BERBASIKAL KUALA LUMPUR 2019-2028



DEWAN BANDARAYA KUALA LUMPUR

DISEMBER 2019



DEWAN BANDARAYA KUALA LUMPUR



DEWAN BANDARAYA KUALA LUMPUR

Penghargaan

Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL) ingin merakamkan ucapan terima kasih kepada tetuan Uni-Technologies Sdn Bhd, Universiti Teknologi Malaysia atas perkhidmatan yang professional sebagai perunding dalam menyediakan Pelan Induk Pejalan Kaki dan Berbasikal Kuala Lumpur 2019-2028

Kami juga ingin mengucapkan jutaan terima kasih kepada semua pihak berkepentingan, NGO, syarikat, orang persendirian dan komuniti tempatan seperti senarai di bawah atas perkongsian maklumat, idea, maklum balas, dan kerjasama sepanjang tempoh penyediaan pelan induk ini.

KWP, MOE, MOH, KPKT, KBS, APAD (SPAD), PDRM, PLANMalaysia, PKB, JKR, JPS, JKJR, PRASARANA, Cycling KL, The Basikal, Bike With Elena, Bike Kitchen, Think City, Urbanice Malaysia, MIMOS, MIROS, IEN Consult, Neuron, Mikebikes, Persatuan Penduduk TTDI, semua Kawasan Rukun Tetangga (KRT) di Kuala Lumpur (dan Omar Elsharawy untuk gambar muka depan)



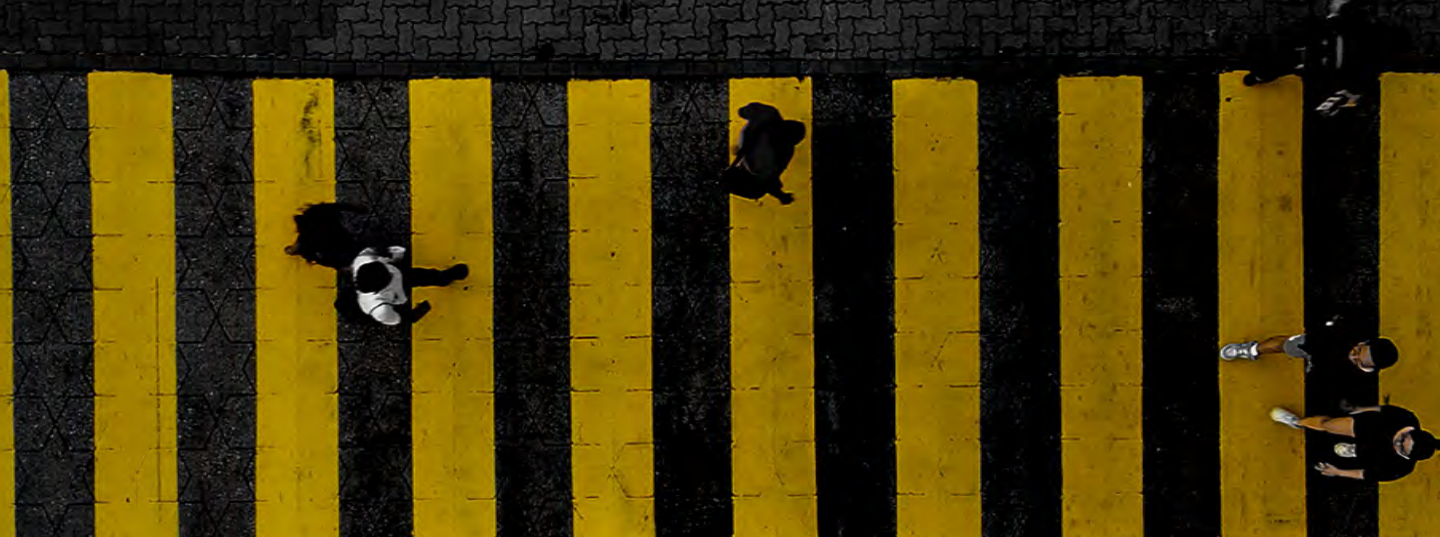
KANDUNGAN

Bab 01 **PENGENALAN**

Pengenalan.....	1-1
Aspirasi Pelan Induk.....	1-2
Matlamat dan Objektif.....	1-3
Rangka Kerja Kajian.....	1-4
Tempoh Masa Kajian.....	1-5
Konteks Perancangan.....	1-6
Program Transformasi Ekonomi.....	1-7
Pelan Struktur Kuala Lumpur 2040.....	1-8
Pelan Induk Kampong Bharu.....	1-8
Pelan Induk Pengangkutan Awam Darat Greater KL/KV.....	1-8
Sistem Mass Rapid Transit (MRT).....	1-9
Rumusan Konteks Perancangan.....	1-10

Bab 02 **RUMUSAN PENEMUAN**

Istilah dan Definisi.....	2-2
Kategori Guna Tanah.....	2-3
Kawasan Potensi Permintaan Berjalan Kaki di Kuala Lumpur.....	2-6
Apa Kata Orang Awam.....	2-7
Apa yang Orang Awam Mahukan.....	2-8
Segmentasi Pejalan Kaki dan Penunggang Basikal.....	2-9



Bab 03

KUMPULAN SASARAN DAN UNJURAN

Kumpulan Sasaran.....	3-2
Unjuran Pengguna.....	3-7

Bab 04

STRATEGI DAN TINDAKAN

Rangka Kerja Strategi.....	4-2
Pendekatan Strategik.....	4-3
Strategi dan Tindakan.....	4-4
Strategi dan Tindakan Terperinci.....	4-5

FASA 1 :

MEWUJUDKAN PENERIMAAN AWAL..... 4-6

Gambar Rajah Skematik Cadangan Fasa 1.....	4-7
--	-----

P1-1: Menubuhkan Struktur Tadbir Urus untuk Melaksanakan Pelan Induk Pejalan Kaki dan Berbasikal Kuala Lumpur.....	4-8
---	-----

P1-2: Menaiktaraf Infrastruktur Pejalan Kaki dan Berbasikal Sedia Ada.....	4-10
---	------

P1-3: Memastikan Keselamatan untuk Semua Segmen Pejalan Kaki Melalui Reka Bentuk, Perancangan, Pembinaan dan Penyelenggaraan Laluan Pejalan Kaki.....	4-11
---	------

P1-4: Meningkatkan Penguatkuasaan untuk Melindungi Hak dan Keselamatan Pejalan Kaki dan Penunggang Basikal.....	4-15
--	------

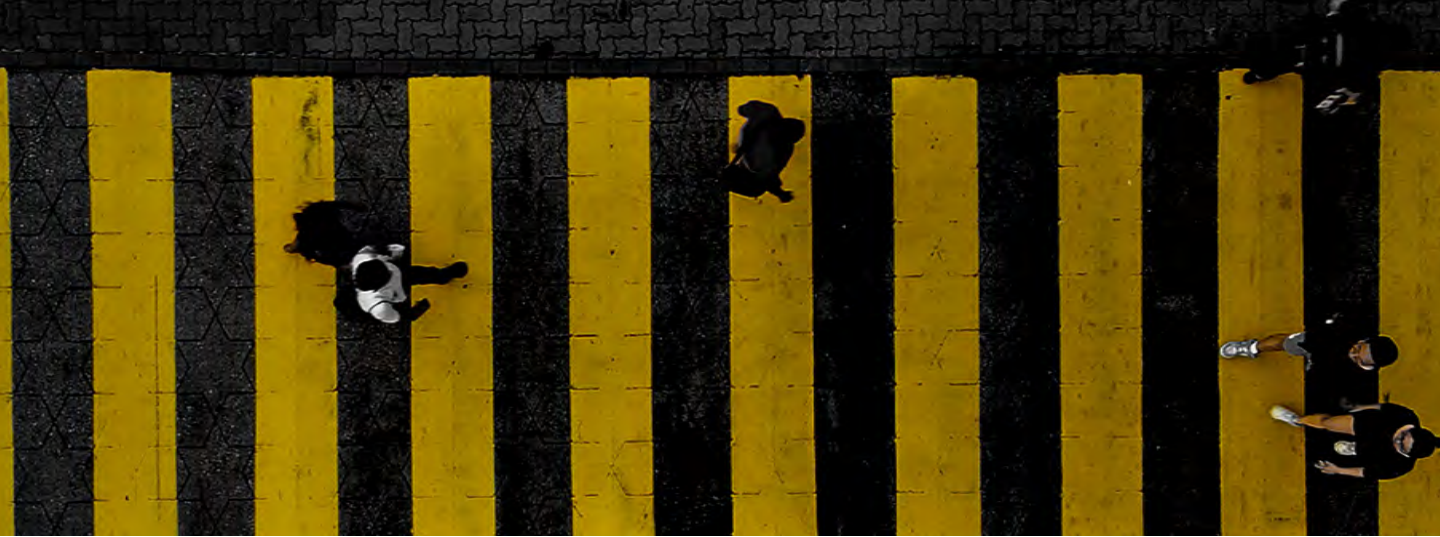
P1-5: Mencegah Jenayah Melibatkan Pejalan Kaki Melalui Pemantauan yang Lebih Baik dengan Penggunaan Teknologi	4-16
--	------

P1-6: Menyepadukan Program-Program Berbasikal yang Bertema Selamat dan Berhemah Kepada Komuniti.....	4-17
---	------

P1-7: Merancang dan Merintis Pelan Komunikasi Lima Tahun untuk Meneraju Agenda dan Inisiatif Berjalan Kaki dan Berbasikal.....	4-21
--	------



FASA 2:	
DARIPADA PERLU BERJALAN KEPADA MAHU BERJALAN.....	4-25
Gambar Rajah Skematik Cadangan Fasa 2.....	4-26
P2-1: Merangsang Pembangunan 'Semangat Tempat' Berasaskan Komuniti untuk Dihubungkan dengan Koridor Berjalan Kaki dan Berbasikal.....	4-27
P2-2: Memperkenalkan Laluan Pejalan Kaki Khusus Pada Jalan yang Mempunyai Trafik yang Tinggi dalam Kawasan Tumpuan.....	4-39
P2-3: Membangunkan Alat/Sistem yang Praktikal untuk Merancang Perjalanan dan Penunjuk Arah.....	4-40
P2-4: Menormalisasikan Projek Pembangunan 'Semangat Tempat' Berasaskan Komuniti Melalui Perkongsian Pintar.....	4-43
P2-5: Meneruskan Kesan Pelan Komunikasi.....	4-53
P2-6: Memupuk Budaya Berbasikal Dari Awal Usia.....	4-54
P2-7: Mewujudkan Persekitaran Pro-Berbasikal dengan Meneruskan Menaiktaraf Persekitaran Fizikal.....	4-55
P2-8: Menyediakan Insentif Kewangan untuk Menggalakkan Penggunaan Basikal di Kalangan Pengguna Bandar.....	4-56
P2-9: Melengkapkan Tawaran Insentif Kewangan dengan Tambah Insentif Berbentuk Bukan Kewangan.....	4-60
FASA 3 :	
TRANSFORMASI GAYA HIDUP BANDAR.....	4-62
Gambar Rajah Skematik Cadangan Fasa 3.....	4-63
P3-1: Penjenamaan KL Sebagai Bandar Berjalan Kaki dan Berbasikal Utama Malaysia.....	4-64
P3-2: Memperbanyakkan Pembentukan 'Semangat Tempat' dalam Bandar.....	4-65
P3-3: Menyepadukan Sistem Pengawasan yang Dikelolai oleh Komuniti Melalui Sistem Teknologi Maklumat.....	4-67
P3-4: Memperkenalkan Langkah Radikal dalam Mengurangkan Trafik di Pusat Komersial dalam Bandar (CBD).....	4-68
P3-5: Menggalakkan Analitik Daya Raya (Big Data Analytic) Sebagai Alat Teknologi untuk Inisiatif Mobiliti Pintar Kuala Lumpur.....	4-72



Bab 05

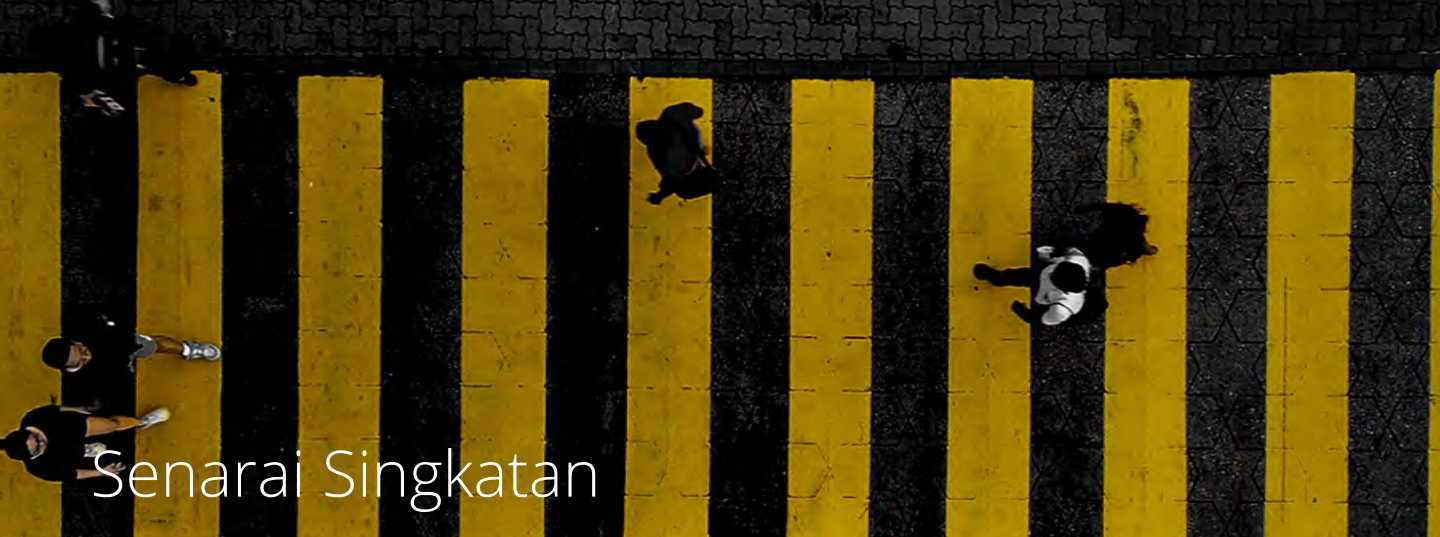
PEMBANGUNAN FIZIKAL

Pengenalan.....	5-2
Kawasan Potensi Tinggi Permintaan Berjalan Kaki di Kuala Lumpur	5-3
Konsep Pembangunan Keseluruhan.....	5-5
Skop dan Perincian Pembangunan Fizikal.....	5-13
INISIATIF 1: Meningkatkan Pengalaman Berjalan Kaki dan Berbasikal Batuan Pertama dan Batuan Terakhir.....	5-14
INISIATIF 2: Pembinaan Laluan Ekspres Pejalan Kaki Bertingkat (Elevated Pedestrian Expressway/Epex) di Kuala Lumpur.....	5-29
INISIATIF 3: Penambahbaikan Laluan Pejalan Kaki Sedia Ada.....	5-39
INISIATIF 4: Membangunkan Kemudahan dan Infrastruktur Laluan Berbasikal.....	5-57
INISIATIF 5: Membangunkan Infrastruktur Laluan Berjalan Kaki dan Basikal di Kawasan Potensi Permintaan Tinggi (HPD)....	5-77

Bab 06

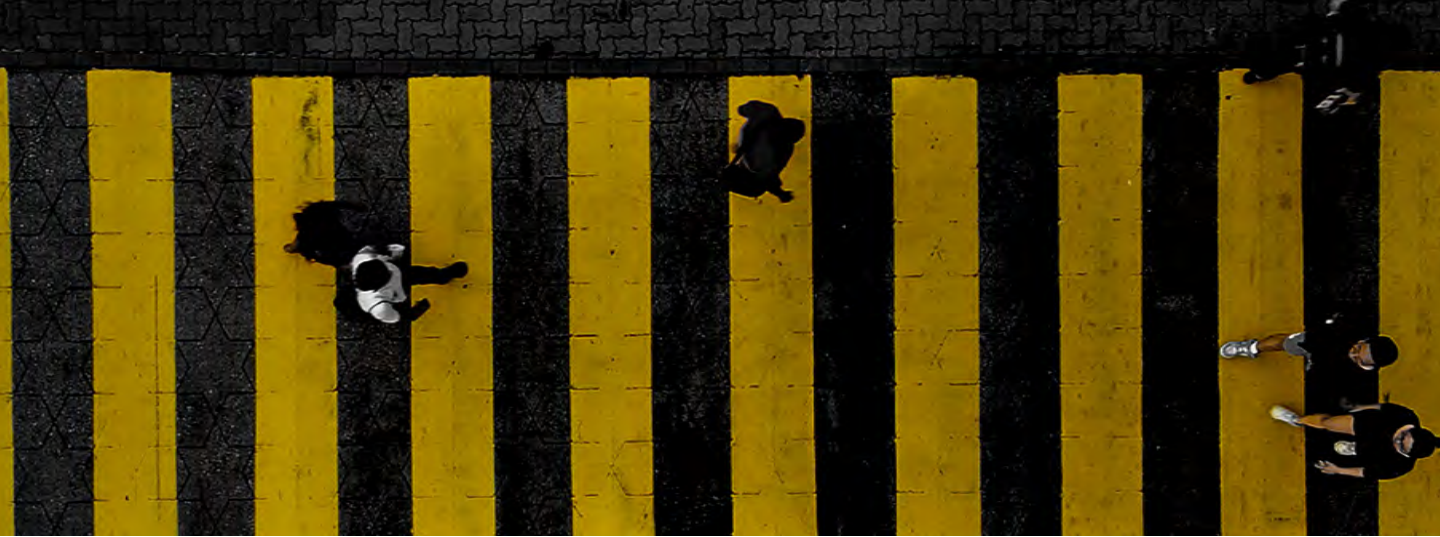
PELAN PELAKSANAAN

Pelan Pelaksanaan.....	6-2
Projek 'Quick Win'.....	6-14
Pelan Pemantauan.....	6-15
Jadual Pemantauan.....	6-17



Senarai Singkatan

APAD	Agensi Pengangkutan Awam Darat	IIIP	Interchange & Integration Plan
ARP	Area Road Pricing	IoT	Internet of Things
Bdr.	Bandar	ISF	Improvement Service Fund
Bike-Ped	Bike-Pedestrian	IT	Information Technology
BTP	Bus Integration Plan	ITE	Institute of Transportation Engineers
CBD	Central Business district	JKJR	Jabatan Keselamatan Jalan Raya
CCTV	Closed-Circuit Television	JKR	Jabatan Kerja Raya
CETDEM	Center for Environment, Technologies & Development Malaysia	Jln.	Jalan
CHKL	City Hall Kuala Lumpur	JPA	Jabatan Perkhidmatan Awam
Cont.	Continue	JPIF	Jabatan / Infrastructure Planning Department
CPTED	Crime Prevention Through Environmental Design	JPS	Jabatan Pengairan dan Saliran
CSN	Community Surveillance Network	KBS	Kementerian Belia dan Sukan
CSN	Community Surveillance Network	Kg.	Kampung
DBKL	Dewan Bandaraya Kuala Lumpur	KL	Kuala Lumpur
Dev.	Development	KLCC	Kuala Lumpur City Centre
e.g	Example	KLGH	Kuala Lumpur General Hospital
EPEX	Elevated Pedestrian Expressway	km	Kilometres
EPPs	Entry Point Projects	Km/h	Kilometre per Hour
EPU	Economic Planning Unit	KOL	Key Opinion Leader
ESPN	Entertainment and sports Programming Network	KPJ	Kumpulan Perubatan Johor
etc.	Et Cetera	KPKT	Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan
ETP	Economic Transformation Programme	KRT	Kelab Rukun Tetangga
FGDs	Focus Group discussions	KWP	Kementerian Wilayah Persekutuan
ft	feet	LHDN	Lembaga Hasil dalam Negeri
GEF	Global Economic Facility	LPTMP	Land Public Transport Master Plan
GLC	Government-Linked Company	LRT	Light Rapid Transit
GNI	Gross National Income	LUP	Land Use Plan
Gov.	Government	m	Metre
GTP	Government Transformation Program	MDEC	Malaysia digital Economy Corporation
HQ	Headquartes	MIMOS	Malaysia Institute of Microelectronic Systems
HSR	High-speed Rail System	MIROS	Malaysia Institute of Road Safety Research
i.e	In other Words		



MNCs	Multinational Corporation	SSP	Sungai Buloh – Serdang – Putrajaya Line
MOE	Ministry of Education	TBS	Terminal Bersepadu Selatan
MOH	Ministry of Health	TDM	Travel Demand Management Plan
MOHR	Ministry of Human Resources	TfL	Transport for London
MOT	Ministry of Transport	TOD	Transit-Oriented Development
MPPJ	Majlis Perbandaran Petaling Jaya	TRX	Tun Razak Exchange
MRT	Mass Rapid Transit	TTDI	Taman Tun Dr Ismail
NACTO	National Association of City Transportation Officials	TTP	Taxi Transformation Plan
NGOs	Non-Governmental Organisation	U.K	United Kingdom
NKEA	National Key Economic Area	U.S	United States
NKRAs	National Key Result Areas	UCSI	UCSI University Taman Connaught
NLPTMP	National Land Public Transport Master Plan	UD	Urban Design
OUM	Open University Malaysia	UM	University Malaya
PDRM	Polis DiRaja Malaysia	UNDP	United Nations Development Programme
PJ	Petaling Jaya	Uni.	University
PKB	Perbadanan Pembangunan Kampong Bharu	Unit LA 21	Unit Local Agenda 21
PLAN Malaysia	Jabatan Perancangan Bandar dan Desa	URDP	Urban Rail Development Plan
PMD	Personal Mobility Devices	USA	United States of America
POD	Pedestrian-oriented Development	WDP	Walking Demand Potential
PRASARANA	Prasarana Malaysia Berhad		
PWDs	Person with disabilities		
PWTC	Putra World Trade Centre		
RoL	River of Life		
ROW	Right-of-Way		
SBK	Sungai Buloh – Kajang Line		
SCM	Supply Chain Management		
Sek.	Sekolah		
sf	Square Feet		
Sg.	Sungai		
SGP	Small Grants Programme		
SMA	Sekolah Menengah Agama		
SPAD	Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat		

Bab 1 menerangkan tentang rangka kerja kajian yang merangkumi matlamat kajian, objektif dan rangka kerja kajian. Perbincangan di dalam bab ini selaras dengan ringkasan konteks perancangan di peringkat nasional, bersesuaian dengan dasar dan polisi yang akan mempengaruhi hala tuju masa hadapan Kuala Lumpur seperti yang telah dirangka. Cadangan Pelan Induk ini akan diselarakan dengan senario pembangunan masa hadapan di Kuala Lumpur.



Bab 01

PENGENALAN

Sebelum kita belajar memandu, kita belajar berjalan dan berbasikal terlebih dahulu. Berjalan dan berbasikal boleh dinikmati dan dilakukan pada setiap peringkat umur dan kemampuan fizikal. Walaubagaimanapun setelah bertahun – tahun, bandar – bandar telah mengubah tumpuan dan keutamaan terhadap pengangkutan bermotor. Namun dalam beberapa dekad ini, megapolitan – megapolitan moden seperti New York, Copenhagen, Tokyo dan kebanyakannya telah mengubah tumpuannya terhadap pejalan kaki dan penunggang basikal. Bandar – bandar ini telah sedar bahawa lebih banyak kelestarian masa hadapan yang hanya dapat dicapai sekiranya tumpuan berubah kepada lebih banyak mod mobiliti bandar aktif seperti berjalan dan berbasikal dan gabungannya (iaitu berjalan kaki dan berbasikal) menggunakan pengangkutan awam. Masalah – masalah yang muncul adalah disebabkan oleh kebergantungan terhadap kereta, masyarakat bermotor yang tidak sukar difahami. Dengan asap berbahaya dan bunyi bising, kenderaan persendirian bukan sahaja menjejaskan persekitaran malah menjejaskan kualiti kehidupan masyarakat.

Kesesakan lalu lintas yang terjadi disebabkan oleh kereta – kereta ini meningkatkan masa dan kos perjalanan, yang memaksa kerajaan untuk melabur lebih banyak wang bagi pembangunan infrastruktur – kos peluang yang jelas hanya memberi manfaat terhadap segmen penduduk tertentu – iaitu rakyat berkereta. Bagi sesiapa yang kurang bernasib baik untuk memiliki kenderaan sendiri, mereka diabaikan daripada pelaburan ini. Di Malaysia, trend terhadap mobiliti bandar aktif – berjalan dan berbasikal – telah sempurna terbentang di dalam pelbagai dokumen polisi. Program Bandar Selamat – merupakan salah satu daripada tujuh Bidang Keberhasilan Utama Negara (NKRAs) di bawah Program Transformasi Kerajaan (GTP) yang telah dikenalpasti bahawa jenayah di bandar boleh dikurangkan melalui penambahbaikan laluan pejalan kaki. Di bawah nota yang sama, Bidang Ekonomi Utama Negara (NKEA) Greater Kuala Lumpur/Lembah Klang – satu daripada dua belas.

NKEAs di bawah Program Transformasi Ekonomi (ETP)- telah mengenalpasti bahawa membina Laluan Pejalan Kaki yang Komprehensif merupakan salah satu daripada Projek Titik Permulaan (EPP) yang akan diterajui oleh Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL). Berdasarkan mandat ini, DBKL mengandungi rancangan untuk menyediakan pelan induk untuk pejalan kaki dan basikal. Pelan induk ini akan digunakan untuk reka bentuk komprehensif dan pelan pelaksanaan bagi pembangunan laluan yang efisien dan laluan berjalan kaki dan basikal yang mesra pengguna di Kuala Lumpur.

Aspirasi Pelan Induk

“Melalui Pelan Induk Pejalan Kaki dan Berbasikal, Kuala Lumpur mampu menjadikan sistem pengangkutan lebih lestari dari segi alam sekitar, ekonomi dan sosial.”

Di samping itu, Kuala Lumpur dapat mengekalkan agenda bandar lestari berkaitan dengan peningkatan kualiti kehidupan dan kualiti alam sekitar melalui penambahbaikan laluan mobiliti pintar ke arah gaya hidup sihat dengan memberikan keutamaan kepada komponen-komponen berikut:

**01**

Meningkatkan keselamatan pejalan kaki dan berbasikal

**02**

Menyediakan mobiliti dan kemudahan yang sesuai untuk semua

**03**

Mengurangkan pencemaran dengan menangani pemanasan global dan menjadi bandar lestari

**04**

Menggalakkan berjalan kaki dan berbasikal sebagai gaya hidup sihat

**05**

Keupayaan untuk meningkatkan interaksi sosial di jalanan

**06**

Meningkatkan pertumbuhan ekonomi

**07**

Alternatif untuk pemanduan terutamanya pada jarak yang singkat

Matlamat Dan Objektif

“Mengekalkan agenda bandar berdaya huni di mana kualiti kehidupan dan alam sekitar dipertingkatkan melalui penambahbaikan dalam mobiliti pintar ke arah gaya hidup sihat”



Objektif 1:

Untuk mendapatkan persetujuan daripada pelbagai segmen penduduk di KL dengan memperbanyak kuantiti dan meningkatkan kualiti kemudahan pejalan kaki dan berbasikal



Objektif 2:

Untuk menerajui dan memberi inisiatif berjalan dan berbasikal sebagai komponen sokongan terhadap pergerakan bandar yang lancar bagi mengubah tanggapan daripada 'perlu berjalan kepada mahu berjalan'



Objektif 3:

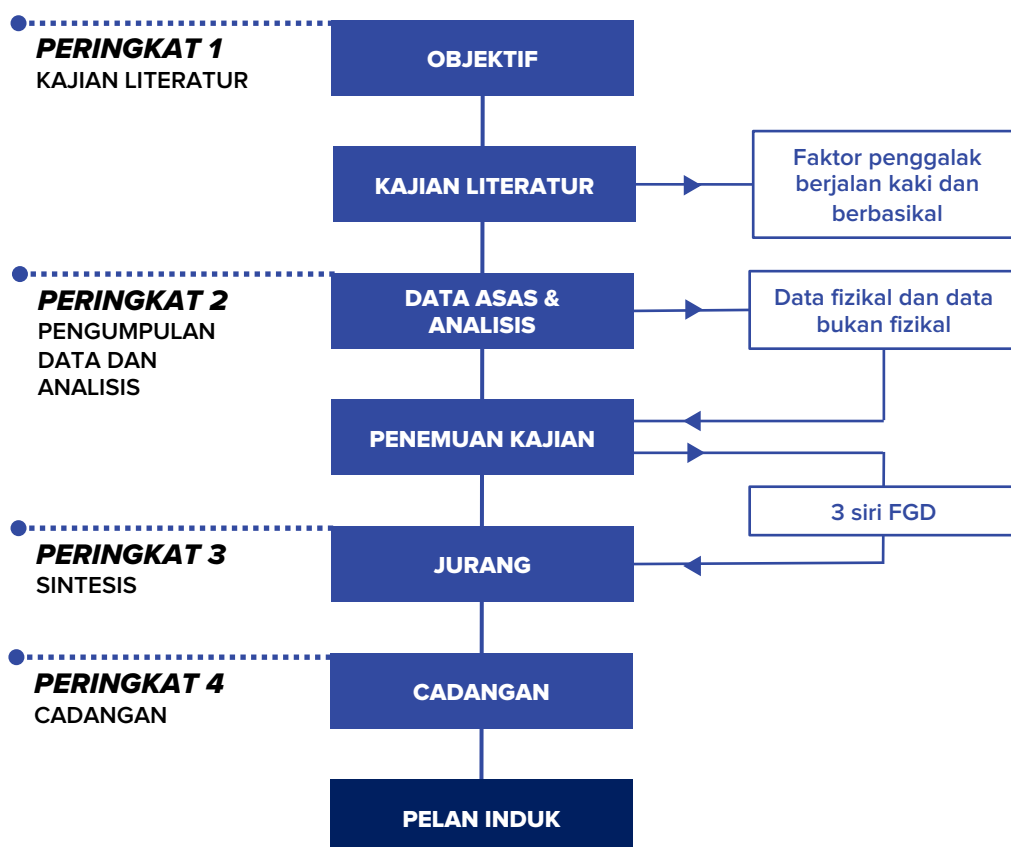
Untuk mengubah gaya hidup bandar dengan menghubungkan ruangan awam yang meriah dan menarik melalui pewujudan tempat untuk kemudahan pejalan kaki dan berbasikal yang selamat dan selesa



Rangka Kerja Kajian

Pada peringkat pertama, kajian ini akan mengenal pasti faktor-faktor penggalak untuk berjalan kaki dan berbasikal melalui kajian literatur. Faktor-faktor ini akan digunakan untuk membina indikator – indikator data asas. Data yang terkumpul akan dibahagikan kepada dua kategori iaitu data fizikal dan data bukan fizikal. Data tersebut dikumpulkan melalui kajian literatur, kaji selidik pengguna, temu bual secara mendalam dan lawatan tapak. Hasil analisis data akan dibentangkan semasa FGD / bengkel untuk penjelasan dan kemaskini data serta mendapatkan persetujuan daripada orang awam dan pihak berkepentingan. Sebaik sahaja data yang dihasilkan dimuktamad, ia akan digunakan untuk merumuskan cadangan yang berkaitan bagi mengisi jurang yang ada.

Rajah berikut menunjukkan carta aliran rangka kerja kajian.



Rajah 1.1 : Carta Alir Rangka Kerja Kajian

Tempoh Masa Kajian

Projek ini akan dilaksanakan dalam tempoh masa lima tahun bermula dari Februari 2017. Tahun pertama akan melibatkan kajian dasar dan pembangunan draf pelan induk. Tahun kedua akan melibatkan penambahbaikan draf pelan induk dan beberapa siri *Focus Group Discussions* (FGDs) dan lawatan penanda aras. Pelan Induk Akhir akan siap menjelang tahun kedua akhir. Tahun ketiga dan kelima akan melibatkan pembangunan program sokongan komuniti dan pemantauan selepas pelaksanaan.

Rajah berikut menunjukkan rangka kerja kajian yang terperinci.

Rajah 1.2 : Garis Masa Kajian



Konteks Perancangan

Bab ini akan meringkaskan kesemua inisiatif berjalan kaki dan berbasikal daripada pelan sedia ada di peringkat nasional, wilayah dan tempatan ke dalam konteks perancangan Pelan Induk Pejalan Kaki dan Berbasikal Kuala Lumpur. Ia bermula dengan menentengahkan aspirasi pelan peringkat nasional terutamanya Program Transformasi Ekonomi (ETP) sebelum meringkaskan inisiatif-inisiatif dan program-program daripada pelan yang lebih terperinci dan pelbagai pelan peringkat tempatan seperti yang disenaraikan di dalam Jadual 1.1.

Tujuan mengkaji semula pelan-pelan adalah untuk mendapatkan kefahaman yang menyeluruh dan mengetahui sejauh mana setiap pelan menerangkan tentang inisiatif, program dan projek berkenaan pejalan kaki dan berbasikal. Hasil daripada analisis pelan tersebut penting dalam menetapkan hala tuju permulaan polisi kajian ini. Maklumat daripada pelan tersebut juga penting untuk analisis dan sintesis bersama data yang diperolehi daripada cara utama seperti kaji selidik pengguna dalam situasi ini. Selain itu, beberapa maklumat dan strategi dalam kajian semula pelan akan digunakan dan dikemas kini untuk keperluan kajian ini.

Situasi kini hangat dengan kemunculan isu-isu perubahan iklim, namun kebiasaannya kebanyakan pelan pembangunan mengabaikan keinginan merasai gaya hidup yang lebih sihat seperti berjalan kaki dan berbasikal. Oleh itu, tidak menghairankan sekiranya kesemua pelan pembangunan yang dinilai masih kurang mengutamakan pejalan kaki dan basikal berbanding dengan lain-lain bentuk mobiliti. Oleh itu, tujuan pelan induk pejalan kaki dan berbasikal ini adalah untuk mengintegrasikan kesemua strategi dan program yang menitikberatkan galakan untuk berjalan kaki dan berbasikal di dalam satu dokumen sebagai perkara utama.



Peringkat Nasional

- Economic Transformation Programme

Peringkat Wilayah

- Klang Valley MRT System
- Greater Kuala Lumpur/Klang Valley Land Public Transport Master Plan

Peringkat Tempatan

- Kuala Lumpur Structure Plan 2020
- Kampung Bharu Master Plan
- River of Life
- Kuala Lumpur Tourism Master Plan 2015-2025
- Kuala Lumpur Low Carbon Society 2030
- Pelan Induk Jejak Warisan Kuala Lumpur
- Think City Programmes



Jadual 1.1 : Senarai Pelan – Pelan

Program Transformasi Ekonomi

Seperti yang dinyatakan di dalam ETP, visi NKEA Greater KL/KV adalah **untuk mencapai tempat ke 20 teratas dalam perkembangan ekonomi bandar di samping menjadi di antara tempat ke 20 teratas dunia BANDAR PALING BERDAYA HUNI menjelang 2020**. Untuk memenuhi aspirasi Greater KL/KV dalam mencapai visi, sembilan EPP (Projek Titik Permulaan) bersama empat dimensi telah dirangka. Satu daripada empat dimensi, Perkhidmatan yang Dipertingkatkan Greater KL/KV, panggilan untuk Bandar KI yang berfungsi dengan baik dan berdaya huni yang memerlukan penambahbaikan dan gabungan lancar terhadap laluan pejalan kaki. Sembilan EPP dicadangkan di dalam NKEA Greater KL/KV diulas secara ringkas di dalam Rajah 1.3 dan tiga yang mempunyai hubungan terus dalam menaiktaraf laluan pejalan kaki KL yang akan dibincangkan di dalam bahagian berikutnya.

EPP5: River of Life (RoL)



- Projek RoL dimulakan dengan mentransformasikan bahagian aliran sungai Klang dan Gombak melalui pusat bandar KL kepada tepian air (waterfront) bersejarah dan komersial yang meria dan berdaya huni dengan jumlah trafik yang tinggi.
- Transformasi ini direka untuk menggalakkan trafik pejalan kaki dan berbasikal yang tinggi untuk keseronokan yang lebih baik terhadap mercu tanda sejarah dan estetika kawasan.
- Apabila lengkap sepenuhnya pada tahun 2020, projek RoL dijangka untuk mengubah pusat bandar KL, sama taraf dengan bandar – bandar global yang lain. Ini bermaksud Kuala Lumpur akan lebih boleh berjalan dan berdaya huni.

EPP8: Laluan Pejalan Kaki



- EPP8: Laluan Pejalan Kaki Komprehensif menggambarkan sebahagian daripada cita – cita besar rancangan untuk menjadikan Kuala Lumpur sebahagian bandar sihat dan berdaya huni dengan menaiktaraf mobiliti manusia.
- EPP berhasrat untuk menaiktaraf kemudampamaan untuk pejalan kaki dan halangan fizikal dengan mencipta laluan pejalan kaki yang bersepadu dan bebas halangan.
- Penambahbaikan ini dijalankan untuk mematuhi garis panduan CPTED Bandar Selamat (Crime Prevention Through Environmental Design) bagi memastikan keselamatan pejalan kaki.

Pelan Struktur Kuala Lumpur 2040

- Pelan struktur telah mengenalpasti hierarki laluan pejalan kaki yang diklasifikasikan kepada laluan pejalan kaki utama, primer dan sekunder berdasarkan kepentingan masing-masing.
- Cadangan laluan dan penambahbaikan untuk infrastruktur pejalan kaki dan berbasikal seperti yang terkandung di dalam Pelan Struktur akan dimasukkan di dalam pelan induk pejalan kaki dan basikal setelah menggabungkan cadangan-cadangan daripada pelan-pelan yang lain.



Pelan Induk Kampong Bharu

- Di bawah Pelan Induk, laluan pejalan kaki sepanjang 7.5km dan laluan berbasikal telah dikenalpasti sama ada untuk pembinaan atau penambahbaikan.
- Cadangan prinsip reka bentuk pejalan kaki/berbasikal reka bentuk daripada Pelan Induk Kampong Bahru menjadi salah satu rujukan penting untuk menghasilkan Pelan Induk Pejalan Kaki dan Basikal Kuala Lumpur.



Pelan Induk Pengangkutan Awam Darat Greater KL/KV

- Pelan Induk Pengangkutan Awam Darat Greater KL/KV (Greater KL/KV LPTMP) menggabungkan pelan induk pengangkutan 20-tahun untuk mengubah pengangkutan awam darat di Greater KL/KV.
- LPTMP Greater KL/KV dibina di atas pelan sedia ada untuk keselarasan semasa menyediakan pelan pengangkutan jangka masa panjang yang penting untuk pencapaian status bandaraya bertaraf dunia.



Sistem Mass Rapid Transit (MRT)

Sistem Mass Rapid Transit (MRT) merupakan sistem transit yang terancang terdiri daripada tiga laluan yang akan dibangunkan dalam tiga fasa. Jangkaan penumpang harian mencecah 1 juta setelah siap sepenuhnya menjelang 2022, sistem MRT perlu digabungkan dengan infrastruktur pejalan kaki dan berbasikal di kesemua stesen untuk kelancaran peralihan jarak pertama dan terakhir. Stesen MRT akan menjadi titik tumpuan dalam kajian ini untuk pelan induk pejalan kaki dan basikal.

Laluan Sungai Buloh – Kajang



- Laluan Sungai Buloh – Kajang (SBK) bermula dari Sungai Buloh ke Kajang
- Fasa pertama laluan MRT Sungai Buloh – Kajang ke Semantan mula beroperasi pada 16 Disember 2016.
- Fasa Kedua, dari Stesen Semantan ke Stesen Kajang telah mula beroperasi pada 17 Julai 2017, dengan membenarkan keretapi melalui keseluruhan jajaran

Laluan Sungai Buloh – Serdang – Putrajaya



- Cadangan jajaran laluan MRT Sungai Buloh – Serdang – Putrajaya (Laluan SSP) adalah 52.2 km di mana 13.5 adalah di bawah tanah.
- Fasa 1 di antara Kawasan Damansara dan Kampung Batu dijangka akan beroperasi menjelang Julai 2021 dan selebihnya akan dibina dan mula berkhidmat sepenuhnya pada suku ke dua 2022.

Laluan Circle



- Laluan CIRCLE akan meliputi jarak di antara 45km dan 48 km atau lebih panjang, bergantung kepada jajaran terakhir.
- Ia akan menggabungkan Laluan 1 Sungai Buloh – Kajang (SBK) dan Laluan 2 Sungai Buloh – Serdang – Putrajaya (SSP).
- Ia menunjukkan bahawa pelan ini telah merangka laluan pantas pembinaan untuk MRT 3 yang akan siap sebelum 2025.

Rumusan Konteks Perancangan

Pelan Induk Pejalan Kaki dan Berbasikal yang mengetengahkan mobiliti lancar dan kemudahsampaian untuk semua bagi menggalakkan berjalan/berbasikal sebagai alternatif gaya hidup sihat mengambilkira kesemua aspek dan mod mobiliti. Tidak dinafikan, pelan sedia ada, dokumen rasmi dan garis panduan yang mempengaruhi keputusan dalam semua aspek berkaitan dengan pengangkutan dan mobiliti dari peringkat teratas ke peringkat tempatan perlu diambil kira. Bermula dengan Program Transformasi Ekonomi (ETP) dan diikuti dengan pelbagai pelan peringkat tempatan termasuk Pelan Struktur Kuala Lumpur, Pelan Induk Kampung Bharu, Pelan MRT Lembah Klang, dan lain-lain lagi. Analisis Kandungan (content analysis) dilakukan terhadap kesemua pelan untuk mengenal pasti hala tuju polisi pengangkutan. Pemahaman berkenaan hala tuju polisi sedia ada dengan analisis yang baik tentang potensi keperluan pejalan kaki dan berbasikal merupakan ramuan terbaik untuk menghasilkan pelan induk yang bersepadu dan praktikal. Pelan Induk Pejalan Kaki dan Berbasikal yang bersepadu bukan sahaja membenarkan sistem perjalanan yang bersepadu dan lancar tetapi membantu Kuala Lumpur mengekalkan agenda bandar yang berdaya huni di mana kualiti kehidupan dan suasana dipertingkatkan melalui penambahbaikan mobiliti pintar untuk gaya hidup sihat dengan memfokuskan kepada komponen di berikut:



1 Meningkatkan tahap keselamatan pejalan kaki dan berbasikal



2 Menyediakan kemudahan dan mobiliti untuk semua



3 Kurangkan pencemaran, menangani pemanasan global, menjadi lestari



4 Menggalakkan berjalan kaki dan berbasikal sebagai gaya hidup sihat



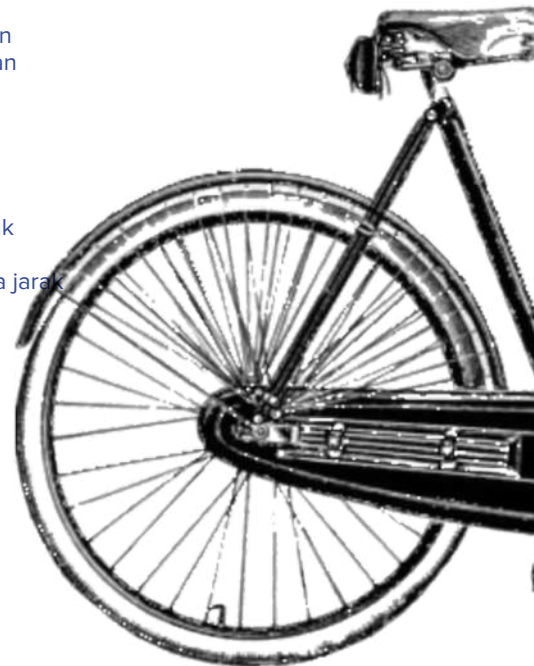
5 Keupayaan meningkatkan interaksi sosial di jalanan



6 Menggalakkan perkembangan ekonomi



7 Alternatif untuk pemanduan terutama pada jarak singkat





Bab 02

RUMUSAN PENEMUAN



Istilah dan Definisi

Berikut merupakan istilah dan definisi yang digunakan dalam laporan ini. Tujuan definisi ini adalah untuk memastikan ketepatan dan konsistensi dalam tafsiran rangka kerja polisi yang dicadangkan.

Jadual 2.1 : Istilah dan Definisi

Istilah	Definisi
Berjalan	Bentuk perjalanan dengan berjalan kaki
Pejalan kaki	Individu yang berjalan atau berlari termasuk individu yang menggunakan kenderaan beroda kecil seperti kerusi roda, papan luncur, kasut beroda, skuter dan sebagainya.
Laluan pejalan kaki	Laluan atau lorong khas untuk pejalan kaki
Penunggang basikal	Individu yang bergerak menggunakan basikal
Basikal	Kenderaan beroda dua, menggunakan kuasa manusia dan pedal termasuk basikal elektrik yang menggunakan bateri sebagai sumber kuasa kedua.
Laluan Basikal	Laluan atau lorong khas untuk penunggang basikal
Laluan Berjalan/ Berbasikal Yang Dikongsi	Laluan atau lorong khas untuk kegunaan bersama pejalan kaki dan penunggang basikal
Populasi	Bagi tujuan pelan induk ini, populasi ditakrifkan sebagai mana-mana individu yang menetap di Kuala Lumpur berumur antara 15-60 tahun. Kumpulan umur ini dipilih kerana mereka mewakili remaja dan dewasa yang boleh dianggap bebas untuk menentukan dan memilih mod pengangkutan bagi perjalanan ulang-alik mereka
Sampel/ Responden	Satu subset populasi yang dipilih secara rawak untuk mengambil bahagian dalam kaji selidik Pelan Induk Pejalan Kaki dan Basikal Kuala Lumpur
Perjalanan ulang-alik	Perjalanan satu arah kepada dan/atau daripada rumah sebagai pejalan kaki atau penunggang basikal bagi tujuan kerja (perjalanan rumah ke tempat kerja atau tempat kerja ke rumah) atau bagi tujuan pendidikan (perjalanan rumah ke sekolah atau sekolah ke rumah)
Perjalanan riadah	Perjalanan ke dan/atau dari rumah sebagai pejalan kaki atau penunggang basikal bagi tujuan selain ulak alik atau beli belah.
EPEX	Bentuk atau pembinaan lebuhraya pejalan kaki bertingkat

Kategori Guna Tanah

Sebelum menjalankan kaji selidik pengguna, sebuah peta potensi permintaan pengguna berjalan kaki (WDP) dihasilkan untuk menjadi panduan kepada tinjauan pengguna yang seterusnya. Untuk menghasilkan peta potensi permintaan berjalan kaki (WDP), guna tanah dikategorikan mengikut potensi permintaan berjalan kaki dan berbasikal. Jadual 2.2 menunjukkan tiga kategori serta jenis penggunaan tanah yang dimiliki oleh setiap kategori.

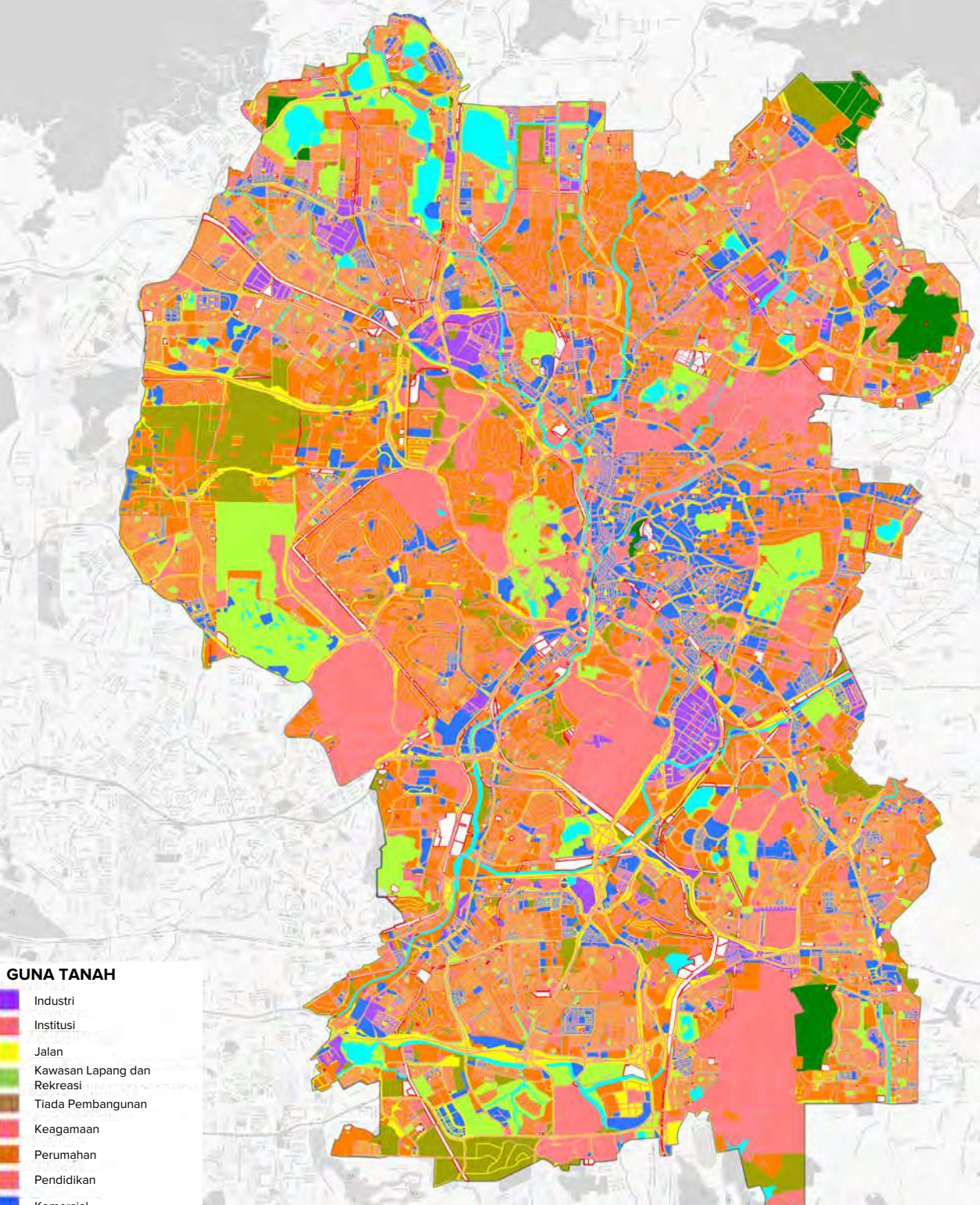
Jumlah setiap kawasan yang menghasilkan peta WDP ini kemudiannya digunakan untuk memilih kawasan yang berpotensi mempunyai permintaan berjalan kaki/ berbasikal yang tinggi. Responden kemudian dipilih secara rawak dari kawasan-kawasan ini untuk mengambil bahagian dalam kaji selidik.

Jadual 2.2 : Potensi Permintaan Berjalan Kaki dan Berbasikal

Potensi Permintaan Berjalan/ Berbasikal	Tempat
Tinggi	Universiti/kolej, tempat tarikan (contoh: muzium, taman, etc), apartment/kondo/kegunaan bercampur, lokasi pertukaran bas (5 destinasi atau lebih), Stesen LRT, pusat perniagaan dalam pusat bandar.
Sederhana	Sekolah, laluan penggunaan bersama (contoh: laluan pejalan kaki dan basikal), kedai runcit, hospital, perpustakaan dan pusat komuniti.
Rendah	Tangga, jambatan, jejantas, kafe, restoran, hentian bas tempatan

Jadual 2.3: Kategori Guna Tanah

Kategori	Sub-kategori	Keluasan (m ²)	(%)	Jumlah %
Potensi Permintaan Berjalan Kaki Tinggi	Universiti dan Kolej	1,429,698.33	0.56	18.84%
	Tarikan Utama dan Taman	9,300,520.10	3.66	
	Stesesn Transit	838,412.40	0.33	
	Kondominium dan Pangsapuri	20,880,656.20	8.21	
	Pusat Beli Belah di Pusat Bandar	9,850,220.30	3.87	
	Pejabat	4,260,000.99	1.67	
	Bank dan Pusat Perniagaan	505,425.28	0.20	
	Hotel	854,459.20	0.34	
Potensi Permintaan Berjalan Kaki Sederhana	Pusat Beli Belah di Luar Pusat Bandar	3,679,792.87	1.45	18.41%
	Sekolah	317,710.79	0.12	
	Pusat Perniagaan di Luar Pusat Bandar	458,758.96	0.18	
	Hospital	7,907,057.47	3.11	
	Klinik	98,857.14	0.04	
	Pasar	500,059.20	0.20	
	Taman Kejiranan	10,850,462.20	4.27	
	Asrama dan Kuarters	2,069,338.92	0.81	
	Institusi dan Kegunaan Komuniti	19,767,643.70	7.77	
	Keagamaan	1,168,099.94	0.46	
Potensi Permintaan Berjalan Kaki Rendah	Perniagaan Kejiranan	248,456.92	0.10	21.55%
	Restoran	102,451.63	0.04	
	Perumahan atas tanah	50,360,225.85	19.80	
	Tadika	158,855.37	0.06	
	Lain-lain	3,953,528.74	1.55	
Lain – lain	Rizab Jalan	68,610,263.00	26.97	41.20%
	Tanah yang Tidak Dibangunkan	13,072,337.54	5.14	
	Hutan	3,386,663.96	1.33	
	Perkuburan	3,087,561.00	1.21	
	Rizab Keretapi	1,862,635.77	0.73	
	Rizab Saliran dan Sungai	7,905,182.88	3.11	
	Rizab Elektrik	2,448,977.99	0.96	
	Tempat Letak Kenderaan	1,055,625.26	0.41	
Utiliti	3,410,120.10	1.34		
JUMLAH		149,560,693.00	100%	100%

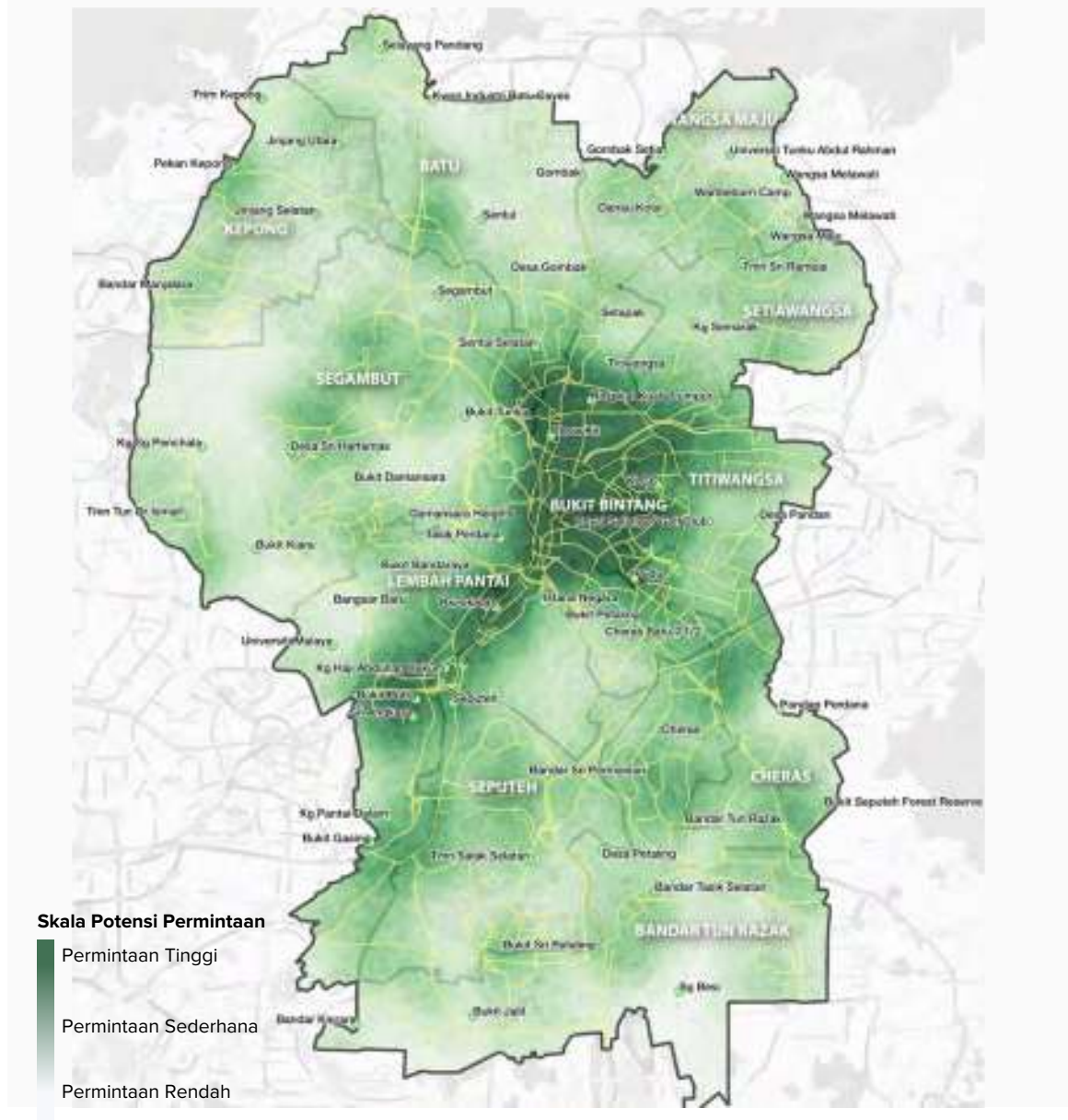


GUNA TANAH

- Industri
- Institusi
- Jalan
- Kawasan Lapang dan Rekreasi
- Tiada Pembangunan
- Keagamaan
- Perumahan
- Pendidikan
- Komersial
- Komersial Sementara
- Perhutanan
- Perkuburan
- Rizab Keretapi
- Rizab Saliran dan Sungai
- Rizab Elektrik
- Tempat Letak Kenderaan
- Stesen Terminal
- Utiliti

Kawasan Potensi Permintaan Berjalan Kaki di Kuala Lumpur

Peta ketumpatan ini menunjukkan kepadatan guna tanah dengan potensi permintaan berjalan kaki yang tinggi (contoh: institusi pendidikan, kompleks perniagaan, kompleks kerajaan, hospital, pangsapuri/kondominium/flat dan sebagainya). Hasilnya, peta (seperti yang di bawah), menunjukkan bahawa Pusat Bandar Kuala Lumpur ke arah Lembah Klang merupakan Kawasan berpotensi permintaan berjalan paling tinggi. Potensi permintaan sederhana pula berselerak di pelbagai Kawasan di KL seperti Cheras, Seputeh, Segambut dan tempat-tempat lain. Penemuan menunjukkan Kawasan permintaan tinggi yang harus diutamakan dalam pembangunan atau penaiktarafan infrastruktur berjalan dan berbasikal.



Apa Kata Orang Awam

Berdasarkan tinjauan awam yang disertai oleh 1320 responden

66 - Sebab Tidak Berjalan/ Berbasikal di Kuala Lumpur

- Kebimbangan keselamatan peribadi adalah faktor utama untuk tidak berjalan di KL bagi 54% daripada responden
- Hanya 12% responden yang berpendapat bahawa keselamatan peribadi tidak menjadi isu untuk tidak berjalan di Kuala Lumpur
- Kebimbangan daripada kecederaan kemalangan trafik (trafik yang tidak selamat) dan daripada lintasan persimpangan adalah faktor utama untuk tidak berjalan di jalan-jalan di KL (50%)
- Ketersambungan guna tanah (jarak terlalu jauh) merupakan isu utama untuk 53% responden. Dengan kata lain, bagaimana laluan pejalan kaki menghubungkan penggunaan tanah untuk membentuk rangkaian pejalan kaki pejalan kaki adalah pertimbangan yang sangat penting bagi penduduk Kuala Lumpur untuk berjalan kaki sebagai pilihan mod perjalanan mereka.

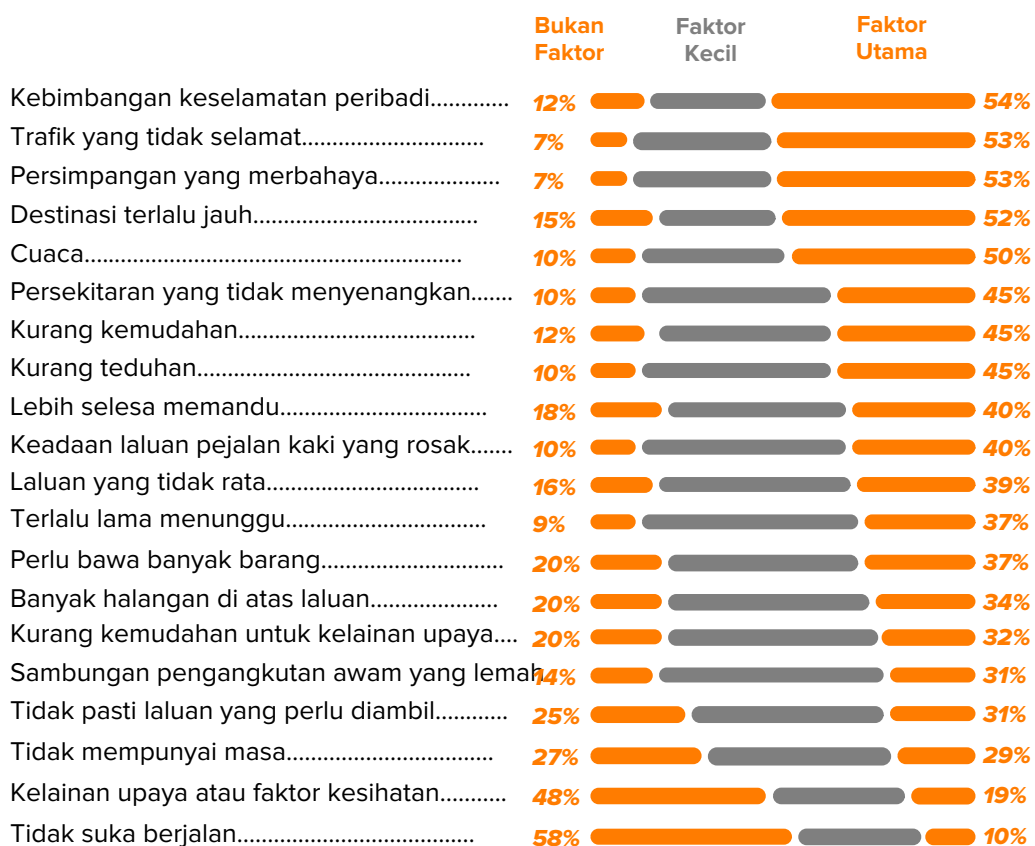


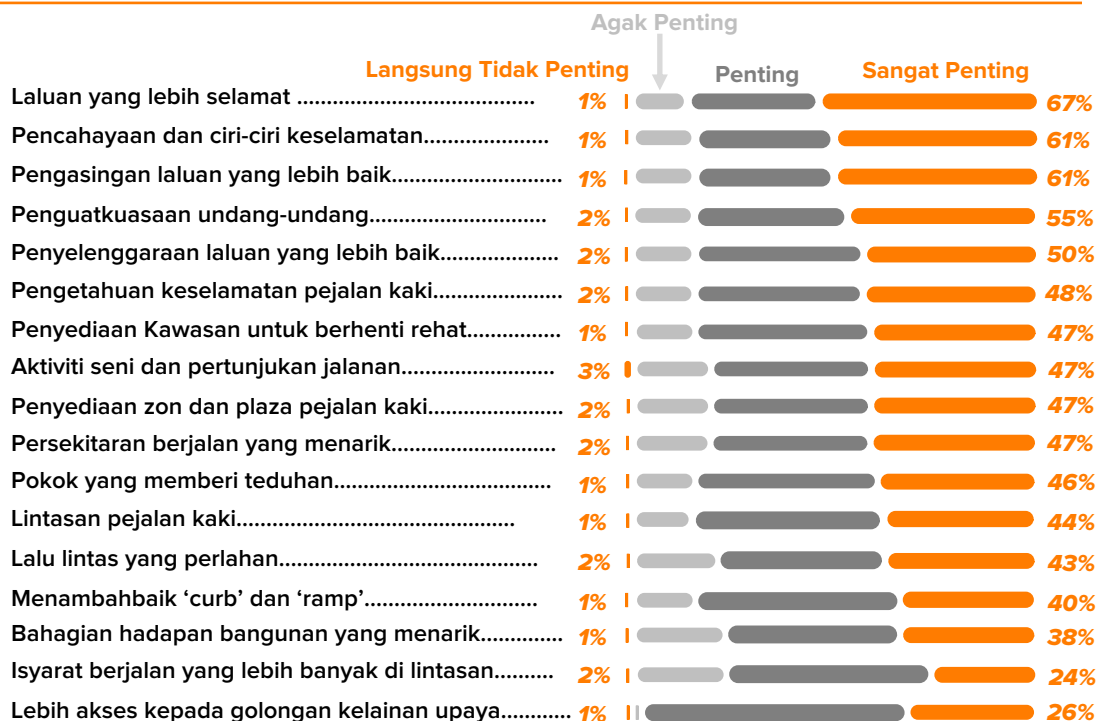
Figure 2.1 : Faktor Tidak Berjalan/ Berbasikal di Kuala Lumpur

Apa Yang Orang Awam Mahukan

Berdasarkan tinjauan awam yang disertai oleh 1320 responden

“ Pengaruh Penting untuk Berjalan/ Berbasikal di Kuala Lumpur

- Tiga faktor utama dengan lebih 60% maklumbalas adalah: laluan yang lebih selamat (67%); mempunyai pencahayaan dan ciri-ciri keselamatan yang lebih baik (61%); dan pengasingan diantara pejalan kaki dan lalu lintas kenderaan yang lebih baik (61%).
- Responden menyatakan keprihatinan terhadap kekurangan penguatkuasaan untuk membendung tingkah laku pemandu yang menceroboh laluan pejalan kaki. 93% daripada responden berpendapat bahawa penguatkuasaan undang-undang adalah penting untuk menggalakkan berjalan kaki.
- Responden juga prihatin terhadap tahap keselesaan semasa berjalan. Isu seperti teduhan, tempat berehat, plaza, permukaan laluan dan lain-lain dinilai sebagai penting kepada responden secara konsisten.
- Selain daripada aspek fizikal, kesedaran pejalan kaki turut disenaraikan sebagai faktor yang penting untuk menggalakkan aktiviti berjalan kaki di KL. Melalui pendidikan, faedah serta langkah dan pengetahuan mengenai keselamatan berjalan dapat disampaikan kepada penduduk.



Rajah 2.2 : Faktor Untuk Menggalakkan Berjalan Kaki di KL

Segmentasi Pejalan Kaki dan Penunggang Basikal

Pengguna boleh dibahagikan kepada EMPAT segmen yang berbeza.

- **Bersemangat dan Yakin** – dicirikan dengan berjalan/berbasikal sebagai pilihan mod perjalanan mereka untuk perjalanan ulang-alik harian. Kumpulan ini merupakan kumpulan yang sering berjalan/berbasikal dan mewakili 8% daripada populasi.
- **Berminat dan Prihatin** – dicirikan dengan penggunaan berjalan/berbasikal untuk perjalanan ulang-alik harian, tetapi kadangkala menggunakan kenderaan bermotor bergantung kepada keadaan. Kumpulan ini merupakan kumpulan yang kadangkala berjalan/berbasikal dan mewakili 9% daripada populasi.
- **Tidak Berminat Langsung** – dicirikan dengan penolakan penuh terhadap berjalan/berbasikal sebagai mod perjalanan alternatif untuk perjalanan ulang-alik harian dan menggunakan SEPENUHNYA kenderaan bermotor sebagai pilihan mod perjalanan. Merupakan 82% daripada jumlah populasi, kumpulan ini mewakili majoriti daripada penduduk di Kuala Lumpur.
- **Kuat dan Tegar** – dicirikan dengan penggunaan sepenuhnya berjalan/berbasikal sebagai satu-satunya mod perjalanan mereka di kesemua situasi. Bagi kumpulan ini, berjalan/berbasikal merupakan satu bentuk gaya hidup bandar. Malangnya, kumpulan ini hanya mewakili 1% daripada populasi.



Bersemangat dan Yakin



8%

- Individu yang sering berjalan kaki/ berbasikal ke tempat kerja/ sekolah (batuan pertama - batuan akhir)

Kuat dan Tegar



1%

- Penunggang basikal yang bersemangat dan sukakan cabaran

Berminat dan Prihatin



9%

- Individu yang kadangkala berjalan kaki/ berbasikal ke tempat kerja/ sekolah (Jarak pertama – jarak terakhir)
- Penunggang basikal dengan tujuan rekreasi

Tidak Berminat Langsung



82%

- Individu yang tidak pernah berjalan kaki/ berbasikal untuk ke tempat kerja/ sekolah

Rajah 2.3 : Segmentasi Pejalan Kaki dan Penunggang Basikal



Photo Credit: Deva Darshan

Segmen 1: Bersemangat dan Yakin (8%)

Mewakili 8% daripada populasi di KL, kumpulan ini memilih berjalan kaki/berbasikal sebagai mod perjalanan pilihan untuk perjalanan ulang-alik harian mereka.

- Untuk perjalanan ke tempat kerja (seperti rumah - tempat kerja dan sebaliknya), majoriti daripada kumpulan ini berkerja di dalam sektor swasta (4%) manakala hanya 2% daripada berkerja di sektor kerajaan.
- Untuk perjalanan bagi tujuan pendidikan (seperti rumah - sekolah dan sebaliknya), 1.2% adalah pelajar universiti dan 0.8% adalah kanak-kanak sekolah berumur antara 15-18 tahun.
- Oleh kerana kekurangan pilihan pengangkutan yang efektif, segmen ini boleh dianggap "pengguna tegar". Oleh itu, kumpulan ini berjalan kaki atau berbasikal secara eksklusif atau menggunakan pengangkutan awam untuk sebahagian besar perjalanan mereka. Mereka berjalan kaki/ berbasikal setiap hari atau secara kerap pada laluan yang tetap. Penambahbaikan dalam pengalaman jarak pertama dan jarak terakhir akan meningkatkan kualiti perjalanan segmen ini (contoh: lebih pantas, lebih pendek, lebih murah)

Jadual 2.4: Segmen 1- Bersemangat dan Yakin

SUB SEGMENT	Kanak-kanak Sekolah	Pelajar Universiti	Kakitangan Kerajaan	Pekerja Sektor Swsata
	0.8%	1.2%	2%	4%
MOTIVASI	<ul style="list-style-type: none"> • Jarak dekat (sekolah terletak berdekatan dengan rumah) 	<ul style="list-style-type: none"> • Tiada pilihan kerana kekangan kos dan masa • Jarak dekat (tempat kerja/ sekolah terletak berdekatan dengan rumah/transit kenderaan awam) • Menjimatkan wang 	<ul style="list-style-type: none"> • Tiada pilihan kerana kekangan kos dan masa • Fleksibiliti • Jarak dekat (tempat kerja/ sekolah terletak berdekatan dengan rumah/transit kenderaan awam) • Menjimatkan wang 	<ul style="list-style-type: none"> • Tiada pilihan kerana kekangan kos, masa umur dan sebagainya • Fleksibiliti • Jarak dekat (tempat kerja/ sekolah terletak berdekatan dengan rumah/transit kenderaan awam) • Menjimatkan wang
CIRI-CIRI	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan laluan yang sama setiap hari • Berjalan atau berbasikal di jarak pertama • Berjalan dan berbasikal bagi tujuan rekreasi dan bersenam • Corak perjalanan ditentukan oleh ibu bapa 	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan laluan yang sama setiap hari • Berjalan atau berbasikal di jarak pertama • Berjalan dan berbasikal bagi tujuan rekreasi dan bersenam 	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan laluan yang sama setiap hari • Berjalan atau berbasikal di jarak pertama • Berjalan dan berbasikal bagi tujuan rekreasi dan bersenam 	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan laluan yang sama setiap hari • Berjalan atau berbasikal di jarak pertama • Berjalan dan berbasikal bagi tujuan rekreasi dan bersenam

Segmen 2: Kuat dan Tegar (1%)

Segmen ini terdiri daripada anak-anak muda atau milenial yang mengamalkan berjalan / berbasikal sebagai bentuk gaya hidup di bandar. Segmen ini mewakili hanya 1% daripada populasi. Walaupun segmen ini sangat kecil, mereka sangat aktif dalam mempromosikan berjalan dan berbasikal kepada orang lain.

Di Kuala Lumpur, mereka kerap mengadakan diskusi / bengkel tidak formal untuk memperkenalkan berjalan dan berbasikal kepada orang ramai sebagai bentuk pengangkutan yang aktif, serta mendidik orang ramai tentang manfaat berjalan dan berbasikal.

Kumpulan ini memerlukan sedikit insentif atau tidak perlu insentif untuk menarik mereka untuk berjalan atau berbasikal. Sebaliknya, kumpulan ini memerlukan pengiktirafan dan bantuan untuk memotivasi mereka untuk membuat lebih banyak usaha dan menjadikan usaha mereka lebih berkesan.

Jadual 2.5: Segmen 2 - Kuat dan Tegar

SUB SEGMENT	Kumpulan/ Kelab
	1%
MOTIVASI	<ul style="list-style-type: none"> • Kemampanan dalam mobility bandar • Tanggungjawab terhadap alam sekitar, budaya, komuniti dan sebagainya Pilihan gaya hidup
CIRI-CIRI	<ul style="list-style-type: none"> • Kerap berbasikal ke tempat kerja atau lain-lain tempat termasuklah bagi tujuan rekreasi • Sanggup menempuh perjalanan jarak jauh menggunakan pengangkutan aktif. • Berpendidikan tinggi • Kumpulan berumur muda dan pertengahan • Penyokong untuk peningkatan penggunaan pengangkutan aktif







Segmen 3: Berminat & Prihatin (9%)

Segmen ini dicirikan oleh pengguna yang mungkin mempunyai pilihan mod perjalanan tetapi memilih untuk berjalan/berbasikal untuk perjalanan ulang-alik harian untuk lebih daripada satu kali dalam seminggu. Segmen ini mewakili 9% daripada populasi.

- Untuk kedua-dua perjalanan bagi tujuan kerja atau pendidikan, segmen ini hampir sama dibahagikan antara sektor swasta / kerajaan dan universiti / sekolah.

Segmen ini mewakili "pengguna yang tidak menentu" yang mudah bertukar ke pilihan mod perjalanan selain berjalan/berbasikal atau apabila berjalan/berbasikal tidak mudah untuk dilakukan seperti ketika waktu hujan. Motivasi mereka untuk berjalan/berbasikal boleh berubah bergantung kepada pelbagai faktor contohnya keadaan lalu lintas dan cuaca serta kos perjalanan. Bagi kumpulan ini, motivasi berterusan (contoh: laluan pejalan kaki berbumbung, tambang yang bersubsidi dan sebagainya) yang memudahkan aktiviti berjalan/berbasikal perlu disediakan untuk menggalakkan mereka untuk terus berjalan/berbasikal.

Jadual 2.6: Segmen 3-Berminat dan Prihatin

SUB SEGMENT	Kanak-kanak Sekolah	Pelajar Universiti	Kakitangan Kerajaan	Pekerja Sektor Swasta
	1%	1%	3%	4%
MOTIVASI	<ul style="list-style-type: none"> • Mudah • Fleksibiliti 	<ul style="list-style-type: none"> • Menjimatkan masa • Mudah • Fleksibiliti 	<ul style="list-style-type: none"> • Menjimatkan masa • Mudah • Fleksibiliti 	<ul style="list-style-type: none"> • Menjimatkan masa • Mudah • Fleksibiliti 
CIRI-CIRI	<ul style="list-style-type: none"> • Memilih untuk memandu atau berjalan bergantung kepada sesetengah keadaan (e.g. lalu lintas, cuaca, etc.) • Menggunakan laluan yang sama setiap hari • Berjalan atau berbasikal bagi tujuan rekreasi/riadah 	<ul style="list-style-type: none"> • Memilih untuk memandu atau berjalan bergantung kepada sesetengah keadaan (e.g. lalu lintas, cuaca, etc.) • Menggunakan laluan yang sama setiap hari • Berjalan atau berbasikal bagi tujuan rekreasi/riadah 	<ul style="list-style-type: none"> • Memilih untuk memandu atau berjalan bergantung kepada sesetengah keadaan (e.g. lalu lintas, cuaca, etc.) • Menggunakan laluan yang sama setiap hari • Berjalan atau berbasikal bagi tujuan rekreasi/riadah 	<ul style="list-style-type: none"> • Memilih untuk memandu atau berjalan bergantung kepada sesetengah keadaan (e.g. lalu lintas, cuaca, etc.) • Menggunakan laluan yang sama setiap hari • Berjalan atau berbasikal bagi tujuan rekreasi/riadah

Segmen 4: Tidak Berminat Langsung (82%)

Bagi kumpulan ini, memandu dan kenderaan persendirian adalah satu-satunya pilihan mod perjalanan mereka. Mereka mewakili majoriti populasi di KL (82%)

- Bagi perjalanan kerja, pekerja sektor swasta (43%) melebihi jumlah pekerja sektor awam (i.e kakitangan kerajaan) sebanyak 15%.
- Bagi perjalanan pendidikan, perkadaran hampir sama dibahagikan antara pelajar universiti dengan kanak-kanak sekolah, masing-masing 6% dan 5%.

Kumpulan ini tidak gemar berjalan/berbasikal dan mereka mempunyai banyak sebab untuk mengelak mobility aktif. Kebanyakan sebab untuk tidak berjalan/berbasikal berpusat pada isu keselamatan peribadi serta kurangnya laluan pejalan kaki/laluan basikal yang selesa dan terhubung. Bagi kumpulan ini, memandu adalah mod pengangkutan yang paling mudah. Oleh itu, adalah penting untuk memastikan manfaat berjalan / berbasikal melebihi faedah menggunakan kenderaan persendirian.

Jadual 2.7: Segmen 4 – Tidak Berminat Langsung

SUB SEGMENT	Kanak-kanak Sekolah	Pelajar Universiti	Kakitangan Kerajaan	Pekerja Sektor Swasta
	5%	6%	28%	43%
MOTIVASI	<ul style="list-style-type: none"> • Memandu merupakan mod yang lebih mudah • Keselamatan 	<ul style="list-style-type: none"> • Memandu merupakan mod yang lebih mudah 	<ul style="list-style-type: none"> • Memandu merupakan mod yang lebih mudah 	<ul style="list-style-type: none"> • Memandu merupakan mod yang lebih mudah 
CIRI-CIRI	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak suka berjalan atau berbasikal • Corak perjalanan ditentukan oleh ibu bapa 	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan kereta/motosikal untuk pergi ke mana-mana (Memandu dianggap lebih mudah) • Tidak suka berjalan atau berbasikal 	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan kereta/motosikal untuk pergi ke mana-mana (Memandu dianggap lebih mudah) • Menggunakan laluan yang sama setiap hari • Tidak suka berjalan atau berbasikal 	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan kereta/motosikal untuk pergi ke mana-mana (Memandu dianggap lebih mudah) • Menggunakan laluan yang sama setiap hari • Tidak suka berjalan atau berbasikal



Photo Credit: Benjamin Sow



Bab 03

KUMPULAN SASARAN DAN UNJURAN

Bab Kumpulan Sasaran dan Unjuran memperincikan kumpulan sasaran yang diutamakan di dalam Pelan Induk Pejalan Kaki dan Berbasikal. Bab ini pada permulaannya menggariskan kumpulan sasaran dan unjuran pengguna untuk dijadikan asas kepada Pelan Induk, seterusnya akan membincangkan kehendak kumpulan dan penetapan sasaran.

Semua strategi dan tindakan dihasilkan berdasarkan kumpulan yang dimaksudkan untuk pelaksanaan dalam tiga fasa berbeza iaitu jangka masa pendek (2019-2020), jangka masa sederhana (2021-2023) dan jangka masa panjang (2024-2028).

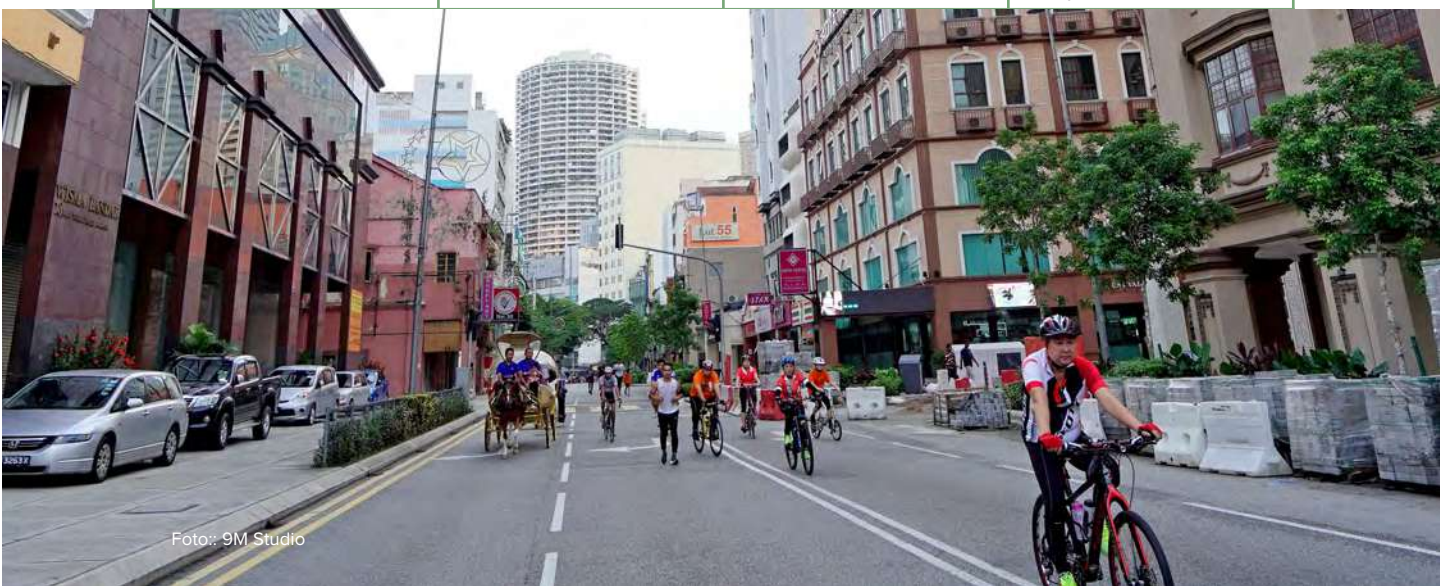


Kumpulan Sasaran

Empat jenis kumpulan dikenal pasti sebagai asas untuk unjuran dan cadangan. Jadual di bawah menerangkan tentang tingkah laku dan prospek utama setiap kumpulan sasaran. Berdasarkan empat kumpulan tersebut, tiga daripadanya dilihat sebagai mobiliti aktif – positif (Berminat dan Prihatin, Kuat dan Tegar, Bersemangat dan Yakin), manakala kumpulan Tiada Minat Langsung dilihat sebagai mobiliti pasif. Oleh itu, segala cadangan strategi dan tindakan di dalam pelan ini memberi penumpuan untuk meningkatkan kuantiti kumpulan positif/aktif di samping mengurangkan kumpulan negatif/pasif

Jadual 3.1 : Kumpulan Sasaran

Berminat dan Prihatin	Bersemangat dan Yakin	Kuat dan Tegar	Tiada Minat Langsung
9%	8%	1%	82%
<ul style="list-style-type: none"> • Mudah untuk didorong ke segmen Bersemangat dan Yakin kerana mereka sudah mempunyai keinginan untuk berjalan kaki • Penambahbaikan laluan dan infrastruktur akan menggalakkan lagi kumpulan ini untuk lebih berjalan dan berbasikal (Contoh MRT fasa 3) • Meningkatkan program – program keselamatan, inisiatif dan pendidikan akan menggalakkan segmen ini untuk lebih menggunakan pengangkutan awam dan berjalan 	<ul style="list-style-type: none"> • Berjalan dan berbasikal merupakan sebahagian daripada budaya mereka dan patut dihargai dengan pengiktirafan dan peningkatan dari segi aspek keselamatan • Perlu pengiktirafan yang sama dengan pengguna jalan raya bermotor 	<ul style="list-style-type: none"> • Gaya hidup bandar yang muncul mungkin akan menarik lebih ramai pengikut dikalangan milenial • Penyediaan kemudahan berbasikal pada masa hadapan akan menggalakkan perkembangan gaya hidup sihat dan kontemporari ini (MRT, Laluan Basikal oleh DBKL – Urbanice, dll) 	<ul style="list-style-type: none"> • Perkadaran pengguna yang terbesar yang bergantung terhadap pemanduan yang perlu dikurangkan • Perubahan dalam sikap dan pemikiran perlu ditanam secara menyeluruh seperti pengenalan penilaian kawasan jalan, cukai kesesakan. • Peningkatan kos yang ketara untuk menggunakan pengangkutan bermotor persendirian perlu disarankan agar segmen ini menggunakan pengangkutan awam dan berjalan



Kumpulan 1 : Berminat dan Prihatin

Jadual di bawah menunjukkan Kumpulan 1: Berminat dan Prihatin seterusnya menjelaskan aspek motivasi, faktor penggalak yang terbahagi kepada dua : sasaran fizikal dan bukan fizikal

Jadual 3.2 : Kumpulan 1: Berminat dan Prihatin

Motivasi	Tingkah Laku Perjalanan	Faktor Penggalak		Sasaran
		Fizikal	Bukan Fizikal	
<ul style="list-style-type: none"> Mengimbangi alternatif pengangkutan yang jimat wang, masa dan memastikan keselamatan dan keselesaan 	<ul style="list-style-type: none"> Bebas untuk memilik mod pengangkutan Boleh memilik sama ada memandu, berjalan atau berbasikal berdasarkan beberapa keadaan (contoh: tujuan perjalanan, trafik, cuaca) Berbasikal untuk tujuan rekreasi Menggunakan laluan yang sama setiap hari Berjalan or berbasikal untuk rekreasi / bersantai 	<ul style="list-style-type: none"> Menambah baik kemudahan pejalan kaki sedia ada dengan penyelenggaraan yang lebih baik Menambah baik keselamatan di laluan pejalan kaki sedia ada dengan rel, CCTV. Memberikan keselesaan pejalan kaki dengan laluan berbumbung dan pelbagai ameniti Penyediaan laluan basikal khusus Melaksanakan penutupan jalan secara penuh atau sebahagian terhadap kawasan berpotensi mempunyai kehendak berjalan kaki yang tinggi seperti Jalan Bukit Bintang, Kg. Baru. Membangunkan laluan yang interaktif dengan pelbagai aktiviti tidak formal dan penambahbaikan kemudahan 	<ul style="list-style-type: none"> Menyediakan insentif yang interaktif dan berinovasi Mengetuai program pendidikan berjalan kaki dan berbasikal yang berjaya melibatkan model dan duta penjenamaan Keperluan untuk memberi kuasa kepada komuniti tempatan untuk memulakan program keselamatan seperti rondaan ibu bapa (sebagai pemimpin ke sekolah) Meningkatkan keselamatan dengan mendidik penunggang bermotor untuk menghormati pejalan kaki dan berbasikal Penguatkuasaan yang baik 	<ul style="list-style-type: none"> Sasaran tahunan menaik ke 2-3% pengguna

Kumpulan 2 : Bersemangat dan Yakin

Jadual di bawah menunjukkan Kumpulan 2: Bersemangat dan Yakin seterusnya menjelaskan aspek motivasi, faktor penggalak yang terbahagi kepada dua : sasaran fizikal dan bukan fizikal

Jadual 3.3 : Kumpulan 2: Bersemangat dan Yakin

Motivasi	Tingkah Laku Perjalanan	Faktor Penggalak		Sasaran
		Fizikal	Bukan Fizikal	
<ul style="list-style-type: none"> • Mod kos rendah dan paling selesa • Jarak dekat (tempat kerja / sekolah yang terletak berdekatan dengan rumah) 	<ul style="list-style-type: none"> • Menggunakan laluan yang sama setiap hari • Berjalan dan berbasikal pada jarak pertama dan terakhir • Berjalan dan berbasikal juga untuk rekreasi dan bersenam 	<ul style="list-style-type: none"> • Memberi keselesaan dengan laluan pejalan kaki berbumbung • Menyediakan laluan basikal yang selamat • Keperluan untuk menghubungkan tempat awam dengan laluan reruang yang baik dan kemudahan aktiviti jalanan yang diwujudkan kemudiannya dan menjadikan pengalaman berjalan kaki yang selesa dan seronok 	<ul style="list-style-type: none"> • Keperluan untuk penghargaan dan perlindungan yang lebih bagus serta sama terhadap pengguna jalan raya • Keperluan untuk meningkatkan keselamatan dengan penglibatan bersepadu merangkumi persatuan komuniti tempatan • Meningkatkan perjalanan lancar (kemudahsampaian dan kesinambungan) • Menambah baik keselamatan dengan mendidik pengguna bermotor menghormati pejalan kaki dan berbasikal • Penguatkuasaan yang baik 	<ul style="list-style-type: none"> • Sasaran tahunan meningkat kepada 1-2% pengguna

Kumpulan 3 : Kuat dan Tegar

Jadual di bawah menunjukkan Kumpulan 3: Kuat dan Tegar seterusnya menjelaskan aspek motivasi, faktor penggalak yang terbahagi kepada dua : sasaran fizikal dan bukan fizikal

Jadual 3.4 : Kumpulan 3: Kuat dan Tegar

Motivasi	Tingkah Laku Perjalanan	Faktor Penggalak		Sasaran
		Fizikal	Bukan Fizikal	
<ul style="list-style-type: none"> • Memperkenalkan gaya hidup bandar melalui kelab dan persatuan • Kaunter yang boleh menarik minat milenial 	<ul style="list-style-type: none"> • Sentiasa berbasikal ke tempat kerja dan lain – lain tempat juga bertujuan untuk rekreasi • Berbesar hati untuk berjalan dengan jarak jauh menggunakan mod pengangkutan aktif • Golongan terpelajar • Kumpulan milenial dan umur pertengahan • Menyuarakan untuk peningkatan penggunaan mod pengangkutan aktif • Bertanggungjawab ke atas alam sekitar, budaya dan komuniti. 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan laluan basikal akan meningkat dengan penglihatan segmen ini ke arah melahirkan model yang berperanan untuk gaya hidup yang bebas, bersemangat dan sihat 	<ul style="list-style-type: none"> • Gaya kehidupan bandar yang muncul akan menarik minat lebih dikalangan pengikut milenial • Sumbangan masa hadapan daripada pembangunan perumahan baru terhadap pembiayaan sebahagiannya untuk laluan basikal • Kempen kesedaran awam dan pendidikan perlu menunjukkan individu daripada segmen ini sebagai model (contoh: Azizul Awang) • Pengurangan terhadap cukai mengimport basikal mewah 	<ul style="list-style-type: none"> • Sasaran tahunan meningkat kepada 1-2% pengguna

Kumpulan 4: Tidak Berminat Langsung

Jadual di bawah menunjukkan Kumpulan 4: Tidak Berminat Langsung seterusnya menjelaskan aspek motivasi, faktor penggalak yang terbahagi kepada dua : sasaran fizikal dan bukan fizikal

Jadual 3.5 : Kumpulan 4: Tidak Berminat Langsung

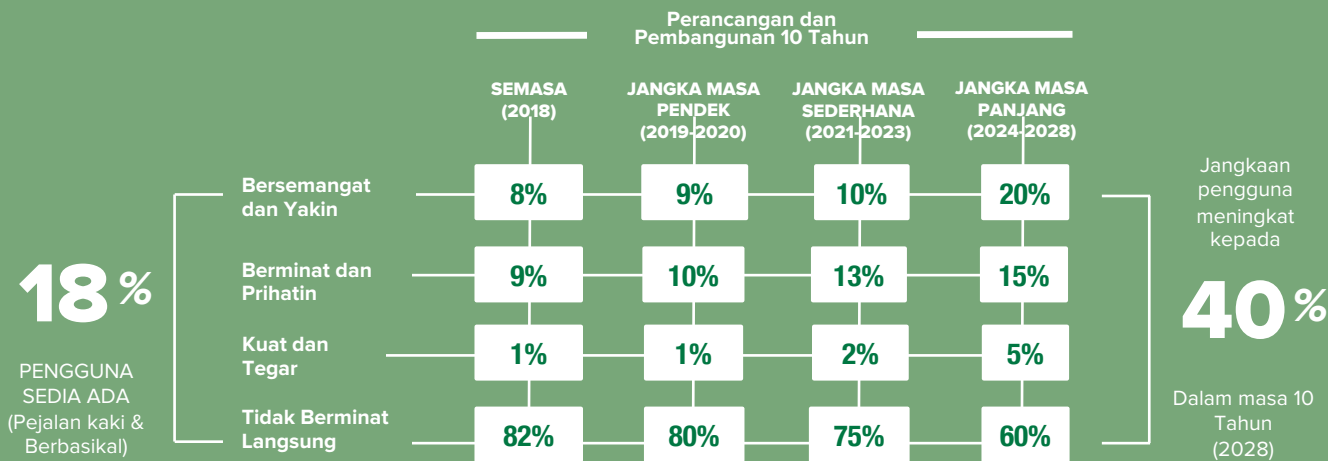
Motivasi	Tingkah Laku Perjalanan	Faktor Penggalak		Sasaran
		Fizikal	Bukan Fizikal	
<ul style="list-style-type: none"> Pemanduan dilihat sebagai mod yang paling mudah 	<ul style="list-style-type: none"> Menggunakan kereta untuk bergerak ke mana – mana (pemanduan dianggap lebih mudah) Tidak minat untuk berjalan atau berbasikal 	<ul style="list-style-type: none"> Akan diperkenalkan setelah kesinambungan yang lancar tercipta melalui jajaran pengangkutan awam yang dilengkapi dengan laluan pejalan kaki/ berbasikal Memperkenalkan kawasan masuk berbayar (ARP) 	<ul style="list-style-type: none"> Mengenakan penguatkuasaan secara radikal seperti menaikkan kadar tempat letak kereta Menganjurkan program kesedaran khusus Melaksanakan pendekatan pengurangan dan denda 	<ul style="list-style-type: none"> Sasaran tahunan berkurang ke 1-3% pengguna



Unjuran Pengguna

Unjuran setiap kumpulan dikira berdasarkan prospek dan keperluan. Kenaikan atau penurunan setiap kumpulan dicatat berdasarkan jangka masa pendek, sederhana dan panjang. Rajah berikut membentangkan sasaran unjuran bagi setiap empat kumpulan pengguna: Dapatan daripada kaji selidik pengguna menjelaskan bahawa 18% penduduk Kuala Lumpur memilih untuk berjalan dan berbasikal sebagai mod pilihan untuk perjalanan ke tempat kerja atau sekolah di Kuala Lumpur. Matlamat cadangan dan strategi adalah untuk mensasarkan mobiliti aktif sehingga 40% menjelang tahun 2028.

Rajah di bawah menunjukkan kadar unjuran pengguna untuk tempoh 10 tahun . Berdasarkan pelaksanaan bagi setiap cadangan strategi-strategi dan tindakan-tindakan di dalam laporan ini, unjuran menyatakan bahawa tiga mobiliti aktif – kumpulan pengguna positif akan meningkat yang merangkumi 40% jumlah pengguna, di mana kumpulan Tidak Berminat Langsung akan menurun kepada 60%.



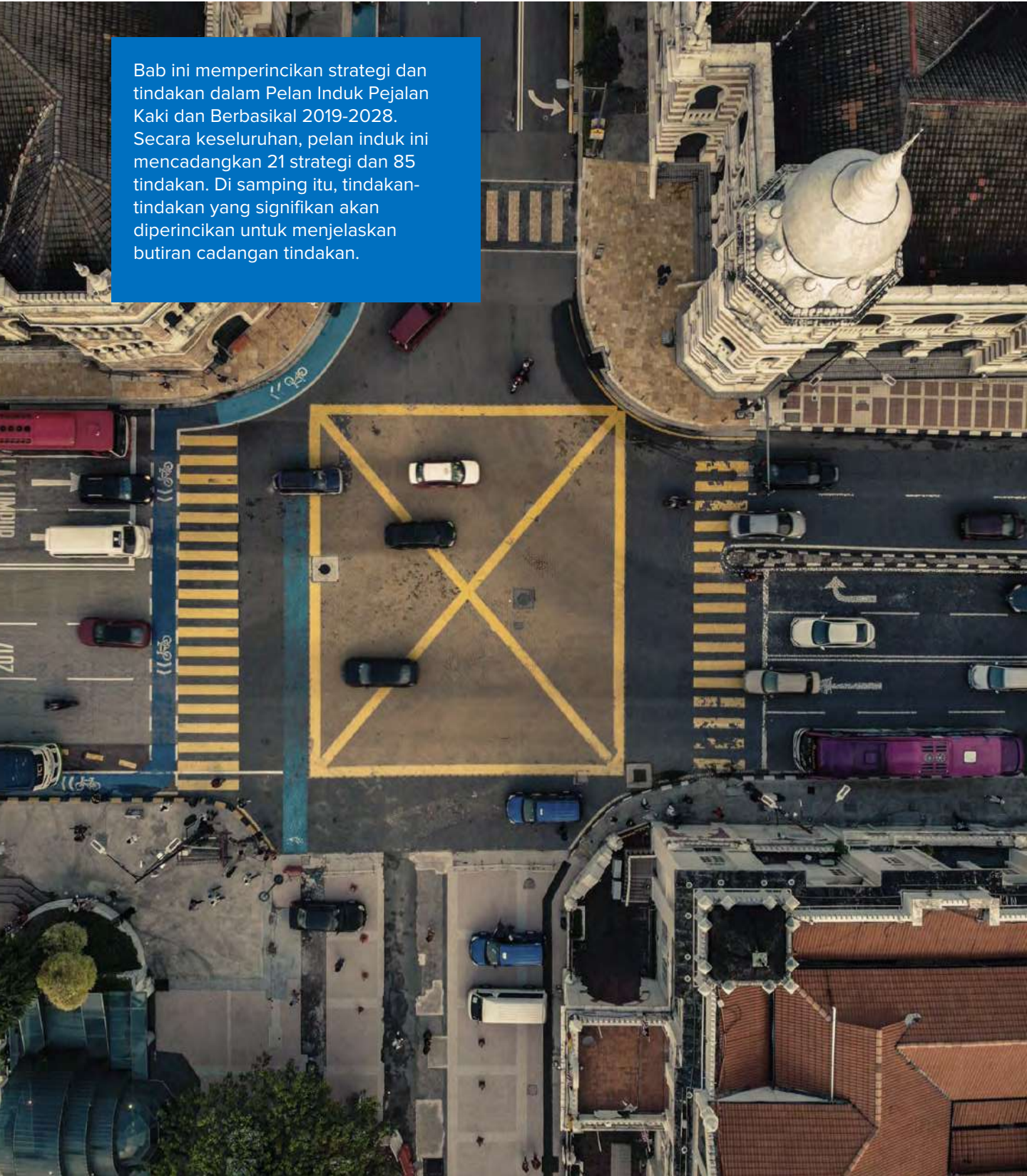
Rajah 3.1 : Unjuran Pengguna

4

Bab 04

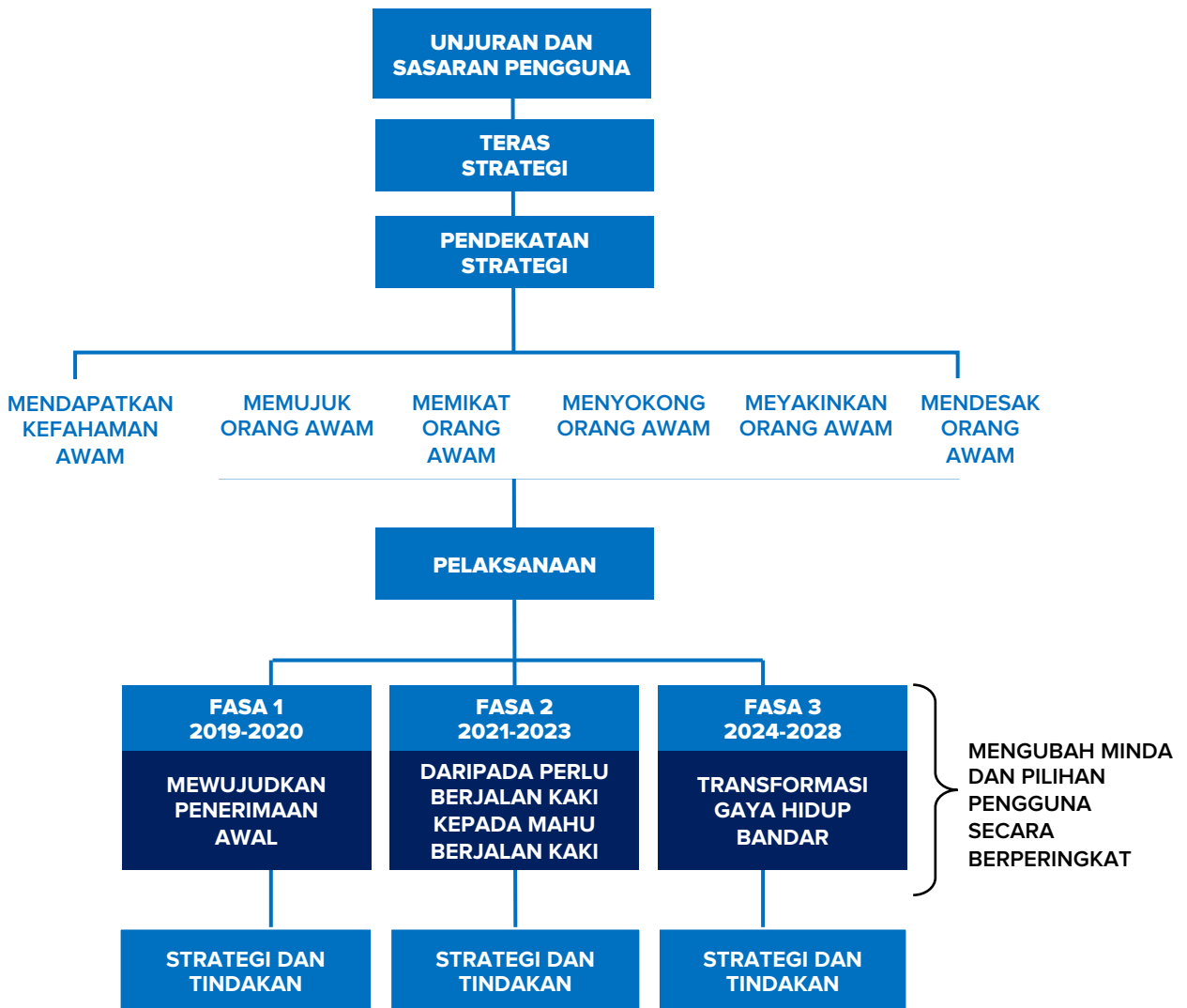
STRATEGI DAN TINDAKAN

Bab ini memperincikan strategi dan tindakan dalam Pelan Induk Pejalan Kaki dan Berbasikal 2019-2028. Secara keseluruhan, pelan induk ini mencadangkan 21 strategi dan 85 tindakan. Di samping itu, tindakan-tindakan yang signifikan akan diperincikan untuk menjelaskan butiran cadangan tindakan.



Rangka Kerja Strategi

Rangka kerja strategik menyediakan 'teori perubahan' bagi mentransformasikan pemikiran dan pilihan perjalanan untuk mencapai sasaran bagi meningkatkan peratusan berjalan kaki dan berbasikal daripada 18% kepada 40% menjelang 2028. Bagi mencapai tujuan ini, rangka kerja strategik terdiri daripada enam pendekatan yang bermula dari mewujudkan kesedaran umum mengenai usaha DBKL dalam menggalakkan berjalan kaki dan berbasikal selama 10 tahun perancangan. Pendekatan strategik menggabungkan penggunaan penarikan, pujukan dan penguatkuasaan ke atas tiga fasa pelaksanaan. Seterusnya, fasa pelaksanaan dibezakan untuk mencapai tiga objektif yang berbeza, iaitu mewujudkan persetujuan, 'daripada perlu berjalan kaki kepada mahu berjalan kaki' dan transformasi yang akhirnya mengubah gaya hidup Bandaraya di Kuala Lumpur.



Pendekatan Strategik

Berikut merupakan deskripsi terperinci mengenai enam pendekatan strategik yang menjadi asas kepada formulasi strategi dan tindakan. Pendekatan ini mengandungi kedua-dua bentuk ganjaran dan hukuman. Pada peringkat awal, pendekatan ini akan meyakinkan orang awam mengenai kepentingan mobiliti aktif, diikuti dengan membuatkan orang awam merasa yakin dan disokong untuk lebih aktif berjalan dan berbasikal dan akhirnya membentuk langkah-langkah radikal seperti akan dikenakan bayaran untuk memandu masuk ke pusat bandar.



Pendekatan 1: **Mendapatkan** **Pemahaman Orang** **Awam**

Memberitahu orang awam tentang aspirasi DBKL untuk menggalakkan aktiviti berjalan dan berbasikal sebagai sebahagian daripada agenda bandar yang 'berdaya hidup'.



Pendekatan 4: **Meyakinkan Orang** **Awam**

Meyakinkan orang ramai dengan menambahbaik langkah-langkah memastikan keselamatan pejalan kaki dan penunggang basikal



Pendekatan 2: **Memujuk Orang** **Awam**

Menaiktaraf kemudahan dan infratraktur berjalan dan berbasikal untuk menyediakan keselamatan, keselesaan dan perhubungan yang lancar.



Pendekatan 5: **Menyokong Orang** **Awam**

Menyokong inisiatif yang dipacu oleh komuniti untuk menghubungkan koridor berjalan dan berbasikal dengan tempat awam yang meriah melalui pembangunan semangat tempat



Pendekatan 3: **Memikat Orang** **Awam**

Menarik orang awam untuk berjalan dan berbasikal melalui insentif dan ganjaran yang interaksi.

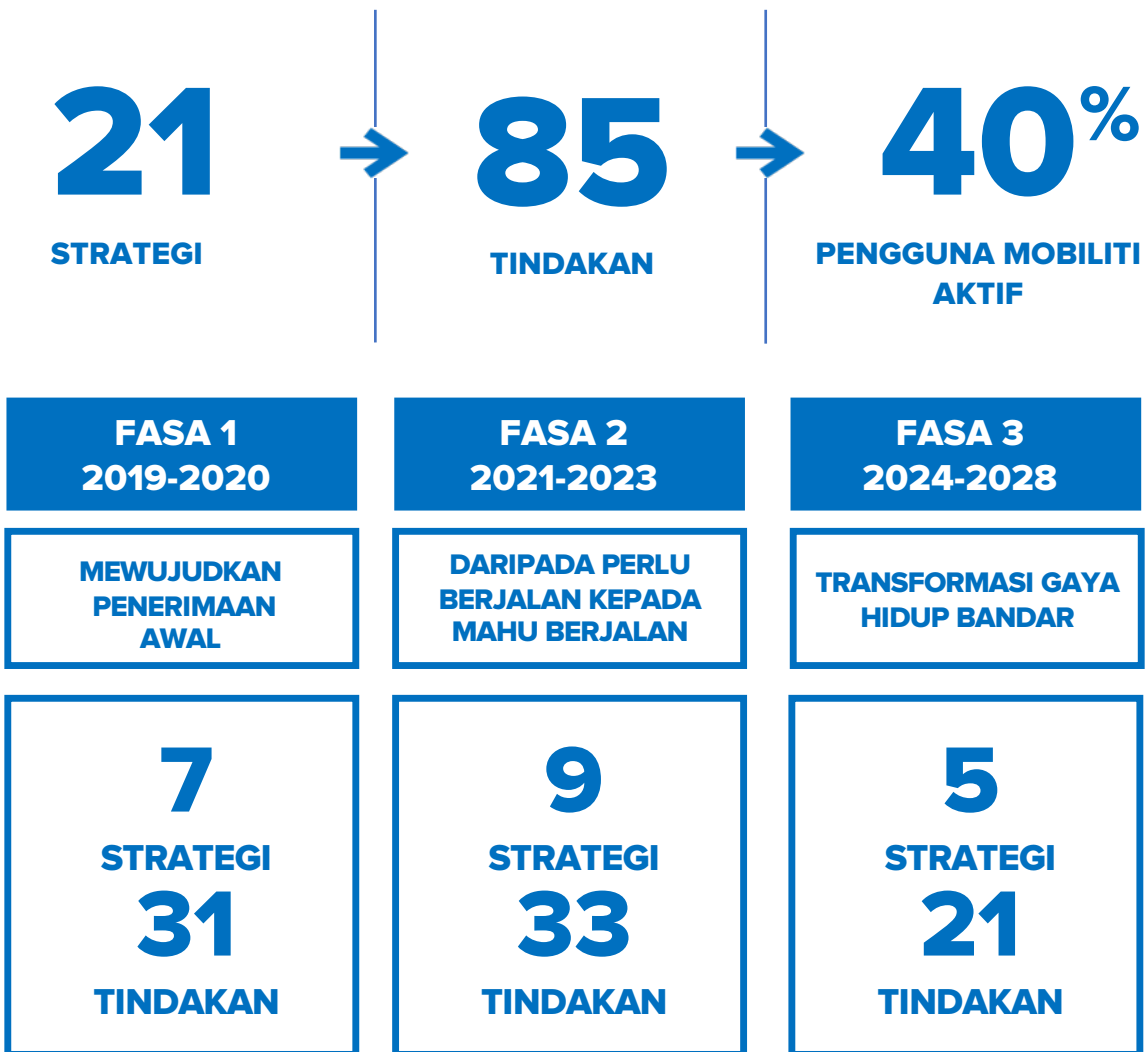


Pendekatan 6: **Mendesak Orang** **Awam**

Menggunakan bayaran kepada orang awam untuk memandu ke pusat bandar dengan melaksanakan mekanisme bayaran masuk kawasan (ARP: *area road pricing*)

Strategi dan Tindakan

Pelan induk ini mencadangkan **21** strategi dan **85** tindakan melalui tiga fasa. Seperti yang ditekankan sebelum ini, strategi dan tindakan yang dibentuk adalah bertujuan untuk mengubah pemikiran dan pilihan perjalanan penduduk serta pengguna bandar secara berperingkat untuk mencapai target 40% mobiliti aktif pada tahun 2028



Strategi dan Tindakan Terperinci

Seksyen ini menghuraikan **21** strategi dan **85** tindakan dengan terperinci.

FASA 1 2019-2020	FASA 2 2021-2023	FASA 3 2024-2028
MEWUJUDKAN PENERIMAAN AWAL	DARIPADA PERLU BERJALAN KEPADA MAHU BERJALAN	TRANSFORMASI GAYA HIDUP BANDAR
<ol style="list-style-type: none"> 1. Menubuhkan Struktur Tadbir Urus Untuk Melaksanakan Pelan Induk Pejalan Kaki Dan Berbasikal Kuala Lumpur 2. Menambahbaik Infrastruktur Pejalan Kaki dan Berbasikal Sediada 3. Memastikan Keselamatan Untuk Semua Segmen Pejalan Kaki Melalui Reka Bentuk, Perancangan, Pembinaan Dan Penyelenggaraan Laluan Pejalan Kaki 4. Meningkatkan Penguatkuasaan Untuk Melindungi Hak dan Keselamatan Pejalan Kaki dan Penunggang Basikal 5. Mencegah Jenayah Melibatkan Pejalan Kaki Melalui Pemantauan yang Lebih Baik Dengan Penggunaan Teknologi 6. Menyepadukan Program-Program Berbasikal Yang Bertema Selamat Dan Berhemah Kepada Komuniti 7. Merancang Dan Merintis Pelan Komunikasi Lima Tahun Untuk Meneraju Agenda dan Inisiatif Berjalan Kaki dan Berbasikal 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Merangsang Pembangunan ‘Semangat Tempatan’ Berasaskan Komuniti Untuk Dihubungkan Dengan Koridor Berjalan Kaki Dan Berbasikal 2. Memperkenalkan Laluan Pejalan Kaki Khusus Pada Jalan Yang Mempunyai Trafik Yang Tinggi Dalam Kawasan Tumpuan 3. Membangunkan Alat/Sistem Yang Praktikal Untuk Merancang Perjalanan dan Penunjuk Arah 4. Menormalisasikan Projek Pembangunan ‘Semangat Tempatan’ Berasaskan Komuniti Melalui Perkongsian Pintar 5. Meneruskan Kesan Pelan Komunikasi 6. Memupuk Budaya Berbasikal di Peringkat Awal Usia 7. Mewujudkan Persekitaran Pro-Berbasikal Dengan Meneruskan Menaiktaraf Persekitaran Fizikal 8. Menyediakan Insentif Kewangan Untuk Menggalakkan Penggunaan Basikal Di Kalangan Pengguna Bandar 9. Melengkapkan Tawaran Insentif Kewangan Dengan Tambahan Insentif Berbentuk Bukan Kewangan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menjenamakan Kuala Lumpur Sebagai Bandar Mesra Berjalan Kaki dan Berbasikal Utama di Malaysia 2. Memperbanyakkan Pembentukan ‘Semangat Tempatan’ Dalam Bandar 3. Menyepadukan Sistem Pengawasan Yang Dikelolai Oleh Komuniti Melalui Penggunaan Teknologi Maklumat 4. Memperkenalkan Langkah Radikal Dalam Mengurangkan Trafik di di Pusat Komersial Dalam Bandar 5. Menggalakkan Analitik Data Raya (Big Data Analytic) Sebagai Alat Teknologi Untuk Inisiatif Mobiliti Pintar Kuala Lumpur

Fasa 1: Mewujudkan Penerimaan Awal

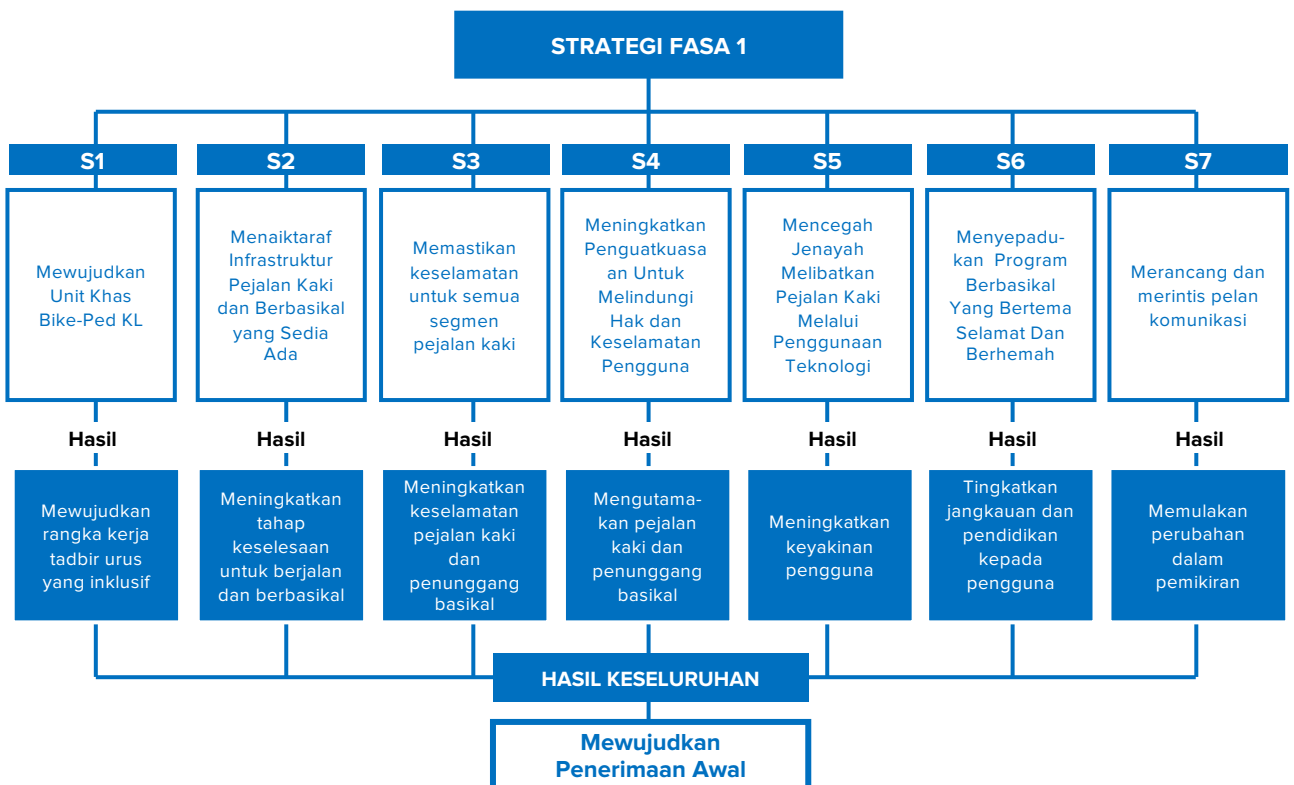
Mendapatkan persetujuan dan penerimaan awal daripada pihak berkepentingan adalah penting ke arah proses perubahan pemikiran dan tingkah laku. Proses perubahan ini harus dimulakan dengan memfokuskan usaha dalam mempertingkatkan tahap keselamatan dan keselesaan laluan pejalan kaki dan laluan berbasikal bagi mewujudkan faktor-faktor positif dikalangan pengguna. Asas kepada menaiktarafkan infrastruktur dan kemudahan fizikal adalah hubungan yang lancar sebagai sebahagian daripada sambungan jarak pertama jarak terakhir. Selaras dengan penambahbaikan fizikal, pelaksanaan pelan komunikasi yang berkesan adalah penting untuk menarik, memujuk dan menyokong masyarakat untuk menyokong masyarakat membina momentum bagi melakukan perubahan dalam tingkah laku.



Photo Credit: 9M Studio

Gambar Rajah Skematik Cadangan Fasa 1

Gambar rajah skematik berikut menunjukkan hubungkait antara strategi fasa 1 dengan hasil atau dapatan daripada pelaksanaan strategi tersebut. Butiran setiap strategi adalah seperti yang diperincikan dalam seksyen seterusnya.



STRATEGI P1-1:

Menubuhkan Struktur Tadbir Urus Untuk Melaksanakan Pelan Induk Pejalan Kaki dan Berbasikal Kuala Lumpur

DESKRIPSI:

Struktur tadbir urus khas dalam DBKL adalah penting untuk memastikan pelaksanaan Pelan Induk Pejalan Kaki dan Berbasikal yang berkesan. Asas kepada struktur tadbir urus ini adalah penglibatan bersama daripada agensi kerajaan yang berkaitan, NGO, sektor swasta dan wakil komuniti tempatan.

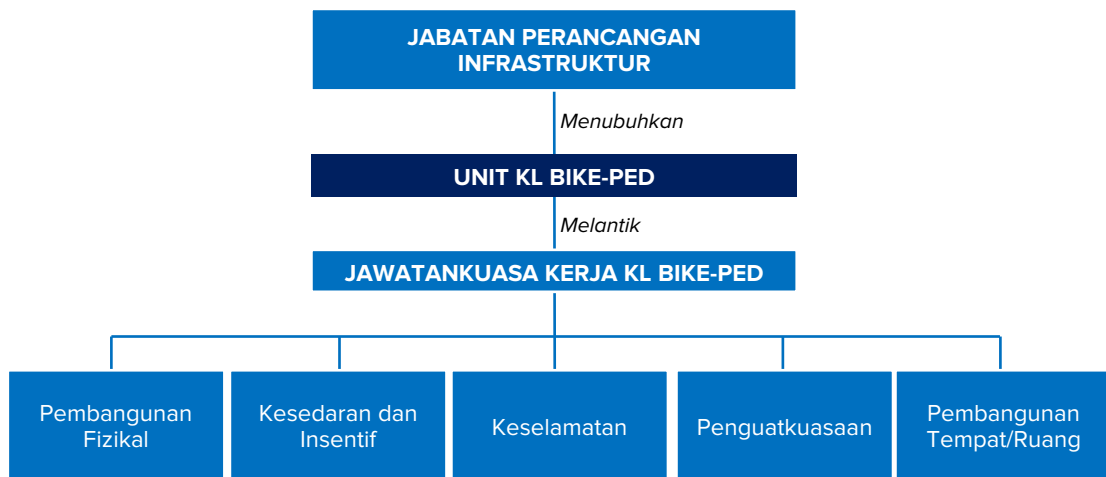
No.	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Mewujudkan Unit Khas Bike-Ped Kuala Lumpur untuk memantau pelaksanaan Pelan Induk Pejalan Kaki dan Berbasikal KL 2019-2028	<ul style="list-style-type: none">• DBKL (L)• JPA
Tindakan 2	Menubuhkan jawatankuasa kerja di bawah Unit Khas Bike-Ped Kuala Lumpur yang akan diwakili oleh agensi kerajaan, sektor swasta dan NGO	<ul style="list-style-type: none">• DBKL (L)• NGO Berbasikal• Sektor Swasta

PERINCIAN TINDAKAN 1:

Mewujudkan Unit Khas Bike-Ped Kuala Lumpur untuk memantau pelaksanaan Pelan Induk Pejalan Kaki dan Berbasikal KL 2019-2028

Deskripsi:

Unit khas ini akan diletakkan di di bawah Jabatan Perancangan Infrastruktur (JPIF) dan kemudiannya akan ditugaskan untuk menubuhkan jawatankuasa kerja khusus yang terdiri daripada pihak berkepentingan dari sektor awam dan swasta. Kumpulan kerja ini akan memimpin pelaksanaan inisiatif di bawah Pelan Induk ini.



Ahli Jawatankuasa dan Peranan

Peranan Unit Bike-Ped KL dan Jawatankuasa Kerja Bike-Ped KL adalah seperti di bawah.

UNIT KL BIKE-PED	JAWATANKUASA KERJA BIKE-PED
<p>PERANAN</p> <ul style="list-style-type: none"> Mengurus dan menyelaraskan pelaksanaan pelan induk Memantau dan menyemak pela induk 	<p>PERANAN</p> <ul style="list-style-type: none"> Menyokong pelaksanaan pelan induk Mengetuai pelaksanaan pelan induk (peringkat permulaan)
<p>KAKITANGAN</p> <ul style="list-style-type: none"> Kakitangan DBKL sediaada / lantikan kakitangan baru / khas 	<p>AHLI JAWATANKUASA</p> <ul style="list-style-type: none"> Agensi Kerajaan + Sektor Swasta

Agensi Kerajaan

- APAD
- JKR
- MOH
- PDRM
- PKB
- PLAN Malaysia
- MOE
- MOT
- MIMOS
- MIROS

Sektor Swasta

- Think City
- Prasarana
- KL Cycling
- Bike Kitchen
- Bike With Elena
- The Basikal
- Persatuan Komuniti
- KRT
- Sektor Korporat

STRATEGI P1-2: Menaiktaraf Infrastruktur Pejalan Kaki dan Berbasikal Sedia Ada

DESKRIPSI:

Bagi memastikan penerimaan daripada pengguna, langkah pertama dan yang penting adalah untuk menjadikan berjalan dan berbasikal dilihat sebagai selamat dan selesa. Dalam penaiktarafan fizikal untuk laluan pejalan kaki dan laluan berbasikal adalah penting untuk memastikan pengguna bahawa keperluan pejalan kaki dan penunggang basikal tidak lagi diabaikan tetapi diberi keutamaan ke atas pengguna jalan raya yang lain.

No.	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Mengenal pasti dan melaksanakan penambahbaikan fizikal untuk meningkatkan keselamatan dan keselesaan di laluan pejalan kaki dan lorong basikal semasa	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L)
Tindakan 2	Mengkaji keberkesanan laluan basikal semasa (laluan biru semasa) termasuk potensi kebarangkalian untuk memanjangkan laluan tersebut dalam pusat bandar (CBD)	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • JKR • NGO Berbasikal
Tindakan 3	Menyediakan laluan pejalan kaki baru dan laluan pejalan kaki bertingkat dalam kawasan berintensiti tinggi pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • JKR • Sektor Swasta
Tindakan 4	Memanfaatkan <i>Improvement Service Fund</i> (ISF) untuk membiayai sebahagian daripada penyediaan laluan pejalan kaki dan lorong basikal pada masa hadapan	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • PLAN Malaysia • Pemaju
Tindakan 5	Meningkatkan kemudahan dan infrastruktur batuan pertama - batuan terakhir (first mile – last mile) dan infrastruktur di sepanjang koridor pengangkutan awam utama Kuala Lumpur	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • Prasarana

STRATEGI P1-3:

Memastikan Keselamatan untuk Semua Segmen Pejalan Kaki Melalui Reka Bentuk, Perancangan, Pembinaan dan Penyelenggaraan Laluan Pejalan Kaki

DESKRIPSI:

Dalam usaha untuk mengubah minda dan tingkah laku penghuni dan pengguna bandar Kuala Lumpur, adalah penting bahawa keselamatan pejalan kaki di kaki lima tidak dijejaskan melalui reka bentuk atau penyelenggaraan yang tidak baik. Ini akan meyakinkan pengguna bahawa berjalan di laluan pejalan kaki khas adalah selamat untuk melindungi mereka daripada kenderaan bermotor di persimpangan dan juga daripada keadaan licin pada hari hujan. Untuk tujuan ini, garis panduan untuk pembinaan laluan pejalan kaki perlu dipatuhi dengan ketat bagi mematuhi piawaian keselamatan dari segi reka bentuk, perancangan, pembinaan dan penyelenggaraan.

No	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Meningkatkan penyelenggaraan laluan pejalan kaki dan laluan berbasikal termasuk kemudahan untuk golongan orang kurang upaya (OKU / PWD)	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • MIROS
Tindakan 2	Mengutamakan hak dan keselamatan pejalan kaki di lintasan yang kritikal melalui pendekatan fizikal	<ul style="list-style-type: none"> • MIROS (L) • DBKL • PDRM
Tindakan 3	Menyediakan langkah-langkah menenangkan lalu lintas yang berkesan di sekitar persimpangan di dalam zon kediaman untuk mengurangkan kelajuan kenderaan ke bawah 30km/jam	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • MIROS • PDRM
Tindakan 4	Menekankan penguatkuasaan terhadap tempat letak kereta haram di sekitar pintu masuk sekolah yang mewujudkan kesesakan lalu lintas dan risiko kepada kanak-kanak yang berbasikal dan berjalan kaki.	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • PDRM
Tindakan 5	Memasukkan ciri-ciri keselamatan reka bentuk CPTED / reka bentuk bandar selamat dalam merekabentuk laluan pejalan kaki baru dan rangkaian pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> • PLAN Malaysia (L) • PDRM • DBKL
Tindakan 6	Mengadaptasi piawaian reka bentuk sejagat yang memenuhi keperluan golongan orang kurang upaya (OKU)	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • MIROS

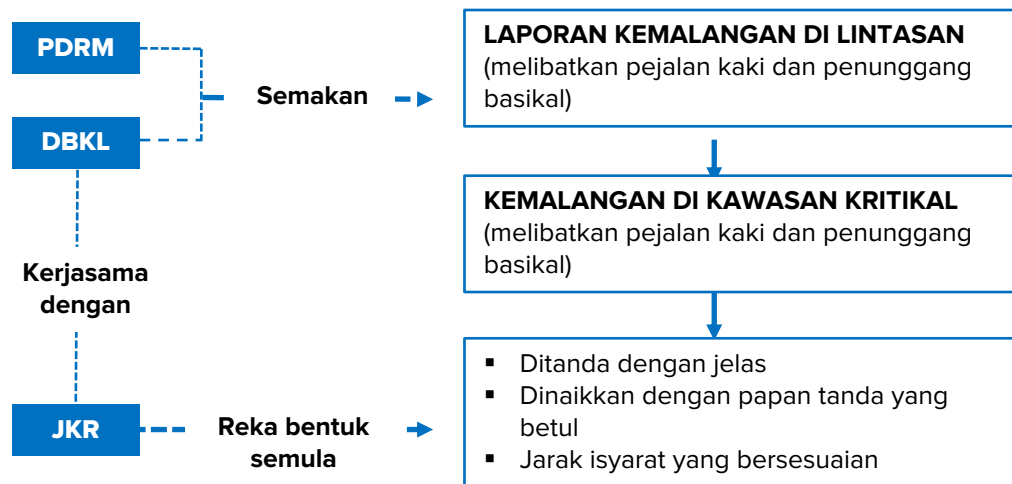
PERINCIAN TINDAKAN 2:

Mengutamakan hak dan keselamatan pejalan kaki di persimpangan atau lintasan yang kritikal melalui pendekatan fizikal.

Deskripsi:

PDRM dan DBKL menyasarkan untuk mengurangkan jumlah kemalangan di lintasan / persimpangan yang melibatkan pejalan kaki dan penunggang basikal kepada sifar. Oleh itu, terdapat keperluan untuk mengkaji kawasan kemalangan kritikal yang memerlukan reka bentuk semula. Seterusnya pihak berkuasa yang berkaitan perlu melaksanakan penambahbaikan yang diperlukan untuk meningkatkan tahap keselamatan di lintasan seperti laluan pejalan kaki yang ditinggikan, papan tanda yang sesuai dan isyarat/peringatan yang sistematik

Rajah di bawah menunjukkan konsep merekabentuk semula kawasan kemalangan kritikal.



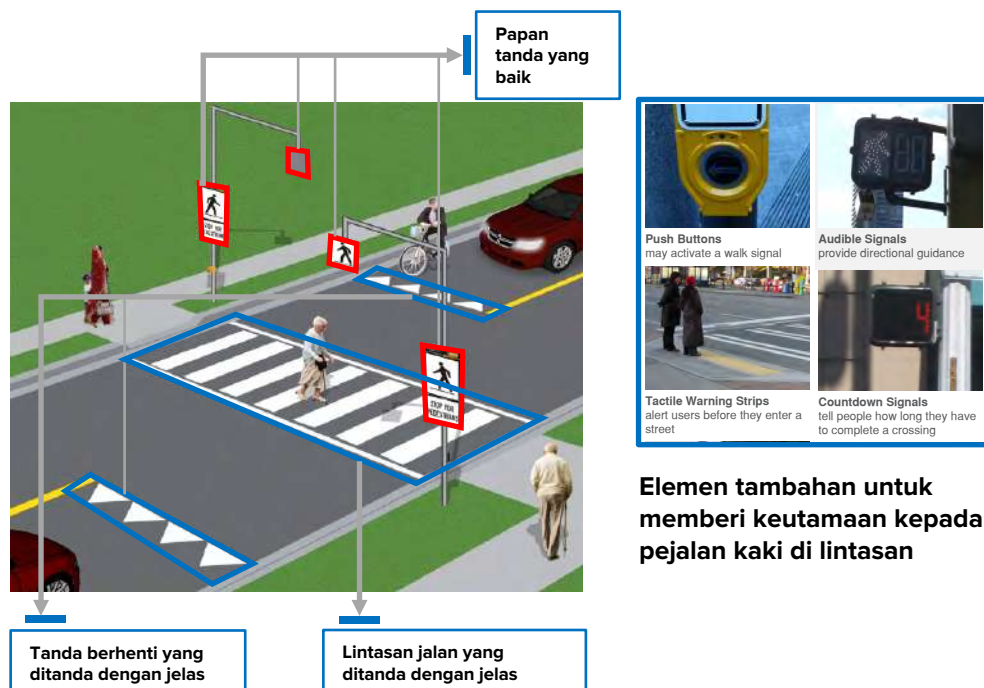
Ilustrasi

Ilustrasi di bawah menunjukkan cadangan lintasan jalan raya dengan rekabentuk yang bersesuaian.

Contoh Cadangan Rekabentuk Lintasan Jalan Antara Jalan Tuanku Abdul Rahman dan Jalan Dang Wangi



Contoh Rekabentuk Lintasan Jalan Raya Yang Baik



Elemen tambahan untuk memberi keutamaan kepada pejalan kaki di lintasan

PERINCIAN TINDAKAN 3:

Menyediakan langkah-langkah menenangkan lalu lintas yang berkesan di sekitar persimpangan di dalam zon kediaman untuk mengurangkan kelajuan kenderaan ke bawah 30km/jam

Deskripsi:

Penggunaan teknik penenang lalu lintas, seperti bonggol, jalur bergetar dan kaedah menyempitkan jalan akan membantu untuk mengurangkan kelajuan kenderaan di zon perumahan, menjadikan ianya lebih selamat untuk berjalan dan berbasikal di kawasan tersebut. Beberapa contoh langkah ini diilustrasikan di bawah.



STRATEGI P1-4:

Meningkatkan Penguatkuasaan untuk Melindungi Hak dan Keselamatan Pejalan Kaki dan Penunggang Basikal

DESKRIPSI:

Di samping mengubah minda dan sikap penduduk bandar melalui pendekatan yang lembut seperti pendidikan dan insentif awam, penguatkuasaan adalah kunci utama dalam mewujudkan persekitaran fizikal yang selamat untuk pejalan kaki dan penunggang basikal. Polisi dan penguatkuasaan harus diperkuat untuk memastikan keselamatan pejalan kaki dan penunggang basikal tidak terjejas. Selain itu, penguatkuasaan yang tegas terhadap pejalan kaki yang melakukan kesalahan lalulintas adalah penting untuk mengurangkan kemalangan dan risiko yang melibatkan pejalan kaki. Kehadiran dan keterlihatan pegawai penguatkuasa adalah penting dalam memastikan pengguna bahawa pihak berkuasa serius dalam menggalakkan berjalan kaki dan berbasikal di bandar.

No.	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Meningkatkan penguatkuasaan untuk menyekat pencerobohan kenderaan di atas laluan pejalan kaki di sepanjang kawasan berintensiti tinggi pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • PDRM
Tindakan 2	Meningkatkan penggunaan CCTV sebagai satu kaedah untuk mengumpul bukti dalam mendakwa pesalah yang berkaitan dengan pejalan kaki dan penunggang basikal.	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • PDRM • Pemilik Bangunan
Tindakan 3	Meningkatkan penggunaan bollard yang berkesan untuk menghalang motosikal daripada menceroboh ke laluan pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L)
Tindakan 4	Meningkatkan penguatkuasaan terhadap pesalah pejalan kaki terutamanya di kawasan persimpangan yang sibuk dengan bantuan CCTV	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • PDRM
Tindakan 5	Memanfaatkan kegunaan IT sebagai satu alat untuk merakam dan menghukum kesalahan terhadap pejalan kaki dalam kawasan pejalan kaki berintensiti tinggi	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • MIMOS • MDEC
Tindakan 6	Membangunkan aplikasi telefon pintar sebagai sebahagian daripada talian aduan kepada pejalan kaki dan penunggang basikal untuk merekod dan melaporkan kesalahan daripada pengguna kenderaan	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • MDEC

STRATEGI P1-5:

Mencegah Jenayah Melibatkan Pejalan Kaki melalui Pemantauan yang Lebih Baik dengan Penggunaan Teknologi

DESKRIPSI:

Dalam usaha untuk mengurangkan kebimbangan dan risiko jenayah dikalangan pengguna harus ditangani secara berkesan. Hal ini memerlukan penguatkuasaan yang lebih baik oleh agensi-agensi berkaitan melalui pengawasan yang lebih kerap terutamanya di kawasan-kawasan kritikal di mana kadar jenayah terhadap pejalan kaki adalah tinggi. Di samping itu, penggunaan teknologi seperti CCTV harus digunapakai untuk meyakinkan pengguna bahawa agensi-agensi berkaitan komited untuk melindungi hak-hak pejalan kaki. Tambahan pula pengawasan yang lebih baik akan membantu menghalang dan mencegah jenayah terhadap pejalan kaki. Penggunaan CCTV akan membantu pemantauan pasif serta merakam insiden dan kemalangan untuk digunakan sebagai bahan bukti pendakwaan. Adalah dijangkakan bahawa ketakutan jenayah akan berkurang selaras dengan pengurangan jenayah yang dilaporkan terhadap pejalan kaki.

No.	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Menjalankan pemantauan secara aktif di sepanjang koridor pejalan kaki menggunakan CCTV dan analisis video masa nyata (real time)	<ul style="list-style-type: none"> • PDRM (L) • MIMOS
Tindakan 2	Menyediakan pencahayaan yang lebih baik sepanjang laluan dan terowong pejalan kaki yang dihubungkan dengan stesen LRT/MRT	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • PRASARANA • Pemilik Bangunan
Tindakan 3	Membangunkan aplikasi telefon bimbit berdasarkan analisis yang tepat yang akan dimasukkan ke dalam aplikasi SaveMe 999 sedia ada serta aplikasi seumpamanya akan datang	<ul style="list-style-type: none"> • MIMOS (L) • PDRM

STRATEGI P1-6:

Menyepadukan Program-Program Berbasikal yang Bertema Selamat dan Berhemah Kepada Komuniti

DESKRIPSI:

Berbasikal di Kuala Lumpur berpotensi untuk menjadi bahaya dan pendekatan dua hala diperlukan untuk memastikan keselamatan penunggang basikal. Selain penguatkuasaan yang ketat dan pendidikan awam untuk mengurangkan pelanggaran terhadap hak penunggang basikal, perhatian tambahan perlu diberikan untuk memupuk budaya berbasikal yang selamat dan berhemah. Melalui kerjasama dengan kelab berbasikal dan NGO, satu program yang sistematik diperlukan yang menyasarkan penunggang basikal di bandar dan memfokuskan tentang langkah untuk meminimumkan risiko untuk dilanggar oleh kenderaan bermotor melalui etika berbasikal yang berhemah

No.	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Memperkasakan NGO berbasikal sebagai tokoh tempatan (local champion) untuk memupuk penerimaan awal dikalangan penduduk dalam zon kejiranan	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • Unit LA 21 • KRT • NGO
Tindakan 2	Menggalakkan program pendidikan untuk komuniti yang bertemakan etika berbasikal dan berbasikal berhemah	<ul style="list-style-type: none"> • JKJR (L) • MOE • NGOs
Tindakan 3	Menganjurkan acara berbasikal secara kerap dan berkala di dalam zon kejiranan yang memberi fokus kepada penggunaan basikal secara selamat.	<ul style="list-style-type: none"> • NGO Berbasikal (L) • DBKL • KBS
Tindakan 4	Memperkasakan NGO Berbasikal dalam menjalankan program pendidikan (klinik berbasikal) secara kerap dan berkala kepada pelajar-pelajar sekolah dan belia	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • NGO Berbasikal (L) • KBS
Tindakan 5	Menyepadukan klinik berbasikal berhemah sebagai aktiviti tetap kepada KL <i>Car Free Morning</i>	<ul style="list-style-type: none"> • NGO Berbasikal (L) • DBKL

PERINCIAN TIDAKAN 1:

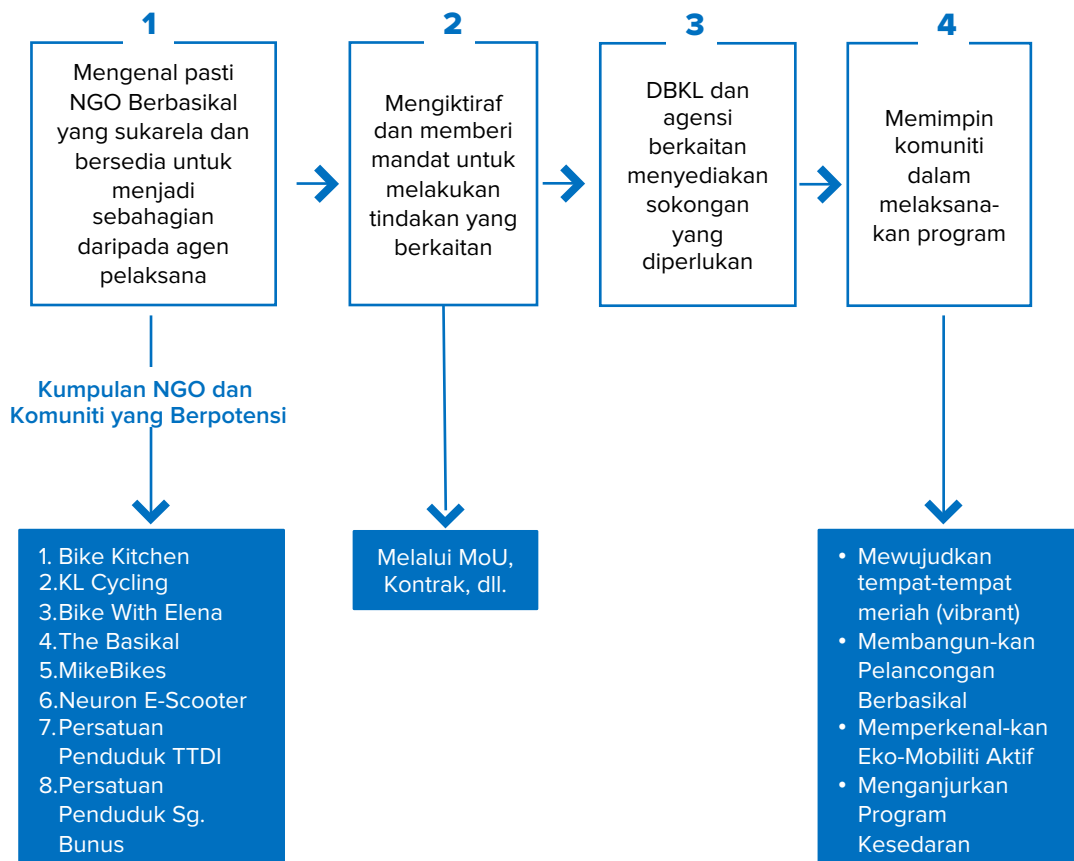
Memperkasakan NGO berbasikal sebagai tokoh tempatan (*local champion*) untuk memupuk penerimaan awal dikalangan penduduk dalam zon kejiranan

Deskripsi:

Memperkasakan tokoh tempatan yang akan membantu meningkatkan penerimaan dari kalangan penduduk di zon kejiranan Kuala Lumpur. NGO ini perlu diberi pengiktirafan dan mandat untuk memacu pelaksanaan projek penambahbaikan berbasikal di kawasan mereka

Konsep Penglibatan:

Rajah berikut menunjukkan proses penglibatan kumpulan NGO dan komuniti untuk menjadi sebahagian dalam pelaksanaan Pelan Induk.



Jadual berikut menerangkan contoh projek yang mungkin boleh dipacu oleh komuniti, serta peranan tokoh tempatan dan kemudahan serta bantuan yang diperlukan.



PROJEK BERPOTENSI	PERANAN JUARA	KEMUDAHAN
<p>MEMBANGUNKAN SEMANGAT TEMPAT: Contoh: Menutup sebahagian Jalan Raja Muda Musa (Kampung Baru) secara berkala dan berjadual</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Berunding dan mendapatkan keizinan daripada penduduk tempatan dan pemilik gerai • Reka bentuk laluan alternatif bersama komuniti • Reka bentuk aktiviti dan pengisian jalan • Bekerjasama dengan DBKL dan PKB untuk pembangunan fizikal 	<ul style="list-style-type: none"> • PKB menyediakan tempat untuk dialog komuniti • DBKL menjadi penasihat teknikal dan pengawasan
<p>PROJEK EKO-MOBILITI: Laluan Berbasikal Dalam Kampung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mendapatkan persetujuan daripada penduduk setempat • Merekabentuk konsep perhubungan, kemudahan dan sebagainya • Bekerjasama dengan DBKL dan PKB untuk pembangunan fizikal • Pemantauan 	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL membantu dalam kerja-kerja teknikal
<p>PROGRAM KESEDARAN: Cth. Berbasikal ke Sekolah</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Berunding dengan ibu bapa • Merekabentuk program dan pengisian • Mengenalpasti kemudahan berbasikal yang diperlukan sepanjang laluan ke sekolah • Bekerjasama dengan DBKL dan PKB untuk pembangunan fizikal • Menjalankan projek perintis 	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL bekerjasama dengan Pejabat Pendidikan /Sekolah untuk kelulusan dan dokumentasi

PERINCIAN TINDAKAN 2:

Menggalakkan program pendidikan untuk komuniti yang bertemakan etika berbasikal dan berbasikal berhempah

Deskripsi:

Mendidik komuniti tempatan tentang etika berbasikal dan teknik berbasikal dengan berhempah yang akan meningkatkan tahap keyakinan mereka dan mengurangkan ketakutan untuk berbasikal di jalan-jalan dalam Kuala Lumpur. Perkara ini dapat disampaikan melalui bengkel, pengagihan buku panduan dan pembangunan aplikasi untuk penunggang basikal di Kuala Lumpur.

BENGGEL	BUKU PANDUAN	APLIKASI TELEFON
<ul style="list-style-type: none"> Menganjurkan bengkel berbasikal secara berkala yang disasarkan kepada kumpulan tertentu bertujuan untuk meningkatkan pengetahuan mereka tentang berbasikal, berkongsi pengalaman dan sebagainya 	<ul style="list-style-type: none"> Pengagihan buku panduan etika berbasikal mengandungi tindakan penunggang basikal yang betul, perkara yang boleh dan tidak boleh dilakukan dan sebagainya 	<ul style="list-style-type: none"> Maklumat mengenai berbasikal berkenaan teknologi yang digunakan, faedah dan sebagainya Platform untuk melaporkan isu-isu berkaitan, peringatan keselamatan dan sebagainya
		
		
		

STRATEGI P1-7:

Merancang dan Merintis Pelan Komunikasi Lima Tahun untuk Meneraju Agenda dan Inisiatif Berjalan Kaki dan Berbasikal

DESKRIPSI:

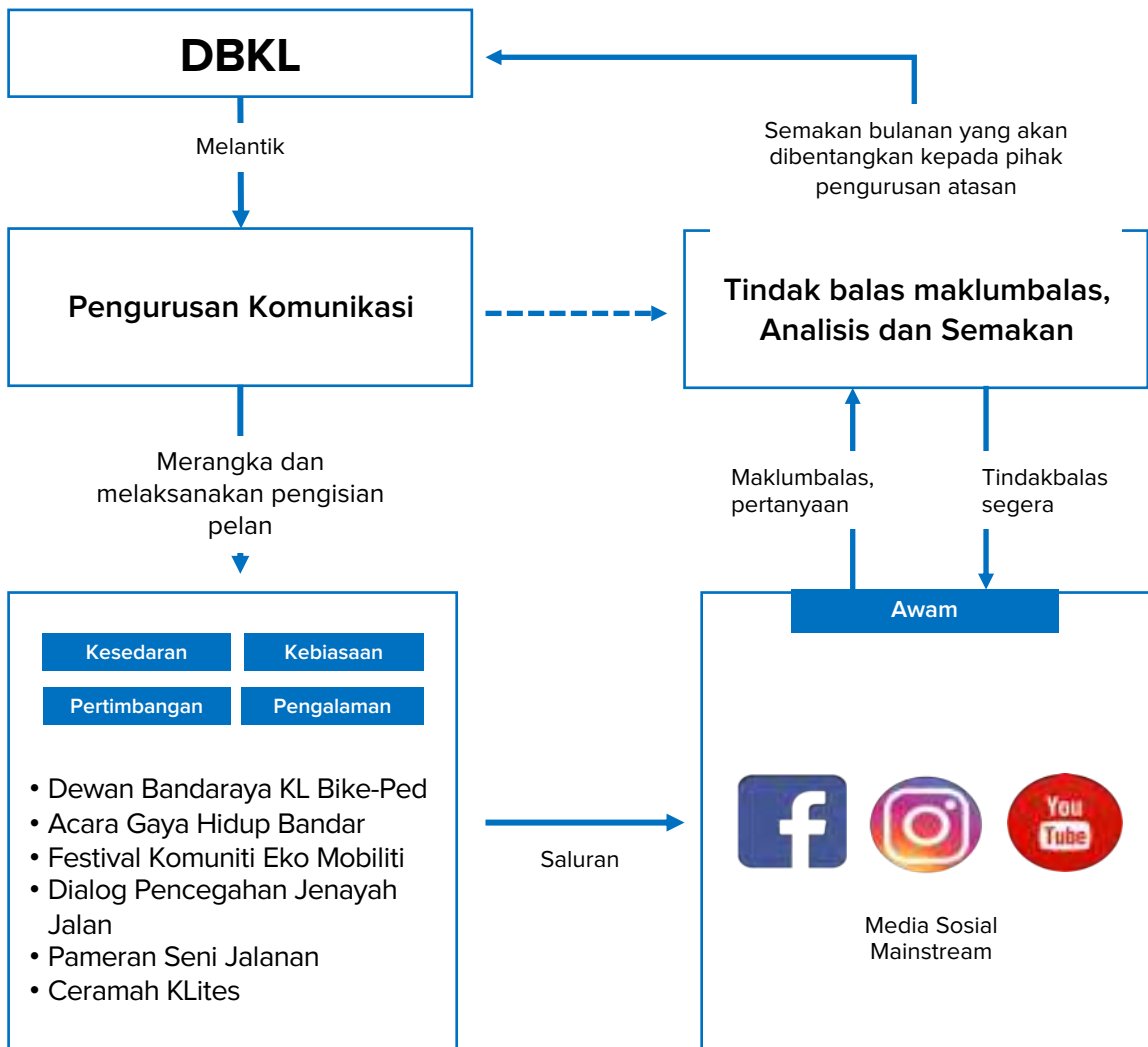
Transformasi minda yang sangat berjaya yang dicapai oleh bandar-bandar Asia seperti Hong Kong, Tokyo dan Singapura dalam menjadikan penduduk dan pengguna bandar mereka untuk lebih berjalan kaki dan berbasikal telah dicapai melalui kedua-dua kaedah ganjaran dan hukuman. Sokongan terhadap pendekatan tersebut adalah dengan mempunyai pelan komunikasi yang bagus dengan pelaksanaan yang efektif. Di saat penduduk kota menjadi semakin canggih dan bijak, adalah penting untuk mempunyai platform yang betul untuk menyebarkan maklumat dan menerima maklum balas. Hal ini boleh dilakukan sendiri oleh DBKL atau melalui perkhidmatan perunding luar asalkan proses pelan komunikasi dilakukan secara profesional dan inovatif.

No.	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Melancarkan publisiti awal mengenai komitmen DBKL untuk menggalakkan aktiviti berjalan kaki dan berbasikal sebagai sebahagian daripada agenda bandar berdaya huni.	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (Unit Korporat)
Tindakan 2	Memulakan percubaan (rintis) 3 bulan sebelum mempergiatkan lagi pelan komunikasi dari segi pengisian, persembahan dan saluran komunikasi.	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (Unit Korporat)
Tindakan 3	Memberi inspirasi kepada orang ramai dengan melantik duta untuk memberi ceramah motivasi di acara khusus	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • KBS • NGO Berbasikal
Tindakan 4	Menggunakan kandungan daripada maklum balas pengguna hasil daripada kempen, acara dan sosial media untuk mempromosikan rasa senang (feel good testimonies)	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (Unit Korporat)

Konsep Percubaan Pelan Komunikasi

Deskripsi:

Menggunakan media sosial sepenuhnya dengan melantik Pengurusan Komunikasi untuk merancang dan melaksanakan pengisian pelan. Pengurusan Komunikasi akan memuat naik siaran terkini menggunakan Facebook, Youtube dan Instagram mengenai satu atau dua aktiviti setiap bulan. Menyediakan tindak balas segera kepada maklum balas dan menjalankan pemantau bulanan untuk dilaporkan kepada pihak pengurusan DBKL.



PERINCIAN TINDAKAN 1:

Melancarkan publisiti awal mengenai komitmen DBKL untuk menggalakkan aktiviti berjalan kaki dan berbasikal sebagai sebahagian daripada agenda bandar berdaya huni.

Deskripsi:

Publisiti awal mengenai aspirasi DBKL akan dijalankan untuk menyokong projek fizikal ‘quick-win’. Aktiviti-aktiviti publisiti ini melibatkan reka bentuk, cetakan dan pengagihan sekurang-kurangnya 200,000 risalah kepada pengguna bandar (orang awam) di Kuala Lumpur. Risalah yang diedarkan haruslah mengandungi inisiatif-inisiatif DBKL untuk aktiviti berjalan dan berbasikal

Ilustrasi: Kandungan risalah



KOTAK 1:

CONTOH KEMPEN BERMESEJ TERHADAP AKTIVITI BERBASIKAL DAN BERJALAN KAKI DI CAMBRIDGE

Cambridge, MA's "Express Yourself" campaign

"Approach: Use an emotional (versus rational) approach to selling alternative transportation. Make walking, biking, and public transportation appear fun and hip, while recognizing that never driving is not realistic."



DESKRIPSI

- Contoh mesej kempen keselamatan yang beremosi : **"Hati-hati; penunggang basikal mungkin orang yang anda kenal."**
- Menggunakan papan iklan dan poster tanda jalan akan memberi mesej yang jelas bahawa sesebuah bandar itu mempromosikan berjalan kaki dan berbasikal sebagai mod pengangkutan alternatif.

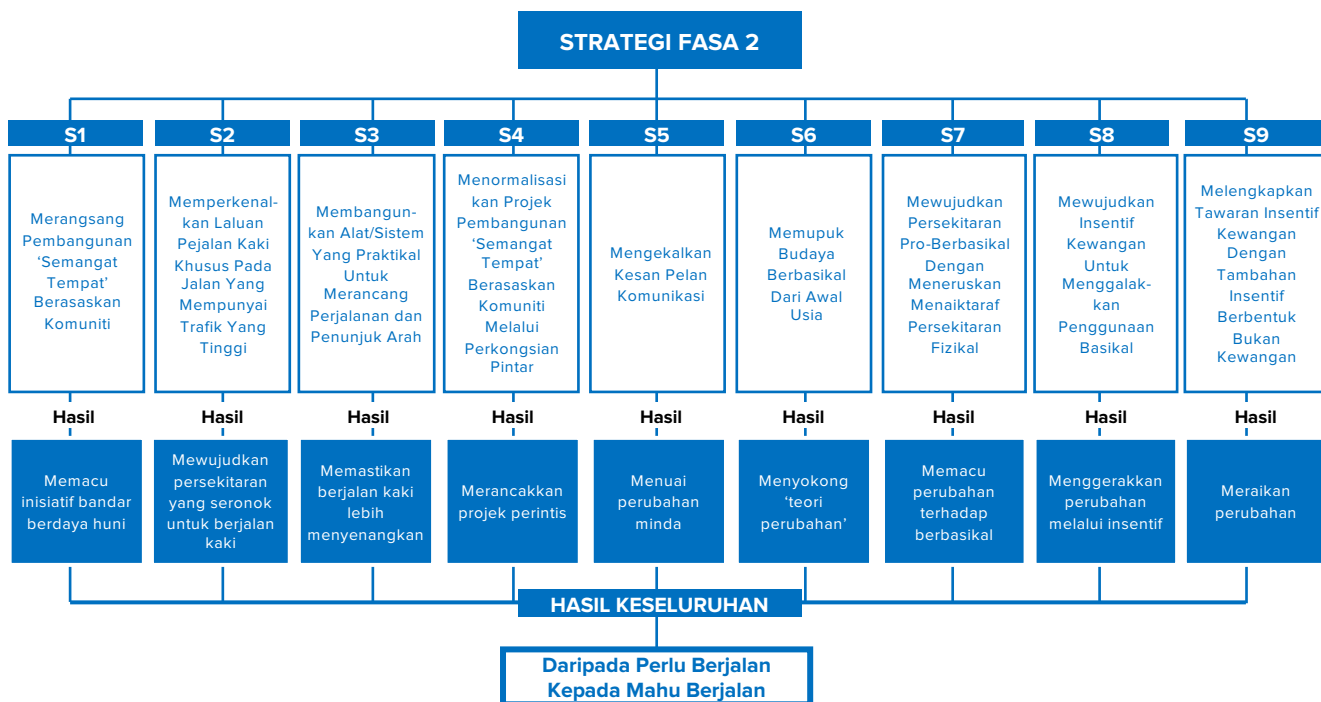
Fasa 2: Daripada Perlu Berjalan Kepada Mahu Berjalan

Dalam Fasa 2, rangsangan penerimaan awal perlu di kekal untuk meneruskan momentum penerimaan awal tersebut bagi memupuk perubahan dalam minda dan sikap pengguna bandar. Untuk mencapai matlamat ini, usaha dalam pembangunan “semangat tempat” yang dipacu oleh komuniti perlu dipergiat, di mana projek River of Life (ROL) dan seumpamanya akan bertindak sebagai perangsang untuk perubahan minda – daripada perlu berjalan kepada mahu berjalan. Untuk memastikan perubahan minda berlaku, motivasi untuk berjalan dan berbasikal perlu diubah daripada untuk menjimatkan kos kepada perasaan seronok dan sukarela untuk berjalan kaki atau berbasikal. Kawasan pembangunan “semangat tempat” yang diwujudkan oleh komuniti di sekitar projek *River of Life* harus *bercantum satu sama lain* untuk membentuk satu persekitaran kawasan besar yang kondusif untuk berjalan kaki dan berbasikal. Pendekatan kolaborasi di antara agensi-agensi kerajaan, sektor korporat, NGO dan komuniti tempatan harus digunakan untuk memandu pembangunan “semangat tempat” oleh komuniti. Komuniti yang berjaya harus dijadikan sebagai model untuk dicontohi dan diadaptasi kepada komuniti-komuniti lain.



Gambar Rajah Skematik Cadangan Fasa 2

Gambar rajah skematik berikut menunjukkan hubung kait antara strategi fasa 2 dengan hasil atau dapatan daripada pelaksanaan strategi tersebut. Butiran setiap strategi adalah seperti yang diperincikan dalam seksyen seterusnya.



STRATEGI P2-1: Merangsang Pembangunan 'Semangat Tempat' Berasaskan Komuniti untuk Dihubungkan dengan Koridor Berjalan Kaki dan Berbasikal

DESKRIPSI:

Projek-projek seperti *River of Life* hanya boleh berjaya jika disokong oleh pewujudan semangat tempat berasaskan komuniti untuk mewujudkan ruang awam yang menarik, meriah dan selamat yang menggambarkan hati dan jiwa masyarakat. Di pusat bandar, penggunaan mural jalanan, seni umum dan ameniti jalan yang kreatif akan dapat meningkatkan suasana di bahagian-bahagian dalam bandar. Pembangunan semangat tempat berasaskan komuniti perlu disekalikan dengan penambahbaikan persekitaran dimana ianya merupakan satu cabaran kerana semangat terhadap perkara tersebut belum lagi muncul. Kini, kawasan-kawasan seperti Medan Pasar dikuasai oleh komuniti asing (migrasi) sementara komuniti lain bersifat aspatial (yang tinggal di zon kediaman). Oleh itu, projek komuniti perlu diperkenalkan dan dikekalkan, dan pendekatan sistematik seperti projek *EkoMobiliti* yang dibangunkan oleh NGO tempatan (CETDEM) di Taman Jaya, Petaling Jaya boleh dijadikan sebagai model untuk dicontohi terutama sekali dari segi pendekatan dan kaedah pelaksanaannya.

No.	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Memanfaatkan Projek <i>River of Life</i> sebagai hab dan tulang belakang bagi koridor berjalan dan berbasikal di Pusat Bandar Kuala Lumpur	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • NGO Berbasikal • KRT
Tindakan 2	Menyediakan ruang dan sokongan untuk aktiviti dan acara yang dianjurkan oleh komuniti, entiti sosial dan seniman jalanan.	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • Think City • KRT
Tindakan 3	Melibatkan persembahan oleh komuniti imigran yang tinggal di CBD semasa acara kebudayaan dan perayaan	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • Pejabat Kedutaan • Think City
Tindakan 4	Memperkenalkan penutupan sebahagian jalan pada waktu hujung minggu / cuti umum untuk meraikan dan mempamerkan aktiviti berasaskan jalanan	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • Persatuan Komuniti
Tindakan 5	Menyediakan sokongan kewangan untuk projek komuniti yang menghubungkan ruang awam dengan koridor pejalan kaki dan berbasikal	<ul style="list-style-type: none"> • GLC • Sektor Korporat • DBKL
Tindakan 6	Menambahbaik dan mengekalkan kualiti ameniti jalan sepanjang koridor pejalan kaki seperti bangku, pergola dan seni mural.	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L)
Tindakan 7	Menjalankan pemantauan aktif sepanjang koridor berjalan kaki/ berbasikal menggunakan CCTV	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • PDRM • Unit Bandar Selamat (PLAN Malaysia)

PERINCIAN TINDAKAN 2:

Menyediakan ruang dan sokongan untuk aktiviti dan acara yang dianjurkan oleh komuniti, entiti sosial dan seniman jalanan.

Deskripsi:

Medan Pasar telah diubah secara fizikal oleh projek pembaharuan bandar dan program yang dimulakan terutamanya oleh projek *River of Life* dan Think City. Walaubagaimanapun, kawasan tersebut dikuasai oleh komuniti migran yang hanya boleh ditangani melalui penyertaan aktif mereka secara integrasi dalam aktiviti budaya dan acara-acara lain. Medan Pasar harus diubah menjadi ruang yang hidup dan meriah di pusat bandar yang dipacu oleh NGO dan melibatkan kumpulan komuniti tempatan. Aktiviti seperti persembahan seni (muzik, instrumen, basker, lukisan seni) dan pameran kraf akan menyokong dan menyediakan aktiviti yang menarik untuk pengunjung dan pelancong.



Acara Pagi



- Pameran Kraf dan SME mini festival
- Festival Makanan

Acara Petang



- Bola sepak jalanan
- Permainan lasak

Acara Malam



- *Battle of the band* (pertandingan busking)
- Seni Silap Mata
- Pantomin

PERINCIAN TINDAKAN 4:

Memperkenalkan penutupan sebahagian jalan pada waktu hujung minggu / cuti umum untuk meraikan dan mempamerkan aktiviti berasaskan jalanan

Deskripsi:

Penutupan sementara jalan-jalan tumpuan (meriah) boleh digunakan untuk menguji penerimaan pejalan kaki dalam kalangan pihak berkepentingan di kawasan tersebut. Jalan-jalan berikut telah dikenal pasti untuk penutupan separa pada hujung minggu dan cuti umum:

1. Jalan Bukit Bintang
2. Brickfield (part of Jln. Tun Sambatan)
3. Jalan Telawi 3, Bangsar Village
4. Jalan TAR (Tunku Abdul Rahman)
5. Jalan Raja Muda Musa (Kg. Baru)

1. Jalan Bukit Bintang



Photo Credit: @ Victor Maschek

2. Brickfield (sebahagian daripada Jln. Tun Sambatan)



Photo Credit: Astro Ulagam

3. Jln. Telawi 3, Bangsar Village

Photo Credit: www.bangsargospelcentre.org



4. Jln. Tunku Abdul Rahman

Photo Credit: Malay Mail



5. Jln. Raja Muda Musa (Kg. Baru)

Photo Credit: ashadhodhomei



Konsep Pembangunan;

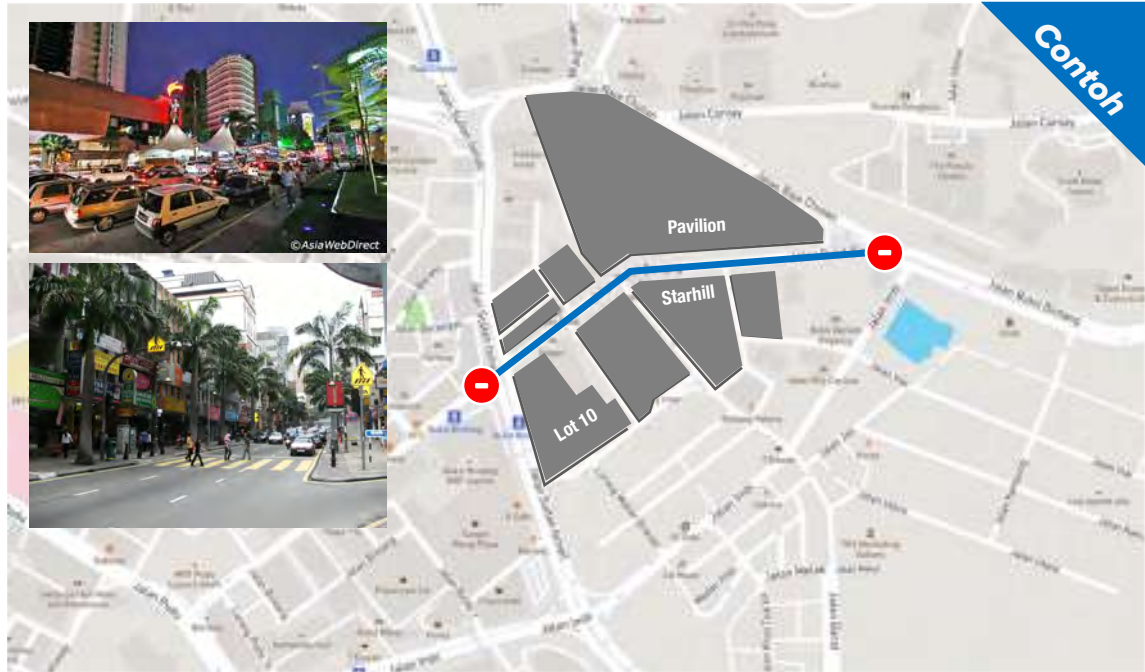
Jalan yang meriah seperti Jalan Bukit Bintang sebahagiannya akan menjadi jalan pejalan kaki pada hujung minggu melalui penutupan jalan raya. Lencongan lalu lintas diperlukan untuk mengarahkan lalu lintas menuju ke destinasi mereka. Tujuan saranan ini adalah untuk menjadikan jalan tumpuan tersebut lebih meriah dan menarik orang ramai berjalan kaki dan berbasikal di Kuala Lumpur.

Proses Penglibatan Awam;

Sebelum sebarang penutupan jalan dijalankan, penglibatan dengan orang awam dan komuniti setempat harus dilibatkan terlebih dahulu untuk mendapat konsensus mereka. Setelah komuniti telah memberikan pandangan dan persetujuan mereka, maka penutupan jalan yang dijadualkan harus dilakukan untuk jangka pendek bagi menguji kesannya terhadap perniagaan dan lalu lintas. Selepas tempoh ujian selesai, projek itu perlu dikaji semula oleh komuniti dan DBKL sebelum keputusan untuk meneruskan atau menamatkan penutupan jalan.



Contoh: Cadangan Laluan Pejalan Kaki Separa Tutupan Di Jalan Bukit Bintang



SENARAI JALAN

Pengalihan Lalu Lintas Alternatif

- Jalan Imbi
- Jalan Pudu
- Jalan Raja Chulan

Sambungan Melalui Jalan Lain

- Jalan Berangan
- Jalan Nagasari
- Jalan Changkat Bukit Bintang
- Jalan Bulan 1



Hari penutupan jalan: Hujung minggu

KOTAK 2:

PENANDA ARAS – ORCHARD ROAD, SINGAPORE



DESKRIPSI

- Inisiatif ini bertujuan untuk menyuntik kemeriahan jalan di kawasan itu dengan mewujudkan ruang komuniti dan pengalaman gaya hidup yang boleh dicapai untuk semua orang.

PERINCIAN TINDAKAN 5:

Menyediakan sokongan kewangan untuk projek komuniti yang menghubungkan ruang awam dengan koridor pejalan kaki dan berbasikal

Deskripsi:

Program Mobiliti Pintar dicadangkan untuk membantu dan membimbing komuniti setempat. Melalui Program Mobiliti Pintar, komuniti boleh mengolah reka bentuk taman rekreasi di kawasan masing-masing dari segi aktiviti, peralatan, kemudahan dan acara. Reka bentuk semula itu akan berdasarkan kepada keperluan dan keutamaan komuniti melalui beberapa siri bengkel, survei dan forum.

Konsep Pembangunan

Program ini mengubah taman poket dan rizab sungai kepada kawasan rekreasi awam yang meriah dan berfungsi untuk dimanfaatkan oleh masyarakat. Rajah di bawah menunjukkan konsep program Mobiliti Pintar.



KOTAK 3:

AMALAN TERBAIK PROJEK MOBILITI PJ



- Menggalakkan masyarakat sekitar Taman Jaya, PJ untuk memulakan Projek Eko Mobiliti
- Dimulakan oleh Pusat Alam Sekitar, Teknologi & Pembangunan Malaysia (CETDEM)
- Projek Kesedaran dan Tindakan selama 16 bulan yang dibiayai bersama oleh UNDP / GEF SGP dan difasilitasi oleh MPPJ
- Membimbing dan memegang komuniti untuk merekabentuk semula Taman Rekreasi Taman Jaya (peralatan, aktiviti, kemudahan, prasarana)
- Sambungan ke 3 kejiranan sekitarnya

Cadangan Pendekatan untuk Membangunkan Projek Eko Mobiliti di Kuala Lumpur Berdasarkan CETDEM Model

jadual di bawah menunjukkan kaedah untuk membangunkan projek eko mobiliti di Kuala Lumpur

LANGKAH 1	LANGKAH 2	LANGKAH 3
<p>Konsensus Awal dan Kerjasama</p> <ul style="list-style-type: none"> Mesyuarat projek dan taklimat oleh DBKL dengan pihak berkepentingan lain (contohnya CETDEM) dan KRT Pengambilan kakitangan projek dalam kalangan wakil KRT 	<p>Pengumpulan Data Asas dan Kesedaran</p> <ul style="list-style-type: none"> Menjalankan siri tinjauan/ survei pengguna taman dan penduduk untuk mengukur penggunaan taman rekreasi dan pemahaman tentang Eko Mobiliti. Mengatur siri rundingan komuniti, forum dan bengkel. 	<p>Merekabentuk Semula Taman Rekreasi Eko Mobiliti</p> <ul style="list-style-type: none"> CETDEM bekerjasama dengan DBKL dan KRT untuk mereka bentuk semula bahagian rekreasi semasa untuk memasukkan ciri-ciri Eko Mobiliti. Membangunkan ciri Eko Mobiliti.
LANGKAH 4	LANGKAH 5	Cadangan Projek Perintis di Kuala Lumpur
<p>Menilai Peralatan untuk Taman</p> <ul style="list-style-type: none"> CETDEM bekerjasama dengan DBKL dan KRT menilai pelbagai peralatan Eko Mobiliti Memasang peralatan di taman 	<p>Memantau Kaji Selidik dan Penambahbaikan</p> <ul style="list-style-type: none"> DBKL dan KRT akan menjalankan satu lagi siri tinjauan/survei untuk menilai sebarang perubahan dalam penggunaan Taman Rekreasi Eko Mobiliti dan sebarang peningkatan dalam pemahaman tentang Eko Mobiliti. 	



PERINCIAN TINDAKAN 6:

Menambahbaik dan mengekalkan kualiti ameniti jalan sepanjang koridor pejalan kaki seperti bangku, pergola dan seni mural.

Deskripsi:

Memaparkan kejayaan projek pemulihan jalan di Bukit Bintang ke tempat-tempat lain di Kuala Lumpur seperti Petaling Street, Jalan TAR, Brickfield, Bangsar Village dan sebagainya.

KOTAK 4:

AMALAN TERBAIK INISIATIF PEWUJUDAN TEMPAT DI BUKIT BINTANG, KUALA LUMPUR

Deskripsi

Projek transformasi pertama kali dimulakan pada tahun 2015 dan 20 kawasan di pusat bandar Kuala Lumpur dikenal pasti, iaitu Bukit Bintang, Jalan Alor dan Tun Razak Exchange (TRX). Jalan Alor Persekitaran telah dikenal pasti untuk pemulihan yang berpotensi dan kerja selesai. Ia meliputi Jalan Tong Shin, Tingkat Tong Shin, Changkat Bukit Bintang, Jalan Berangan dan Jalan Alor. Projek ini telah membawa kesan penganda kepada ekonomi tempatan, masyarakat dan persekitaran fizikal.



Impak Ekonomi

- Peningkatan nilai tanah
- Pertukaran penggunaan tanah dari kediaman ke komersial dan perniagaan
- Lot kosong telah diduduki dan kini sedang diubahsuai untuk perniagaan
- Tarikan pelancong
- Lebih banyak orang yang datang lebih banyak pendapatan yang dihasilkan

Impak Sosial

- Perasaan kepunyaan ruang dan tempat
- Lorong belakang telah dijaga oleh komuniti
- Menjadi komuniti yang bertanggungjawab
- Kerjasama yang baik antara komuniti dan DBKL

Impak Fizikal

- Laluan menjadi bersih
- Laluan lebih selamat dengan lampu dan aktiviti
- Menjadi tempat perhimpunan
- Tidak ada lagi ruang terbiar dan lorong-lorong telah digunakan sebagai ruang awam baru



KOTAK 4: (Samb.)

AMALAN TERBAIK INISIATIF MEMBANGUNKAN SEMANGAT TEMPAT DI BUKIT BINTANG, KUALA LUMPUR

Lokasi projek



7 PROJEK LALUAN 1 TAMAN POKET DI ALOR

Tema

1. Alor - selesai
2. Komuniti di alor - selesai
3. Laman belakang - selesai
4. Taman Rembia - peringkat reka bentuk
5. Alam Alor – sedang dibaikpulih
6. Budaya Alor – peringkat reka bentuk
7. Pesta makanan - peringkat rekabentuk
8. Kehidupan Alor - rekabentuk



STRATEGI P2-2:

Memperkenalkan Laluan Pejalan Kaki Khusus pada Jalan yang Mempunyai Trafik yang Tinggi dalam Kawasan Tumpuan

DESKRIPSI:

Laluan pejalan kaki penuh atau separa jalan yang meriah dengan warna dan aktiviti di jalanan dianggap sesuai untuk memudahkan pewujudan semangat tempat (*placemaking*). Hal ini akan menggalakkan berjalan kaki dan berbasikal sebagai sebahagian daripada perubahan pemikiran dan tingkah laku secara beransur-ansur. Walaubagaimanapun, perundingan dengan komuniti tempatan adalah penting untuk mendapatkan maklum balas terutama mengenai isu-isu tempat letak kereta, serta isu pemunggahan barang

No.	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Memulakan program perundingan awam yang berterusan melibatkan jalan tumpuan dan kawasan berintensiti tinggi berjalan kaki	<ul style="list-style-type: none">• DBKL (L)• Komuniti
Tindakan 2	Melengkapkan laluan pejalan kaki melalui penunjuk arah menggunakan medium konvensional seperti papan tanda fizikal dan / atau melalui aplikasi mudah alih berteknologi	<ul style="list-style-type: none">• DBKL (L)• Vendor IT

STRATEGI P2-3: Membangunkan Alat/Sistem yang Praktikal untuk Merancang Perjalanan dan Penunjuk Arah

DESKRIPSI:

Strategi ini bertujuan untuk membangunkan alat atau sistem yang praktikal untuk merancang perjalanan dan penunjuk arah menggunakan aplikasi mudah alih yang tersedia di semua platform. Aplikasi ini akan menawarkan maklumat yang berkaitan dengan menavigasi Kuala Lumpur dengan berjalan kaki atau berbasikal. Suatu sistem penunjuk arah pintar akan digunakan untuk mencari laluan paling selamat, terdekat, dan paling menarik ke arah destinasi tertentu. Sistem penunjuk arah akan membolehkan pejalan kaki mencari jalan pintas melalui bangunan-bangunan dan lorong belakang, jambatan yang tidak seperti sistem semasa yang hanya menggunakan jalan raya semata-mata

No.	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Mereka bentuk aplikasi mudah alih untuk merancang perjalanan yang menawarkan maklumat mengenai berjalan dan berbasikal dalam bandar serta dari zon kediaman/kejiranan ke bandar	<ul style="list-style-type: none">• DBKL (L)• Vendor IT
Tindakan 2	Menggabungkan elemen penunjuk arah dalam aplikasi mudah alih untuk kegunaan penduduk tempatan, pengguna harian bandar dan pelancong	<ul style="list-style-type: none">• DBKL (L)• Vendor IT

PERINCIAN TINDAKAN 1:

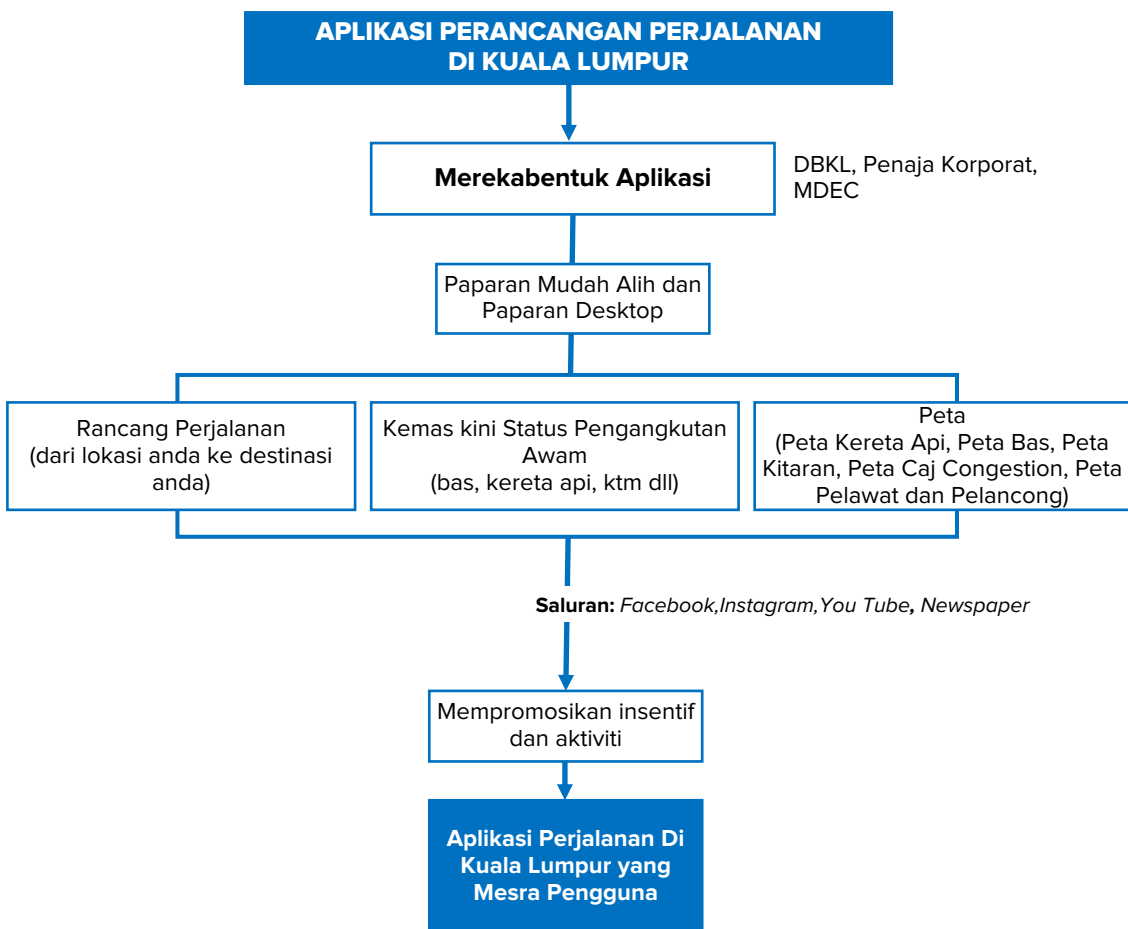
Mereka bentuk aplikasi mudah alih untuk merancang perjalanan yang menawarkan maklumat mengenai berjalan dan berbasikal dalam bandar serta dari zon kediaman/kejiranan ke bandar

Deskripsi:

Sistem Perancangan Perjalanan Kuala Lumpur (KL Trip Planning) akan menjadi aplikasi mudah alih yang mesra pengguna yang menawarkan maklumat mengenai berjalan dan berbasikal yang juga akan disepadukan dengan laluan dan jadual pengangkutan awam (bas dan transit). Maklumat tambahan, seperti masa / ramalan cuaca, status pengangkutan awam, peta, dan lain-lain juga boleh diakses dari aplikasi ini. Di samping itu, ia juga dicadangkan untuk menggalakkan sistem ganjaran dan baucar sebagai insentif. Pengguna aplikasi ini juga boleh memanfaatkan penggunaan sistem kod QR yang disediakan oleh pengendali.

Konsep Pembangunan

Rajah di bawah menunjukkan konsep Perancangan Lawatan Kuala Lumpur



Ilustrasi di bawah menunjukkan Perancangan Lawatan ke KL.

PERANCANGAN LAWATAN KE KL

1

RANCANG PERJALANAN

- Pilih Destinasi (Dari - Ke)
- Pilih Waktu Dan Tarikh (Berlepas - Tiba)
- Pilih Keutamaan Perjalanan (Menggunakan Pengangkutan Awam / Berbasikal / Berjalan)
- Perjalanan Saya: Merancang Perjalanan Dan Tambah Ke Kegemaran Untuk Akses Cepat Di Masa Depan
- Tunjukkan Perjalanan Terkini

2

CUACA/ SUHU

- Masa-nyata
- Ramalan

3

STATUS TERKINI

- Pilih jenis Pengangkutan Awam
- Pilih Masa (Sekarang, Hujung Minggu, Tarikh Masa Depan)
- Pilih Lokasi (baris / stesen / perhentian bas / laluan / tempat)

4

PETA

- Peta LRT
- Peta KTM Maps
- Peta Monorail
- Peta Bas
- Peta Berbasikal KL
- Peta Pelawat dan Pelancong

5

PENGANGKUTAN AWAM

- Pilih Pengangkutan Awam
- Tunjukkan Berbagai Jenis Laluan
- Pilih Pilihan Akses
- Pilih Keutamaan

6

PILIHAN PERJALANAN

- Lawatan santai
- Perjalanan perniagaan
- *Personal Errand*
- Perjalanan keluarga

7

JADUAL PERJALANAN

- Kalendar Kerja Dirancang
- Kerja Utama Dan Acara

8

KEMUDAHAN

- Grab
- MyCar
- Teksi
- Kereta Sewa

STRATEGI P2-4: Menormalisasikan Projek Pembangunan 'Semangat Tempat' Berasaskan Komuniti Melalui Perkongsian Pintar

DESKRIPSI:

Kejayaan projek semangat tempat DBKL di Bukit Bintang perlu diulang-buat di bahagian lain dalam bandar dan kawasan perumahan sebagai salah satu perancangan dan pelaksanaan inisiatif fizikal. Untuk mencapai matlamat ini, inisiatif Satu Projek Satu Komuniti harus menjadi pemacu utama dengan mewujudkan kerjasama, program dan pembiayaan yang mampan.

No.	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Mencontohi dan mengulang-buat kejayaan projek semangat tempat DBKL di Bukit Bintang ke lokasi yang sesuai dalam Kuala Lumpur bermula dengan TTDI sebagai projek perintis	<ul style="list-style-type: none">• DBKL (L)• Think City• Komuniti Tempatan
Tindakan 2	Melancarkan Satu Projek Satu Komuniti sebagai projek semangat tempat berasaskan komuniti yang perdana untuk menjuarai inisiatif berjalan kaki dan berbasikal	<ul style="list-style-type: none">• DBKL (L)• Think City• Komuniti Tempatan• Persatuan Berbasikal

PERINCIAN TINDAKAN 1:

Mencontohi dan mengulang-buat kejayaan projek semangat tempat DBKL di Bukit Bintang ke lokasi yang sesuai dalam Kuala Lumpur bermula dengan TTDI sebagai projek perintis

Deskripsi:

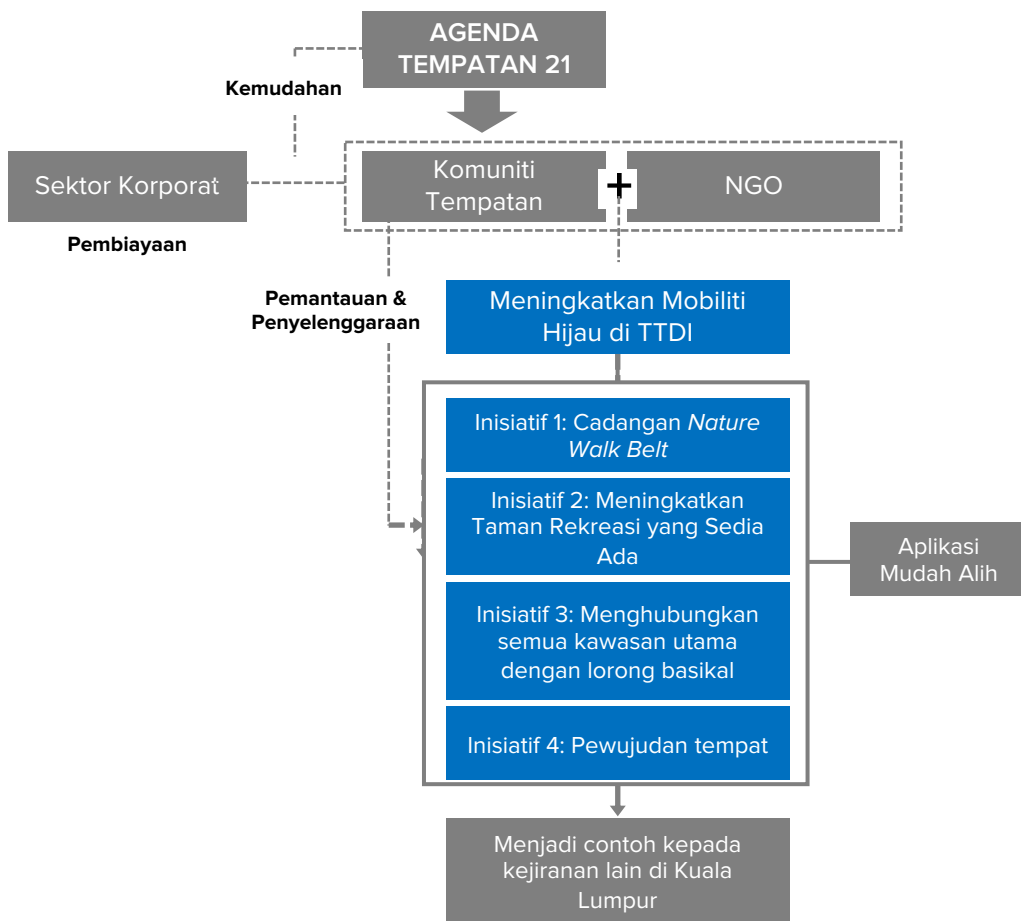
Bina komitmen dan semangat komuniti tempatan di TTDI untuk meningkatkan persekitaran kejiranan mereka melalui inisiatif membangunkan semangat tempat dan mempromosikan aktiviti berjalan kaki dan berbasikal. Hal ini akan dilaksanakan dengan mengadaptasikan model semangat tempat di Bukit Bintang, yang telah berjaya mengubah kawasan tersebut untuk kegunaan awam melalui kerjasama pengurusan antara DBKL dengan komuniti tempatan

PROJEK PEMULIHAN KOMUNITI TTDI DESKRIPSI PROJEK DAN PROFIL



Model Pembangunan:

DBKL perlu memainkan peranan utama dalam mempersiapkan komuniti setempat untuk memacu inisiatif semangat tempat dengan memanfaatkan program LA 21. Pengurusan secara kolaboratif bersama NGO dan sektor korporat perlu dibentuk bagi memastikan pembangunan yang mampan. Rajah di bawah menggambarkan model pembangunan untuk projek komuniti di TTDI.



KEJIRANAN YANG BERPOTENSI

- Taman Dato' Senu
- Taman Batu Permai
- Taman Wahyu
- Taman Jaya
- Taman Midah
- Desa Setapak
- Taman Sri Rampai
- Bukit Bangsar
- Kg. Pandan
- Bandar Sri Permaisuri

Konsep Pembangunan:

Rajah-rajah berikut menunjukkan komponen cadangan projek komuniti TTDI

i) Guna Tanah TTDI

Rajah di bawah menunjukkan guna tanah sedia ada di TTDI



ii) Cadangan Pembangunan

Cadangan empat perkembangan fizikal utama yang berkaitan dengan peningkatan mobiliti hijau di TTDI



PROJEK 1:
Cadangan nature walk belt

Penggunaan semula saliran sedia ada di persekitaran TTDI



PROJEK 2:
Meningkatkan taman rekreasi sedia ada

Meningkatkan taman rekreasi sedia ada di TTDI dengan aktiviti dan acara komuniti yang sihat



PROJEK 3:
Menghubungkan semua kawasan utama dengan lorong basikal

Menghubungkan semua kawasan utama di TTDI melalui pembangunan lorong basikal khas






PROJEK 4:
Seni mural

Pengindahan kawasan komersil di TTDI dengan mural, pemulihan jalan belakang dan sebagainya

iii) Pembangunan Terperinci

Rajah-rajah di bawah menunjukkan perincian mengenai setiap projek yang dicadangkan di TTDI

Komponen 1	Komponen 2	Komponen 3
<p>Gunakan semula ruang kosong di sepanjang saliran sebagai '<i>Nature Walk Belt</i>'</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ubah semula ruang sepanjang saliran (1.46KM) • Laluan Pejalan Kaki • Laluan Basikal • Taman Poket 	<p>Pengindahan kawasan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unsur landskap • Reka bentuk laluan pejalan kaki dan tangga 	<p>Cadangan pendekatan mampan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fungsi dua ruang • Pave-Gen • Tenaga solar
		



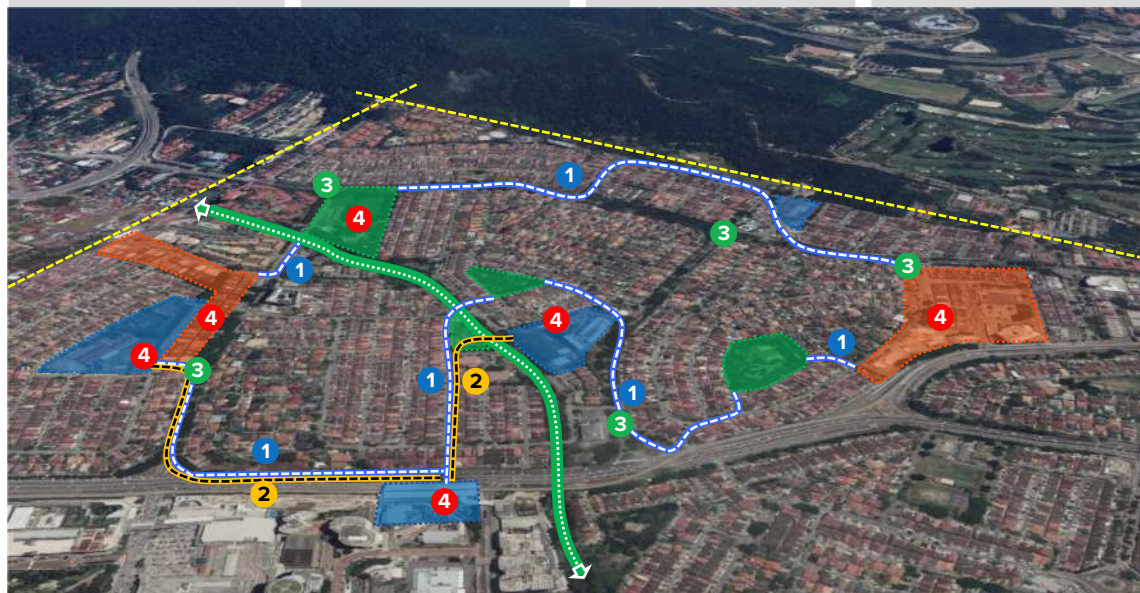
iii) Pembangunan Terperinci (Samb.)

Komponen 1	Komponen 2	Komponen 3	Komponen 4
<p>Meningkatkan taman rekreasi sedia ada</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan kemudahan sedia ada 	<p>Meningkatkan akses masuk komuniti ke taman</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kemudahsampaian untuk komuniti di sekitar taman (Meningkatkan laluan, menyediakan lorong basikal) 	<p>Menggalakkan komuniti untuk menganjurkan acara</p> <ul style="list-style-type: none"> • Program dan acara (setiap bulan) 	<p>Cadangan identiti untuk setiap taman</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mercu tanda • Reka bentuk yang menarik • Aktiviti yang menarik







iii) Pembangunan Terperinci (Samb.)

Komponen 1	Komponen 2	Komponen 3	Komponen 4
<p>Lorong basikal yang dicadangkan dengan kemudahan lengkap (7 KM)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jalan Dato Sulaiman • Jalan Dato Sulaiman 2 • Jalan Abang Haji Openg • Jalan Leong Yew Koh • Jalan Burhanuddin Helmi • Jalan Athinahapan 	<p>Cadangan elemen keselamatan dan keselesaan yang menghubungkan sekolah ke stesen kereta api (1.83 KM)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jalan Burhanuddin Helmi & Jalan Leong Yew Koh • Mempunyai elemen teduhan • Lorong berasingan • Pencahayaan 	<p>Cadangan sistem lampu isyarat pintar</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 lokasi (persimpangan utama) di Jalan Dato Sulaiman, • Jalan Burhanuddin Helmi & Jalan Leong Yew Koh 	<p>Cadangan tempat letak basikal dan kios baiki basikal</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 lokasi (2 Sekolah, 2 Kawasan Perdagangan, Stesen Transit, Taman)



iii) Pembangunan Terperinci (Samb.)

Lokasi 1	Lokasi 2	Lokasi 3	Lokasi 4
Gunakan semula ruang kosong kepada taman poket	Memperindah laluan belakang	Tukar kepada laluan pejalan kaki penuh	Pengindahan laluan pejalan kaki sedia ada
			

Sinaran TTDI, SS20



PERINCIAN TINDAKAN 2:

Melancarkan Satu Projek Satu Komuniti sebagai projek semangat tempat berasaskan komuniti yang perdana untuk menjuarai inisiatif berjalan kaki dan berbasikal

Deskripsi:

Inisiatif Satu Projek Satu Komuniti akan menjadi teras utama dalam mendapatkan lebih ramai penduduk di Kuala Lumpur untuk berjalan dan berbasikal. Inisiatif ini adalah pendekatan dari bawah ke atas (bottom-up) yang memberi kuasa kepada komuniti setempat untuk menentukan apa peningkatan yang mereka ingin lihat di kawasan kejiranan mereka dan mengambil alih untuk memacu pelaksanaan perubahan ini.

Berikut adalah beberapa projek yang berpotensi yang boleh diterajui oleh komuniti.

PROJEK BERPOTENSI UNTUK DITERAJUI OLEH KOMUNITI

1

PEWUJUDAN TEMPAT



- Penyesuaian bangunan/ Penggunaan semula ruang
- Menghidupkan semula sungai
- Mewujudkan lorong pejalan kaki

2

PELANCONGAN BERBASIKAL



- Jejak bandar
- Jejak warisan
- Jejak makanan

3

EKO MOBILITI AKTIF



- Taman komuniti
- Laluan berbasikal kejiranan
- Program EkoMobiliti/ acara-acara

4

PROGRAM KESEDARAN



- Keselamatan
- Kempen kesihatan dan faedah
- Ejen pelan komunikasi DBKL

STRATEGI P2-5: Meneruskan Kesan Pelan Komunikasi

DESKRIPSI:

Setelah memulakan pelan komunikasi, mengekalkan impaknya adalah penting dengan memberi tumpuan kepada kempen bersifat "Wow". Media sosial akan menyediakan platform yang ideal untuk menyampaikan mesej kepada segmen pengguna yang berbeza. Selain itu, persaingan yang inovatif dan testimoni daripada para peserta adalah medium komunikasi yang kuat untuk mengekalkan impak dan penerimaan.

No.	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Melancarkan fasa pertengahan pelan komunikasi dengan memberi tumpuan kepada kempen bersifat "Wow" dengan sokongan media sosial	<ul style="list-style-type: none">• DBKL (L)• Perunding Komunikasi
Tindakan 2	Meningkatkan acara berjalan dan berbasikal seperti Race Spartan, Viper Challenge, RIUH, dan sebagainya.	<ul style="list-style-type: none">• NGO Berbasikal (L)• Syarikat Pengurusan Acara• KBS• DBKL
Tindakan 3	Menyatupadukan media konvensional dan media sosial untuk pengisian kandungan berdasarkan testimoni daripada peserta	<ul style="list-style-type: none">• DBKL (L)• Perunding Komunikasi

STRATEGI P2-6: Memupuk Budaya Berbasikal Dari Awal Usia

DESKRIPSI:

Budaya berbasikal perlu dibangunkan dari usia muda yang melibatkan kanak-kanak sekolah. Program “Bike for Life” yang inovatif boleh diperkenalkan untuk menyediakan skim pembiayaan mudah kepada setiap isi rumah bandar untuk memiliki sekurang-kurangnya satu basikal. Budaya berbasikal perlu dipupuk dalam zon kediaman yang juga perlu digabungkan sekali bersama penggunaan kenderaan micromobility.

No	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Bekerjasama dengan kedai-kedai basikal dalam menawarkan skim pembiayaan mudah dalam program <i>Bike For Life</i>	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • NGO Berbasikal • Pemilik Kedai
Tindakan 2	Menganjurkan dan merintis acara berbasikal kepada kanak-kanak sekolah yang menumpukan kepada elemen keselamatan dan gaya hidup yang sihat	<ul style="list-style-type: none"> • MOE (L) • DBKL • NGO Berbasikal
Tindakan 3	Melantik ahli sukan negara sebagai duta jenama dalam kempen Wow bulanan di media sosial dan media massa	<ul style="list-style-type: none"> • KBS (L) • DBKL • NGO Berbasikal



STRATEGI P2-7:

Mewujudkan Persekitaran Pro-Berbasikal Dengan Meneruskan Menaiktaraf Persekitaran Fizikal

DESKRIPSI:

Dalam fasa ke dua Pelau Induk, tumpuan harus diberikan untuk memperluaskan penambahbaikan fizikal bagi menyokong aktiviti berbasikal ke tempat kerja dan sebagai aktiviti rekreasi. Memandangkan populariti kenderaan mikromobiliti yang semakin meningkat seperti e-skuter, penambahbaikan fizikal tidak seharusnya terhad kepada keperluan berbasikal sahaja. Selaras dengan keperluan pertumbuhan kenderaan mikromobiliti, penambahbaikan fizikal pada masa akan datang juga perlu memenuhi keperluan khusus tersebut.

No	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Membangunkan rangkaian laluan rekreasi basikal merangkumi cadangan laluan seperti yang dicadangkan dalam "KL bicycle map project" daripada tetuan Cycling KL	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • NGO Berbasikal
Tindakan 2	Menyediakan rak tempat letak basikal di semua stesen transit dan di bangunan-bangunan awam utama di Kuala Lumpur CBD	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • Prasarana
Tindakan 3	Menambah rangkaian laluan basikal sediada (laluan biru) ada ke lokasi yang sesuai menghubungkan kawasan-kawasan kejiranan di luar pusat bandar (CBD)	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • NGO Berbasikal
Tindakan 4	Menyediakan rak tempat letak kenderaan mikro mobiliti di semua stesen transit dan berhampiran bangunan awam	<ul style="list-style-type: none"> • Pembekal perkhidmatan • Pemilik Bangunan
Tindakan 5	Mewajibkan pembangunan baru untuk menyediakan laluan pejalan kaki dan laluan berbasikal dalam permohonan kebenaran merancang	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • PLAN Malaysia • Pemaju

STRATEGI P2-8: Menyediakan Insentif Kewangan untuk Menggalakkan Penggunaan Basikal di Kalangan Pengguna Bandar

DESKRIPSI:

Insentif kewangan adalah penting untuk mencetuskan minat di kalangan syarikat untuk mempromosikan berbasikal ke tempat kerja dalam kalangan pekerja mereka, terutamanya syarikat yang mempromosikan gaya hidup bandar yang kontemporari dan sihat. Dalam tahun-tahun awal pelaksanaannya, syarikat harus digalakkan untuk menawarkan insentif yang sederhana untuk kakitangan mereka yang kemudiannya dapat ditingkatkan dan diselaraskan untuk menjadi amalan terbaik atau protokol. Walaupun insentif ini harus bersifat sukarela, kerjasama yang erat di antara agensi yang berkaitan dan sektor swasta adalah penting untuk kemapanan

No	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Menjadi rakan kongsi dan memberi insentif kepada syarikat untuk memulakan skim ganjaran kewangan untuk pekerja yang berbasikal ke tempat kerja.	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • Sektor Swasta
Tindakan 2	Memberi jaminan daripada syarikat untuk melaksanakan dasar hak yang saksama untuk tuntutan pengangkutan bagi pekerja yang berbasikal ke tempat kerja	<ul style="list-style-type: none"> • Jabatan Buruh (MOHR) (L)
Tindakan 3	Memberikan bayaran balik cukai kepada syarikat swasta yang menyediakan elaun perjalanan kepada kakitangan mereka yang aktif berbasikal ke tempat kerja	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • LHDN
Tindakan 4	Menggalakkan majikan menyediakan insentif kewangan tahunan untuk pekerja membeli dan membaiki basikal	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • KBS
Tindakan 5	Mempromosikan penggunaan kenderaan mikromobiliti sebagai kemudahan alternatif di batuan pertama – batuan terakhir (first mile-last mile)	<ul style="list-style-type: none"> • Operator E-skuter (L) • DBKL • PRASARANA
Tindakan 6	Memasukkan e-skuter atau kemudahan seumpamanya ke dalam senarai perkara pengecualian cukai di bawah Klausa Gaya Hidup	<ul style="list-style-type: none"> • MOF (L) • LHDN

PERINCIAN TINDAKAN 2:

Memasukkan e-skuter atau kemudahan seumpamanya ke dalam senarai perkara pengecualian cukai

Deskripsi:

Menambah pembelian e-skuter atau kemudahan seumpamanya ke dalam senarai pengecualian cukai akan menggalakkan orang ramai untuk mencuba atau membeli peranti ini sebagai mod untuk pengangkutan pada batuan pertama - batuan terakhir di Kuala Lumpur.



KOTAK 5:

CONTOH INSENTIF CUKAI MONETARI YANG DITAWARKAN OLEH MAJIKAN UNTUK PEKERJA



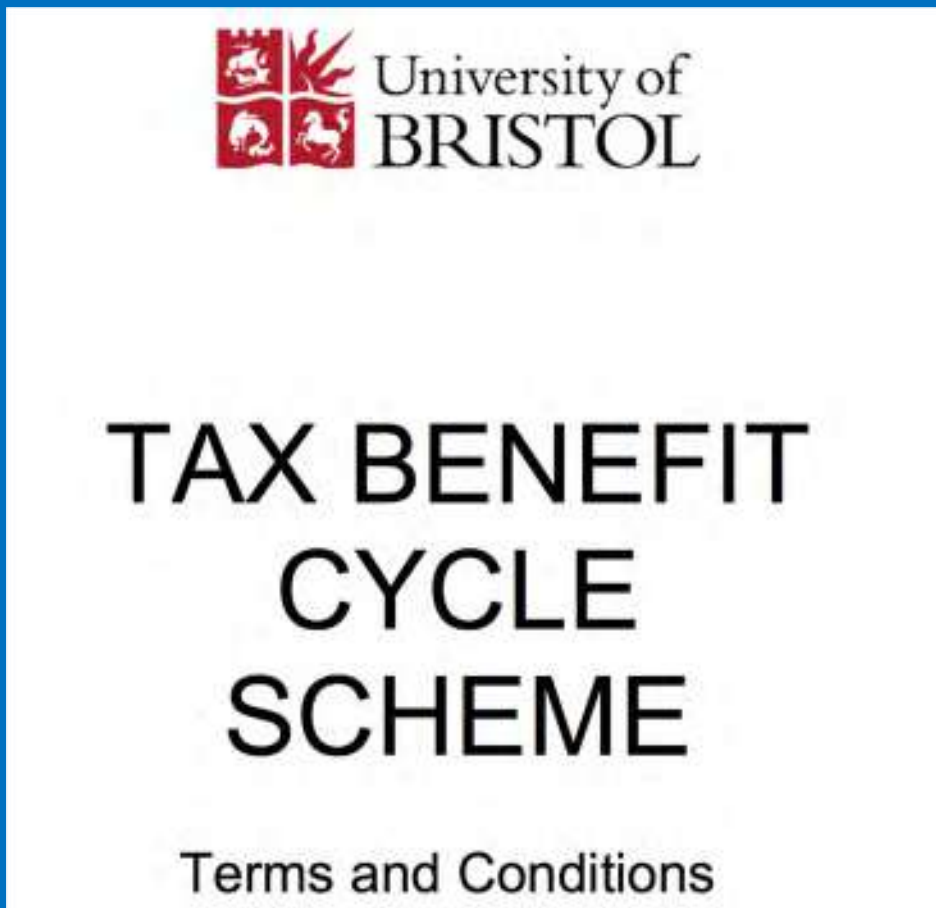
The image shows a screenshot of the 'we are cycling UK' website. The page features a navigation bar with links for 'Go Cycling', 'Campaigning', 'Outreach', and 'About'. Below the navigation bar is a photograph of several people riding bicycles on a city street. The main heading on the page is 'Tax incentives'. The text below the heading explains that cycle commuting is a convenient way of fitting exercise into the daily routine and helps ease congestion. It states that the Government has introduced a range of cycle-friendly tax incentives for employers and employees. A sub-heading 'Cycle mileage' is followed by text explaining that employees who use their own cycle for work are entitled to 20p per mile, tax-free. It also mentions that self-employed people can claim tax relief on their cycles for business purposes. The text concludes by stating that if an employer pays less than this, or no cycle mileage rate at all, an employee can still claim tax relief by contacting HMRC (Her Majesty's Revenue and Customs) directly.

DESKRIPSI

- U.K telah memperkenalkan banyak pilihan insentif cukai untuk pekerja bagi menggalakkan penggunaan basikal ke tempat kerja.
- Insentif cukai ini telah diperkenalkan sejak 2016.

KOTAK 6:

CONTOH FAEDAH CUKAI BERBASIKAL DI UNIVERSITI BRISTOL, U.K



DESKRIPSI

- Sesetengah universiti di U.K menawarkan skim faedah cukai berbasikal untuk pelajar dan kakitangan.
- Di antara manfaatnya adalah untuk mendapatkan peralatan keselamatan basikal dan peralatan keselamatan berbasikal seperti topi keledar, kunci atau pakaian reflektif sehingga jumlah 800 pounds.

STRATEGI P2-9: Melengkapkan Tawaran Insentif Kewangan dengan Tambahan Insentif Berbentuk Bukan Kewangan

DESKRIPSI:

Insentif bukan kewangan termasuk penyediaan kemudahan seperti bilik mandi, loker dan CCTV boleh di buat melalui skim kerjasama. Dalam jangka pendek, kerjasama boleh dibentuk dengan sekurang-kurangnya 5 syarikat setahun untuk mengambil bahagian dalam menyediakan kemudahan berbasikal di dalam dan sekitar bangunan mereka. Di samping itu, DBKL juga boleh meminda garis panduan pembangunan mereka untuk bangunan komersil sesebuah seperti pusat membeli-belah dan menara pejabat untuk menyediakan bilik mandi dan loker apabila memohon kelulusan perancangan atau pembaharuan lesen.

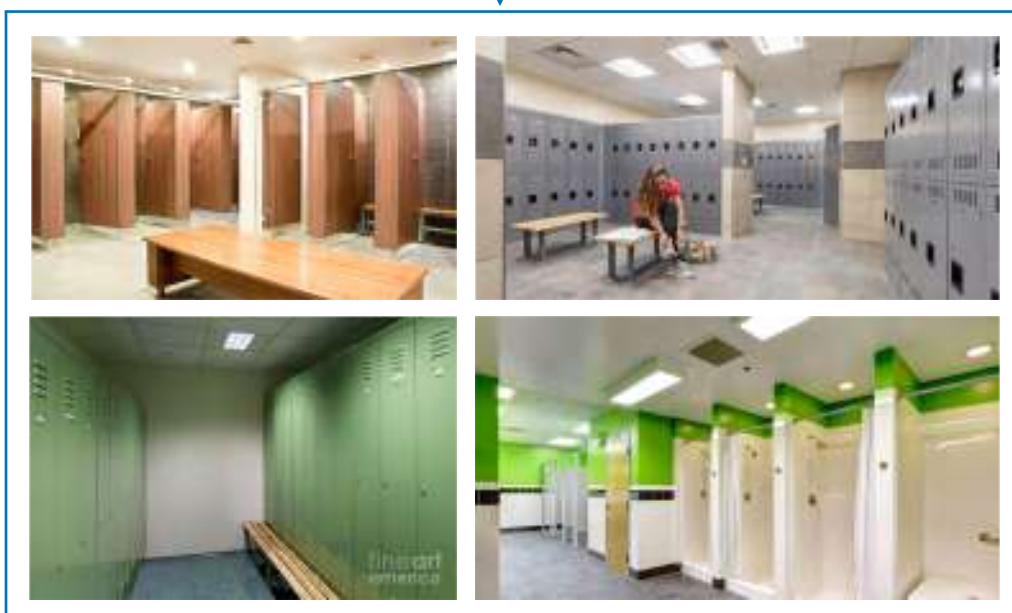
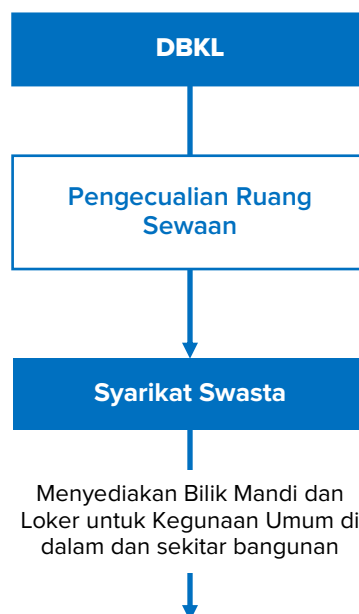
No.	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Memanfaatkan Pengecualian Ruang Sewaan (<i>Rentable Space Exemption-RSE</i>) untuk pemaju bagi menyediakan bilik mandi dan loker dalam pembangunan baru	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • Pemaju
Tindakan 2	Menggalakkan majikan memasang CCTV di 'tempat hitam' (black spots) untuk memastikan keselamatan pekerja mereka yang berbasikal ke tempat kerja	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • Agensi Kerajaan • Syarikat Swasta
Tindakan 3	Bekerjasama dengan peniaga dan pemilik kedai dengan menawarkan diskaun makanan/minuman kepada pelanggan yang berbasikal ke tempat kerja dan menyertai pertandingan berbasikal	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • NGO Berbasikal

PERINCIAN TINDAKAN 2:

Memanfaatkan Pengecualian Ruang Sewaan (RSE) untuk pemaju bagi menyediakan bilik mandi dan loker dalam pembangunan baru

Deskripsi:

Penyediaan bilik mandi dan kemudahan bilik persalinan di bangunan komersial akan menggalakkan lebih ramai pekerja untuk berbasikal ke tempat kerja. Bagi memberi insentif kepada pemilik bangunan / pengurus untuk menyediakan kemudahan ini, Pengecualian Ruang Sewaan hendaklah ditawarkan kepada pemaju oleh DBKL



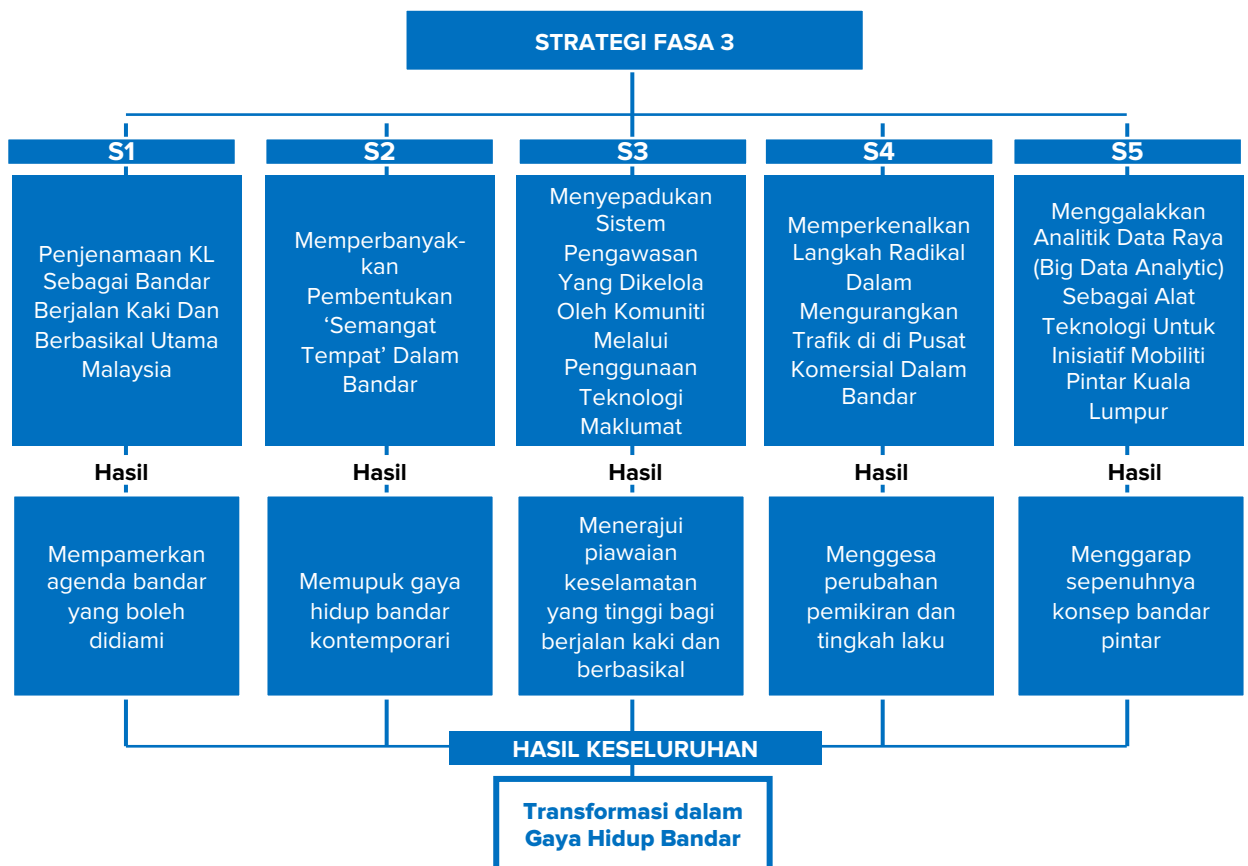
Fasa 3: Transformasi Gaya Hidup Bandar

Fasa terakhir Pelan Induk akan memberi tumpuan kepada transformasi gaya hidup bandar di Kuala Lumpur ke arah persekitaran yang rendah karbon, bersih dan sihat. Gabungan pendekatan “ganjaran dan hukuman” (*carrot and stick*) perlu diwujudkan dan memperjuangkan inisiatif mobiliti pintar dalam rangka kerja bandar pintar serta tindakan yang lebih bersifat menghukum untuk mempercepat perubahan tingkah laku.



Gambar Rajah Skematik Cadangan Fasa 3

Gambar rajah skematik berikut menunjukkan hubung kait antara strategi fasa 3 dengan hasil atau dapatan daripada pelaksanaan strategi tersebut. Butiran setiap strategi adalah seperti yang diperincikan dalam seksyen seterusnya.



STRATEGI P3-1:

Penjenamaan KL Sebagai Bandar Berjalan kaki dan Berbasikal Utama Malaysia

DESKRIPSI:

Dalam penjenamaan jangka panjang Kuala Lumpur sebagai bandar utama berjalan kaki dan berbasikal di Malaysia, ianya perlu menjadi sebahagian daripada inisiatif atau agenda nasional. Memandangkan ia sudah menjadi sebahagian daripada NKEA, yang mana dirasakan perlu strategi didalamnya disatukan menjadi sebahagian daripada agenda Kuala Lumpur sebagai bandar pintar untuk menjadi model ikutan dalam negara. Di bawah payung bandar pintar, mobiliti pintar akan menjadi ciri utama dan berpotensi menjadi faktor atau agen perubahan.

No.	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Meraikan gaya hidup aktif dengan memberi anugerah tahunan kepada inisiatif komuniti untuk berjalan kaki dan berbasikal	<ul style="list-style-type: none"> • KWP (L) • DBKL • Corporate Sectors • KRT
Tindakan 2	Menggunakan analitik data raya dalam menilai dan mempamerkan kesan positif berjalan kaki dan berbasikal dalam kalangan penduduk Kuala Lumpur	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • MIMOS • MDEC
Tindakan 3	Mewujudkan kempen hidup sihat dan meraikan semua perkara berbasikal dan berjalan kaki seperti <i>Red Bull Million Mile Commute</i>	<ul style="list-style-type: none"> • MOH (L) • Vendor Peralatan Sukan • ESPN, Astro Supersport • Syarikat Pengurusan Acara
Tindakan 4	Bekerjasama dengan pemimpin pilihan utama (KOL) untuk memberi inspirasi, mendidik dan memacu penjenamaan berjalan kaki dan berbasikal	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • Media Sosial • Selebriti
Tindakan 5	Membangunkan aplikasi yang menilai prestasi pengguna dengan menjejaki parameter tingkah laku pergerakan pengguna bandar	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • MDEC • Pemaju Aplikasi
Tindakan 6	Menggunakan aplikasi untuk menganjurkan pertandingan yang menawarkan ganjaran mingguan untuk memberi motivasi kepada pengguna	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL • Pemaju Aplikasi

STRATEGI P3-2: Memperbanyakkan Pembentukan 'Semangat Tempat' Dalam Bandar

DESKRIPSI:

Dalam fasa terakhir Pelan Induk, pembangunan tempat awam yang meriah melalui pembangunan semangat tempat perlu diperluas dan perbanyakkan serta mencontohi projek-projek perintis yang dicadangkan. Metodologi dan prinsip yang digunakan dalam projek perintis harus direplikasi di semua kawasan dalam Kuala Lumpur untuk mewujudkan semangat tempatan yang menggabungkan elemen berjalan dan berbasikal

No.	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Mereplikasikan pembangunan semangat tempat berasaskan komuniti yang dibangunkan di TTDI ke zon-zon lain dalam Kuala Lumpur	<ul style="list-style-type: none">• DBKL (L)• Persatuan Komuniti
Tindakan 2	Menambah laluan tutupan penuh atau separa pejalan kaki di sepanjang jalan-jalan tumpuan di zon-zon kejiranan lain sebagai nod untuk aktiviti jalanan	<ul style="list-style-type: none">• DBKL (L)• Persatuan Komuniti

PERINCIAN TINDAKAN 1:

Mereplikasikan pembangunan semangat tempat berasaskan komuniti yang dibangunkan di TTDI ke zon-zon lain dalam kuala lumpur

Deskripsi:

Projek pembangunan semangat tempat perintis di TTDI adalah merupakan kajian kes yang sesuai untuk replikasi di zon kediaman lain di Kuala Lumpur. Dapatan daripada projek perintis di TTDI dari segi isu dan masalah akan diambil kira untuk tidak diulangi di tempat-tempat lain bagi menjamin kelancaran dan kemapanan pelaksanaannya. Berikut adalah kejiranan yang berpotensi untuk pembangunan

1. Desa Pandan



2. Taman Sri Rampai



3. Taman Wahyu



4. Taman Jaya



5. Taman Midah



6. Desa Setapak



7. Bukit Bangsar



8. Taman Dato' Senu



9. Taman Batu Permai



10. Bdr. Tasik Permaisuri



STRATEGI P3-3: Menyepadukan Sistem Pengawasan yang Dikelolai oleh Komuniti Melalui Penggunaan Teknologi Maklumat

DESKRIPSI:

Dalam jangka panjang pendekatan yang lebih canggih dalam melindungi penunggang basikal diperlukan dengan mengambil manfaat daripada Teknologi Maklumat sebagai alat yang berkesan bukan sahaja untuk digunakan dalam pengawasan tetapi juga dalam analitis data raya. Untuk tujuan ini penubuhan Rangkaian Pengawasan Komuniti (CSN) adalah penting yang bertujuan untuk mengintegrasikan pengawasan komuniti yang dapat dipantau secara berpusat

No.	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Memperkasakan persatuan penduduk tempatan melalui penggunaan IT dalam merakam dan melaporkan kemalangan terhadap pejalan kaki dan penunggang basikal	<ul style="list-style-type: none">• DBKL(L)• MIMOS• PDRM
Tindakan 2	Menubuhkan pusat arahan Rangkaian Pengawasan Komuniti (CSN) yang dihubungkan dengan pusat pemantauan setempat di zon kediaman	<ul style="list-style-type: none">• DBKL(L)• MIMOS• PDRM
Tindakan 3	Menggunakan analitik data raya untuk menjangka dan mencegah jenayah terhadap pejalan kaki dan penunggang basikal dengan cara yang sistematik	<ul style="list-style-type: none">• DBKL(L)• MIMOS

STRATEGI P3-4: Memperkenalkan Langkah Radikal dalam Mengurangkan Trafik di Pusat Komersial Dalam Bandar (CBD)

DESKRIPSI:

Dalam jangka panjang, dijangkakan Kuala Lumpur akan mempunyai sistem pengangkutan awam bertaraf dunia apabila semua sistem aliran transitnya dan sistem bas awam beroperasi sepenuhnya pada tahun 2025. Memandangkan insentif dan kempen kesedaran awam tidak akan berkesan dalam memujuk golongan yang tegar untuk meninggalkan kereta mereka di rumah, langkah radikal diperlukan untuk membuatnya menjadi mahal bagi mereka yang masih percaya dengan memandu adalah lebih menyenangkan. Untuk tujuan ini, pelan komunikasi perlu dijalankan secara tersusun memperkenalkan langkah-langkah seperti ARP yang hasilnya dapat mengurangkan secara drastik kebergantungan pada kenderaan bermotor

No.	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Melaksanakan mekanisme pengenaan bayaran jalan raya (ARP) apabila siapnya MRT3	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • KWP
Tindakan 2	Menjalankan survei kepuasan pengguna untuk meningkatkan pelaksanaan mekanisme ARP	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L)
Tindakan 3	Menyediakan aplikasi mudah alih yang komprehensif untuk perancangan perjalanan dan penunjuk arah bagi memastikan kelancaran perjalanan menggunakan pengangkutan awam	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • MDEC • Prasarana
Tindakan 4	Meningkatkan kadar tempat letak kenderaan awam di kawasan CBD sebanyak 10% setahun	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L)
Tindakan 5	Mengehadkan pengeluaran pas tempat letak kenderaan bulanan atau bermusim secara beransur-ansur mengurangkan jumlah pas	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (I)
Tindakan 6	Mengurangkan keperluan tempat letak kereta untuk pembangunan baru yang berhampiran stesen transit awam	<ul style="list-style-type: none"> • DBKL (L) • KPKT

PERINCIAN TINDAKAN 1:

Melaksanakan mekanisme pengenaaan bayaran jalan raya (ARP) apabila siapnya MRT3

Deskripsi:

Skim ARP telah direka untuk tidak menggalakkan pengguna menggunakan kenderaan bermotor persendirian. Walau bagaimanapun, sebelum memperkenalkan harga jalan di sesuatu kawasan, perlu adanya sistem pengangkutan awam yang baik. Penguatkuasaan ARP mungkin hanya berlaku apabila pengguna mempunyai akses kepada alternatif perjalanan lain yang sesuai. ARP yang dicadangkan akan mula dilaksanakan sebagai percubaan selama tiga bulan, diikuti dengan pemantauan tetap untuk menaikkan taraf dan meningkatkan keberkesannya.

Konsep Pembangunan:

Rajah di bawah menunjukkan konsep ARP

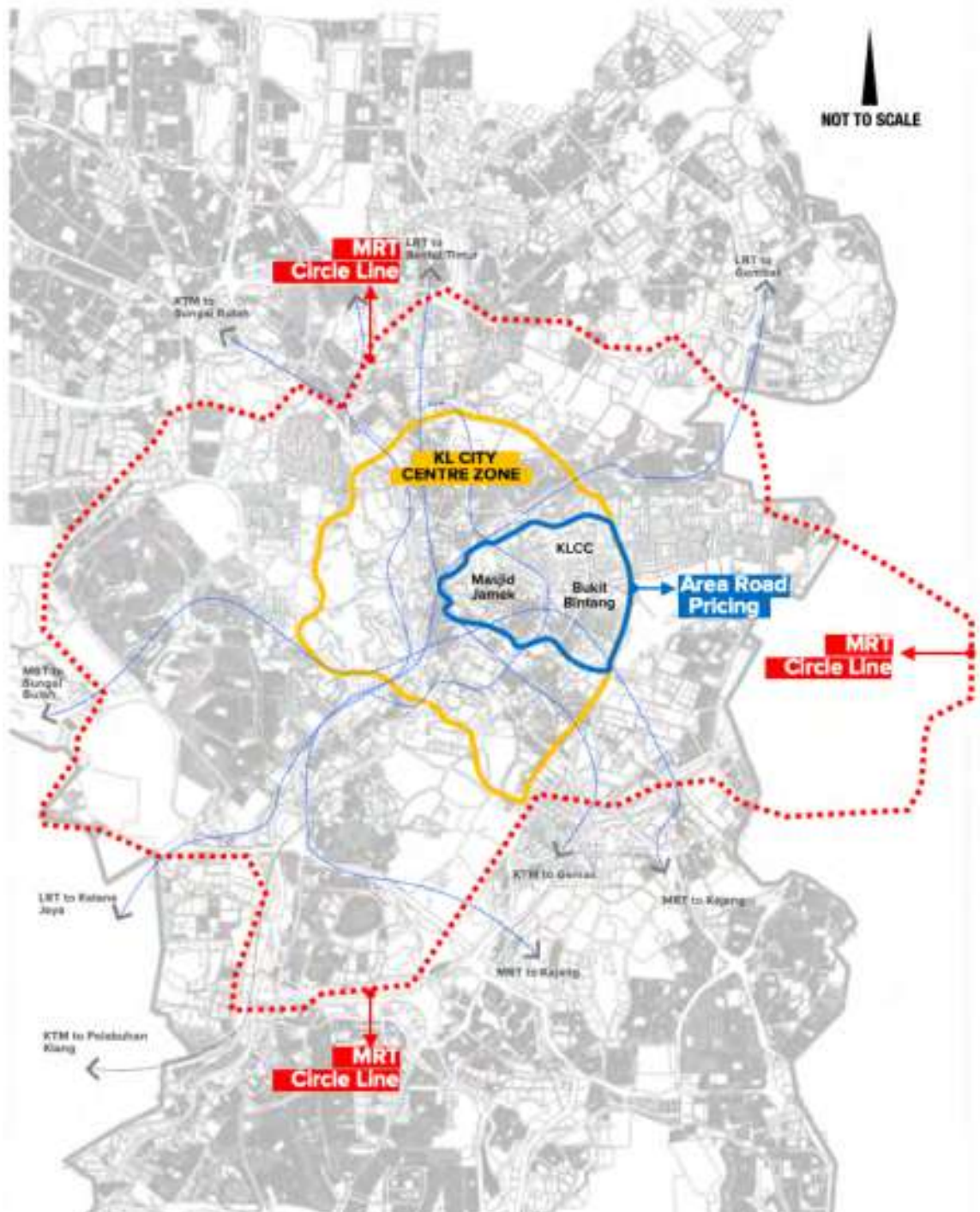
Keperluan untuk membangunkan kemudahan sokongan sebelum melaksanakan ARP

- Perlu meningkatkan sistem perhubungan pengangkutan awam
- Perlu menyediakan tempat letak kereta berhampiran dengan kawasan ARP
- Perlu meningkatkan kesanggupan dan kesediaan pengguna melalui program kesedaran

Memantau aktiviti selepas pelaksanaan

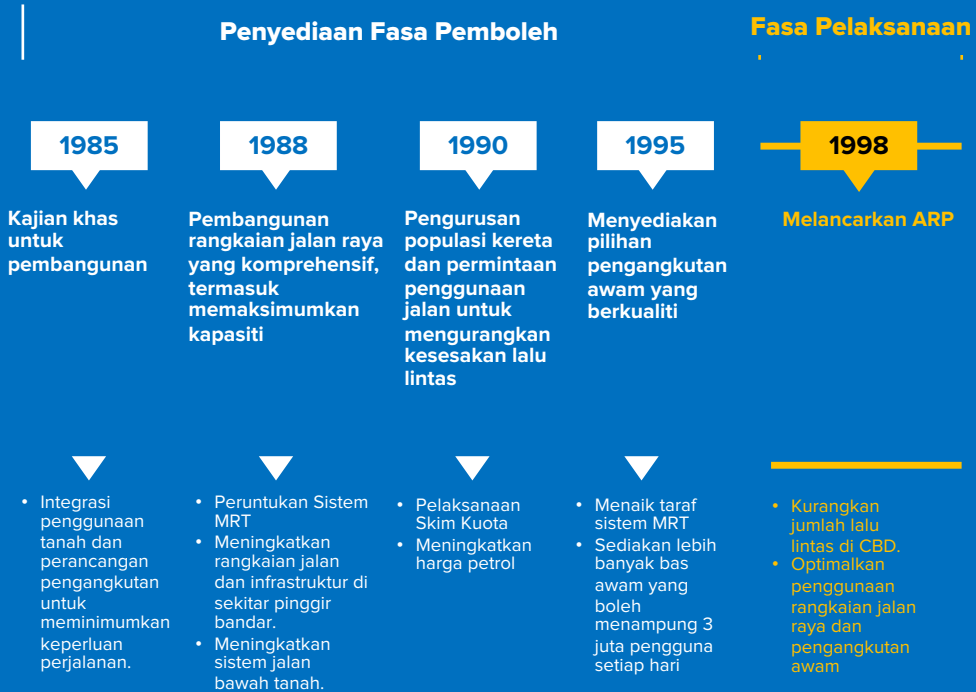
- Menjalankan percubaan selama tiga bulan untuk mendapatkan maklum balas daripada pengguna mengenai peningkatan yang diperlukan terhadap kawasan pelaksanaan ARP
- Menjalankan pemantauan secara berkala mengenai keberkesanan pelaksanaan ARP yang menggunakan indikator termasuk pengurangan kesesakan, kepuasan pengguna, keselamatan, keselesaan dan sebagainya.

Rajah di bawah menunjukkan kawasan cadangan ARP di Kuala Lumpur



KOTAK 7:

AMALAN TERBAIK PELAKSANAAN ARP SINGAPURA



Sumber: 1.Land Transport Authority, Singapore

STRATEGI P3-5:

Menggalakkan Analitik Data Raya (Big Data Analytic) sebagai Alat Teknologi untuk Inisiatif Mobiliti Pintar Kuala Lumpur

DESKRIPSI:

Kemuncak kepada strategi Pelan Induk, bagi menjadikan Kuala Lumpur bandar raya bertaraf dunia, ia perlu merangkul agenda bandar pintar di mana mobiliti pintar akan menjadi komponen penting. Dalam jangka panjang, Inisiatif mobiliti pintar Kuala Lumpur perlu diperkenalkan pada tahun 2024 dengan menggunakan analitik data raya sebagai asas bagi transformasi Kuala Lumpur menjadi bandar bertaraf dunia.

No.	Tindakan	Agensi Pelaksana
Tindakan 1	Mewujudkan rangkaian <i>Internet-of- Things</i> (IOT) untuk mengumpul maklumat masa nyata bagi tujuan perancangan perjalanan dan pemantauan	<ul style="list-style-type: none">• DBKL (L)• MIMOS
Tindakan 2	Menubuhkan rangkaian penggerak berasaskan IOT yang memberi maklum balas untuk menyokong isyarat melintas-berjalan	<ul style="list-style-type: none">• DBKL (L)• MIMOS
Tindakan 3	Menubuhkan pusat komunikasi berpusat yang menyelaraskan operasi transit dan perkhidmatan kecemasan	<ul style="list-style-type: none">• MIMOS (L)• Prasarana• DBKL
Tindakan 4	Membangunkan Pusat Data Berpusat untuk menganalisis corak tingkah laku perjalanan dan kesesakan berdasarkan analitik data raya	<ul style="list-style-type: none">• DBKL (L)• MIMOS

PERINCIAN TINDAKAN 1:

Mewujudkan rangkaian Internet-of- Things (IoT) untuk mengumpul maklumat masa nyata bagi tujuan perancangan perjalanan dan pemantauan

Deskripsi:

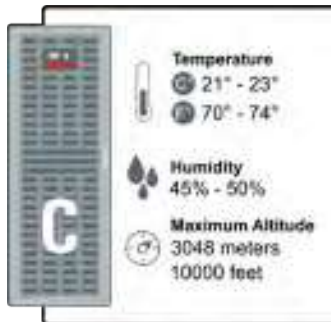
Menggunakan teknologi untuk mengumpul maklumat masa nyata yang bermanfaat kepada orang awam dan pihak berkuasa bandar. Mengumpul data raya menggunakan *sensor* IoT boleh membantu dalam perancangan perjalanan, pengurangan kelewatan, mengoptimumkan masa perjalanan, dan lain-lain. Selain itu, data juga boleh digunakan untuk menunjukkan manfaat tidak langsung, seperti bagaimana sesuatu projek dan inisiatif boleh memberi kesan kepada iklim, populasi yang sihat, dan lain-lain.

Maklumat Pejalan Kaki dan Penunggang Basikal

Kapasiti Pejalan Kaki dan Penunggang Basikal



Persekitaran



Operasi Pembacaan dan Pengangkutan

Data Kesesakan



Pelepasan Keretapi dan bas/ Tempoh Perjalanan



5

Bab 05

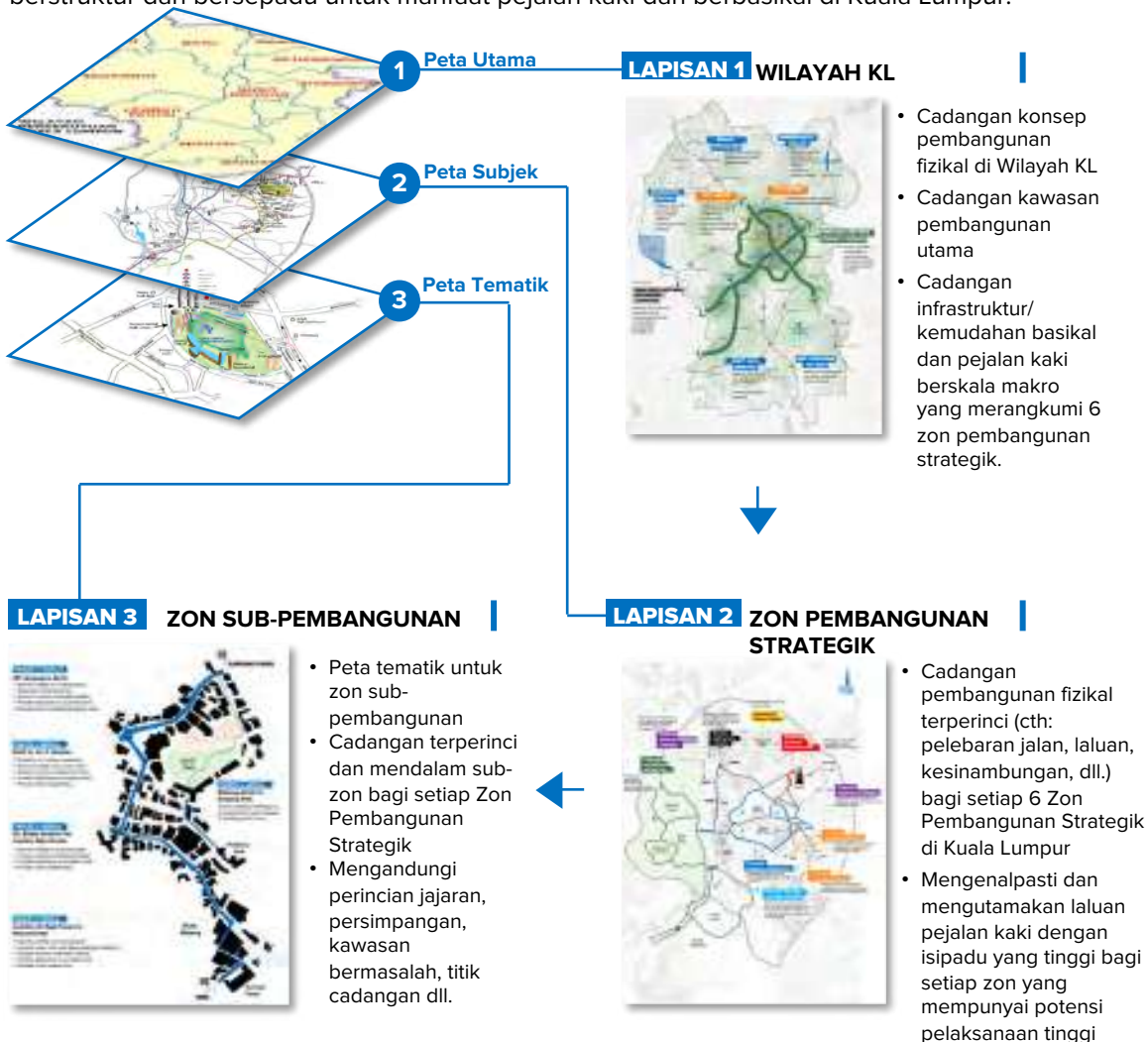
PEMBANGUNAN FIZIKAL

Bab 4 sebelum ini telah membentangkan strategi dan tindakan untuk Pelan Induk bagi mencapai objektif yang dikehendaki. Strategi dan tindakan Bab 4 dikategorikan kepada dua komponen iaitu Fizikal dan Pembangunan Bukan Fizikal. Oleh itu, Bab 5 ini secara khusus menterjemah dan memperincikan tindakan yang berkaitan dengan Pembangunan Fizikal. Butiran cadangan fizikal memfokuskan kepada aspek penyediaan ciri-ciri keselamatan, kemudahan dan keselesaan kepada pejalan kaki dan berbasikal yang akan meningkatkan mobiliti aktif dan gaya hidup.



Pengenalan

Pelan pembangunan infrastruktur kemudahan pejalan kaki dan basikal di Kuala Lumpur terbahagi dan disusun kepada tiga lapisan – setiap lapisan memberi penumpuan terhadap peringkat yang berbeza dari segi butiran dan perincian. Lapisan 1 - Peta Utama – menyediakan pelan tahap makro, contoh peringkat bandar. Pada Lapisan 1, pelan-pelan disediakan untuk keseluruhan kawasan Kuala Lumpur sebagai satu entiti yang koheren. Lapisan 2 – Peta Subjek – peta peringkat pertengahan yang menyediakan pelan perincian lebih mendalam di peringkat Zon Pembangunan Strategik. Di peringkat Lapisan 2, setiap enam Zon Pembangunan Strategik di Kuala Lumpur disediakan berdasarkan ciri-ciri tersendiri, keperluan-keperluan dan isu-isu, bagi setiap zon. Lapisan 3 – Pelan Tematik – merupakan lapisan/peta mikro berbanding dua peta yang lain. Peta Tematik ini disediakan berdasarkan perincian pelan-pelan pada peringkat Zon Sub-Pembangunan – merangkumi zon tempatan pada setiap Zon Strategik Pembangunan. Gabungan peta-peta ini akan membentuk ekosistem perancangan yang komprehensif, berstruktur dan bersepadu untuk manfaat pejalan kaki dan berbasikal di Kuala Lumpur.



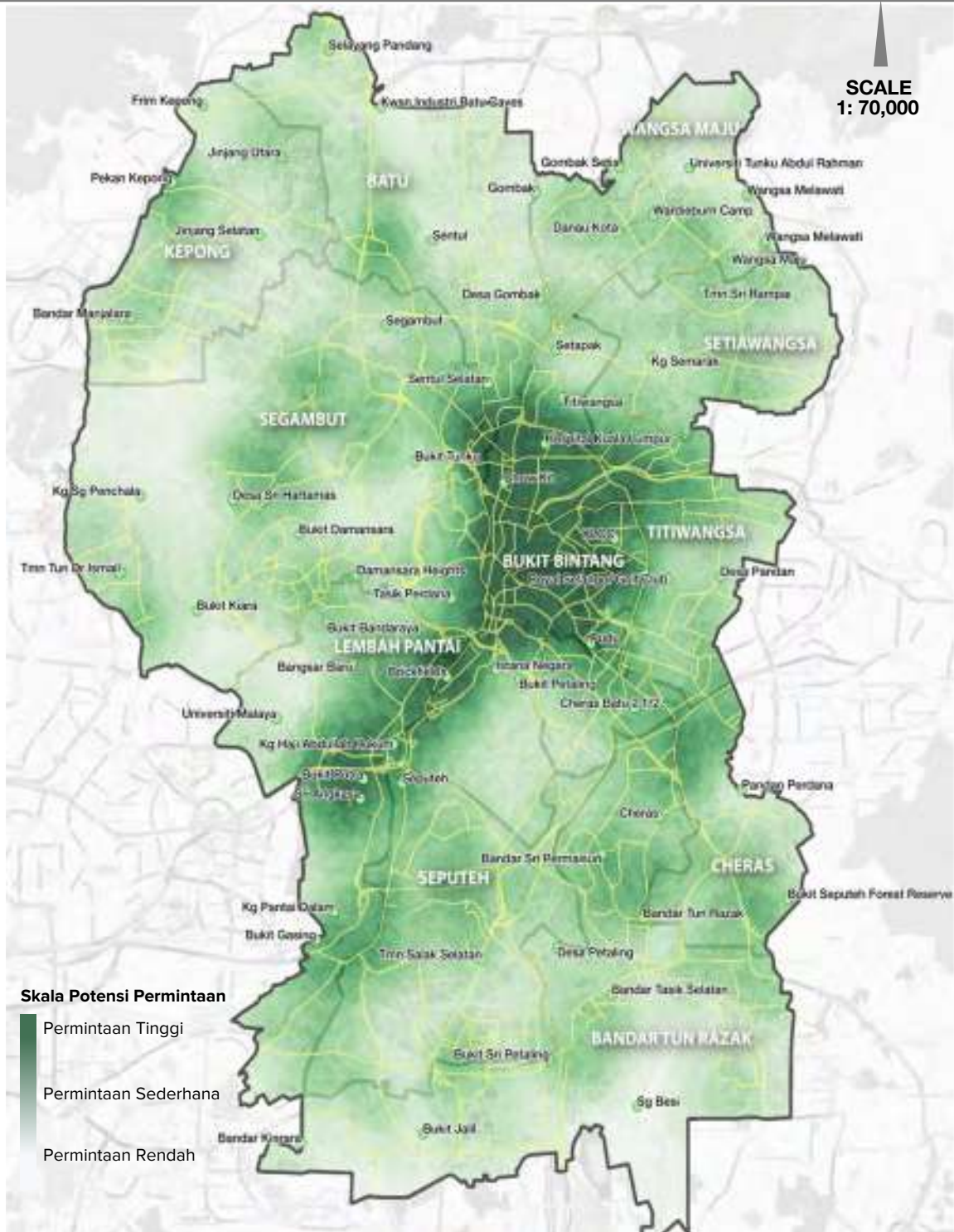
Kawasan Potensi Tinggi Permintaan Berjalan Kaki di Kuala Lumpur

Peta kepadatan menunjukkan tumpuan guna tanah dengan potensi permintaan berjalan kaki yang tinggi (iaitu titik permintaan tinggi). Titik permintaan tinggi termasuk, antaranya, institusi pendidikan, kompleks perniagaan, kompleks kerajaan, hospital, pangsapuri/kondominium/flat, dll. Adalah jelas bahawa koridor CBD dan Lembah Pantai–Bangsar merupakan kawasan yang mempunyai tumpuan guna tanah tinggi dengan potensi permintaan paling tinggi untuk berjalan kaki dan berbasikal. Kemudiannya, kawasan lain seperti Cheras, Seputeh dan Segambut mempunyai potensi permintaan rendah hingga sederhana (Peta 5-1).

Kelebihan peta kepadatan ini adalah ianya dapat mengenalpasti kawasan tumpuan Titik Permintaan Tinggi iaitu guna tanah dengan potensi untuk menghasilkan permintaan berjalan kaki dan berbasikal yang tinggi. Guna tanah seperti pangsapuri dan kondominium, sekolah dan institusi pendidikan, kompleks perniagaan, hospital dan klinik, bangunan kerajaan, dll. merupakan contoh Titik Permintaan Tinggi. Sebagai strategi, koridor yang mempunyai tumpuan yang tinggi terhadap Titik Permintaan Tinggi akan diutamakan bagi pembangunan infrastruktur. Bagi setiap zon, cadangan strategi bagi pembangunan infrastruktur akan dibincangkan secara mendalam dengan mengetengahkan ciri-ciri spesifik setiap zon, keperluan dan isu-isu. Sehubungan itu, strategi untuk CBD Kuala Lumpur, sebagai contoh, adalah akan berbeza dengan zon-zon yang lain, dan sebaliknya (Peta 5-1).

Photo Credit: Yuriy Kovalev

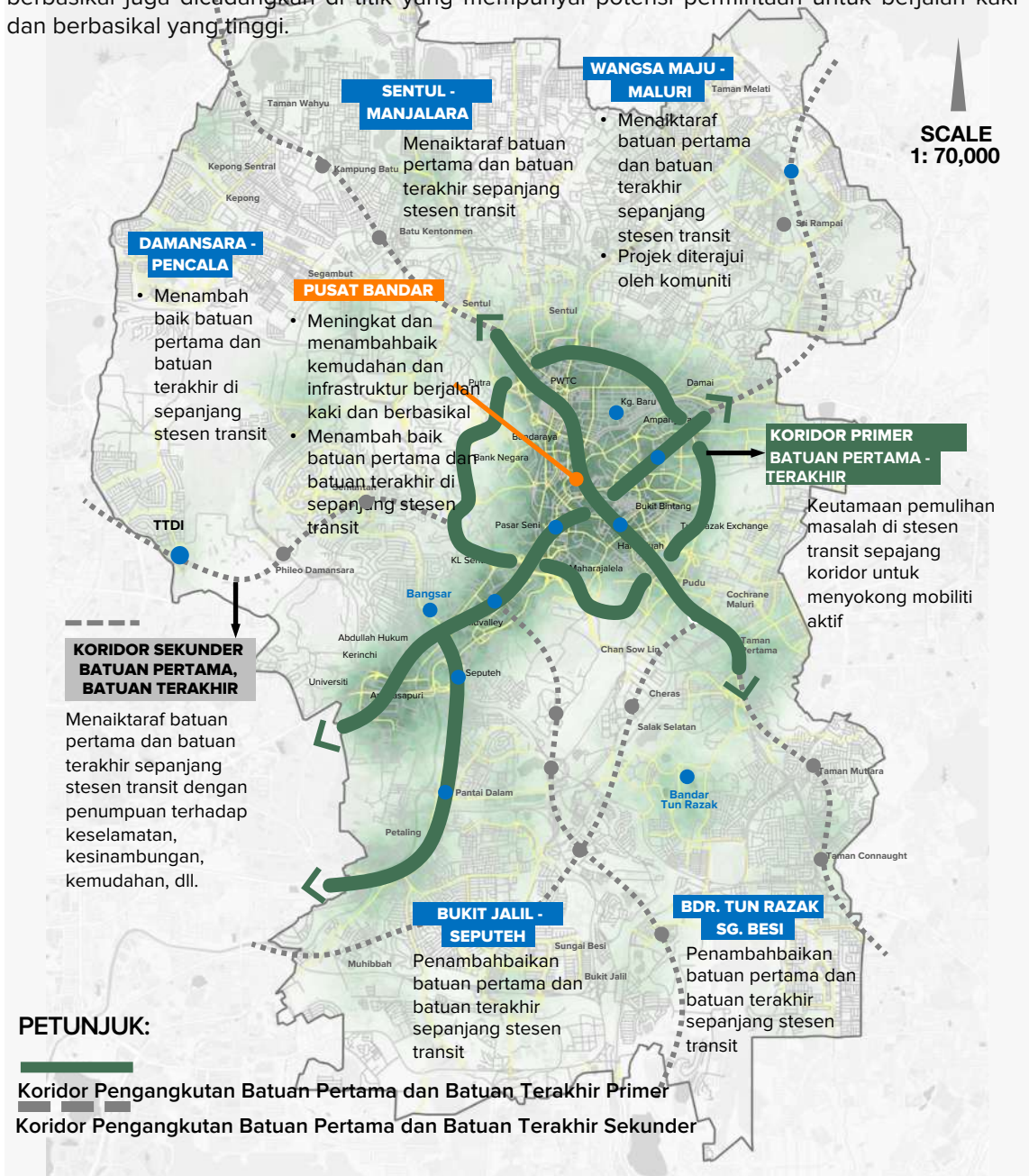




Peta 5-1: Kawasan Potensi Permintaan Berjalan Kaki Tinggi di Kuala Lumpur

Konsep Pembangunan Keseluruhan

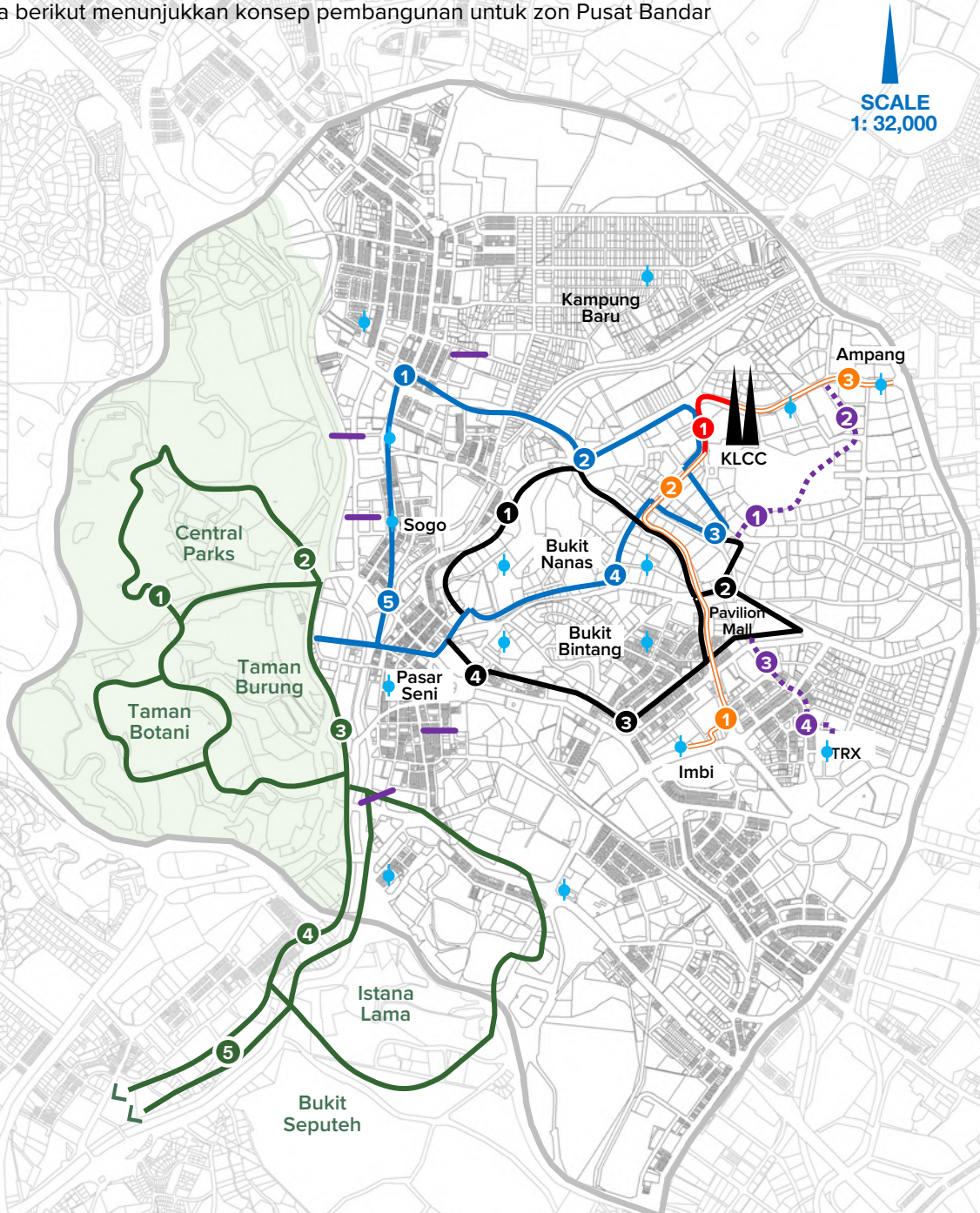
Peta berikut menunjukkan cadangan konsep pembangunan keseluruhan Pelan Induk ini. Cadangan tersebut dibahagi mengikut enam zon strategik pembangunan. Bagi setiap zon, koridor pengangkutan primer yang ditunjukkan di mana penambahbaikan/pemulihan pada batuan pertama dan batuan terakhir (*first-mile, last-mile*) ditumpukan. Selain daripada pembangunan sepanjang koridor pengangkutan primer, infrastruktur pejalan kaki dan berbasikal juga dicadangkan di titik yang mempunyai potensi permintaan untuk berjalan kaki dan berbasikal yang tinggi.



Peta 5-2: Konsep Pembangunan Keseluruhan Pelan Induk Berjalan Kaki dan Berbasikal

Zon Pembangunan Strategik Pusat Bandar

Peta berikut menunjukkan konsep pembangunan untuk zon Pusat Bandar

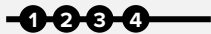


Peta 5-3: Konsep Pembangunan untuk Zon Pembangunan Strategik Pusat Bandar

Petunjuk:



Jajaran Berbasikal Sedia Ada (Lingkungan Laluan Biru)



Cadangan Pelebaran Laluan Berbasikal di Pusat Bandar



Cadangan Laluan Pejalan Kaki Bertingkat Menghubungkan Imbi ke Ampang



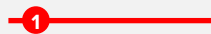
Cadangan Laluan Pejalan Kaki Baru KLCC ke Ampang Park



Cadangan Laluan Pejalan Kaki Baru Pavilion ke TRX



Cadangan Laluan Berbasikal Rekreasi Bersambung ke Laluan Basikal Sedia Ada



Cadangan Laluan Khusus Pejalan Kaki Bertingkat Bertentangan dengan Menara Berkembar KL



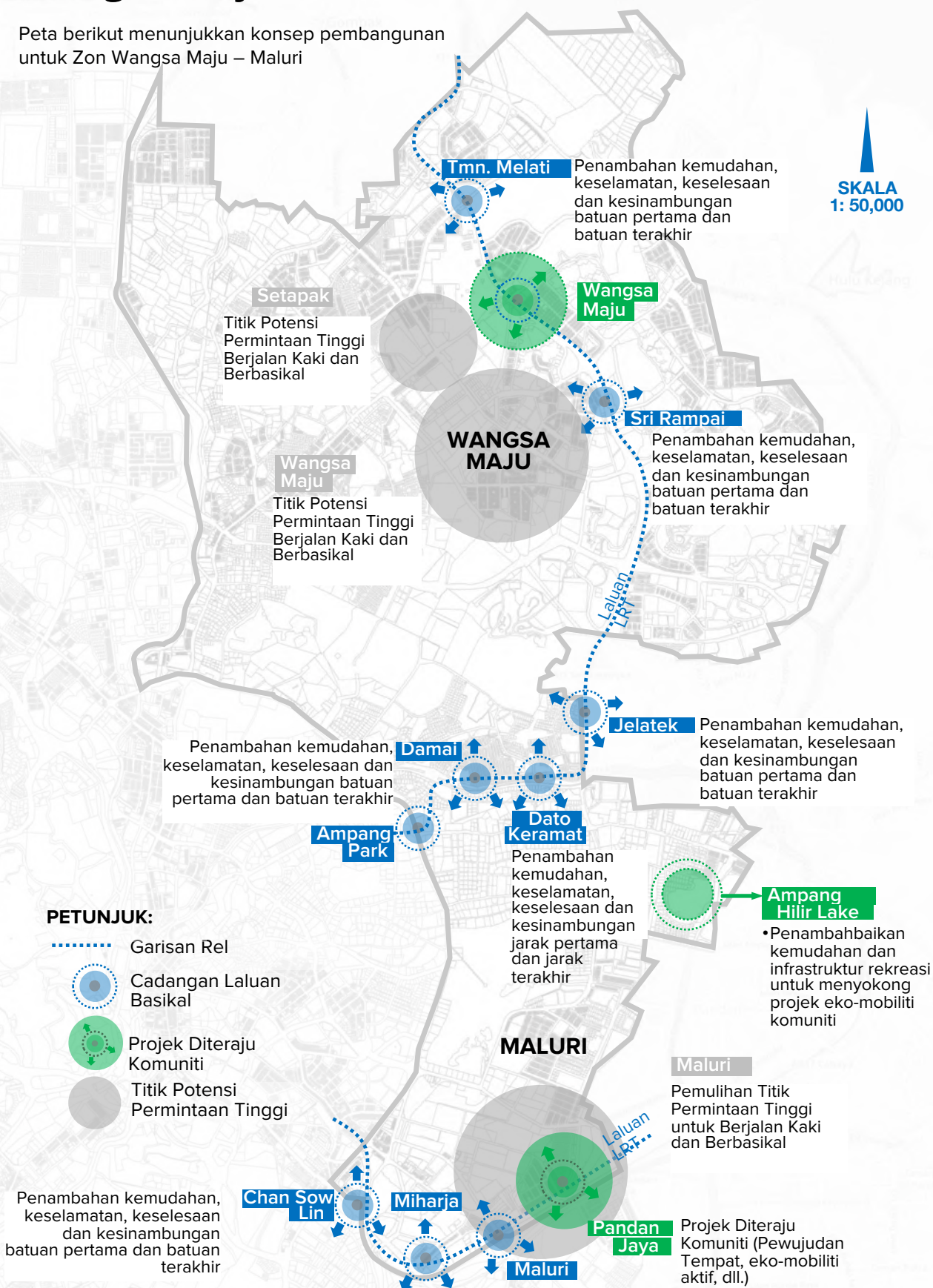
Penambahan Jajaran Pejalan Kaki Sedia Ada



Penambahan Kemudahan Batuan Pertama, Batuan Terakhir di Stesen Transit

Zon Strategik Pembangunan Wangsa Maju – Maluri

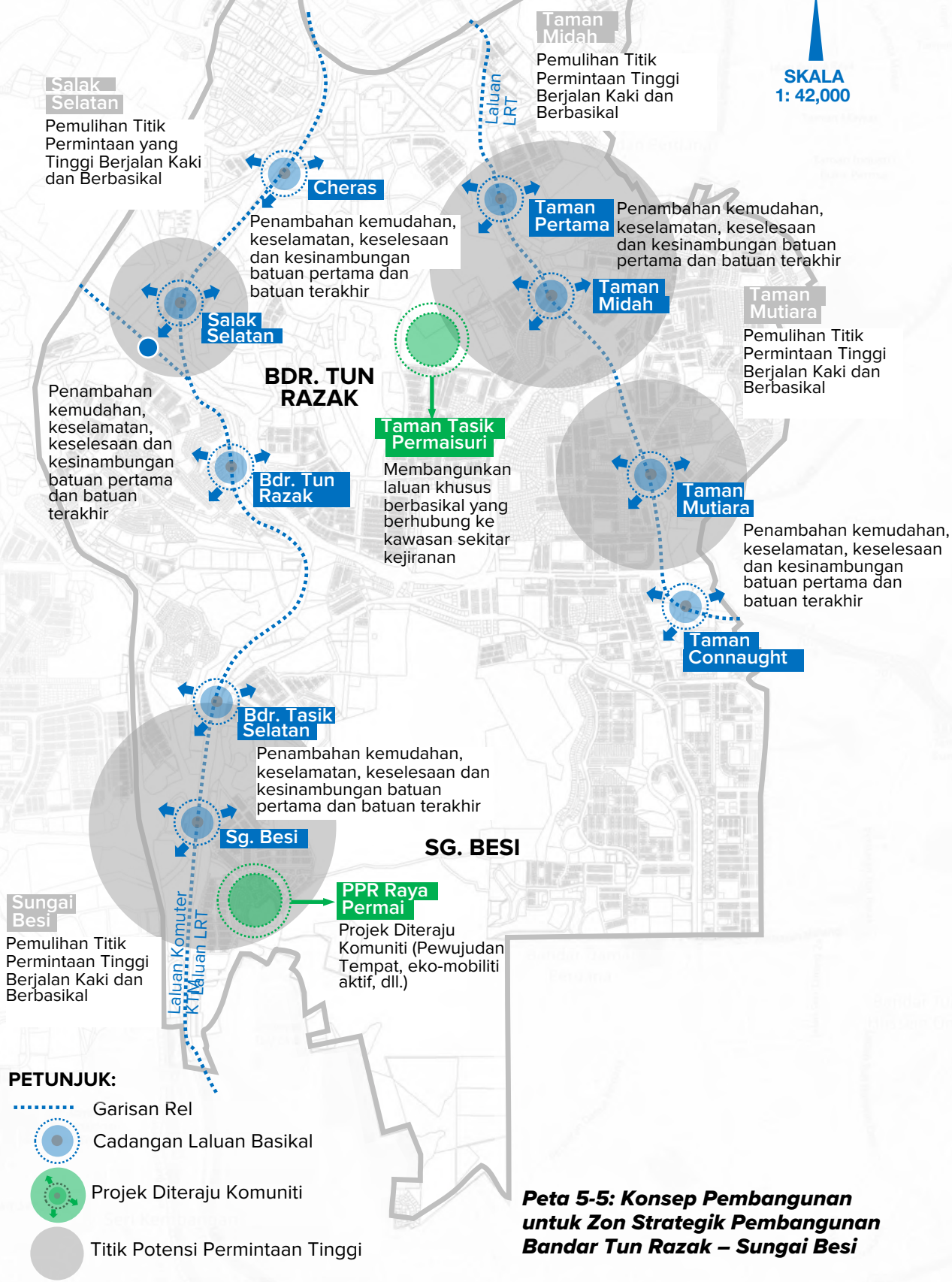
Peta berikut menunjukkan konsep pembangunan untuk Zon Wangsa Maju – Maluri



Peta 5-4: Konsep Pembangunan untuk Zon Strategik Pembangunan Wangsa Maju – Maluri

Zon Strategik Pembangunan Bandar Tun Razak – Sg. Besi

Peta berikut menunjukkan konsep pembangunan untuk Zon Bandar Tun Razak – Sungai Besi

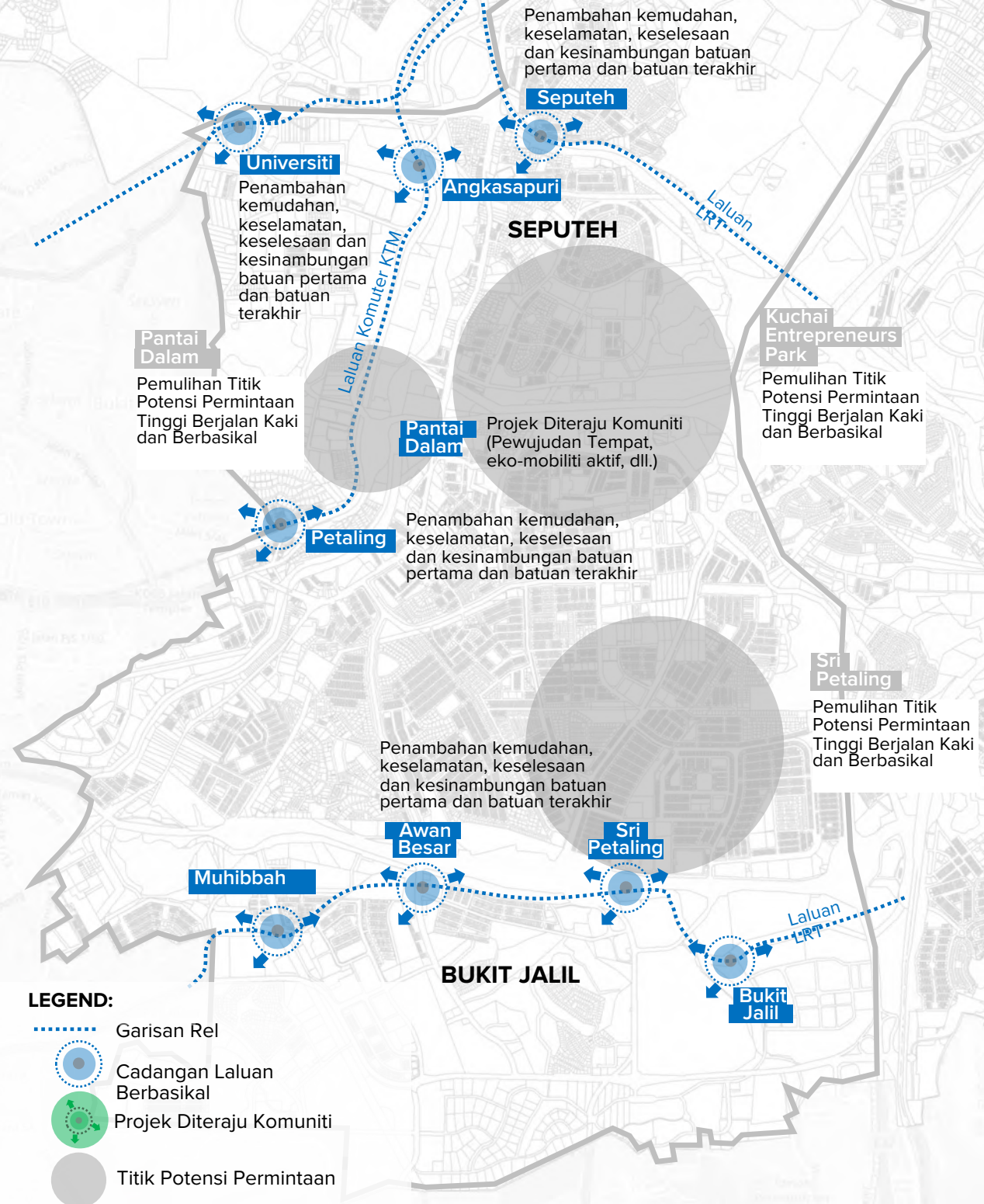


Peta 5-5: Konsep Pembangunan untuk Zon Strategik Pembangunan Bandar Tun Razak – Sungai Besi

Zon Strategik Pembangunan Bukit Jalil – Seputeh

Peta berikut menunjukkan konsep pembangunan untuk Zon Bukit Jalil – Seputeh

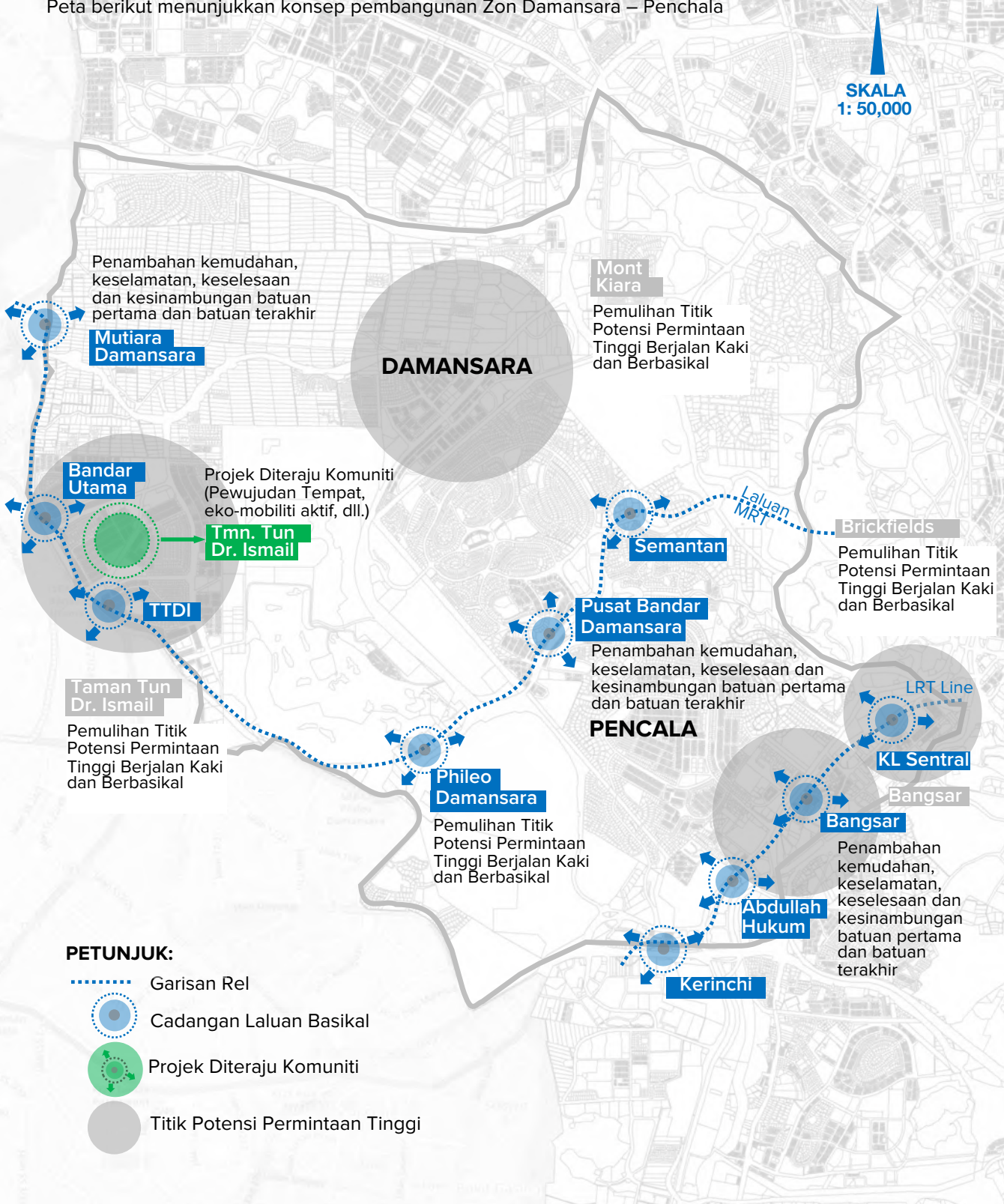
SKALA
1: 42,000



Peta 5-6: Konsep Pembangunan untuk Zon Strategik Pembangunan Bukit Jalil – Seputeh

Zon Strategik Pembangunan Damansara - Penchala

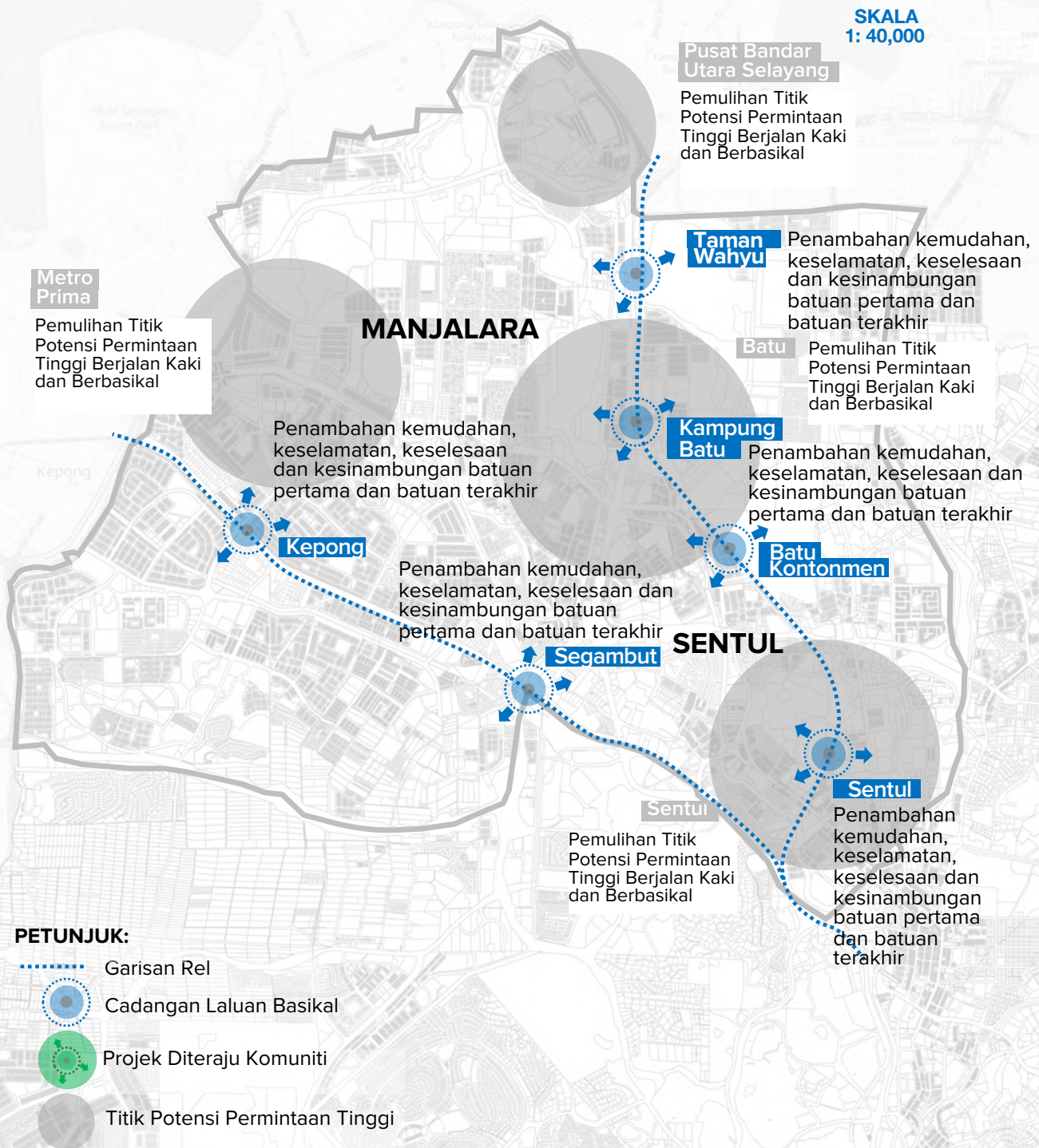
Peta berikut menunjukkan konsep pembangunan Zon Damansara – Penchala



Peta 5-7: Konsep Pembangunan untuk Zon Strategik Pembangunan Damansara – Penchala

Zon Strategik Pembangunan Sentul – Manjalara

Peta berikut menunjukkan konsep pembangunan Zon Sentul – Manjalara



Peta 5-8: Konsep Pembangunan untuk Zon Strategik Pembangunan Sentul – Manjalara

Skop dan Perincian Pembangunan Fizikal

Empat inisiatif dibentuk untuk menjadikan KL sebagai bandar mesra pejalan kaki dan basikal. Empat inisiatif ini melengkap dan menyokong inisiatif bukan fizikal dalam membentuk pelan yang koheren dan lengkap bagi menggalakkan dan memotivasikan penggunaan mobiliti aktif serta menyokong keperluan pejalan kaki dan berbasikal infrastruktur fizikal yang selamat, selesa dan berkesinambungan. Matlamat untuk empat inisiatif ini adalah untuk menjadikan masyarakat yang mahu berjalan dan berbasikal, bukan sahaja untuk aktiviti rekreasi tetapi sebagai pilihan mod pengangkutan utama untuk bergerak.

Inisiatif 1



Meningkatkan Pengalaman Berjalan Kaki dan Berbasikal Batuan Pertama dan Batuan Terakhir

- Pengalaman berjalan dan berbasikal dalam lingkungan jarak 800m daripada stesen transit ke titik permintaan tinggi akan meningkatkan jaminan kesinambungan, keselamatan dan keselesaan.

Inisiatif 2



Membina Laluan Ekspres Pejalan Kaki Bertingkat (EPEX)

- Laluan bertingkat atau jambatan yang terus bersambung dengan Titik Permintaan Tinggi.
- Laluan bertingkat boleh dikongsi dengan pengguna lain – pejalan kaki dan pengguna Peranti Mobiliti Persendirian (PMD) cth. e-Skuter.

Inisiatif 3



Menambah baik Laluan Pejalan Kaki Sedia Ada

- Laluan pejalan kaki searas (*at-grade*) semasa mesti ditambah baik bagi memastikan pengalaman berjalan berkesinambungan, bebas halangan, selamat, aman dan selesa.
- Merangkumi tambahan persimpangan untuk memberikan perlindungan daripada konflik – konflik yang mungkin terjadi dengan kenderaan bermotor.

Inisiatif 4



Memperluaskan Kemudahan dan Infrastruktur Laluan Pejalan Kaki

- Memperluaskan laluan basikal biru sedia ada.
- Memastikan kesinambungan, keselamatan jajaran untuk penunggang basikal dan pengguna PMD.

Inisiatif 5



Membangunkan Laluan Berjalan Kaki dan Lorong Basikal di Kawasan Potensi Permintaan Tinggi (HPD)

- Menghubungkan kawasan HPD ke nod transit dengan laluan pejalan kaki dan basikal.
- Menaiktaraf kualiti – keselamatan dan keselesaan – laluan pejalan kaki dan basikal sedia ada.
- Menaiktaraf persimpangan sekitar kawasan HPD untuk menyediakan perlindungan menyeluruh untuk pejalan kaki dan basikal.

INISIATIF 1: Meningkatkan Pengalaman Berjalan Kaki dan Berbasikal Batuan Pertama dan Batuan Akhir (*First Mile Last Mile*)

Deskripsi:

Salah satu faktor penentu utama penglibatan dalam berjalan kaki dan berbasikal adalah kesinambungan di antara Batuan Pertama dan Batuan Terakhir stesen transit. Ini merujuk kepada infrastruktur fizikal yang tersedia daripada rumah pengguna ke stesen transit (iaitu Batuan Pertama) dan daripada stesen transit ke destinasi terakhir pengguna (iaitu Batuan Terakhir). Inisiatif ini menggariskan isu-isu dan cadangan penambahbaikan terhadap stesen transit yang terpilih di dalam KL. Sepanjang koridor primer batuan pertama dan batuan terakhir, 35 stesen transit telah dikenalpasti untuk dinaiktaraf. Untuk menggambarkan pelan, 12 cadangan stesen transit di dalam CBD dijadikan sebagai projek perintis dengan menjadikan stesen LRT Ampang sebagai contoh, di mana kemudiannya boleh diguna pakai di stesen-stesen selebihnya.

35 Stesen sepanjang Koridor Primer Batuan Pertama dan Batuan Terakhir

12 Cadangan stesen sebagai projek perintis

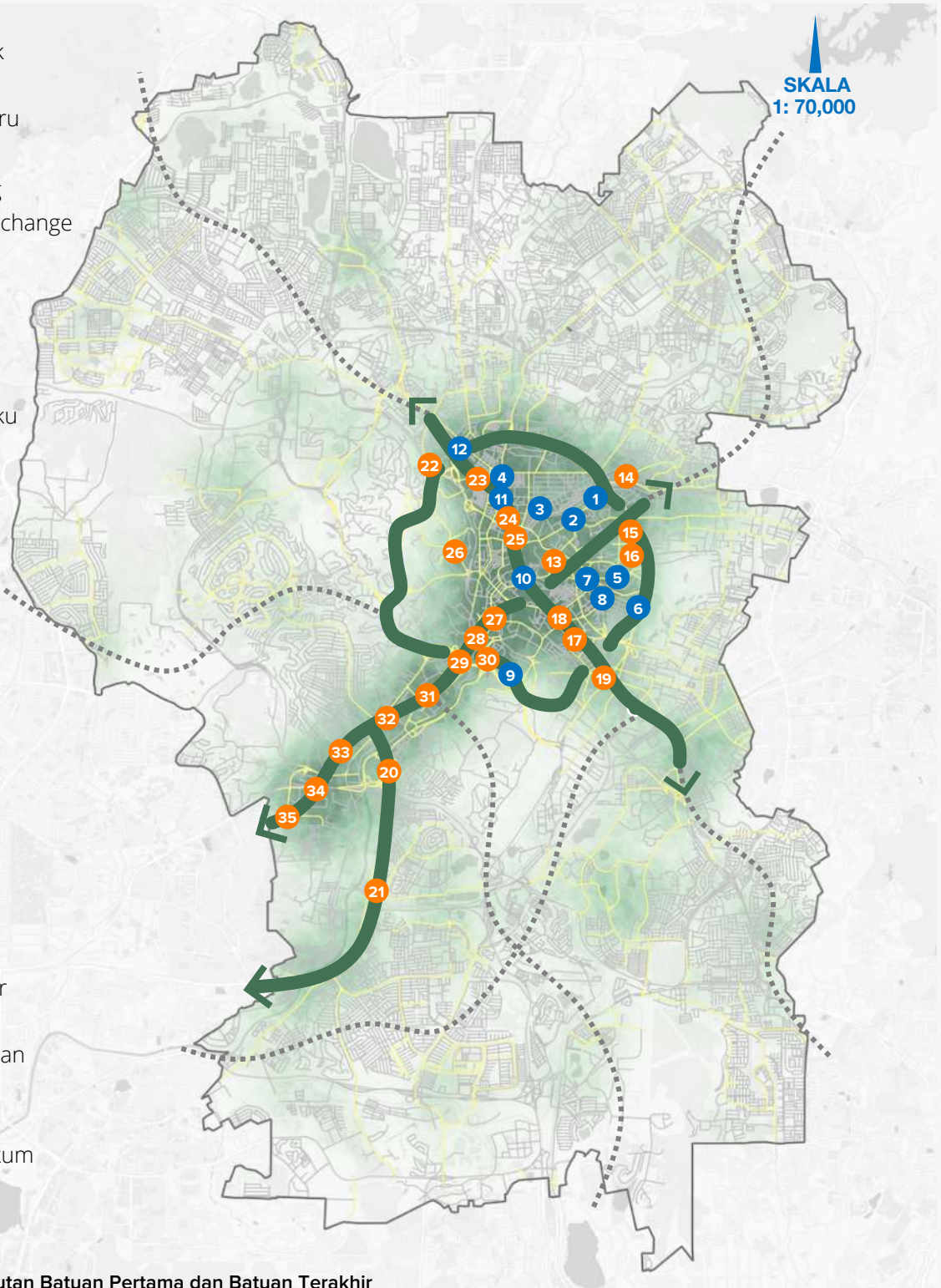
1. Ampang Park
2. KLCC
3. Kampung Baru
4. Chow Kit
5. Bukit Bintang
6. Tun Razak Exchange
7. Merdeka
8. Imbi
9. Maharajalela
10. Masjid Jamek
11. Medan Tuanku
12. Titivangsa

13. Dang Wangi
14. Damai
15. Bukit Nanas
16. Raja Chulan
17. Hang Tuah
18. Plaza Rakyat
19. Pudu
20. Seputeh
21. Pantai Dalam
22. Putra
23. PWTC
24. Sultan Ismail
25. Bandaraya
26. Bank Negara
27. Pasar Seni
28. Kuala Lumpur
29. KL Sentral
30. Tun Sambathan
31. Bangsar
32. Midvalley
33. Abdullah Hukum
34. Kerinchi
35. Universiti

Peta di bawah menunjukkan taburan 35 stesen transit sepanjang koridor primer batuan pertama dan batuan terakhir (*first-mile, last-mile*)

PETUNJUK:

- 1 Ampang Park
- 2 KLCC
- 3 Kampung Baru
- 4 Chow Kit
- 5 Bukit Bintang
- 6 Tun Razak Exchange
- 7 Merdeka
- 8 Imbi
- 9 Maharajalela
- 10 Masjid Jamek
- 11 Medan Tuanku
- 12 Titiwangsa
- 13 Dang Wangi
- 14 Damai
- 15 Bukit Nanas
- 16 Raja Chulan
- 17 Hang Tuah
- 18 Plaza Rakyat
- 19 Pudu
- 20 Seputeh
- 21 Pantai Dalam
- 22 Putra
- 23 PWTC
- 24 Sultan Ismail
- 25 Bandaraya
- 26 Bank Negara
- 27 Pasar Seni
- 28 Kuala Lumpur
- 29 KL Sentral
- 30 Tun Sambathan
- 31 Bangsar
- 32 Midvalley
- 33 Abdullah Hukum
- 34 Kerinchi
- 35 Universiti

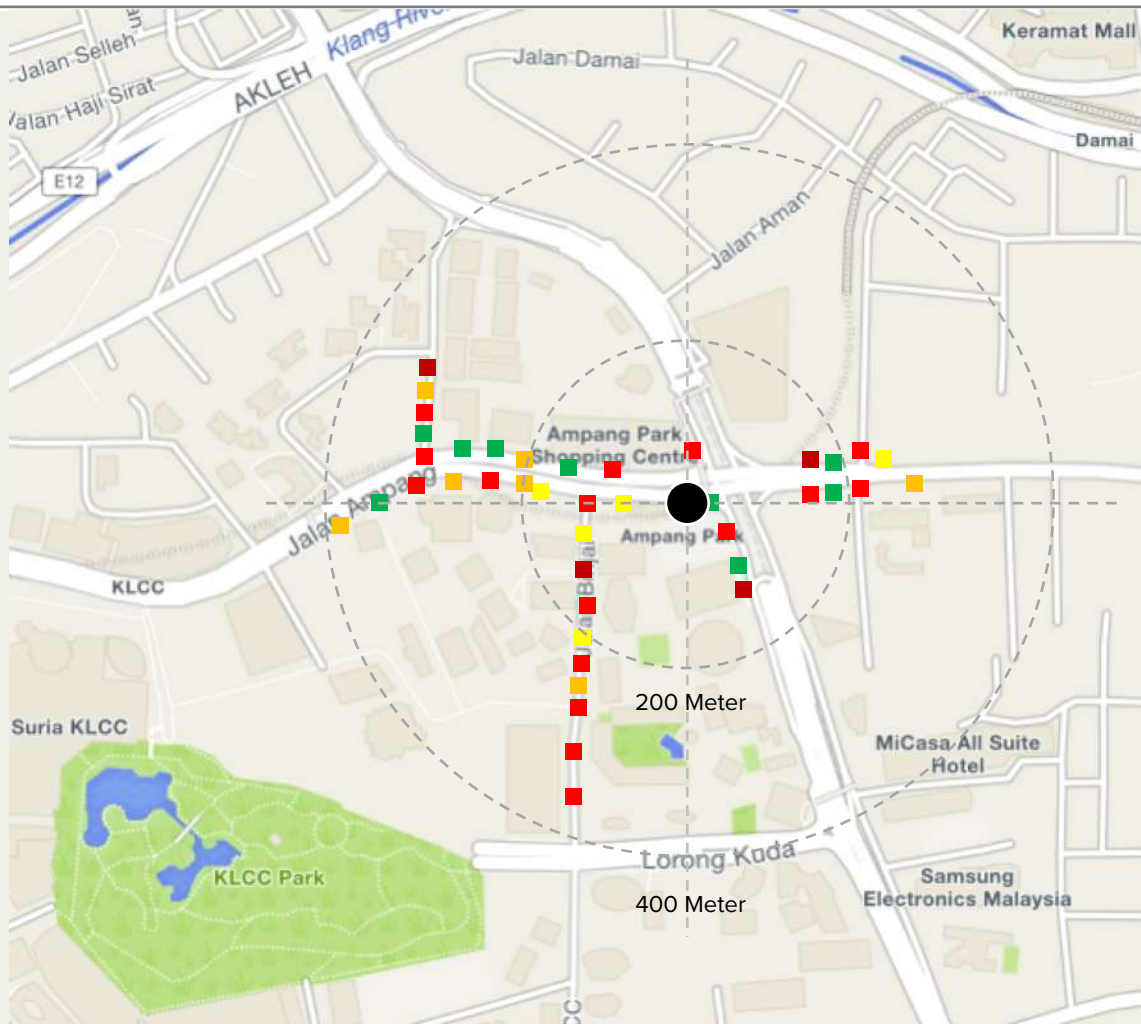


Koridor Pengangkutan Batuan Pertama dan Batuan Terakhir Primer

Koridor Pengangkutan Batuan Pertama dan Batuan Terakhir Sekunder

Peta 5-9: Taburan 35 Stesen Transit Sepanjang Batuan Pertama dan Batuan Terakhir

Contoh: Stesen LRT Ampang Park



Rajah 5.1: Kawasan Bermasalah di Stesen LRT Ampang Park

Peta ini menunjukkan 40 titik bermasalah yang perlu diselesaikan oleh DBKL

Aspek	Titik Bermasalah	Petunjuk:
Keselamatan	16	● Stesen Transit
Perhubungan	4	■ Elemen Keselamatan
Penyelenggaraan	7	■ Perhubungan
Kemudahan Golongan Kurang Upaya	5	■ Penyelenggaraan
Ameniti	9	■ Kemudahan Golongan Kurang Upaya
Jumlah	40	■ Ameniti
		○ Jarak Lingkungan

Contoh Penambahbaikan di Sekitar Stesen LRT Ampang Park



Lintasan pejalan kaki dengan keutamaan untuk kenderaan bermotor



Kelebaran laluan pejalan kaki yang tidak sama. Kehadiran halangan fizikal (pokok)



Perletakkan elemen landskap yang tidak bersesuaian



Tiada tanda dan apparatus melintas yang bersesuaian (contoh papan tanda pejalan kaki melintas)



Meletak kenderaan secara haram yang menghalang laluan pejalan kaki



Pergerakan kenderaan berat yang membahayakan keselamatan pejalan kaki



Kecondongan dahan pokok yang melampau boleh membahayakan keselamatan pejalan kaki

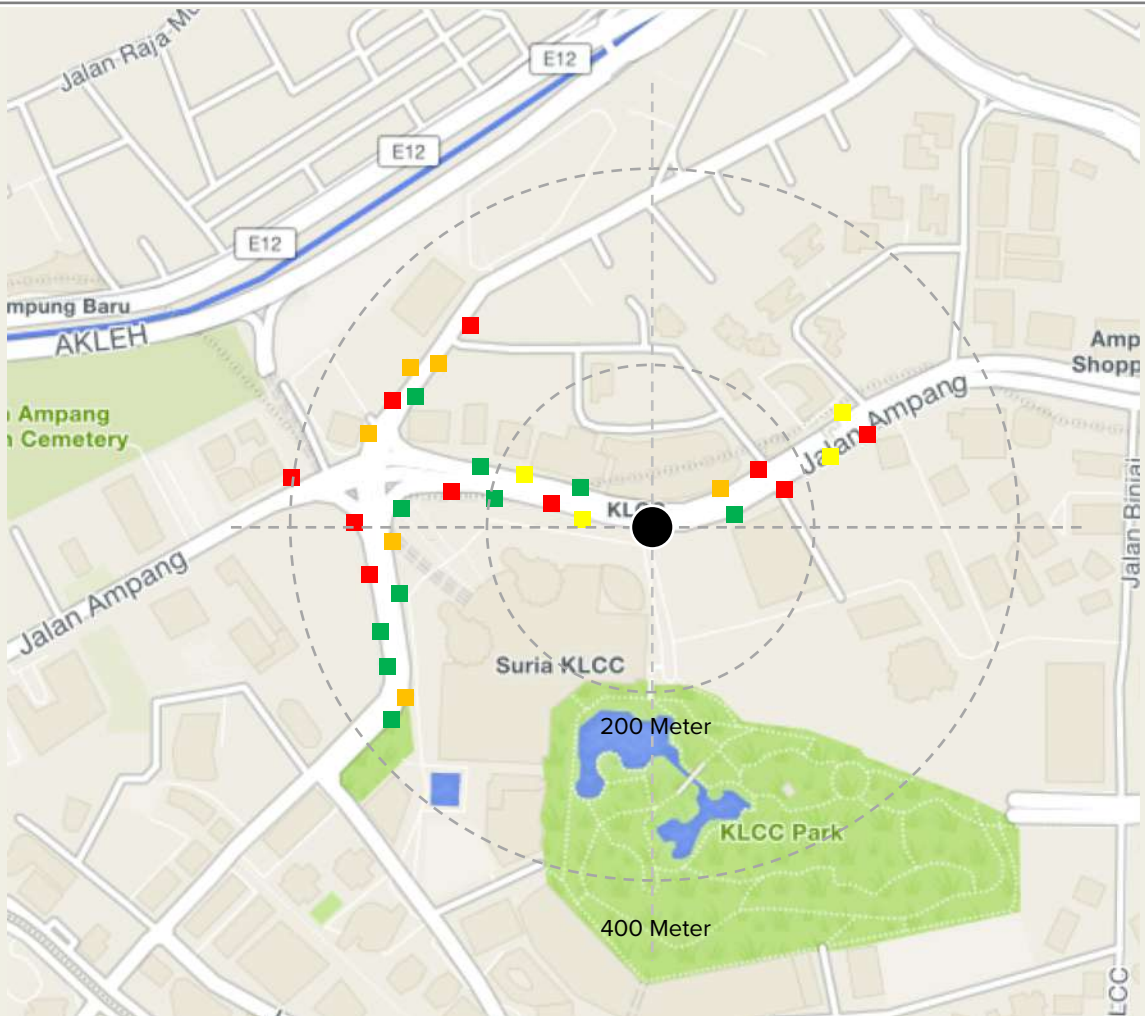


Motosikal memasuki secara haram menimbulkan konflik pergerakan terhadap pejalan kaki



Parkir motosikal secara haram menimbulkan halangan terutama sekali halangan terhadap golongan kurang upaya dan pejalan kaki

Contoh: Stesen LRT KLCC

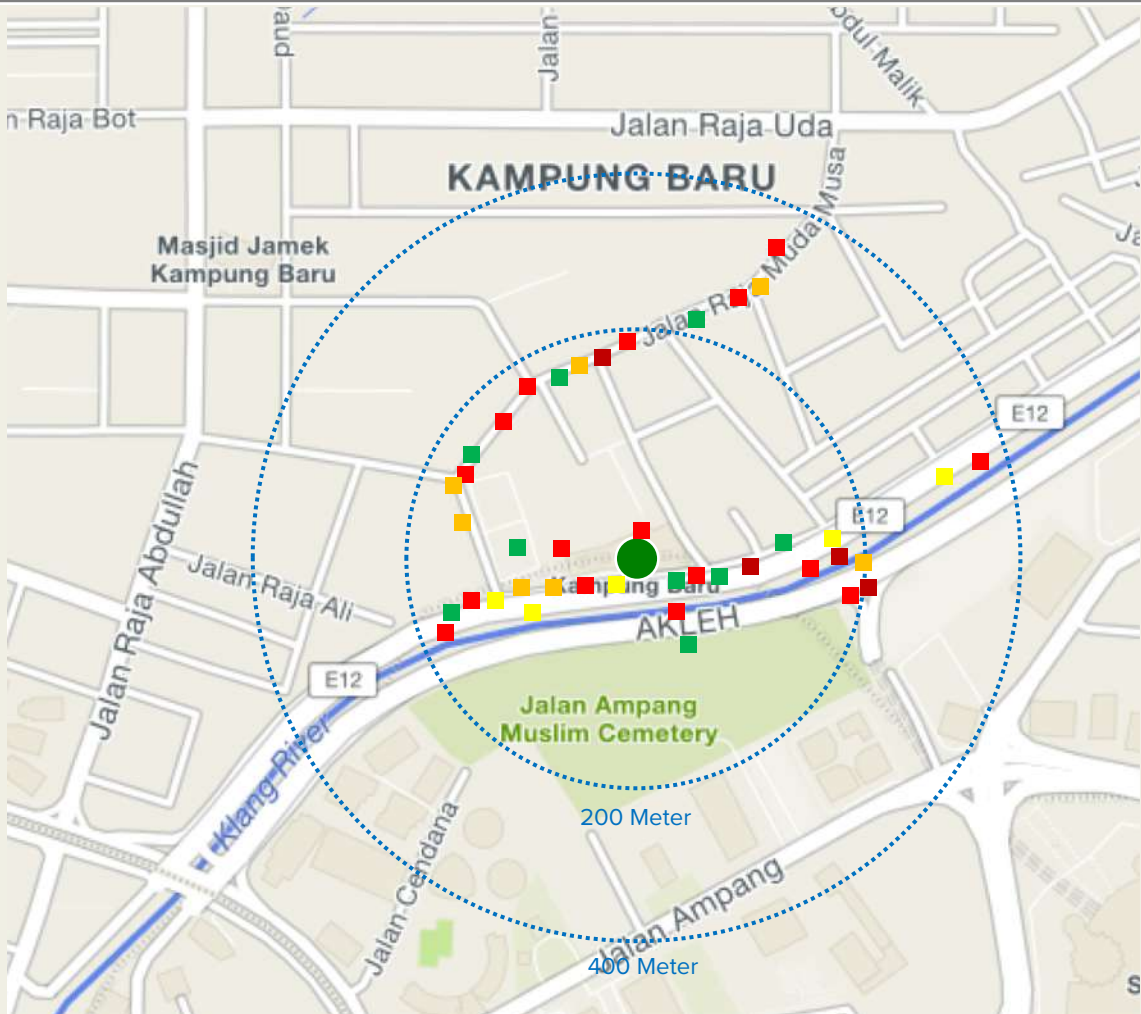


Rajah 5.2: Kawasan Bermasalah di Stesen LRT KLCC

Peta ini menunjukkan 31 titik bermasalah yang perlu diselesaikan oleh DBKL

Aspek	Titik Bermasalah	Petunjuk:
Keselamatan	11	● Stesen Transit
Perhubungan	0	■ Elemen Keselamatan
Penyelenggaraan	6	■ Perhubungan
Kemudahan Golongan Kurang Upaya	4	■ Penyelenggaraan
Ameniti	10	■ Kemudahan Golongan Kurang Upaya
Jumlah	31	■ Ameniti
		○ Jarak Lingkungan

Contoh: Stesen LRT Kampung Baru

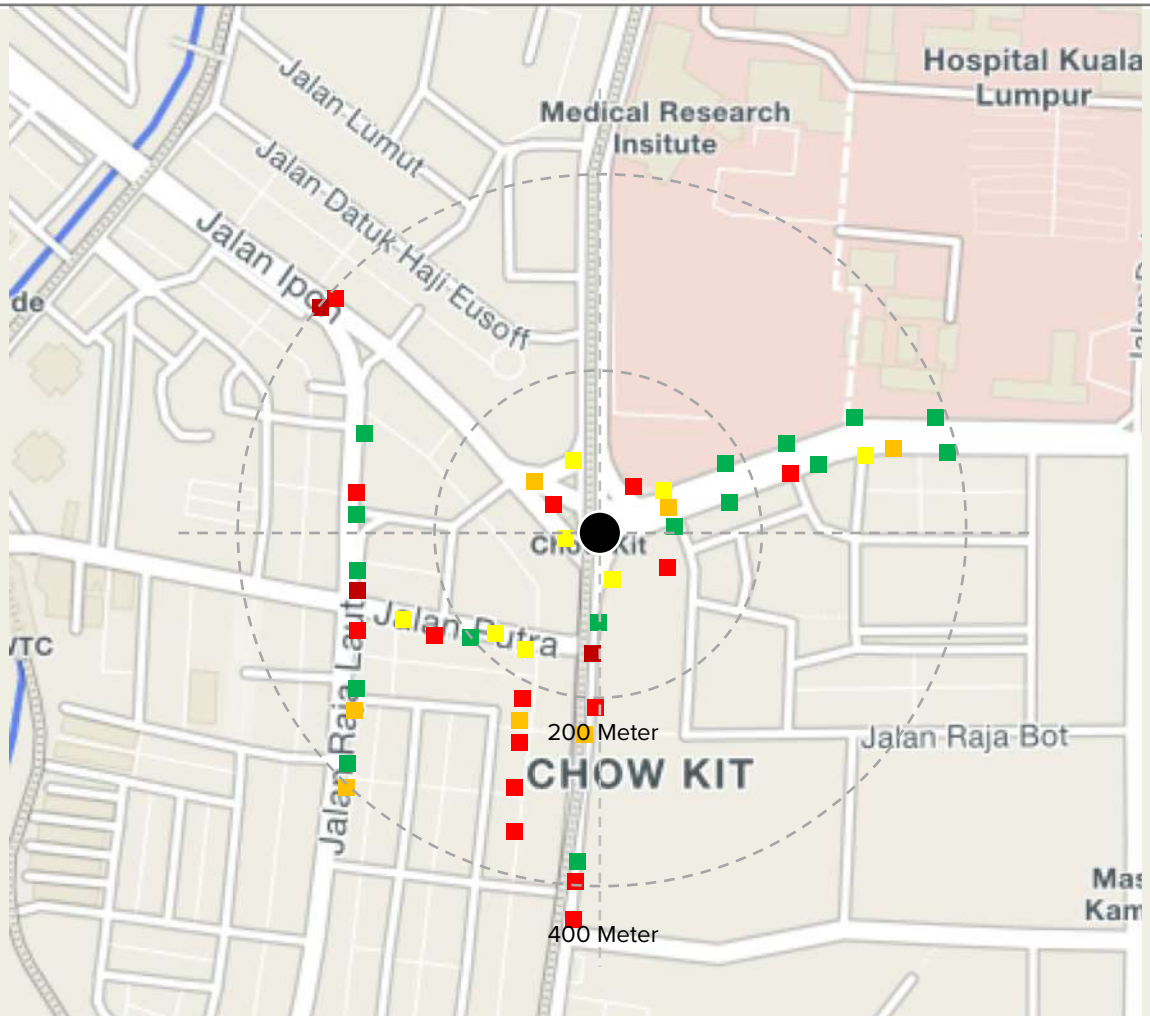


Rajah 5.3: Kawasan Bermasalah di Stesen LRT Kampung Baru

Peta ini menunjukkan 40 titik bermasalah yang perlu diselesaikan oleh DBKL

Aspek	Titik Bermasalah	Petunjuk:
Keselamatan	16	● Stesen Transit
Perhubungan	4	■ Elemen Keselamatan
Penyelenggaraan	7	■ Perhubungan
Kemudahan Golongan Kurang Upaya	5	■ Penyelenggaraan
Ameniti	9	■ Kemudahan Golongan Kurang Upaya
Jumlah	40	■ Ameniti
		○ Jarak Lingkungan

Contoh: Stesen Monorel Chow Kit

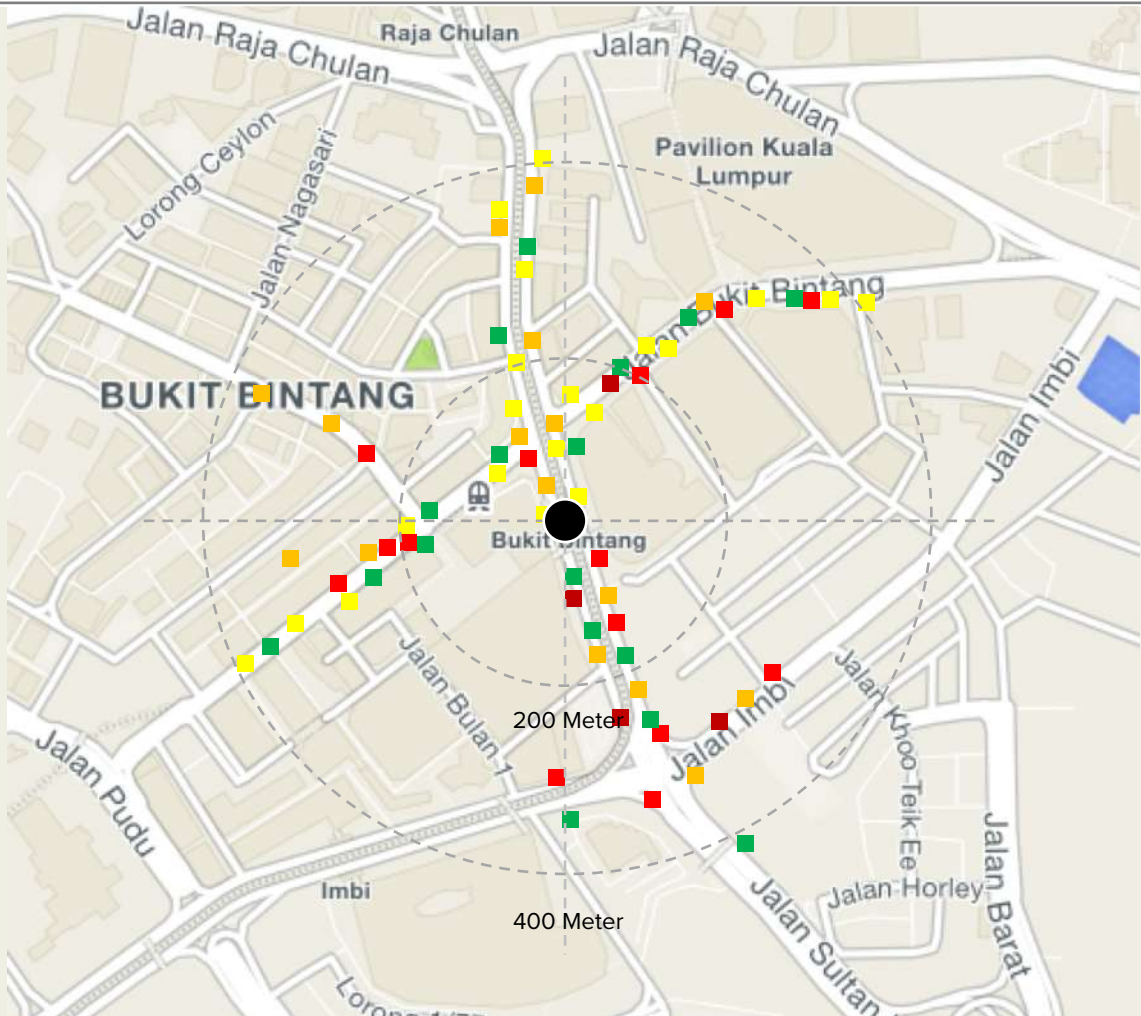


Rajah 5.4: Kawasan Bermasalah di Stesen Monorel Chow Kit

Peta ini menunjukkan 47 titik bermasalah yang perlu diselesaikan oleh DBKL

Aspek	Titik Bermasalah	Petunjuk:
Keselamatan	13	● Stesen Transit
Perhubungan	3	■ Elemen Keselamatan
Penyelenggaraan	7	■ Perhubungan
Kemudahan Golongan Kurang Upaya	8	■ Penyelenggaraan
Ameniti	16	■ Kemudahan Golongan Kurang Upaya
Jumlah	47	■ Ameniti
		○ Jarak Lingkungan

Contoh: Stesen LRT Bukit Bintang

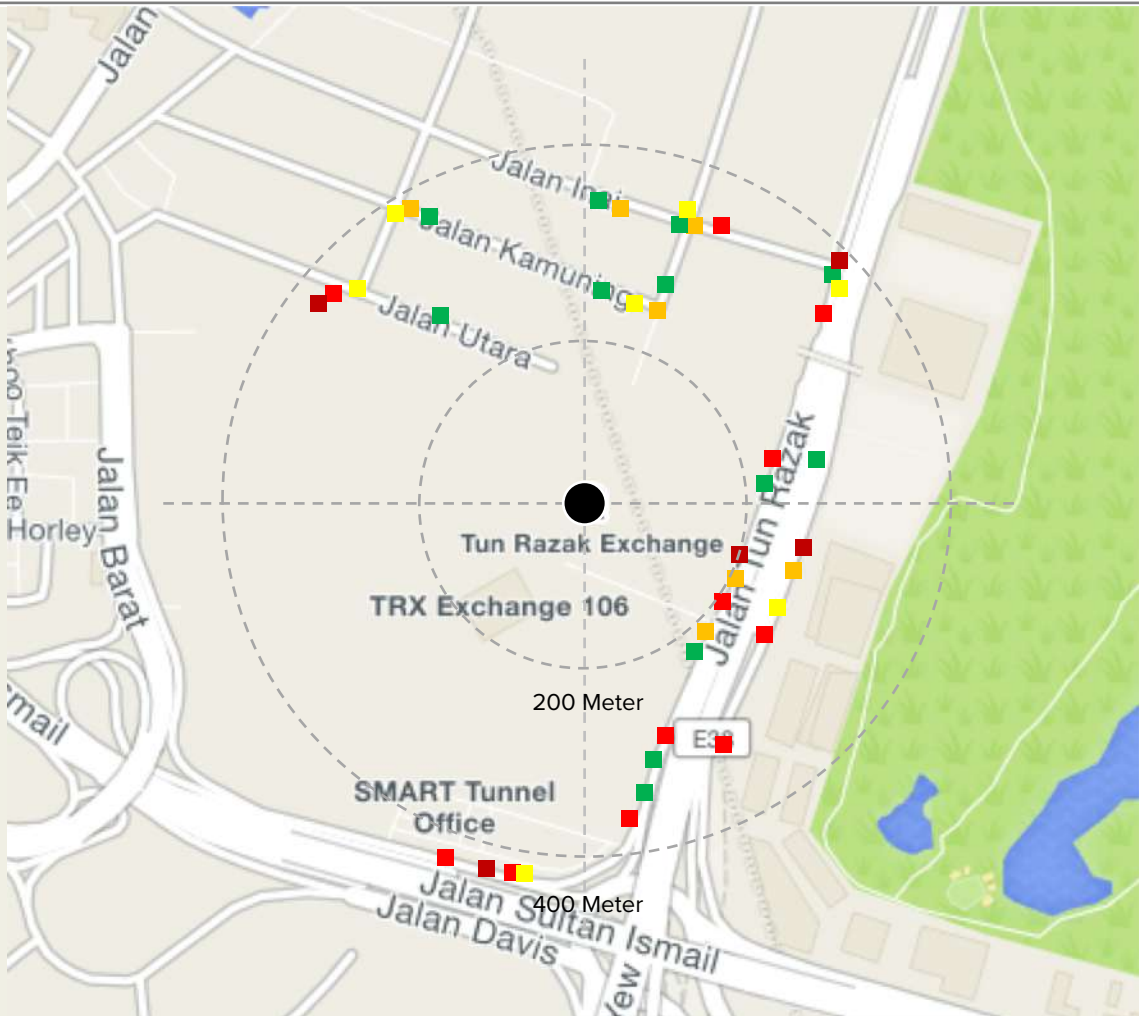


Rajah 5.5: Kawasan Bermasalah di Stesen LRT Bukit Bintang

Peta ini menunjukkan 82 titik bermasalah yang perlu diselesaikan oleh DBKL

Aspek	Titik Bermasalah	Petunjuk:
Keselamatan	10	● Stesen Transit
Perhubungan	4	■ Elemen Keselamatan
Penyelenggaraan	13	■ Perhubungan
Kemudahan Golongan Kurang Upaya	32	■ Penyelenggaraan
Ameniti	23	■ Kemudahan Golongan Kurang Upaya
Jumlah	82	■ Ameniti
		○ Jarak Lingkungan

Contoh: Stesen MRT TRX

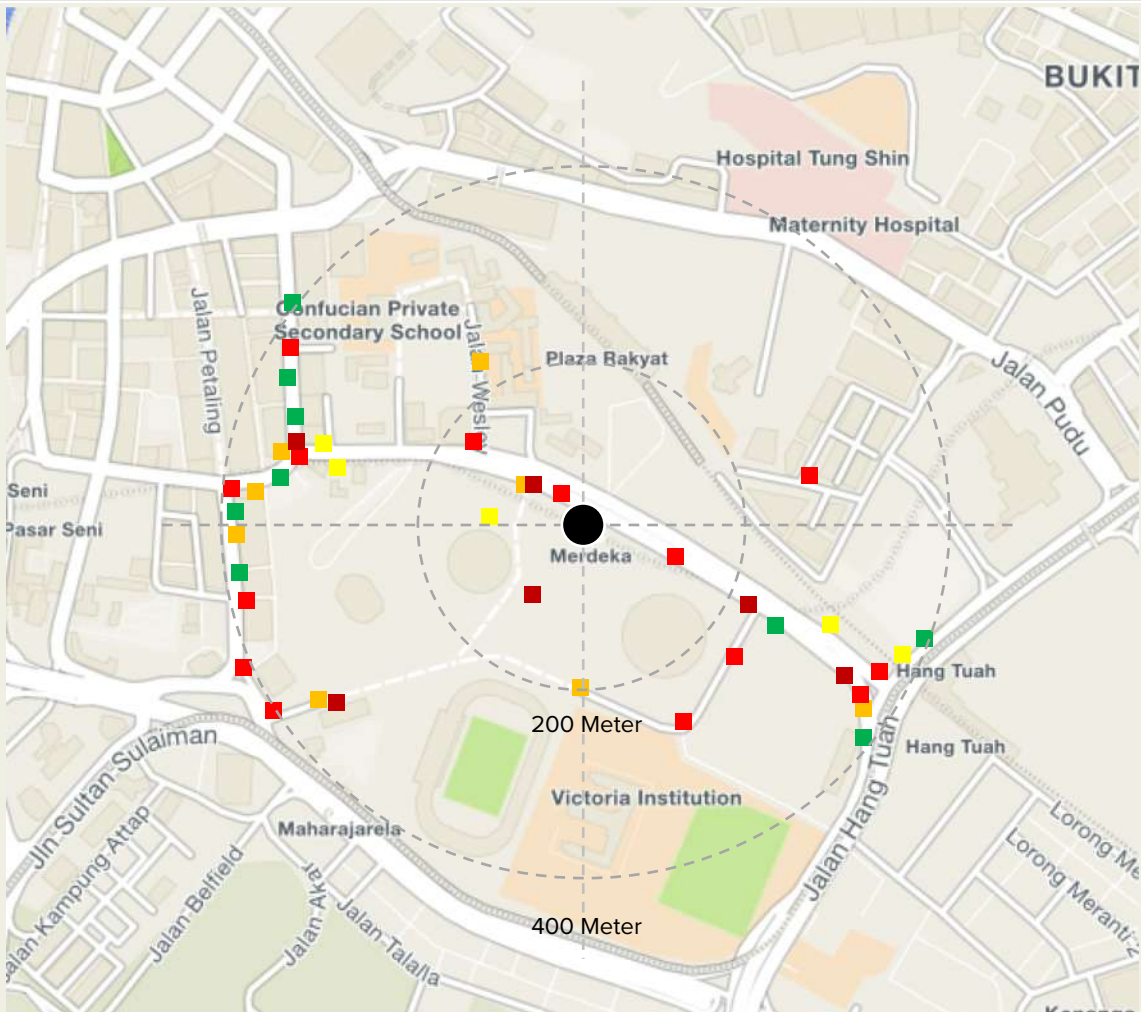


Rajah 5.6: Kawasan Bermasalah di Stesen Transit Tun Razak Exchange (TRX)

Peta ini menunjukkan 42 titik bermasalah yang perlu diselesaikan oleh DBKL

Aspek	Titik Bermasalah	Petunjuk:	
Keselamatan	11	●	Stesen Transit
Perhubungan	5	■	Elemen Keselamatan
Penyelenggaraan	7	■	Perhubungan
Kemudahan Golongan Kurang Upaya	7	■	Penyelenggaraan
Ameniti	12	■	Kemudahan Golongan Kurang Upaya
Jumlah	42	■	Ameniti
		○	Jarak Lingkungan

Contoh: Stesen MRT Merdeka

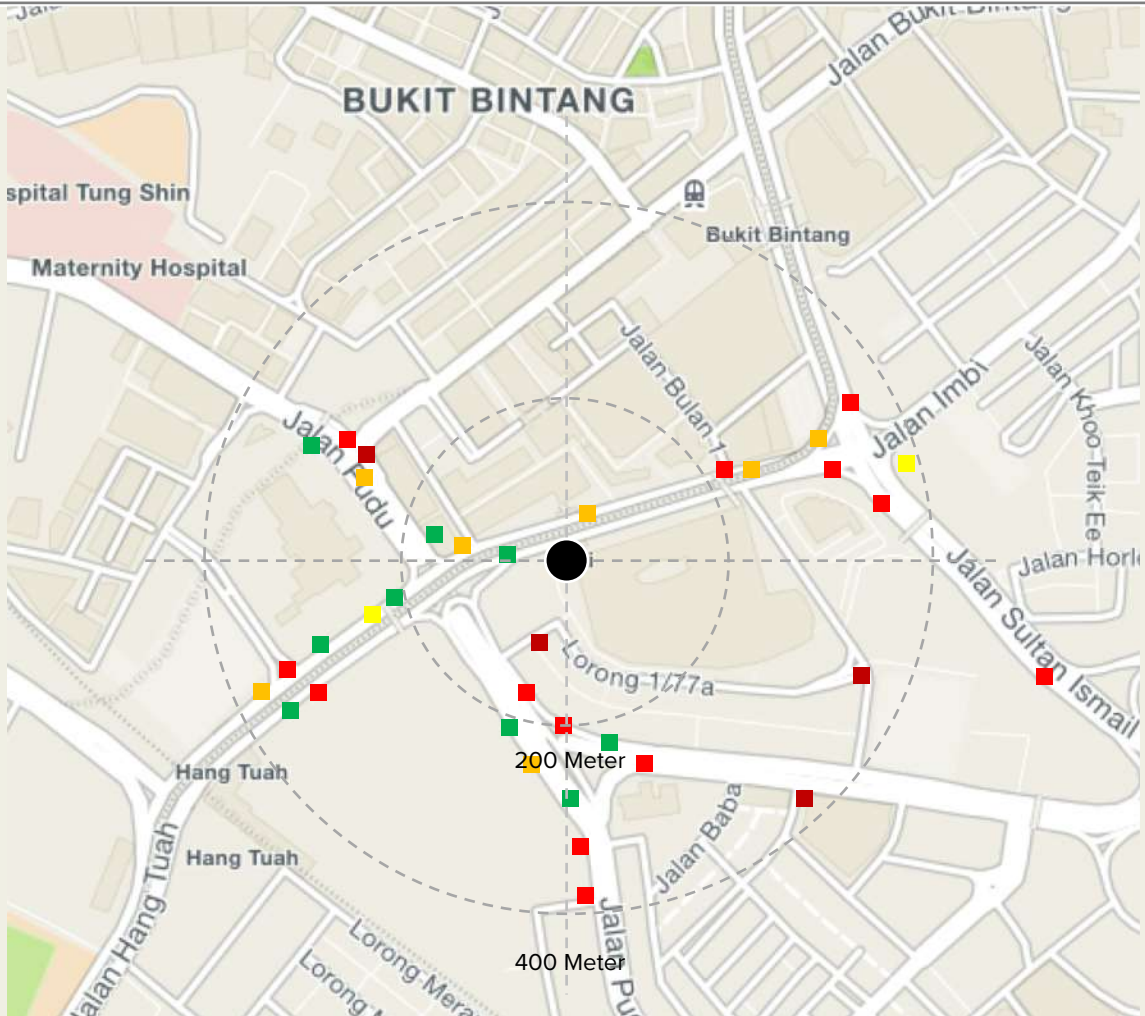


Rajah 5.7: Kawasan Bermasalah di Stesen MRT Merdeka)

Peta ini menunjukkan 42 titik bermasalah yang perlu diselesaikan oleh DBKL

Aspek	Titik Bermasalah	Petunjuk:
Keselamatan	14	● Stesen Transit
Perhubungan	6	■ Elemen Keselamatan
Penyelenggaraan	8	■ Perhubungan
Kemudahan Golongan Kurang Upaya	5	■ Penyelenggaraan
Ameniti	9	■ Kemudahan Golongan Kurang Upaya
Jumlah	42	■ Ameniti
		○ Jarak Lingkungan

Contoh: Stesen Monorel Imbi

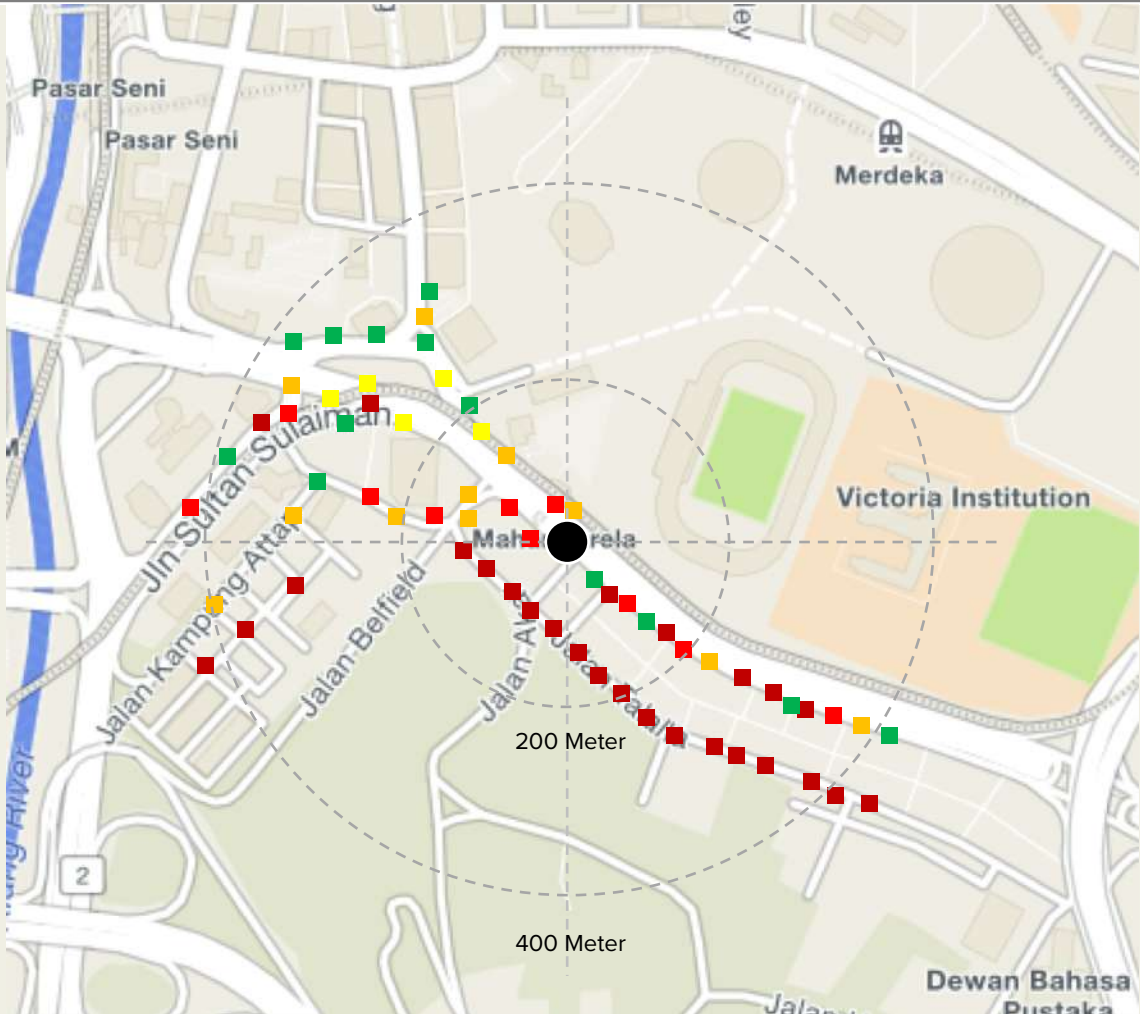


Rajah 5.8: Kawasan Bermasalah di Stesen Monorel Imbi

Peta ini menunjukkan 35 titik bermasalah yang perlu diselesaikan oleh DBKL

Aspek	Titik Bermasalah	Petunjuk:
Keselamatan	13	● Stesen Transit
Perhubungan	4	■ Elemen Keselamatan
Penyelenggaraan	7	■ Perhubungan
Kemudahan Golongan Kurang Upaya	2	■ Penyelenggaraan
Ameniti	9	■ Kemudahan Golongan Kurang Upaya
Jumlah	35	■ Ameniti
		○ Jarak Lingkungan

Contoh: Stesen Monorel Maharajalela

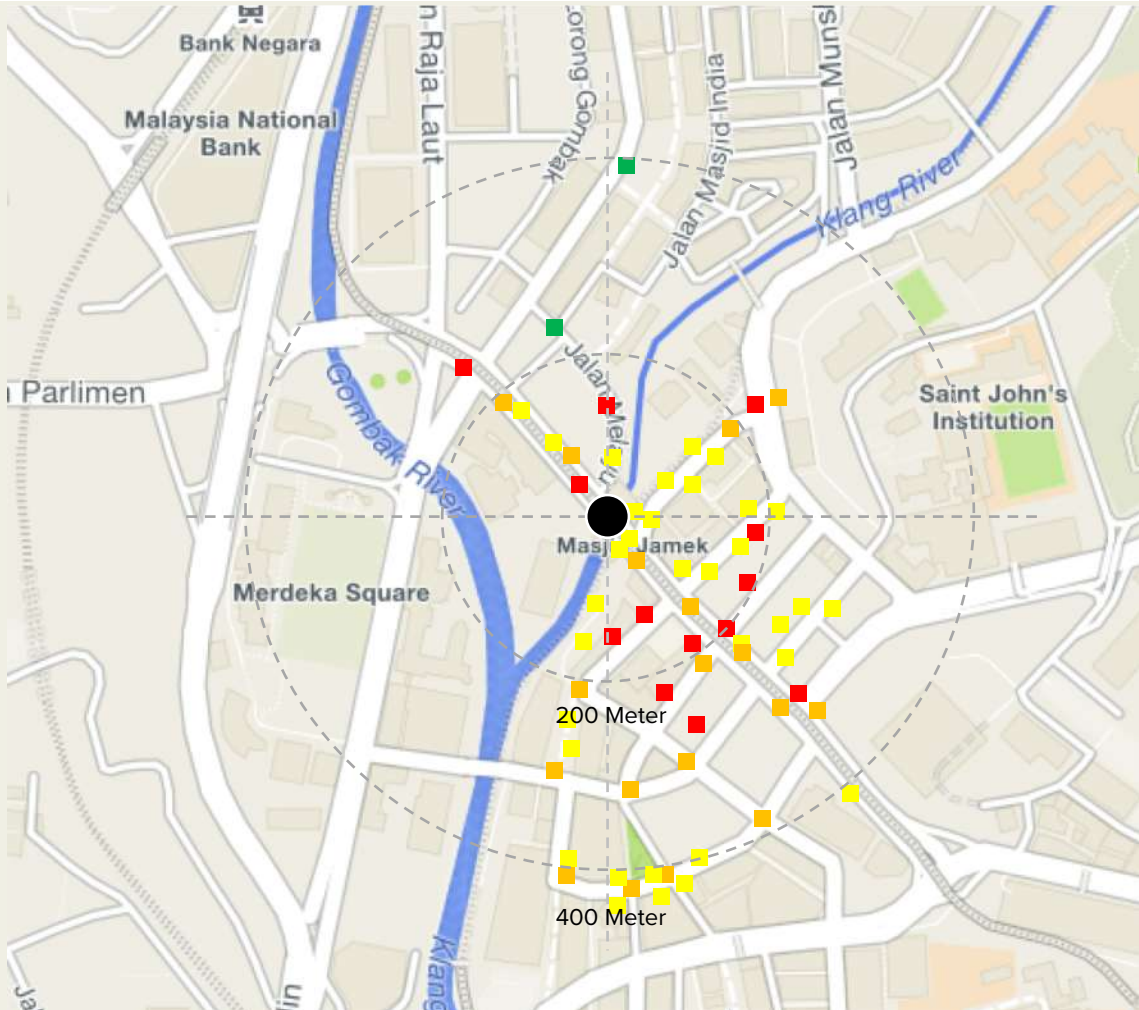


Rajah 5.9: Kawasan Bermasalah di Stesen Monorel Maharajalela

Peta ini menunjukkan 65 titik bermasalah yang perlu diselesaikan oleh DBKL

Aspek	Titik Bermasalah	Petunjuk:	
Keselamatan	10	●	Stesen Transit
Perhubungan	26	■	Elemen Keselamatan
Penyelenggaraan	11	■	Perhubungan
Kemudahan Golongan Kurang Upaya	5	■	Penyelenggaraan
Ameniti	13	■	Kemudahan Golongan Kurang Upaya
Jumlah	65	■	Ameniti
		○	Jarak Lingkungan

Contoh: Stesen LRT Masjid Jamek

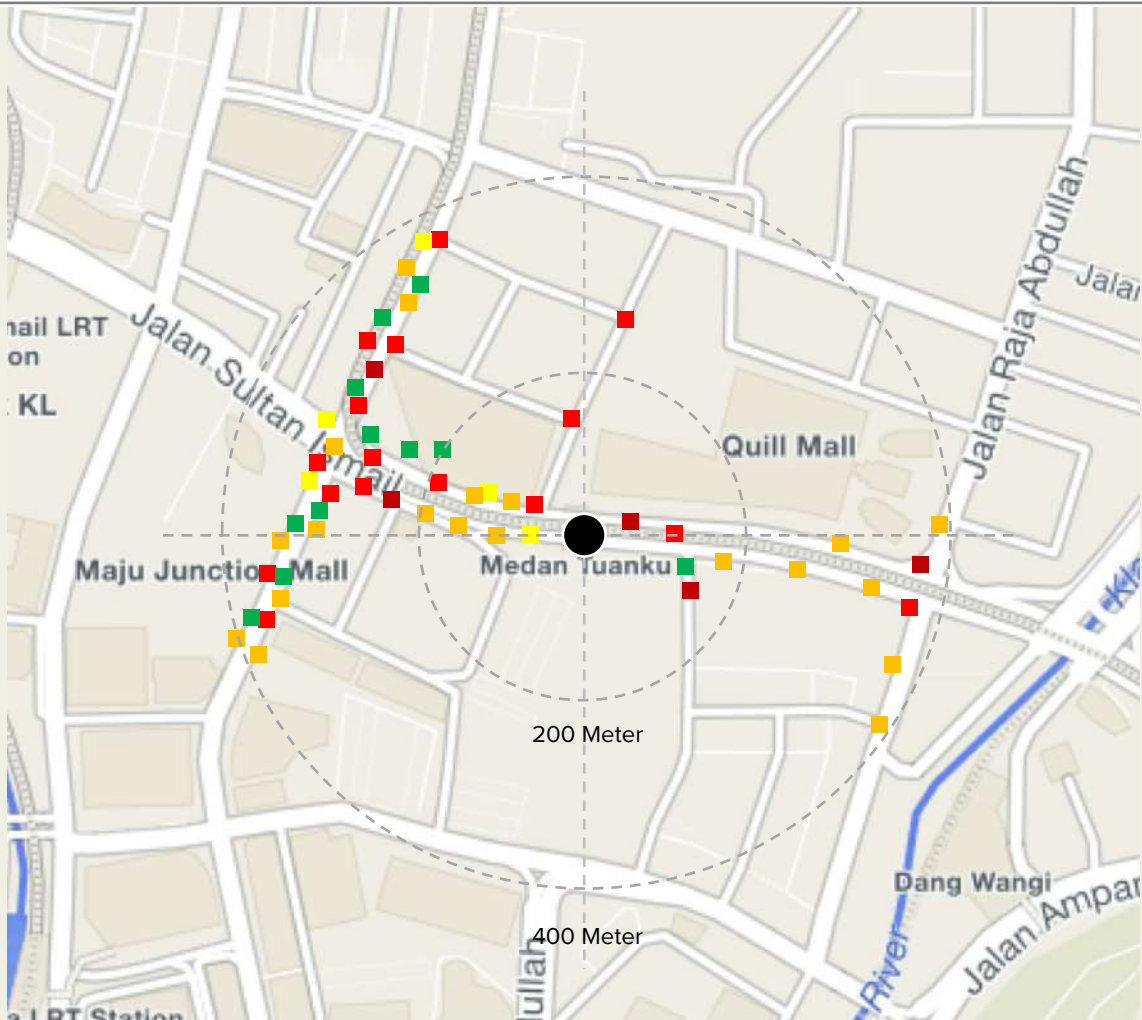


Rajah 5.10: Kawasan Bermasalah di Stesen LRT Masjid Jamek

Peta ini menunjukkan 75 titik bermasalah yang perlu diselesaikan oleh DBKL

Aspek	Titik Bermasalah	Petunjuk:
Keselamatan	22	● Stesen Transit
Perhubungan	-	■ Elemen Keselamatan
Penyelenggaraan	15	■ Perhubungan
Kemudahan Golongan Kurang Upaya	36	■ Penyelenggaraan
Ameniti	2	■ Kemudahan Golongan Kurang Upaya
Jumlah	75	■ Ameniti
		○ Jarak Lingkungan

Contoh: Stesen LRT Medan Tuanku

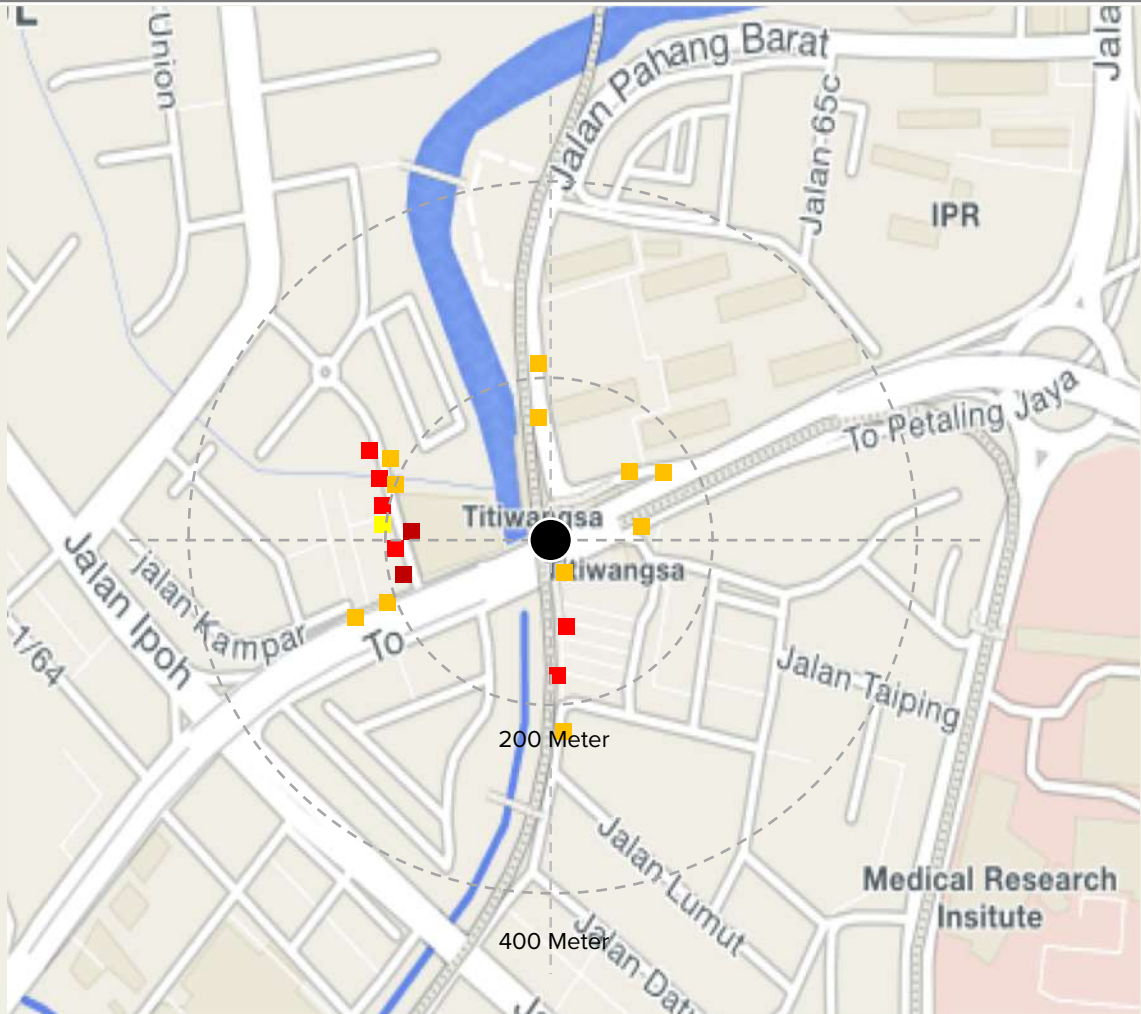


Rajah 5.11: Kawasan Bermasalah di Stesen LRT Medan Tunku

Peta ini menunjukkan 57 titik bermasalah yang perlu diselesaikan oleh DBKL

Aspek	Titik Bermasalah	Petunjuk:
Keselamatan	16	● Stesen Transit
Perhubungan	5	■ Elemen Keselamatan
Penyelenggaraan	20	■ Perhubungan
Kemudahan Golongan Kurang Upaya	5	■ Penyelenggaraan
Ameniti	11	■ Kemudahan Golongan Kurang Upaya
Jumlah	57	■ Ameniti
		○ Jarak Lingkungan

Contoh: Stesen Monorel Titiwangsa



Rajah 5.12: Kawasan Bermasalah di Stesen Monorel Titiwangsa

Peta ini menunjukkan 18 titik bermasalah yang perlu diselesaikan oleh DBKL

Aspek	Titik Bermasalah	Petunjuk:	
Keselamatan	6	●	Stesen Transit
Perhubungan	2	■	Elemen Keselamatan
Penyelenggaraan	9	■	Perhubungan
Kemudahan Golongan Kurang Upaya	1	■	Penyelenggaraan
Ameniti	-	■	Kemudahan Golongan Kurang Upaya
Jumlah	18	■	Ameniti
		○	Jarak Lingkungan

INISIATIF 2:

Pembinaan Laluan Ekspres Pejalan Kaki Bertingkat (*Elevated Pedestrian Expressway/EPEX*) di Kuala Lumpur

Deskripsi:

Pembinaan laluan ekspres pejalan kaki bertingkat (EPEX) boleh dibina di 7 lokasi yang mempunyai potensi. Secara ringkas, EPEX merupakan kemudahan laluan guna sama bertingkat untuk mobiliti aktif yang berkesinambungan, tidak terhalang, selamat dan selesa untuk pejalan kaki dan pengguna Peranti Mobiliti Persendirian (contoh e-skuter dan papan roda). Cadangan EPEX ini menghubungkan stesen transit dengan bangunan/mercu tanda yang penting di dalam dan sekitar pusat bandar. Jajaran EPEX ini menunjukkan laluan yang mempunyai isipadu pejalan kaki yang tinggi. Tujuh laluan pejalan kaki pintas yang dikenalpasti boleh diterapkan di lokasi lain pada masa hadapan.



PERINCIAN PEMBANGUNAN 1:

Imbi – Ampang EPEX (Laluan Ekspres Pejalan Kaki Bertingkat)

Deskripsi:

Koridor Imbi-Jalan Sultan Ismail-Jalan P. Ramlee-Jalan Ampang mempunyai isipadu pejalan kaki yang tinggi di CBD Kuala Lumpur, walaupun selepas waktu pejabat. Koridor ini padat dengan hotel yang popular dengan pelancong antarabangsa, pusat hiburan, restoran-restoran dan bangunan korporat. Oleh kerana terdapat permintaan tinggi terhadap mobiliti aktif, laluan ekspres pejalan kaki bertingkat merupakan penyelesaian yang menjamin keselesaan dan keselamatan pejalan kaki dan pada masa sama berupaya meningkatkan imej Kuala Lumpur.



Justifikasi

- Menyediakan laluan berkesinambungan, bebas halangan, selamat dan selesa untuk pejalan kaki dan pengguna PMD
- Mengelakkan perselisihan dengan kenderaan bermotor dan halangan fizikal di jalan



Jarak dan Laluan

- Panjang 4 km bermula dari Stesen Monorel Imbi ke Ampang (Bangunan Intermark)
- Menghubungkan Jalan Imbi, Jalan Sultan Ismail dan Jalan Ampang dengan Jalan P. Ramlee



Komponen Pembangunan

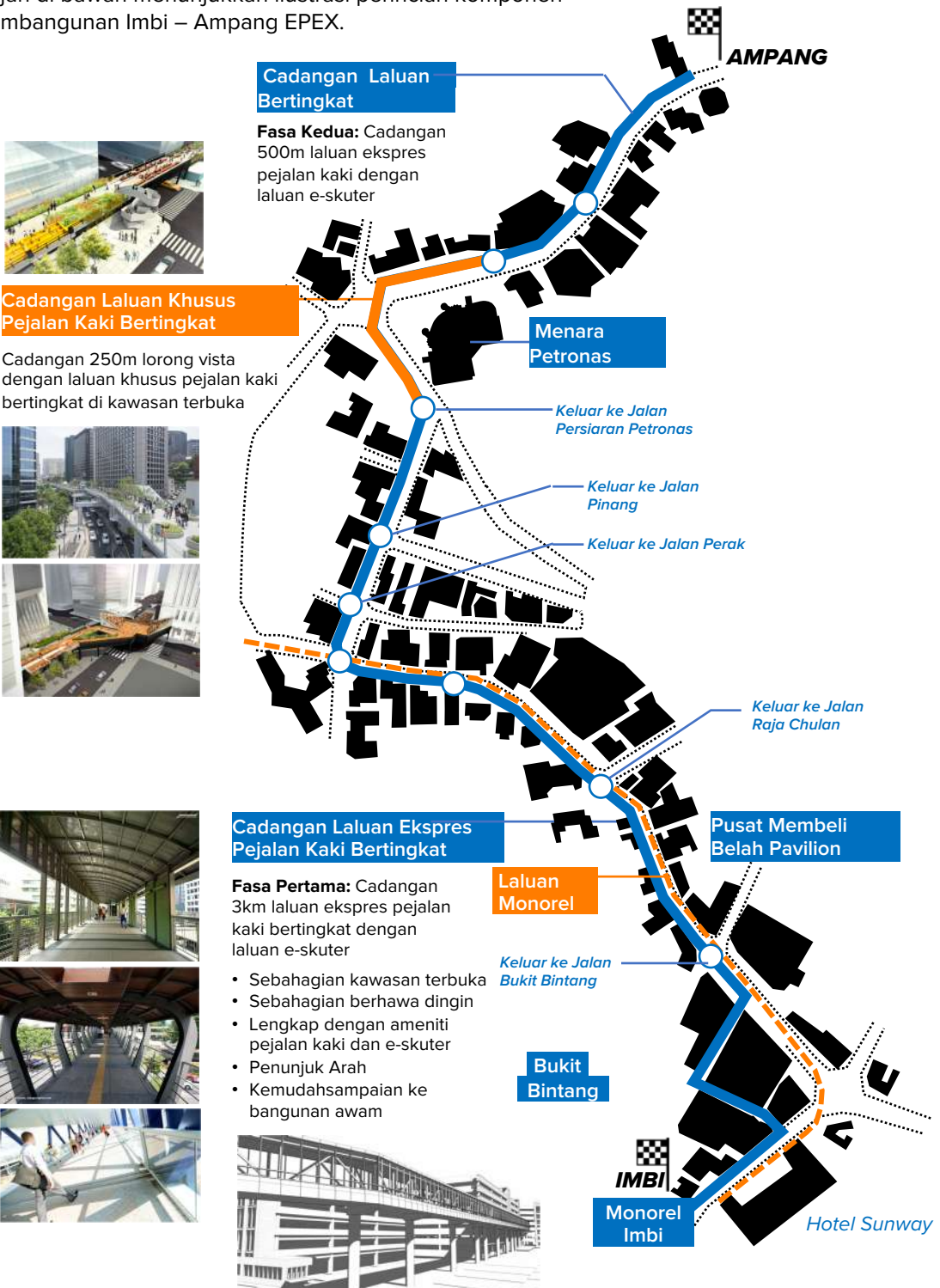
- Laluan Ekspres Pejalan Kaki Bertingkat
- Dengan laluan khusus untuk e-skuter atau PMD
- Termasuk ameniti pejalan kaki seperti bangku dan pancuran air
- Memasang CCTV untuk memastikan keselamatan pengguna



Rajah 13: Peta Konsep Cadangan Laluan Ekspres Pejalan Kaki/Laluan Guna Sama Bertingkat Imbi – Ampang Park

Cadangan Komponen Pembangunan

Rajah di bawah menunjukkan ilustrasi perincian komponen pembangunan Imbi – Ampang EPEX.



Kemudahan dan Ameniti Sepanjang Imbi-Ampang Park EPEX

Contoh-contoh berikut menunjukkan kemudahan dan ameniti yang disediakan sepanjang laluan pejalan kaki. Kemudahan dan ameniti ini memberikan keselesaan dan kesenangan serta memastikan keselamatan penggunaanya.

1. CCTV



- CCTV HD di sepanjang laluan di lokasi strategik

2. Penunjuk Arah



- Papan tanda digital yang pintar sebagai penunjuk arah

3. Stesen Mengecas



- Stesen mengecas elektrik untuk e-skuter dan lain – lain PMD

4. Papan Tanda



- Meletakkan papan tanda yang mencukupi dan bersesuaian sepanjang laluan pejalan kaki

5. Dekorasi Dinding



- Dekorasi dinding dan seni bandar sepanjang laluan pejalan kaki dengan penceritaan komuniti

6. Stesen Minuman/Stesen Isi Semula



- Kawasan berehat dengan bangku dan stesen minuman/mesin layan diri

PERINCIAN PEMBANGUNAN 2:

Kawasan Lain yang Dikenalpasti

Deskripsi:

Selain daripada Imbi-Ampang EPEX dan Pavilion-TRX EPEX, terdapat 6 lagi laluan ekspres pejalan kaki bertingkat yang dicadangkan untuk Kuala Lumpur. Pemilihan EPEX ini dibuat berdasarkan penumpuan isipadu pejalan kaki dan juga peluang untuk menyediakan kesinambungan yang lancar terhadap titik permintaan tinggi. Penyediaan EPEX ini akan mengurangkan jarak perjalanan dan memberikan keselesaan dan keselamatan berjalan. EPEX ini juga menyelesaikan isu kesinambungan Batuan Terakhir dan menggalakkan lebih banyak orang berjalan sebagai penyelesaian perjalanan mereka.

1. Stesen Transit Titiwangsa – Hospital Besar KL



Jajaran:

Menghubungkan Stesen Titiwangsa ke Hospital Kuala Lumpur

Justifikasi

Menyediakan jalan alternatif untuk melalui Hospital Besar Kuala Lumpur (HKL) dengan berjalan selain daripada laluan Stesen Chow Kit – HKL.

Jarak

370 meter

Infrastruktur

Laluan Ekspres Pejalan Kaki Bertingkat (EPEX)

Rajah 14: Laluan Ekspres Pejalan Kaki Bertingkat dari Stesen Transit Titiwangsa ke Hospital General Hospital

2. Stesen Transit Sultan Ismail – OUM



Rajah 15: Laluan Ekspres Pejalan Kaki Bertingkat dari Stesen Transit ke OUM

Jajaran:

Menghubungkan Stesen Sultan Ismail ke Open University Malaysia (OUM)

Justifikasi:

Pada masa ini, OUM tidak boleh diakses dengan berjalan dari Stesen Transit Sultan Ismail. EPEX ini menggalakkan pengguna menggunakan pengangkutan rel untuk sampai ke OUM dan kawasan sekitar.

Jarak:

250 meter

Infrastruktur

EPEX

3. Stesen Komuter KTM Putra – PWTC



Rajah 16: Laluan Ekspres Pejalan Kaki Bertingkat dari Stesen Komuter KTM Putra ke PWTC

Jajaran:

Menghubungkan Stesen KTM Komuter Putra ke PWTC dan Pusat Membeli-belah Sunway Putra

Justifikasi:

PWTC merupakan kawasan terkenal untuk acara utama seperti Pesta Buku Antarabangsa Tahunan. Pengguna hentian KTM Komuter di Stesen Putra berhadapan dengan isu keselamatan yang serius untuk sampai ke PWTC

Jarak:

100 meter

Infrastruktur:

EPEX

4. Stesen Transit Universiti – Universiti Malaya



Rajah 17: Laluan Ekspres Pejalan Kaki Bertingkat dari Stesen Transit Universiti ke UM

Jajaran:

Menghubungkan Stesen Universiti menyeberangi ke Universiti Malaya

Justifikasi:

Pelajar, pekerja dan pelawat ke Universiti Malaya berpotensi menghadapi ancaman kemalangan ketika menyeberangi jalan yang mempunyai isipadu lalu lintas tinggi untuk sampai ke UM dari Stesen Transit Universiti

Jarak:

400 meter

Infrastruktur:

Laluan guna sama bertingkat + E-skuter

5. Stesen Transit Masjid Jamek – Jalan Raja



Rajah 18: Laluan Ekspres Pejalan Kaki Bertingkat dari Stesen Masjid Jamek ke Jalan Raja

Jajaran:

Menghubungkan Stesen Masjid Jamek ke Jalan Raja

Justifikasi

Pelawat dan pelancong ke Dataran Merdeka dan Bangunan Sultan Abdul Samad dapat mengelak daripada melalui persimpangan kecil yang banyak dengan melalui laluan bertingkat sambil menikmati pemandangan Sungai Klang dari atas.

Jarak:

270 meter

Infrastruktur:

Laluan guna sama bertingkat + E-skuter

6. Stesen Transit Pasar Seni – Wisma Tun Sambathan



Rajah 19: Laluan Ekspres Pejalan Kaki Bertingkat dari Stesen Transit Pasar Seni ke Wisma Tun Sambathan

Jajaran:

Menghubungkan Stesen Pasar Seni menyeberangi ke Wisma Tun Sambathan

Justifikasi:

Hubunglalu Stesen Pasar Seni ke Wisma Tun Sambathan akan menjadikan bangunan dan kawasan sekitar mudah sampai dengan 3 perkhidmatan rel (iaitu LRT, MRT dan Monorel) daripada asalnya satu perkhidmatan sahaja (iaitu Monorel)

Jarak:

300 meter

Infrastruktur

Laluan guna sama bertingkat + E-skuter

INISIATIF 3: Penambahbaikan Laluan Pejalan Kaki Sedia Ada

Deskripsi:

Pembinaan laluan ekspres pejalan kaki bertingkat (EPEX) tidak boleh dijadikan penyelesaian tunggal untuk menaiktaraf kebolehtalanan di Kuala Lumpur. Di mana EPEX tidak boleh dilaksanakan disebabkan oleh kos, halangan tanah atau isipadu pejalan kaki yang rendah. Oleh itu menaiktaraf laluan pejalan kaki sedia ada adalah penyelesaian lebih menjimatkan dan lebih pantas melalui aktiviti pengubahsuaian yang dirancang dan dilaksanakan dengan sempurna. Kawasan yang berpotensi di mana laluan pejalan kaki boleh dinaiktaraf adalah seperti berikut.

CADANGAN 14 LOKASI SEDIA ADA UNTUK DINAIKTARAF	01 Imbi – Ampang Park	02 Stesen Transit Bangsar – Bangsar Village
03 Pavilion – Tun Razak Exchange (TRX)	04 Hentian Teksi TBS – Stesen Transit TBS	05 MRT TTDI – TTDI Market
06 Jalan Tun Mohd Fuad – TTDI Plaza (Jalan Wan Kadir 5)	07 Hentian Bas T408 – UCSI University Taman Connaught	08 Masjid Al-Najihin – Sek. Men. Agama Majlis Agama Islam Wilayah Persekutuan
09 Jalan Sri Permaisuri 6, Bandar Sri Permaisuri	10 Stesen Transit Kampung Batu – Stesen Bas T120, Tmn Batu Permai	11 McDonald's Jalan Pahang – KPJ Tawakkal Hospital
12 Stesen Bas KL2140 (Pantai Dalam) – Sek. Ren. Agama Ibnu Abbas	13 Bulatan Bandaraya (Bank Negara – Royal Selangor Club)	14 Stesen Transit Maharajalela – Jalan Kampung Attap – Stesen KTM

PERINCIAN PEMBANGUNAN 1:

Menambahbaik Laluan Pejalan Kaki Imbi – Ampang Sedia Ada

Deskripsi:

Koridor ini mempunyai jajaran yang sama di mana Imbi – Ampang EPEX bertindih di atasnya. Koridor ini terletak di lokasi terdapat banyak titik tumpuan (*point-of-interest*) yang terkenal di CBD KL. Orang tempatan dan pelancong kerap ke lokasi ini disebabkan oleh kepelbagaian pilihan makanan, pengalaman membeli belah, hiburan dan budaya.



Justifikasi

- Apabila pengguna keluar dari Imbi – Ampang EPEX, mereka perlu mengambil perjalanan akhir di sepanjang laluan searas (*at-grade*). Keselesaan dan keselamatan sepanjang laluan searas (*at-grade*) ini mesti juga dijamin.



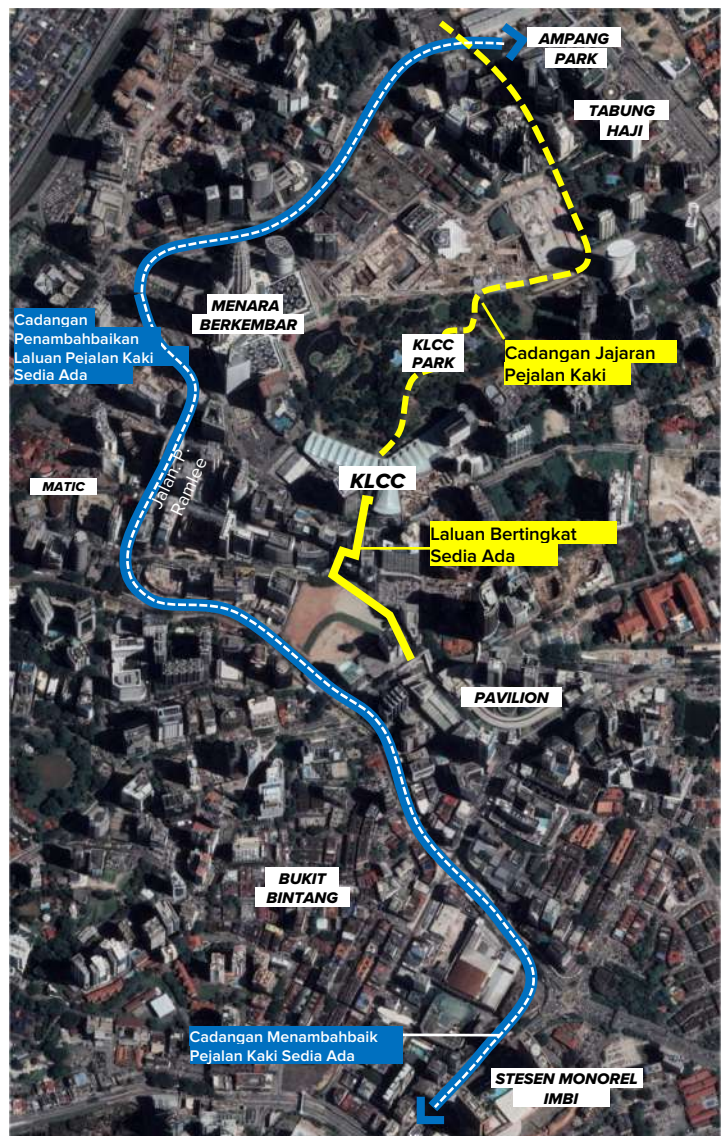
Jarak dan Laluan

- Jarak 3.4km bermula dari Stesen Monorel Imbi ke Ampang Park
- Melempi Jalan Imbi, Jalan Sultan Ismail dan Jalan Ampang melalui Jalan P. Ramlee



Komponen Pembangunan:

- Menambahbaik permukaan jalan
- Menaiktaraf persimpangan untuk memberikan keutamaan kepada pejalan kaki
- Menyediakan papan tanda dan petunjuk di persimpangan yang bersesuaian
- Menaiktaraf landskap bagi memberikan teduhan semula jadi
- Meningkatkan penyediaan kemudahan dan ameniti pejalan kaki cth. bangku

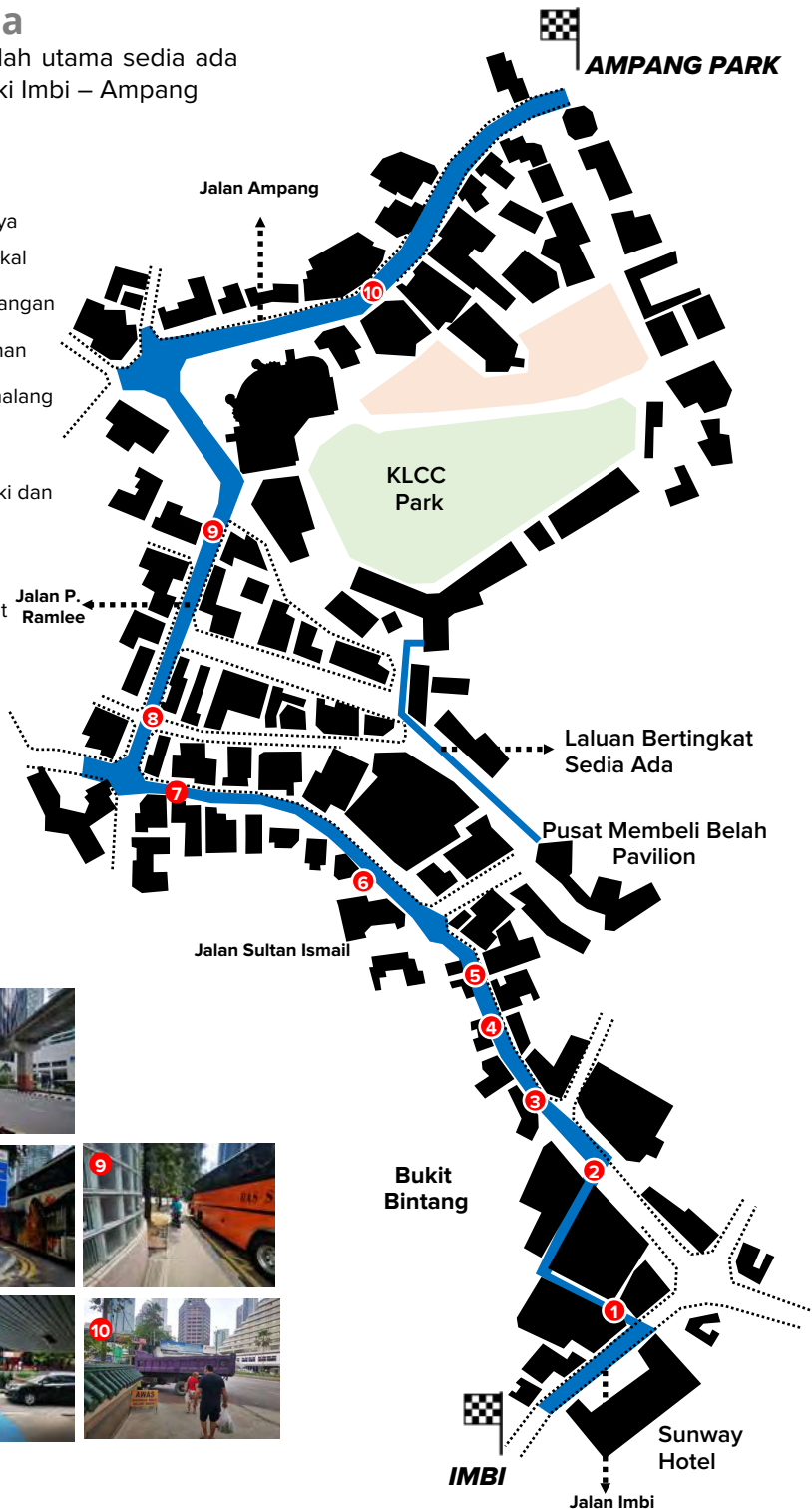


Rajah 20: Peta Konsep Cadangan Menaiktaraf Laluan Pejalan Kaki Sedia ada Stesen Monorel Imbi ke Stesen LRT Ampang Park

Keadaan Sedia Ada

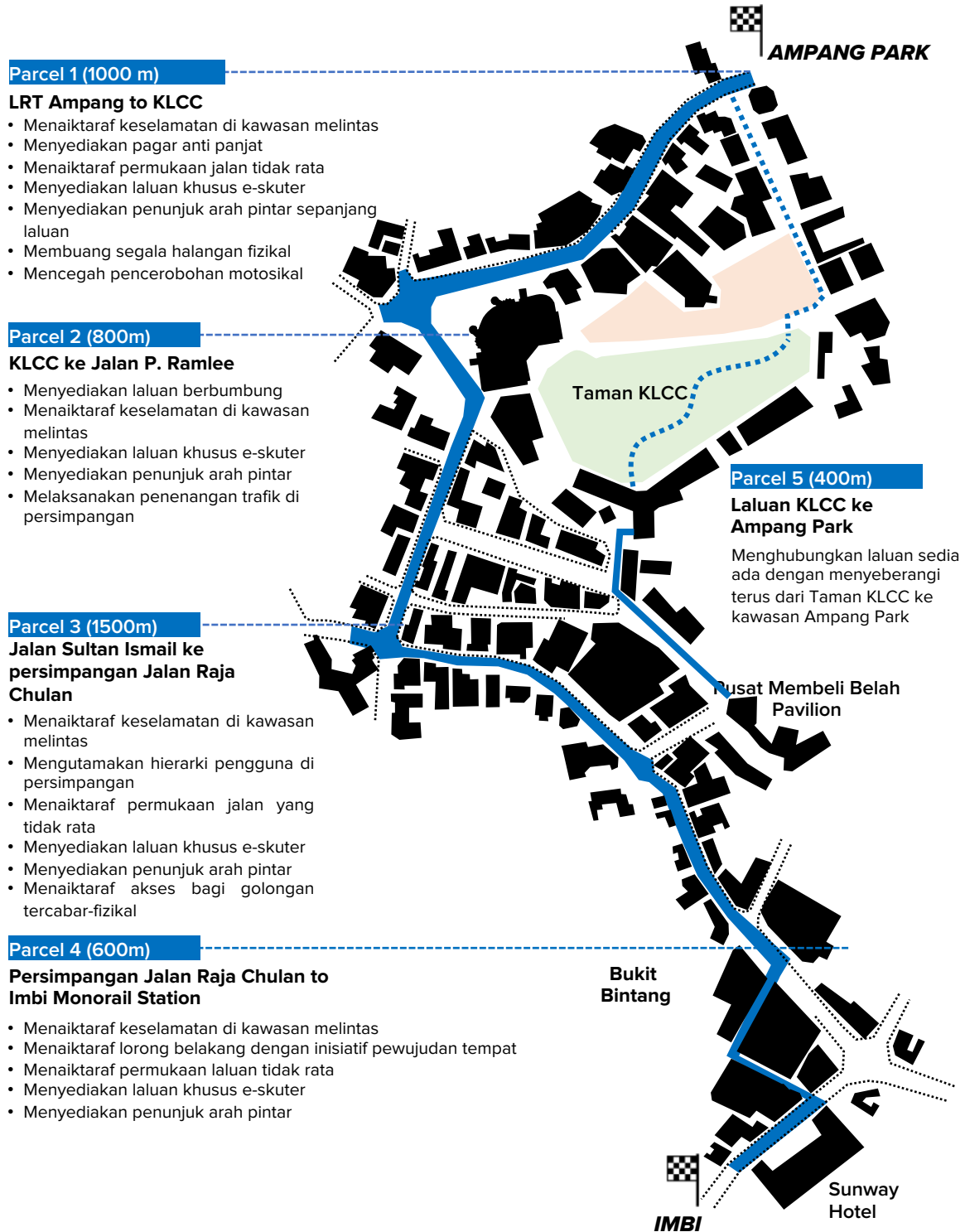
Peta ini menunjukkan masalah utama sedia ada sepanjang laluan pejalan kaki Imbi – Ampang

- 1 Tiada Kemudahan Melintas
- 2 Tidak Mesra untuk Kurang Upaya
- 3 Landskap sebagai halangan fizikal
- 4 Parkir secara haram di persimpangan
- 5 Laluan pejalan kaki tanpa teduhan
- 6 Tiada tanjakan dan tiang penghalang
- 7 Papan tanda merbahaya
- 8 Tiada tanda lintasan pejalan kaki dan apparatus penenang trafik
- 9 Pencerobohan motosikal
- 10 Konflik dengan kenderaan berat



Perincian Komponen Pembangunan

Oleh kerana Jalan Imbi – Ampang menjangkau jarak lebih daripada 1km, adalah disarankan agar inisiatif penambahbaikan jalan dibahagikan kepada beberapa parcel. Rajah berikut menunjukkan 5 parcel yang membentuk keseluruhan koridor pejalan kaki Imbi – Ampang. Setiap petak adalah unik dari segi masalah dan ciri – ciri guna tanah.



PERINCIAN PEMBANGUNAN 2:

Menaiktaraf Laluan Sedia Ada dari Bangsar LRT ke Bangsar Village

Deskripsi:

Terletak berdekatan dengan CBD KL, Bangsar mengalami banyak masalah yang sama dengan CBD berkaitan dengan kualiti – keselesaan, keselamatan dan kesinambungan – untuk jajaran laluan pejalan kaki. Di sini, pendekatan sistematik untuk menyelesaikan keperluan infrastruktur berjalan dan berbasikal di Bangsar dibincangkan secara terperinci.



Justifikasi

- Untuk meningkatkan mobiliti dari stesen transit Bank Rakyat ke Bangsar Village serta menyediakan keperluan pengguna semasa



Laluan dan Jarak

- Jarak 1.2km bermula dari Stesen LRT Bangsar ke Bangsar Village
- Merangkumi Jalan Maarof dan Lorong Maarof



Komponen Pembangunan

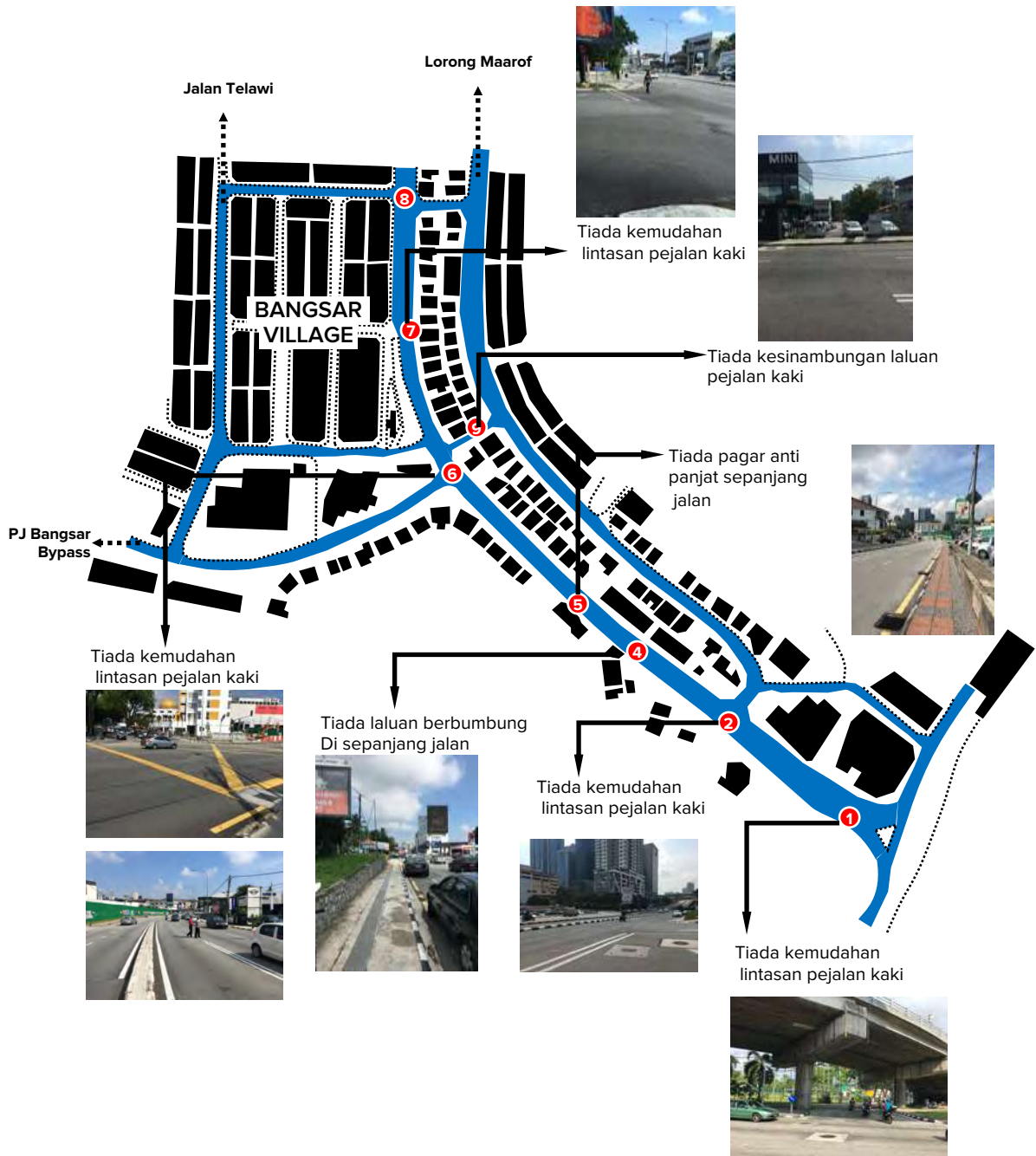
- Laluan berbumbung
- Kemudahan melintas
- Laluan khusus e-skuter
- Ameniti
- Keselamatan



Rajah 21: Peta Konsep Cadangan Menaiktaraf Laluan Pejalan Kaki Sedia Ada dari Stesen LRT Bangsar ke Bangsar Village

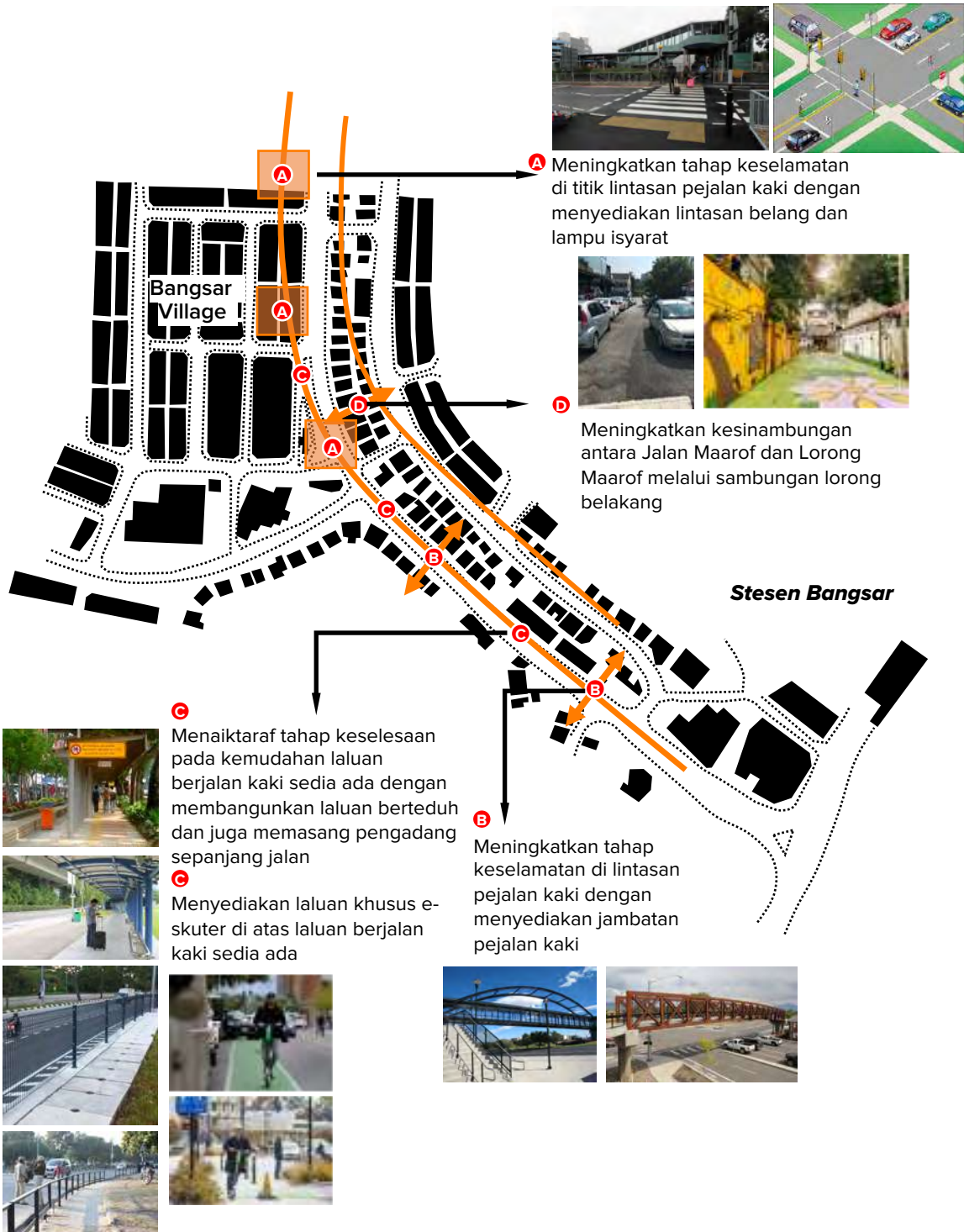
Keadaan Semasa

Rajah di bawah menunjukkan masalah utama sepanjang Jalan Maarof, bermula dari Stesen LRT Bank Rakyat ke Bangsar Village.



Perincian Komponen Pembangunan

Rajah di bawah menunjukkan elemen – elemen yang diperlukan sepanjang Jalan Maarof untuk meningkatkan tahap keselesaan dan keselamatan pejalan kaki.



PERINCIAN PEMBANGUNAN 3:

Pavilion – Tun Razak Exchange (TRX)

Deskripsi:

Tun Razak Exchange (TRX) merupakan suatu hab perniagaan, komersial dan pengangkutan yang baru di CBD KL. Oleh kerana ia berhampiran dengan Pusat Membeli Belah Pavilion, ia dijangkakan menjadi tumpuan aktiviti pejalan kaki yang tinggi antara kedua titik – titik ini (iaitu TRX dan Pavilion). Oleh itu, Pavilion – TRX EPEX merupakan jawapan kepada penambahbaikan kesinambungan berjalan untuk pejalan kaki.



Justifikasi

- Untuk menghubungkan ikon dua bandar di pusat bandar (Pavilion dan TRX)



Jarak dan Laluan

- Jarak 600m dari Pavilion ke TRX
- Melalui Jalan Gading dan Jalan Utara



Komponen Pembangunan

- Menyediakan laluan berjalan kaki dan laluan khusus untuk e-skuter
- Lengkap dengan kemudahan pejalan kaki, ameniti dan penunjuk arah
- Menjamin keselamatan dan keamanan



Rajah 22: Peta Konsep Cadangan Menaiktaraf Laluan Pejalan Kaki dari Pavilion ke Stesen MRT Tun Razak Exchange

PERINCIAN PEMBANGUNAN 4:

Kawasan Lain yang Dikenal Pasti

Deskripsi:

Selain daripada koridor Imbi-Ampang dan LRT Bangsar-Bangsa Village, terdapat 11 lagi koridor laluan pejalan kaki yang boleh dibangunkan semula dan dinaiktaraf. Kesebelasan koridor ini adalah koridor yang mempunyai permintaan untuk berjalan kaki yang tinggi sama ada untuk komponen Batuan Pertama atau Batuan Terakhir. Reka bentuk dan perancangan untuk menaiktaraf laluan berjalan kaki boleh mengikuti pendekatan metodologi yang sama seperti koridor Imbi-Ampang dan LRT Bangsar-Bangsa Village yang dibincangkan sebelum ini. Kesebelasan koridor yang dikenalpasti untuk dinaiktaraf adalah seperti di bawah:

1. Hentian Teksi TBS – Stesen Transit TBS



Rajah 23: Cadangan Menaiktaraf Jajaran Laluan Pejalan Kaki Sedia Ada dari Stesen LRT TBS ke Hentian Teksi TBS

Jajaran:

Menghubungkan Hentian Teksi TBS ke Stesen Transit TBS

Justifikasi:

Keinginan garisan laluan berjalan kaki telah dikenalpasti oleh pengguna

Jarak:

20 meter

Infrastruktur

Laluan Berbumbung

2. Stesen MRT TTDI – Pasar TTDI



Rajah 24: Jajaran Cadangan Penambahbaikan Laluan Pejalan Kaki Sedia Ada dari Stesen MRT TTDI ke Pasar TTDI

Jajaran:

Menghubung Stesen MRT TTD dengan Pasar TTDI

Justifikasi:

Isipadu pejalan kaki yang tinggi

Jarak:

400 meter

Infrastruktur

Laluan pejalan kaki berbumbung

3. Jalan Tun Mohd Fuad – Plaza TTDI (Jalan Wan Kadir 5)



Rajah 25: Cadangan Menaiktaraf Jajaran Laluan Pejalan Kaki Sedia Ada dari Jalan Tun Mohd Fuad ke Plaza TTDI

Jajaran:

Sepanjang Jalan Wan Kadir 5

Justifikasi:

Jubin – Jubin pecah dan terdapat halangan fizikal sepanjang laluan pejalan kaki yang penting di TTDI

Jarak:

250 meter

Infrastruktur:

Laluan pejalan kaki berturap

4. Hentian Bas T408 – Universiti UCSI (Sayap Utama)



Rajah 26: Cadangan Menaiktaraf Jajaran Laluan Pejalan Kaki Sedia Ada dari Hentian Bas T408 ke Universiti UCSI

Jajaran:

Menghubungkan Universiti UCSI ke Hentian Bas T408

Justifikasi:

Isipadu pejalan kaki yang tinggi merangkumi pelajar kolej

Jarak:

450 meter

Infrastruktur

Laluan pejalan kaki berturap

5. Masjid Al-Najihin - SMA Agama Islam Wilayah Persekutuan



Rajah 27: Cadangan Menaiktaraf Jajaran Laluan Pejalan Kaki Sedia Ada dari Masjid Al-Najihin ke SMA Agama Islam Wilayah

Jajaran:

Menghubungkan Masjid Al-Najihin ke SMA Agama Islam Wilayah Persekutuan

Justifikasi

Isipadu pejalan kaki tempatan yang tinggi mengakses kedai-kedai dan sekolah-sekolah di situ

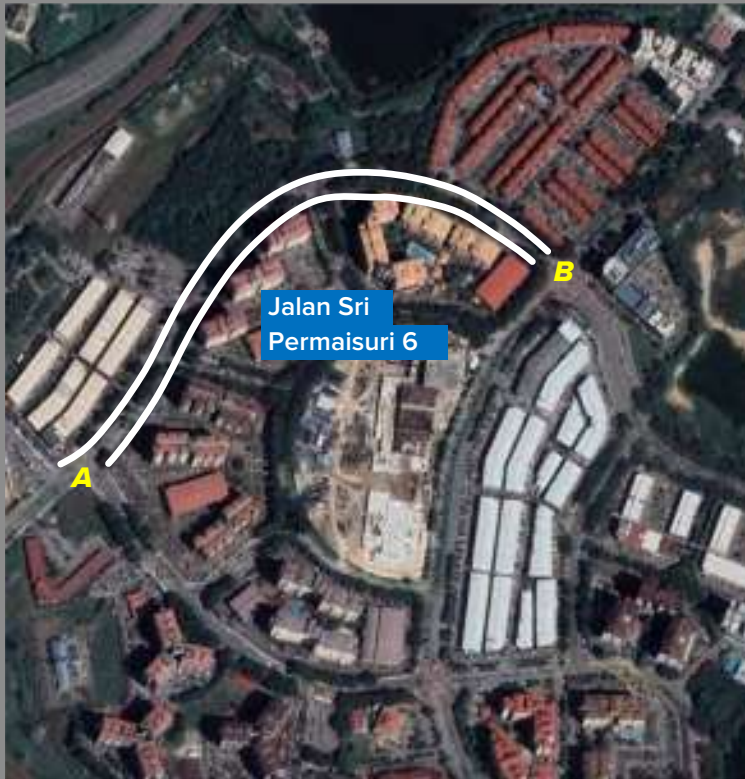
Jarak:

440 meter

Infrastruktur

Membina laluan pejalan kaki untuk menambahbaik kesinambungan ke laluan pejalan kaki berturap sedia ada

6. Jalan Sri Permaisuri 6, Bandar Sri Permaisuri



Rajah 28: Cadangan Menaiktaraf Jajaran Laluan Pejalan Kaki Sedia Ada Sepanjang Jalan Sri Permaisuri 6

Jajaran:

Sepanjang sebahagian Jalan Sri Permaisuri 6

Justifikasi:

Tiada kesinambungan ketara laluan pejalan kaki

Jarak:

800 meter

Infrastruktur

Membina laluan pejalan kaki bagi menambahbaik kesinambungan ke laluan pejalan kaki berturap sedia ada

7. Stesen Transit Kampung Batu – Stesen Bas T120



Rajah 29: Cadangan Menaiktaraf Jajaran Laluan Pejalan Kaki Sedia Ada dari Stesen KTM Kampung Batu ke Hentian Bas T120

Jajaran:

Hentian bas T120 ke Stesen Komuter KTM Kampung Batu

Justifikasi:

Menghubungkan penduduk pangsapuri/flat ke stesen bas dan stesen Komuter KTM

Jarak:

350 meter

Infrastruktur

Laluan pejalan kaki berturap, berteduh

8. McDonald's Jalan Pahang - KPJ Tawakkal Hospital



Rajah 30: Cadangan Menaiktaraf Jajaran Laluan Pejalan Kaki Sedia Ada dari McDonald dan Hospital KPJ

Jajaran:

Sepanjang laluan yang menghubungkan McDonald dan Hospital Tawakkal KPJ

Justifikasi:

Pelawat ke Hospital Tawakkal tidak dilindungi secukupnya daripada isipadu lalu lintas yang tinggi

Jarak:

600 meter

Infrastruktur:

Laluan pejalan kaki berturap, berteduh

9. KL2140 Bus Stop - Sek. Rendah Agama Ibnu Abbas



Rajah 31: Cadangan Menaiktaraf Jajaran Laluan Pejalan Kaki Sedia Ada Hentian Bas KL2140 ke Sekolah

Jajaran:

Hentian bas KL2140 ke Sek. Rendah Agama Ibnu Abbas dan Pusat Kesihatan Komuniti

Justifikasi:

Penjaja jalanan di atas laluan pejalan kaki memaksa pejalan kaki memasuki jalan raya

Jarak:

300 meter

Infrastruktur:

Laluan pejalan kaki berteduh dan berturap yang bebas daripada penjaja jalanan

10. Bulatan Bandaraya (Bank Negara) - Royal Selangor Club



Jajaran:

Menghubungkan Kelab Royal Selangor dengan Ibu Pejabat Bank Kerjasama Rakyat dan Bank Negara

Justifikasi

Tiada kemudahan lintasan pejalan kaki yang bagus mewujudkan isu keselamatan yang kritikal

Jarak

400 meter

Infrastruktur

Laluan pejalan kaki khusus, berturap

Rajah 32: Cadangan Menaiktaraf Jajaran Laluan Pejalan Kaki Sedia Ada dari Bank Negara ke Royal Selangor

11. Stesen Monorel Maharajalela – Jambatan Pejalan Kaki Jalan Kg. Attap

Jajaran:

Sepanjang laluan pejalan kaki sedia ada dari Stesen Maharajalela ke Jambatan Pejalan Kaki

Justifikasi:

Keselamatan terjejas di persimpangan melintas di sepanjang laluan pejalan kaki sedia ada

Jarak:

600 meter

Infrastruktur:

Menambahbaik lintasan



Rajah 33: Cadangan Menaiktaraf Jajaran Laluan Pejalan Kaki Sedia Ada dari Monorel Maharajalela ke Jambatan Pejalan Kaki

INISIATIF 4: Membangunkan Kemudahan dan Infrastruktur Laluan Berbasikal

Deskripsi:

Berbasikal merupakan salah satu bentuk mobiliti aktif selain berjalan kaki. Bersama dengan pengguna Peranti Mobiliti Persendirian (PMD), berbasikal dan berjalan kaki turut menyumbang dalam mencapai inisiatif mobiliti hijau untuk mengurangkan pencemaran karbon. Kuala Lumpur dengan Bluprin Masyarakat Rendah Karbon telah mengenalpasti bahawa berbasikal sebagai salah satu tindakan strategik yang perlu untuk dipertingkatkan. Di seksyen ini, pelan induk mencadangkan pelbagai strategi untuk penglibatan pembangunan berbasikal masa hadapan, bukan sahaja untuk rekreasi tetapi lebih penting sebagai mod pergerakan. Pada tujuan ini, penumpuan diberikan untuk memastikan keselamatan dan keselesaan penunggang basikal begitu juga memastikan penyediaan infrastruktur – infrastruktur dan kemudahan – kemudahan sokongan untuk berbasikal yang mencukupi.



Pembangunan 01

Untuk Meluaskan Lorong Basikal Biru Sedia Ada di Pusat Bandar

Pembangunan 02

Untuk menghubungkan laluan rekreasi berbasikal dengan lorong sedia ada bagi menaiktaraf kesinambungan

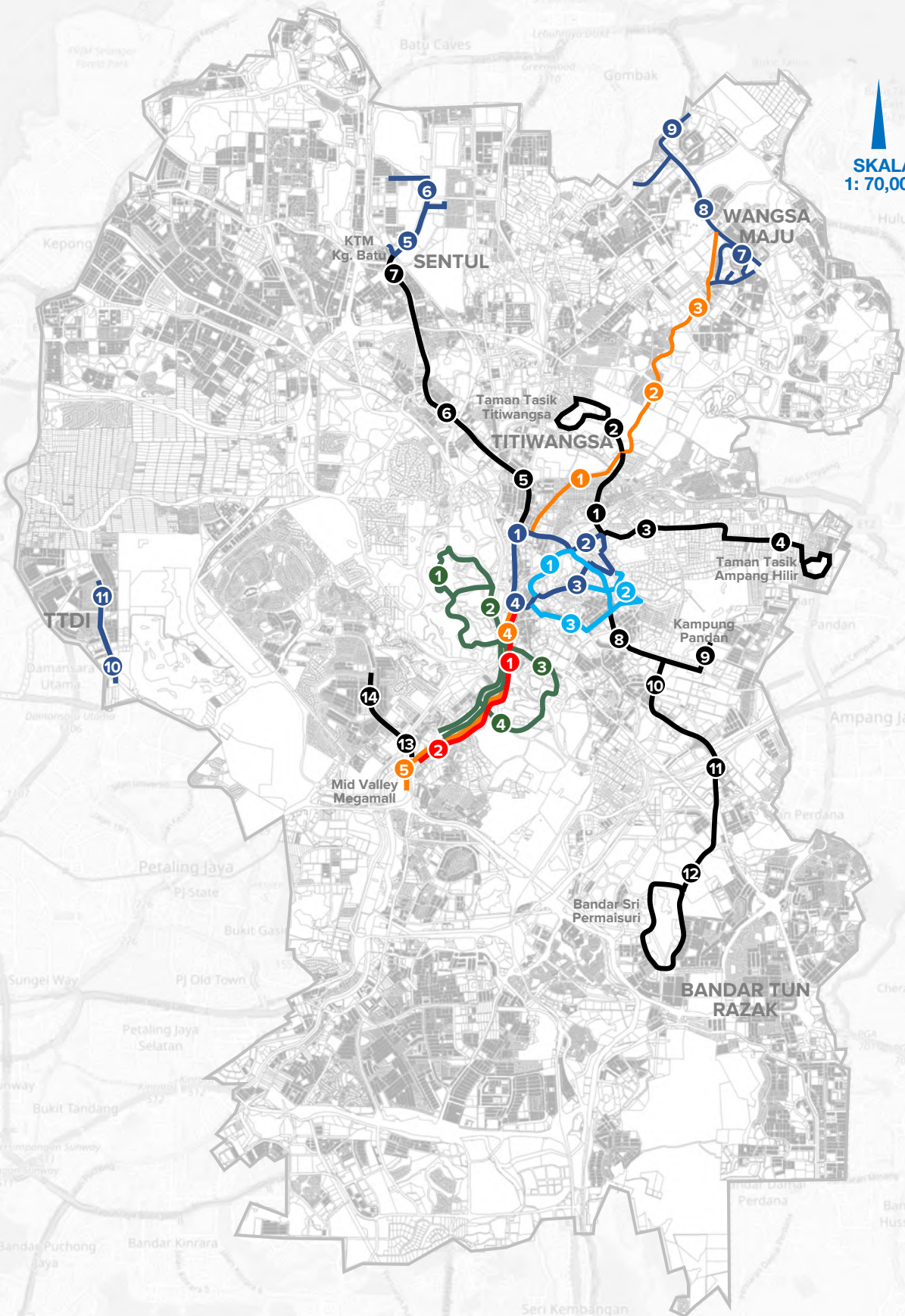
Pembangunan 03

Untuk membangunkan lorong ulang alik berbasikal yang menghubungkan kawasan perumahan pendalaman ke pusat bandar

Pembangunan 04

Untuk menyokong aktiviti ulang-alik berbasikal semasa dan akan datang dengan menyediakan rak basikal di stesen transit dan bangunan awam

Peta berikut menunjukkan pembangunan sedia ada dan cadangan pembangunan lorong basikal di Kuala Lumpur.



SKALA
1: 70,000

Peta 5-10: Pembangunan Sedia Ada dan Cadangan Pembangunan Lorong Basikal di Kuala Lumpur

Petunjuk:



Lorong Basikal Biru Sedia Ada (Lingkungan)



Lorong Basikal Sedia Ada Kg. Batu



Lorong basikal Sedia Ada Wangsa Maju



Lorong Basikal Sedia Ada TTDI



Laluan Pejalan Kaki Sungai Bunus



Lorong Basikal Sedia Ada Sungai Klang



Cadangan Pelebaran Lorong Basikal di Pusat Bandar



Cadangan Pelebaran Lorong Basikal Titiwangsa ke Pusat Bandar



Cadangan Pelebaran Lorong Basikal Ampang ke Pusat Bandar



Cadangan Pelebaran Lorong Basikal Sentul ke Pusat Bandar



Cadangan Pelebaran Lorong Basikal Pandan ke Pusat Bandar



Cadangan Pelebaran Lorong Basikal Bandar Permaisuri ke Pusat Bandar



Cadangan Pelebaran Lorong Basikal Bangsar ke Pusat Bandar



Cadangan Lorong Basikal Rekreasi



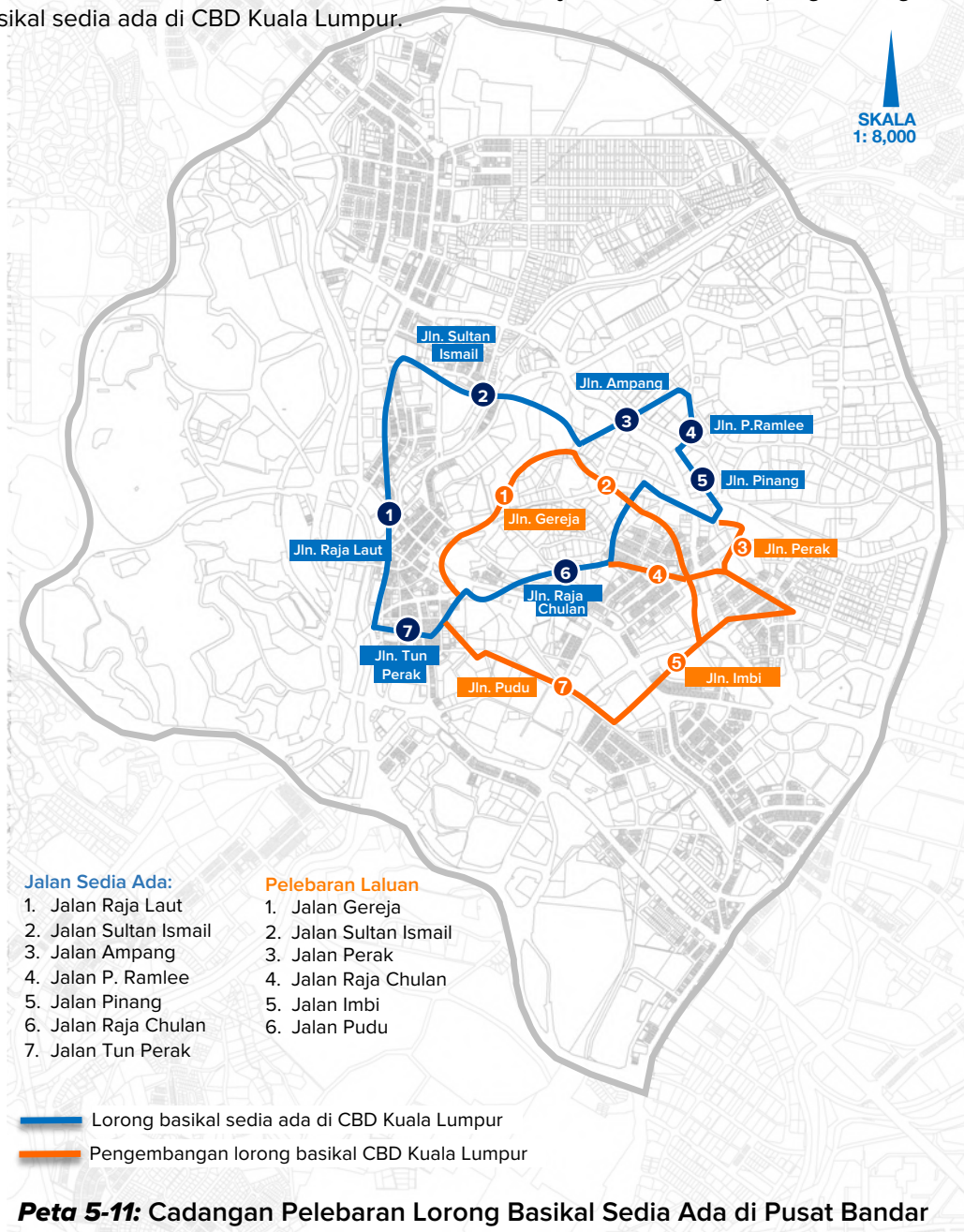
Pembalikmudaan Lorong Basikal Sungai Klang

PERINCIAN PEMBANGUNAN 1:

Cadangan Pelebaran Lorong Basikal Sedia Ada di Pusat Bandar

Deskripsi:

Pengembangan jajaran laluan pejalan kaki berwarna di CBD akan meningkatkan jaringan lorong basikal dengan tambahan 11 km yang menghubungkan dengan tempat/kawasan/titik tarikan popular yang lain di pusat bandar. Pelebaran ini akan menghasilkan 26 km (jumlah panjang) laluan basikal di kawasan CBD KL. Peta ini menunjukkan cadangan pengembangan lorong basikal sedia ada di CBD Kuala Lumpur.



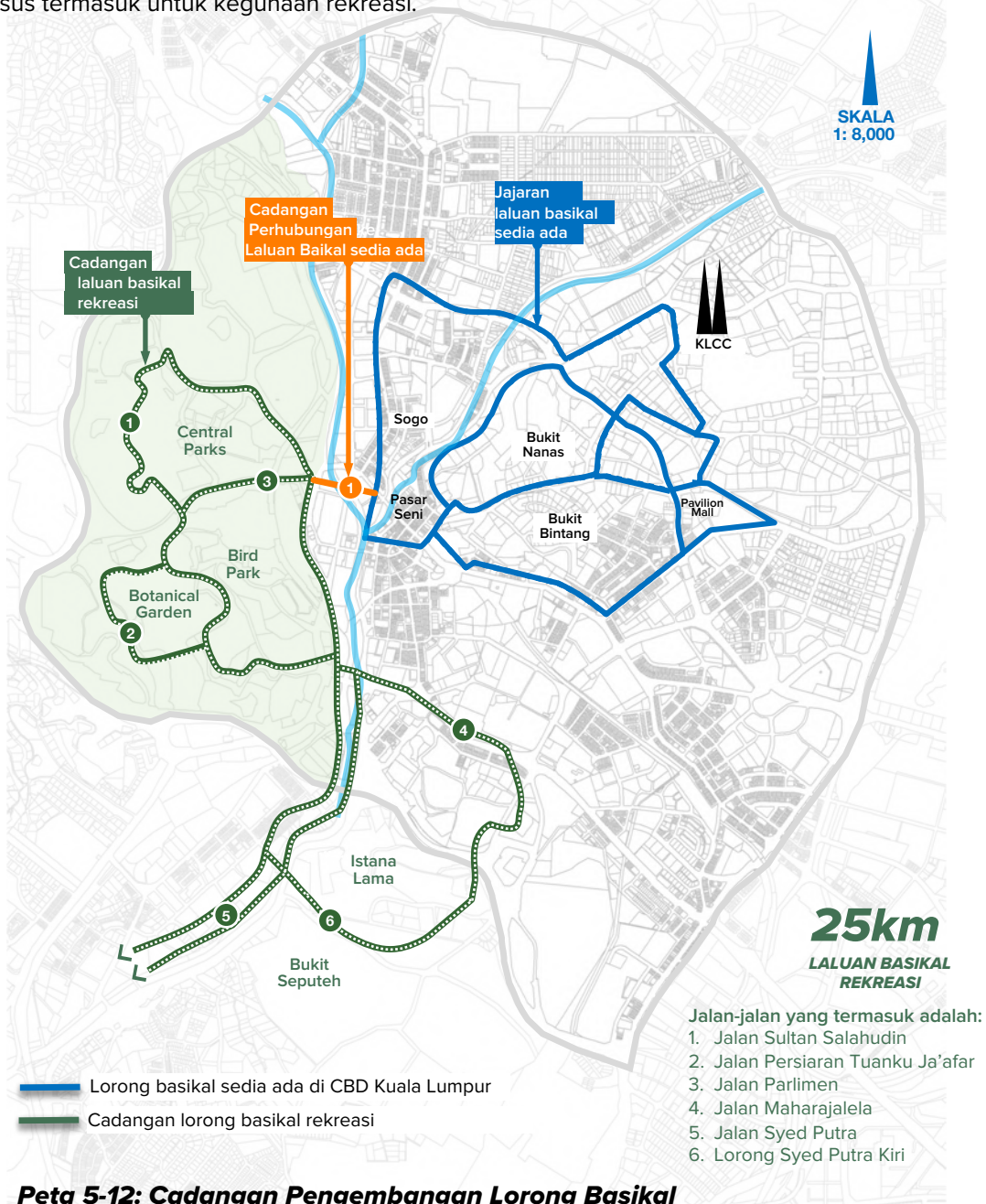
Peta 5-11: Cadangan Pelebaran Lorong Basikal Sedia Ada di Pusat Bandar

PERINCIAN PEMBANGUNAN 2:

Cadangan Pengembangan Lorong Basikal Berwarna

Deskripsi:

Projek Peta Basikal Kuala Lumpur (KL Cycling Map Project) telah mengenalpasti jaringan tidak formal lorong basikal di sekitar CBD KL. Walau bagaimanapun, laluan yang dicadangkan adalah di sepanjang jalan raya sedia ada yang tiada lorong basikal. Oleh itu, tindakan ini mencadangkan supaya keseluruhan jaringan tidak formal dinaiktaraf dengan lorong basikal khusus termasuk untuk kegunaan rekreasi.



Peta 5-12: Cadangan Pengembangan Lorong Basikal

PERINCIAN PEMBANGUNAN 3:

Lorong Basikal Ulang Alik yang Menghubungkan Kawasan Perumahan Pinggir Bandar ke Pusat Bandar

Deskripsi:

Projek Peta Basikal Kuala Lumpur telah mengenal pasti jaringan lorong basikal tidak formal sepanjang jalan raya sedia ada, di dalam dan sekitar pusat bandar KL. Disebabkan laluan yang dicadangkan kurang ciri keselamatan yang sesuai untuk melindungi keselamatan penunggang basikal, tindakan ini menaiktaraf cadangan kepada lorong khusus basikal sepenuhnya. Tindakan ini juga mengenal pasti 6 laluan yang menghubungkan kawasan perumahan pinggir bandar ke pusat bandar KL. Enam laluan ini akan mempunyai lorong khusus basikal bagi menampung bukan sahaja kegunaan rekreasi, tetapi yang paling penting sebagai lalu lintas basikal ulang alik.

**CADANGAN 6
LORONG BASIKAL
MENGHUBUNGAN
KE PUSAT BANDAR**

01
Titiwangsa –
Pusat Bandar

02
Ampang Hilir –
Pusat Bandar

03
Sentul – Pusat Bandar

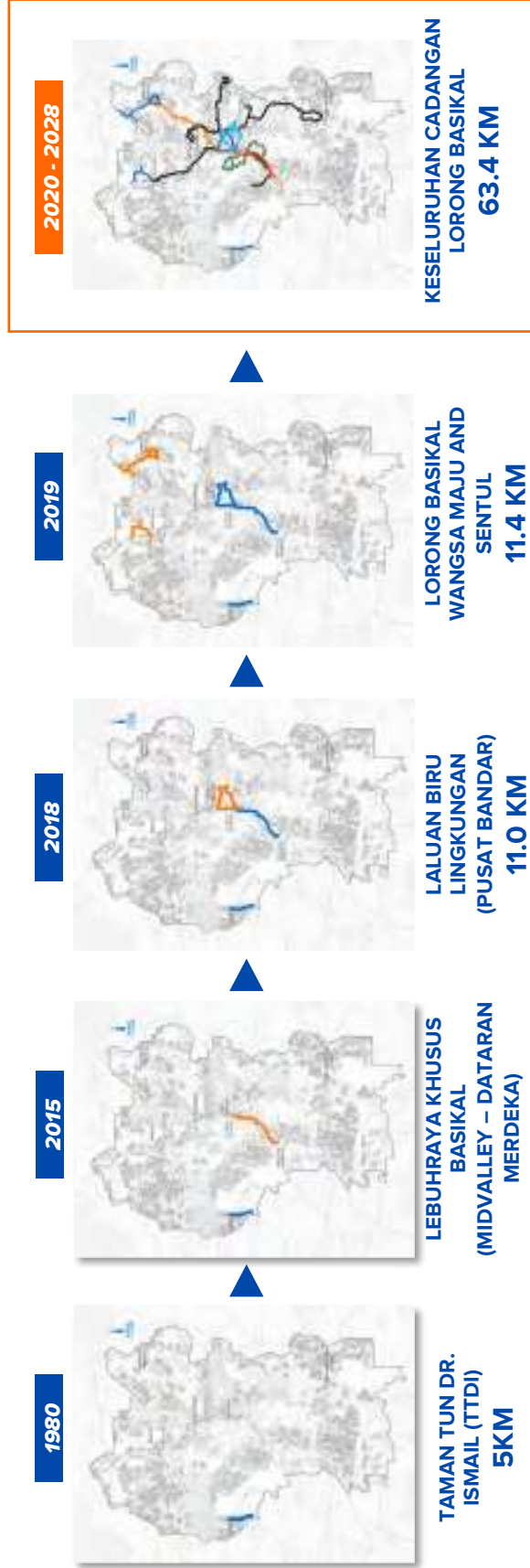
04
Pandau – Pusat Bandar

05
Bandar Permaisuri –
Pusat Bandar

06
Bangsar/Seputeh –
Pusat Bandar

Kronologi Pembangunan Lorong Basikal di Kuala Lumpur

Rajah di bawah menunjukkan kronologi pembangunan lorong basikal di Kuala Lumpur yang dibangunkan sejak tahun 1980.



JUMLAH LORONG BASIKAL PADA 2028 = 96.3 KM

32.9 KM JUMLAH PEMBANGUNAN LORONG BASIKAL SEDIA ADA DI KUALA LUMPUR

PERINCIAN LALUAN 1:

Titiwangsa – Pusat Bandar

Berikut menunjukkan butiran lorong basikal yang dicadangkan dari Titiwangsa ke Pusat Bandar. lorong basikal yang dicadangkan akan menghubungkan Taman Tasik Titiwangsa dengan lorong basikal sedia ada (lingkungan biru) melalui Jalan Ampang. Perincian lorong basikal yang di cadang ditunjukkan seperti jadual di bawah :

1. LALUAN

- Sungai Bunus (1.9 KM)
- Pembalikmudaan Sungai Bunus yang sedia ada (1.1 KM)
- Jalan Raja Abdullah (0.3 KM)
- Jalan Raja Muda Musa (0.3 KM)
- Jalan Hassan Salleh (0.3 KM)
- Lintasan Bertingkat (0.5 KM)



2. REKA BENTUK

- Lorong khusus basikal untuk laluan A, B dan F
- Lorong guna sama basikal untuk laluan C, D dan E
(Rujuk garis panduan reka bentuk untuk perincian)



3. LINTASAN

Terdapat 3 lintasan yang terlibat:

- Jalan Raja Abdullah – Jalan Raja Uda
- Jalan Raja Abdullah – Jalan Raja Alang
- Jalan Raja Abdullah – Jalan Raja Muda Musa

Cadangan komponen untuk lintasan:

- Lampu lalu lintas Pintar
- Bonggol Halaju
- Penenang Trafik



Rajah berikut menunjukkan jajaran cadangan lorong basikal dari Taman Tasik Titiwangsa ke Pusat Bandar. Cadangan laluan ini merangkumi projek pemulihan laluan sedia ada di sepanjang Sungai Bunus. Ianya akan menghubungkan Taman Tasik Titiwangsa dengan lorong basikal sedia ada dan sekitarnya ke KLCC.



Rajah 34: Peta Konsep Perincian Cadangan Pembangunan Basikal dari Titiwangsa ke KLCC

PERINCIAN LALUAN 2:

Ampang Hilir – Pusat Bandar

Berikut adalah butiran lorong basikal yang dicadangkan dari Ampang Hilir (Taman Tasik Ampang Hilir) ke lingkungan biru sedia ada di Pusat Bandar (lingkungan). Perincian lorong basikal yang di cadang ditunjukkan seperti jadual di bawah:

1. LALUAN

- Jalan Ampang (2.2 KM)
- Jalan Ampang Hilir (1.9 KM)
- Jalan Kedondong (0.5 KM)



2. REKA BENTUK

- Lorong guna sama basikal untuk laluan A, B dan C (Rujuk garis panduan reka bentuk untuk perincian)



3. LINTASAN

Terdapat 7 lintasan terlibat:

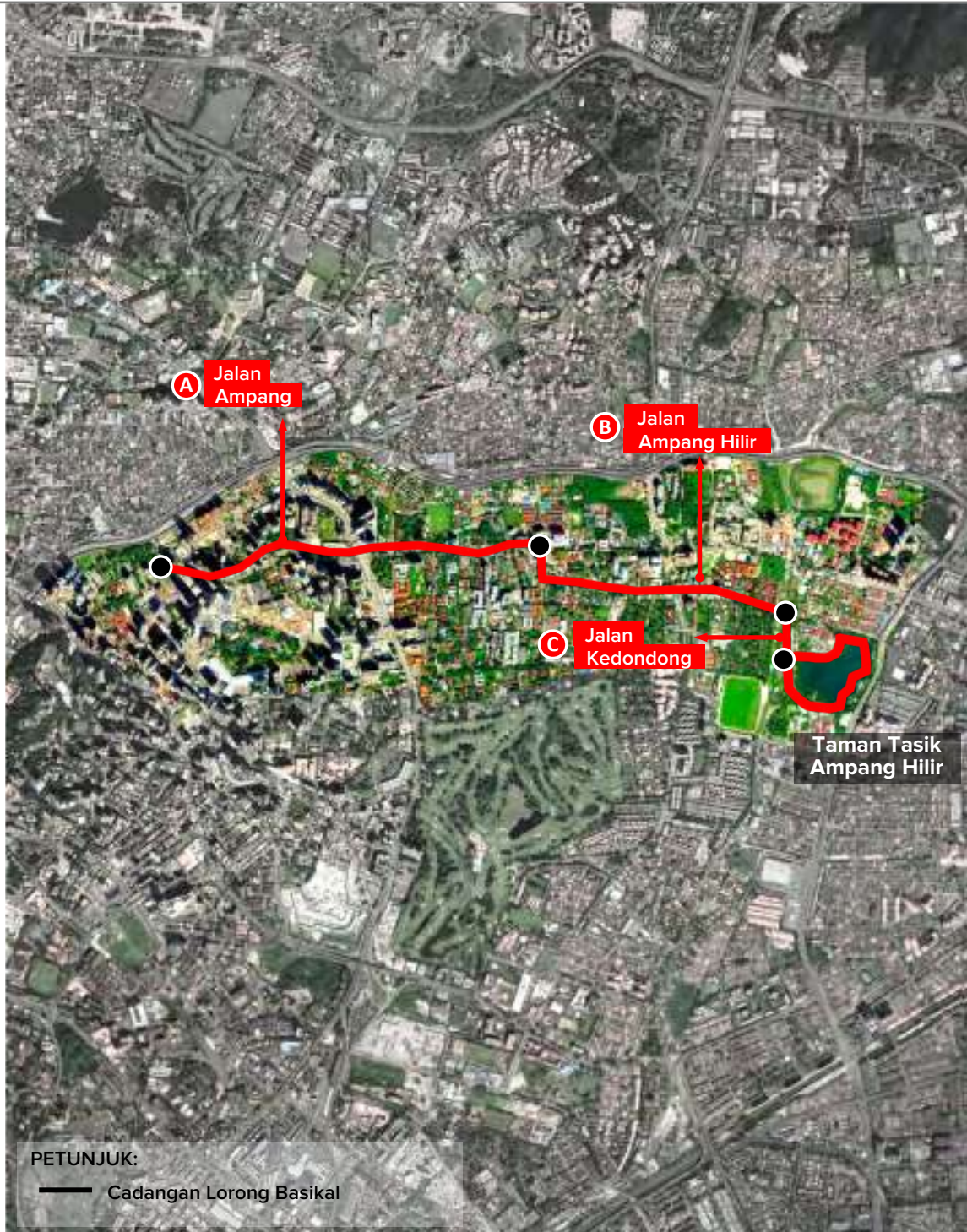
- Jalan Ampang – Jalan P. Ramlee
- Lintasan Pejalan Kaki Jalan Ampang 1
- Lintasan Pejalan Kaki Jalan Ampang 2
- Lintasan Pejalan Kaki Jalan Ampang 3
- Lintasan Pejalan Kaki Jalan Ampang 4
- Jalan Ampang – Jalan Tun Razak
- Jalan Ampang – Jalan Ampang Hilir

Cadangan komponen untuk lintasan:

- Lampu Isyarat Pintar
- Bonggol Halaju
- Penenang Trafik



Rajah di bawah menunjukkan jajaran cadangan lorong basikal dari Ampang Hilir (Taman Tasik Ampang Hilir) ke laluan biru (lingkungan) di Pusat Bandar.



Rajah 35: Peta Konsep Cadangan Pembangunan Lorong Basikal dari Ampang ke KLCC

PERINCIAN LALUAN 3:

Sentul – Pusat Bandar

Berikut ini menunjukkan butiran lorong basikal yang dicadangkan dari Sentul (Stesen KTM Kampung Batu) ke Pusat Bandar, yang menghubungkan dengan laluan biru (lingkungan) sedia ada. Perincian lorong basikal yang di cadang ditunjukkan seperti jadual di bawah :

1. LALUAN

- Jalan Kampung Batu (0.3 KM)
- Jalan Ipoh (2.3 KM)
- Jalan Sultan Azlan Shah (2.8 KM)
- Jalan TAR (0.8 KM)



2. REKA BENTUK

- Laluan guna sama basikal untuk semua laluan (Rujuk garis panduan reka bentuk untuk perincian)

3. LINTASAN

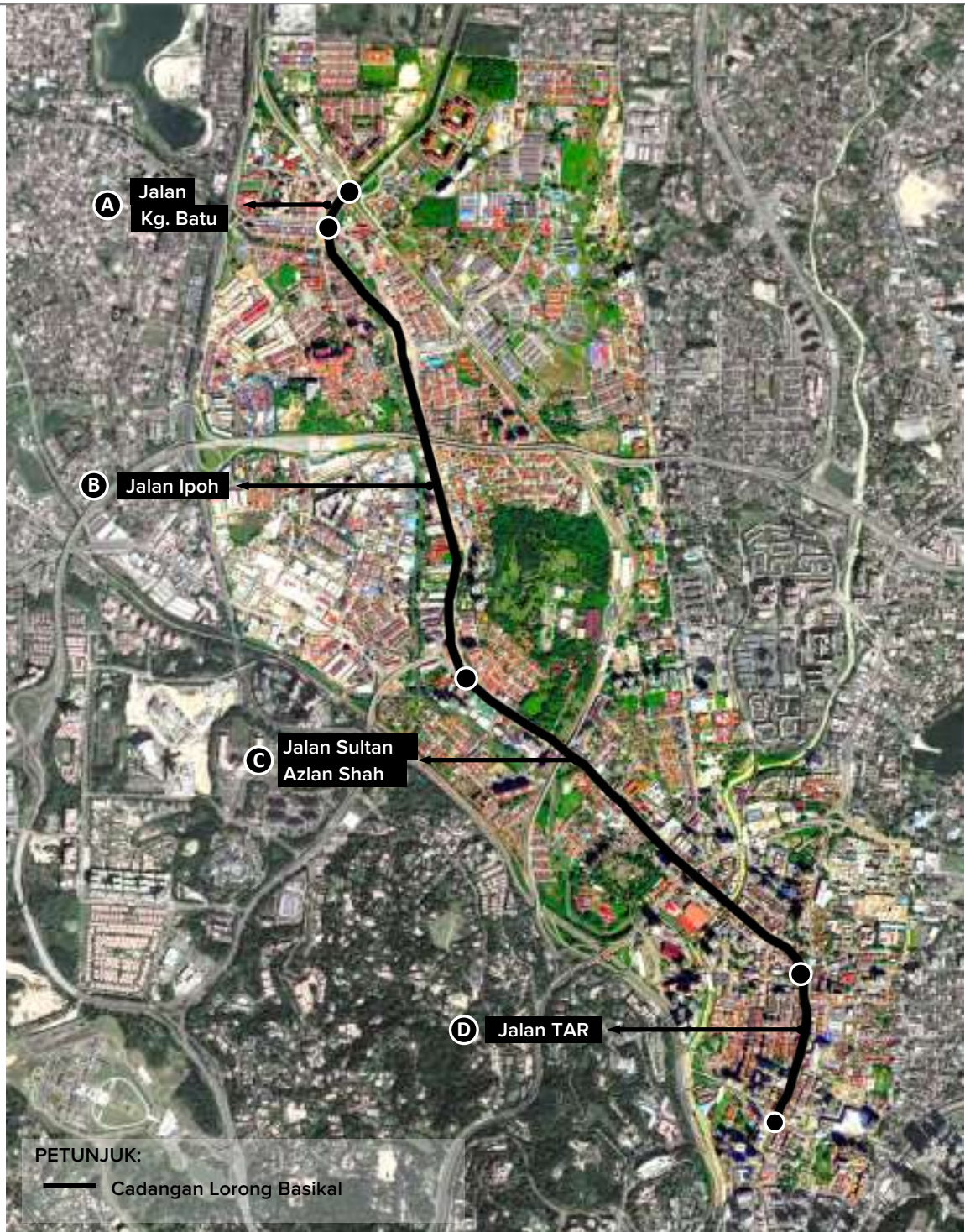
Terdapat 19 lintasan terlibat:

- Jalan Kampung Batu – Jalan Ipoh
- Jalan Ipoh – Jalan Gunung Semanggol
- Jalan Ipoh – Jalan Batu Kentomen
- Lintasan Pejalan Kaki 1 Jalan Ipoh
- Jalan Ipoh – Jalan Khalsa
- Jalan Ipoh – Jalan St. Thomas
- Lintasan Pejalan Kaki 2 Jalan Ipoh
- Jalan Ipoh – Persiaran Parkview
- Jalan Sultan Azlan Shah – Jalan Pipit
- Lintasan Pejalan Kaki 1 Jalan Sultan Azlan Shah
- Jalan Sultan Azlan Shah – Jalan Perhentian
- Lintasan Pejalan Kaki 2 Jalan Sultan Azlan Shah
- Lintasan Pejalan Kaki 3 Jalan Sultan Azlan Shah
- Jalan Sultan Azlan Shah – Jalan Sentul
- Jalan Sultan Azlan Shah – Jalan Tun Ismail
- Lintasan Pejalan Kaki 4 Jalan Sultan Azlan Shah
- Jalan Sultan Azlan Shah – Jalan TAR
- Lintasan Pejalan Kaki 1 Jalan TAR
- Lintasan Pejalan Kaki 2 Jalan TAR

Cadangan komponen untuk lintasan:

- Lampu lalu lintas Pintar
- Bonggol Halaju
- Penenang Trafik

Rajah di bawah menunjukkan jajaran cadangan lorong basikal dari Sentul ke Pusat Bandar. Ianya akan menghubungkan laluan biru sedia ada di Kampung Batu dengan laluan biru (lingkungan) sedia ada di Pusat Bandar.



Rajah 36: Peta Konsep Cadangan Pembangunan Basikal dari Sentul to KLCC

PERINCIAN LALUAN 4:

Pandan – Pusat Bandar

Berikut ini menunjukkan butiran lorong basikal yang dicadangkan dari Kampung Pandan ke Pusat Bandar, yang menghubungkan laluan biru (lingkungan) sedia ada dan lorong basikal yang dicadangkan di Pusat Bandar. Perincian lorong basikal yang di cadang ditunjukkan seperti jadual di bawah:

1. LALUAN

- Jalan Kampung Pandan (2.2 KM)
- Jalan Sultan Ismail (0.3 KM)



2. REKA BENTUK

- Lorong basikal guna sama untuk semua laluan (Rujuk garis panduan reka bentuk untuk perincian)

3. LINTASAN

Terdapat 3 lintasan terlibat:

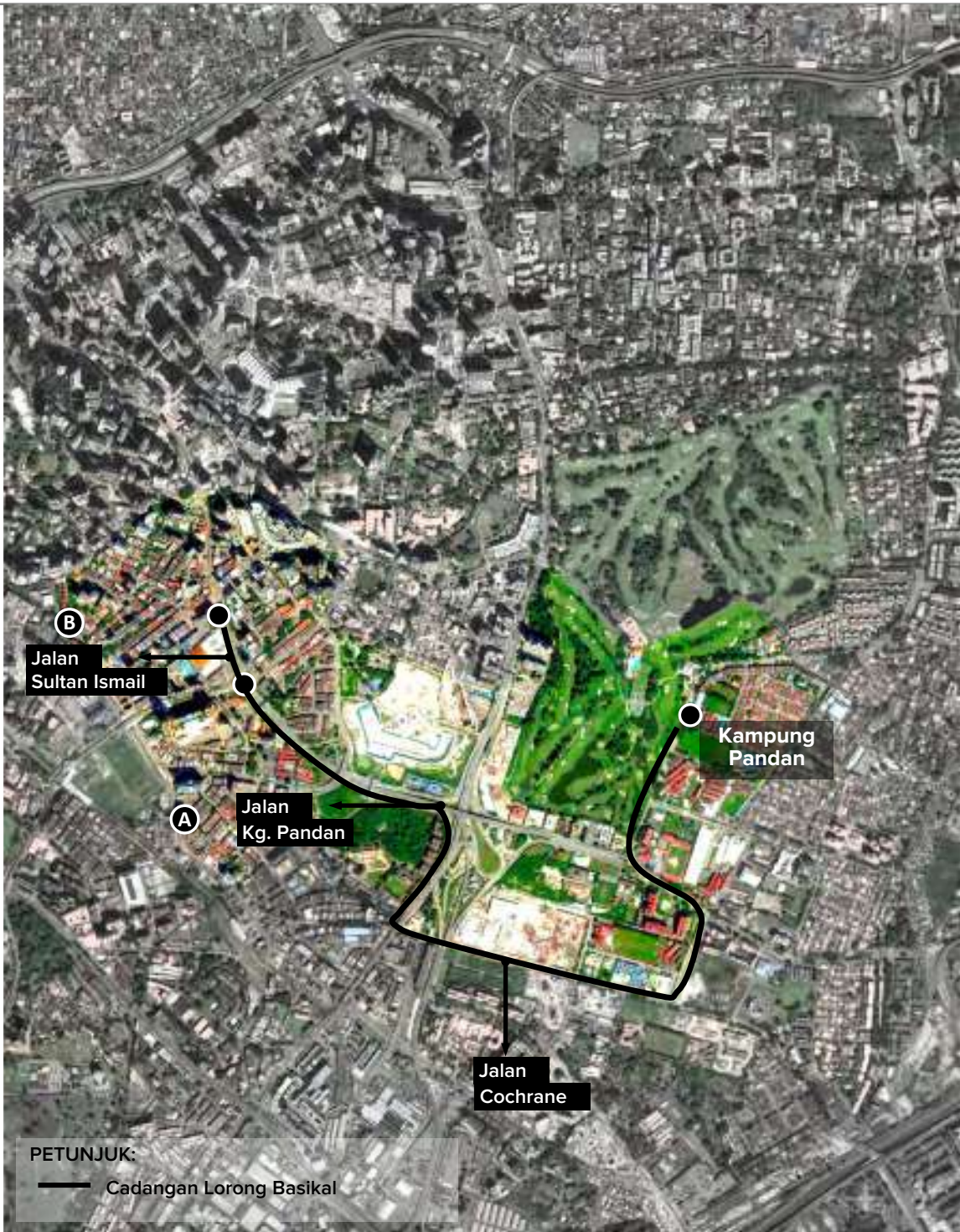
- Lintasan Pejalan Kaki Jalan Kampung Pandan 1
- Jalan Kampung Pandan – Persimpangan Jalan Perwira
- Jalan Kampung Pandan – Persimpangan Jalan Imbi

Cadangan komponen untuk lintasan:

- Lampu lalu lintas Pintar
- Bonggol Halaju
- Penenang Trafik



Rajah di bawah menunjukkan jajaran cadangan lorong basikal dari Kampung Pandan ke Pusat Bandar, berhubung dengan lorong biru (lingkungan) sedia ada dan cadangan lorong basikal di Pusat Bandar.



Rajah 37: Peta Konsep Cadangan Pembangunan Basikal dari Pandan ke KLCC

PERINCIAN LALUAN 5:

Bandar Permaisuri – Pusat Bandar

Berikut adalah butiran lorong basikal yang dicadangkan dari Bandar Permaisuri (Taman Tasik Permaisuri) ke Pusat Bandar. Cadangan laluan basikal seharusnya berhubung dengan cadangan laluan Pandan – Pusat Bandar. Perincian lorong basikal yang di cadang ditunjukkan seperti jadual di bawah

1. LALUAN

- Jalan Yaacob Latif (1.6 KM)
- Jalan Cheras (2.7 KM)
- Jalan Pudu (0.2 KM)
- Jalan Yew (0.8 KM)



2. REKA BENTUK

- Lorong basikal guna sama untuk semua laluan (Rujuk garis panduan reka bentuk untuk perincian)

3. LINTASAN

Terdapat 14 lintasan terlibat:

- Persimpangan Jalan Yaacob Latif – Jalan Tasik Permaisuri 1
- Lintasan Pejalan Kaki 1 Jalan Yaacob Latif
- Lintasan Pejalan Kaki 2 Jalan Yaacob Latif
- Persimpangan Jalan Yaacob Latif
- Bulatan Jalan Yaacob Latif
- Lintasan Pejalan Kaki 1 Jalan Cheras
- Lintasan Pejalan Kaki 2 Jalan Cheras
- Persimpangan Jalan Cheras – Jalan Ikan Ayu
- Lintasan Pejalan Kaki 3 Jalan Cheras
- Lintasan Pejalan Kaki 4 Jalan Cheras
- Persimpangan Jalan Cheras – Jalan TAR
- Bulatan Jalan Pudu
- Persimpangan Jalan Yew – Jalan Pasar
- Bulatan Jalan Kampung Pandan

Cadangan komponen untuk lintasan:

- Lampu lalu lintas Pintar
- Bonggol Halaju
- Penenang Trafik

Rajah di bawah menunjukkan jajaran cadangan lorong basikal dari Taman Tasik Permaisuri ke Pusat Bandar. Cadangan laluan ini akan berhubung dengan cadangan lorong basikal yang lainnya di Jalan Kampung Pandan.



Rajah 38: Peta Konsep Cadangan Pembangunan Basikal dari Bandar Sri Permaisuri to KLCC

PERINCIAN LALUAN 6:

Bangsar Seputeh – Pusat Bandar

Berikut adalah butiran lorong basikal yang dicadangkan dari Bangsar/Seputeh ke Pusat Bandar. Perincian lorong basikal yang di cadang ditunjukkan seperti jadual di bawah:

1. LALUAN

- Jalan Maarof (0.7 KM)
- Jalan PJ Bangsar Bypass (0.7 KM)
- Pemulihan Laluan Basikal Sedia Ada Dataran Merdeka – Mid Valley Megamall (3.9 KM)



2. REKA BENTUK

- Lorong Khusus Basikal untuk laluan C dan D
- Lorong basikal guna sama untuk laluan A dan B
- (Rujuk garis panduan reka bentuk untuk perincian)



3. LINTASAN

Terdapat 3 lintasan terlibat:

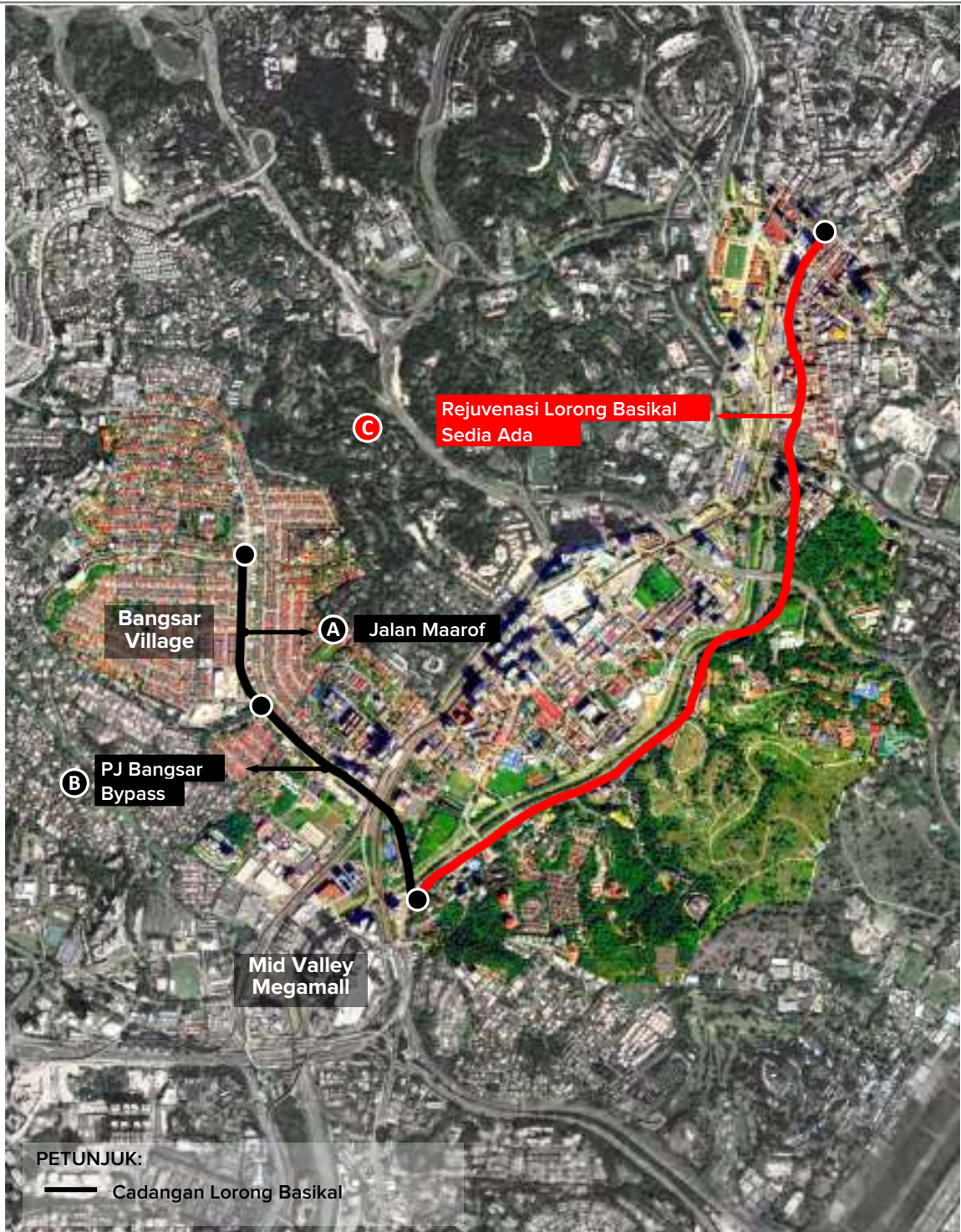
- Jalan Maarof – Persimpangan Jalan Telawi 5
- Jalan Maarof – Persimpangan Lorong Maarof 3
- Jalan Maarof – Persimpangan Jalan Ara

Cadangan komponen untuk lintasan:

- Lampu lalu lintas Pintar



Rajah di bawah menunjukkan jajaran cadangan lorong basikal dari Bangsar/Seputeh ke Pusat Bandar. Ianya melibatkan pemulihan lorong basikal sedia ada dari Mid Valley Megamall ke Dataran Merdeka.



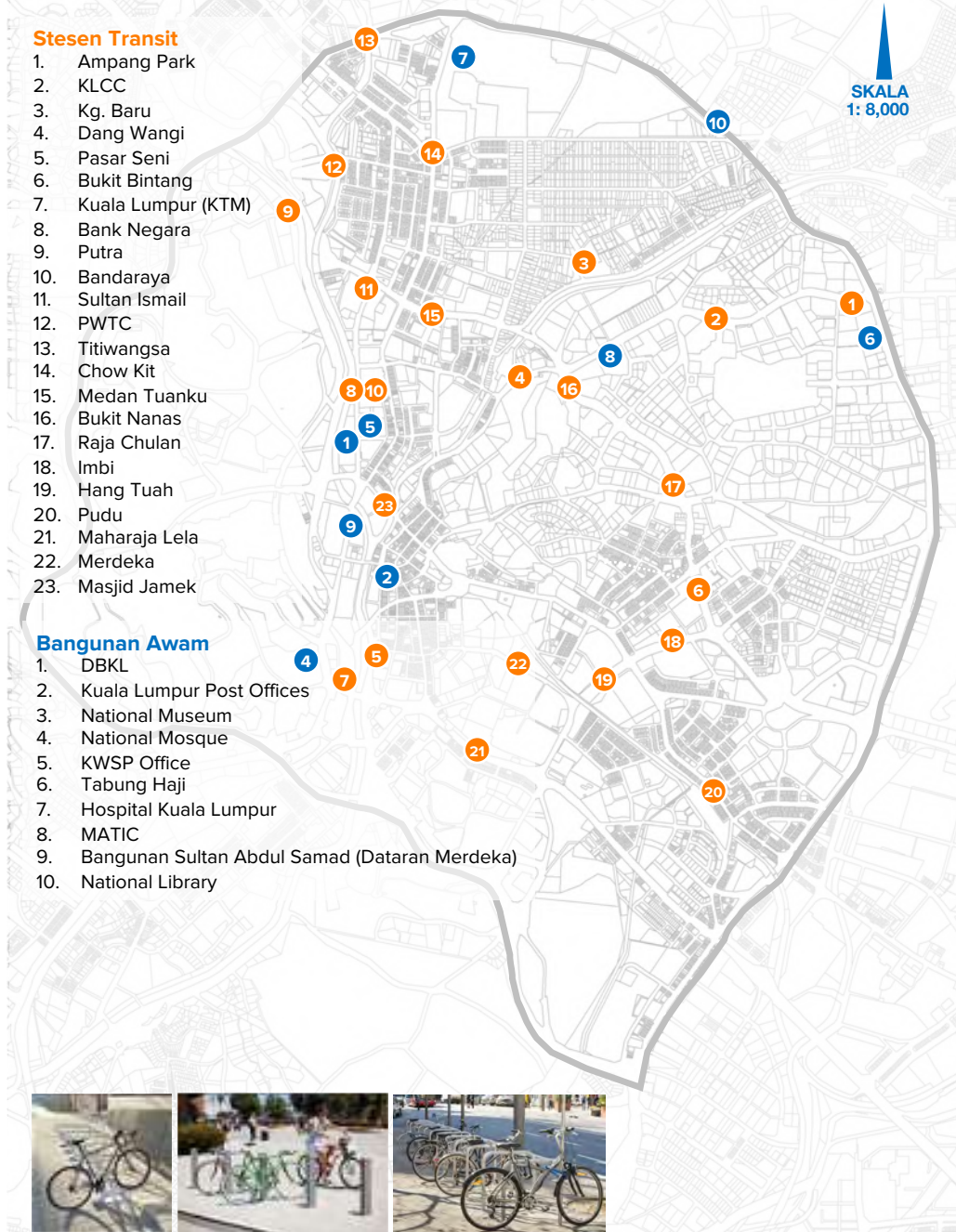
Rajah 39: Peta Konsep Cadangan Pembangunan Basikal dari Bangsar/Seputeh ke KLCC

PERINCIAN PEMBANGUNAN 4 :

Cadangan Rak Letak Basikal di Kesemua 23 Stesen Transit dan 10 Bangunan Awam di CBD Kuala Lumpur

Deskripsi:

Untuk menyediakan rak letak basikal di kesemua 23 stesen transit dan 10 bangunan awam di CBD ke kemudahan perjalanan batuan pertama dan batuan terakhir untuk orang awam.



Peta 5-13: Taburan Cadangan Rak Letak Basikal di CBD Kuala Lumpur

INISIATIF 5: Membangunkan Infrastruktur Laluan Berjalan Kaki dan Basikal di Kawasan Potensi Permintaan Tinggi (HPD)

Pengenalpastian kawasan untuk diberikan keutamaan dalam pembangunan laluan berjalan kaki dan basikal adalah mengikut metodologi yang ketat. Perincian tindakan ini menerangkan metodologi yang digunakan untuk mengenalpasti kawasan atau titik dengan potensi permintaan tinggi untuk aktiviti berjalan kaki dan berbasikal. Kawasan dengan potensi permintaan tinggi (HPD) ini akan menjadi sasaran untuk keutamaan pembangunan. Setelah zon keutamaan dikenalpasti, proses seterusnya adalah mengenalpasti kluster titik Potensi Permintaan Tinggi (HPD). Proses-proses yang terlibat adalah seperti ditunjukkan di bawah. Proses yang sama akan diguna pakai untuk kesemua zon di Kuala Lumpur.



Mengenalpasti Titik Potensi Permintaan Tinggi (HPD)

Aktiviti berjalan dan berbasikal tertumpu dan terkumpul di sekitar titik-titik seperti institusi pendidikan, kompleks perniagaan, stesen transit, dll. Titik-titik ini dikenali sebagai titik 'Potensi Permintaan Tinggi (HPD)' – iaitu titik dengan permintaan yang tinggi untuk berjalan dan berbasikal. Oleh itu, langkah pertama adalah untuk menandakan ke semua titik HPD di dalam zon ini.



Peta Zon Keutamaan

Jarak-jarak dari titik HPD menunjukkan perbezaan keutamaan pengguna. Semakin dekat dengan titik HPD, semakin tinggi keutamaan diberikan kepada pejalan kaki dan penunggang basikal. Penunggang kenderaan bermotor diberikan keutamaan hanya pada jarak dari titik HPD yang melebihi 2 km – jarak di mana berjalan kaki dan berbasikal yang mungkin kelihatan tidak menarik. Pada langkah ini, kawasan sekitar titik HPD dalam lingkungan 400m, 2km dan selebihnya ditandai di atas peta.



Mengenalpasti Kepadatan Potensi Permintaan (PDD)

Apabila titik HPD diletakkan bersebelahan antara satu sama lain, zon keutamaan kemungkinan akan bertindih. Bilangan pertindihan zon keutamaan akan mengenalpasti Kepadatan Potensi Permintaan (PDD). Semakin tinggi bilangan zon yang bertindih, semakin tinggi PDD. Kawasan dengan PDD yang tinggi akan ditumpukan dan diberi keutamaan yang tinggi dalam pembangunan laluan berjalan kaki dan laluan berbasikal.



Menanda Jalan berdasarkan Zon Keutamaan

Setelah PDD dikenalpasti, pelan pembangunan dan penumpuan reka bentuk bagi setiap jalan di dalam kawasan adalah mudah untuk dikenalpasti. Sehubungan itu, jalan dengan zon keutamaan pejalan kaki dan basikal akan menggunakan piawaian reka bentuk bagi memastikan pejalan kaki dan penunggang basikal diberikan keutamaan yang tinggi. Juga, jalan dalam zon kenderaan bermotor akan menggunakan panduan mereka bentuk bagi memastikan kelancaran aliran lalu lintas.

Potensi Permintaan Tinggi untuk 6 Zon Pembangunan di Kuala Lumpur

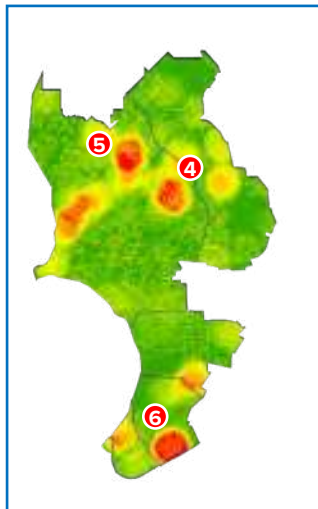
Setelah zon keutamaan dipilih, proses-proses yang terlibat dalam mengenalpasti kluster Potensi Kepadatan Permintaan (PDD) bermula. Berikut menunjukkan 21 titik Potensi Permintaan Tinggi untuk enam zon pembangunan di Kuala Lumpur.

Zon Strategik Pembangunan Pusat Bandar



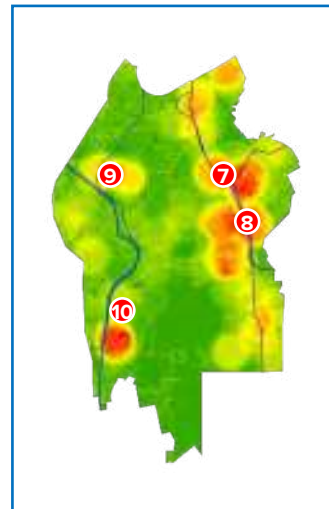
1. CHOW KIT
2. MASJID JAMEK
3. IMBI

Zon Strategik Pembangunan Wangsa Maju – Maluri



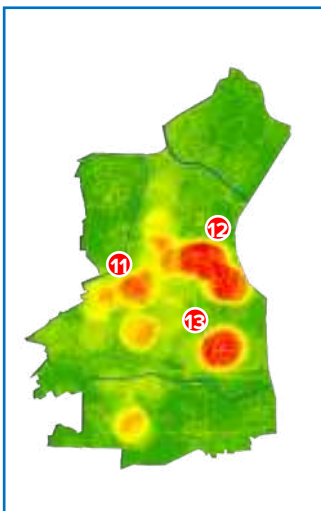
4. WANGSAMAJU
5. SETAPAK
6. MALURI

Zon Strategik Pembangunan Bandar Tun Razak – Sg. Besi



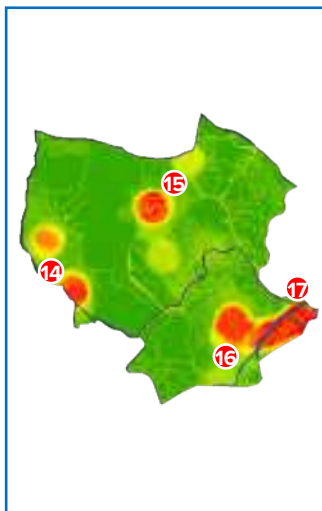
7. TAMAN MIDAH
8. TAMAN MUTIARA
9. SALAK SELATAN
10. SUNGAI BESI

**Zon Strategik
Pembangunan Bukit
Jalil - Seputeh**



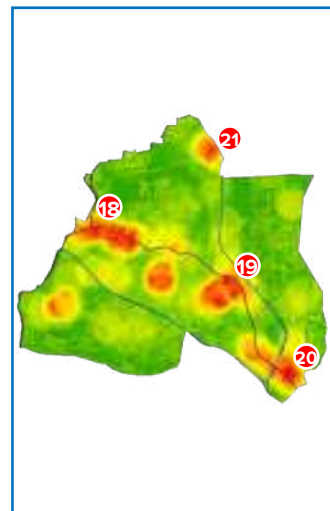
11. PANTAI DALAM
12. KUCHAI
ENTREPRENEURS
PARK
13. SRI PETALING

**Zon Strategik
Pembangunan
Damansara - Penchala**



14. TAMAN TUN DR
ISMAIL
15. MONT KIARA
16. BANGSAR
17. BRICKFIELDS

**Zon Strategik
Pembangunan Sentul -
Manjalara**



18. METRO PRIMA
19. BATU
20. SENTUL
21. PUSAT BANDAR
UTARA SELAYANG

Contoh Proses Pemetaan untuk Zon Kawasan Pusat Perniagaan (CBD)

Rajah-rajah berikut menggambarkan proses untuk mengenal pasti dan memetakan Zon Keutamaan untuk pembangunan infrastruktur berjalan kaki dan berbasikal – menggunakan CBD KL sebagai contoh. Proses-proses yang sama akan diguna pakai untuk kesemua zon di Kuala Lumpur.

1

Tanda Titik Potensi Permintaan Tinggi (HPD)

Peta menunjukkan lokasi titik Potensi Permintaan Tinggi (HPD) di zon Daerah Pusat Perniagaan (CBD).

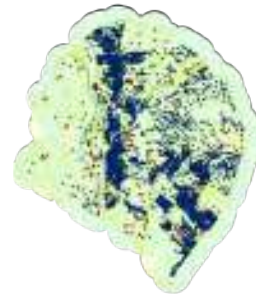
Titik ini termasuk semua institusi pendidikan, kompleks perniagaan, bangunan pejabat, institusi kesihatan dan stesen transit di zon CBD.



2

Peta Zon Keutamaan

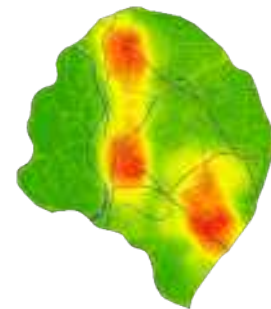
Peta menunjukkan zon titik HPD dalam lingkungan 400 m dan 2 km. Kawasan yang berwarna hijau adalah kawasan titik HPD dalam lingkungan 400 m di dalam zon CBD. Di mana, kawasan berwarna kuning merupakan kawasan titik HPD dalam lingkungan 2km. Di dalam zon CBD, hampir kesemua kawasan di dalam 400 m bagi sesetengah titik HPD.



3

Mengenalpasti Kepadatan Potensi Keperluan

Peta menunjukkan kepadatan potensi permintaan (PDD) untuk zon CBD. Di CBD, ianya dapat dilihat bahawa tiga kluster berwarna merah dengan kepadatan yang tinggi (iaitu tumpuan) titik potensi permintaan (HPD). Zon yang berwarna merah merupakan kawasan yang terpilih sebagai keutamaan yang tinggi untuk pembangunan laluan berjalan kaki dan basikal di dalam zon CBD.



4

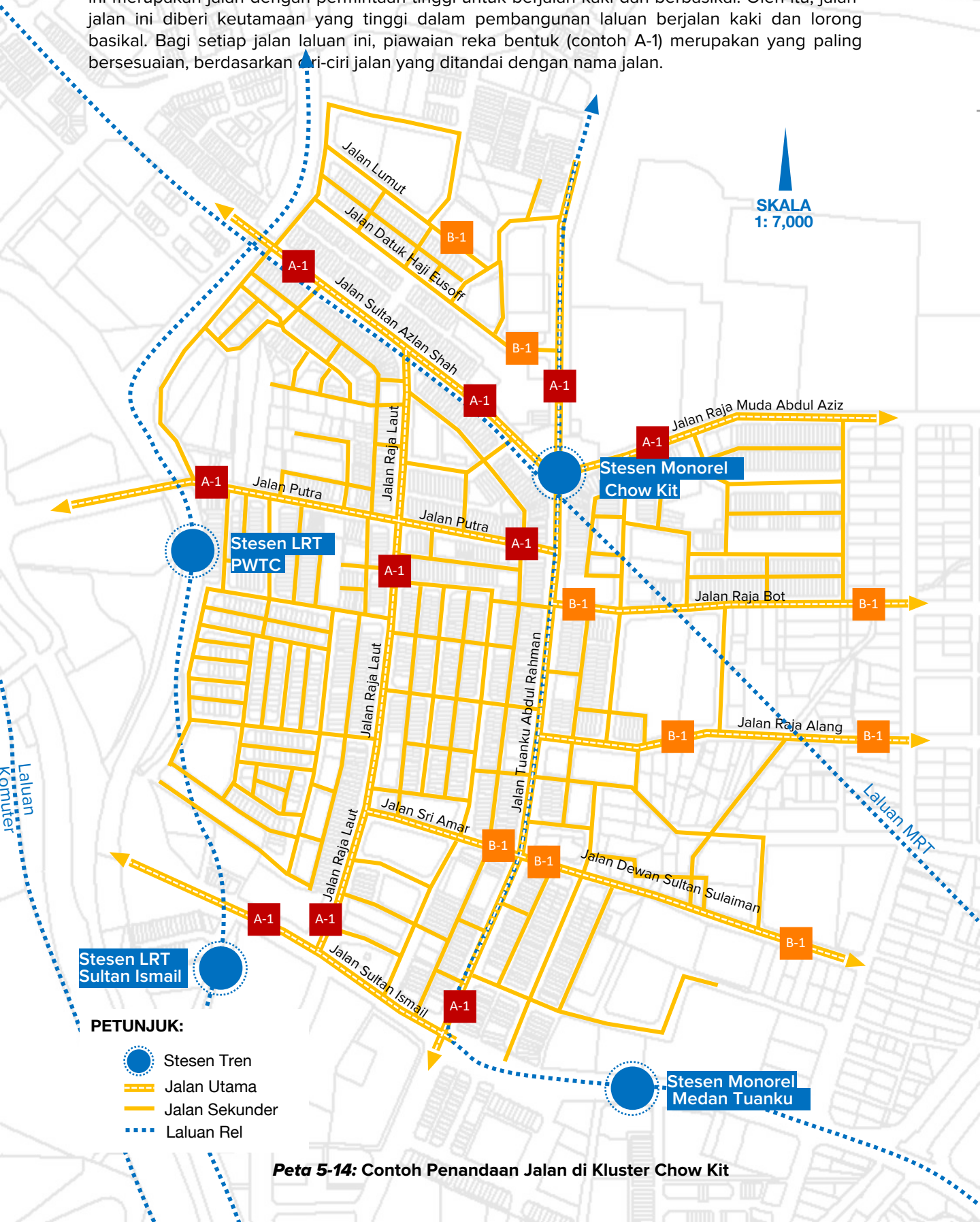
Menanda Jalan berdasarkan Zon Keutamaan

Setelah PDD ditandai, jalan di dalam PDD ditandai. Jalan yang bertanda ini menunjukkan bahawa jalan ini memerlukan penyediaan infrastruktur berjalan kaki dan berbasikal. Pembaikan setiap jalan ini bergantung dengan ROW jalan. Setiap kategori ROW, akan mempunyai piawaian reka bentuk yang menjadi panduan kepada pembangunan infrastruktur.



Contoh Penandaan Jalan 1: Kluster Chow Kit

Peta berikut menunjukkan kawasan keutamaan pejalan kaki di Chow Kit. Jalan-jalan di kawasan ini merupakan jalan dengan permintaan tinggi untuk berjalan kaki dan berbasikal. Oleh itu, jalan-jalan ini diberi keutamaan yang tinggi dalam pembangunan laluan berjalan kaki dan lorong basikal. Bagi setiap jalan laluan ini, piawai reka bentuk (contoh A-1) merupakan yang paling bersesuaian, berdasarkan ciri-ciri jalan yang ditandai dengan nama jalan.



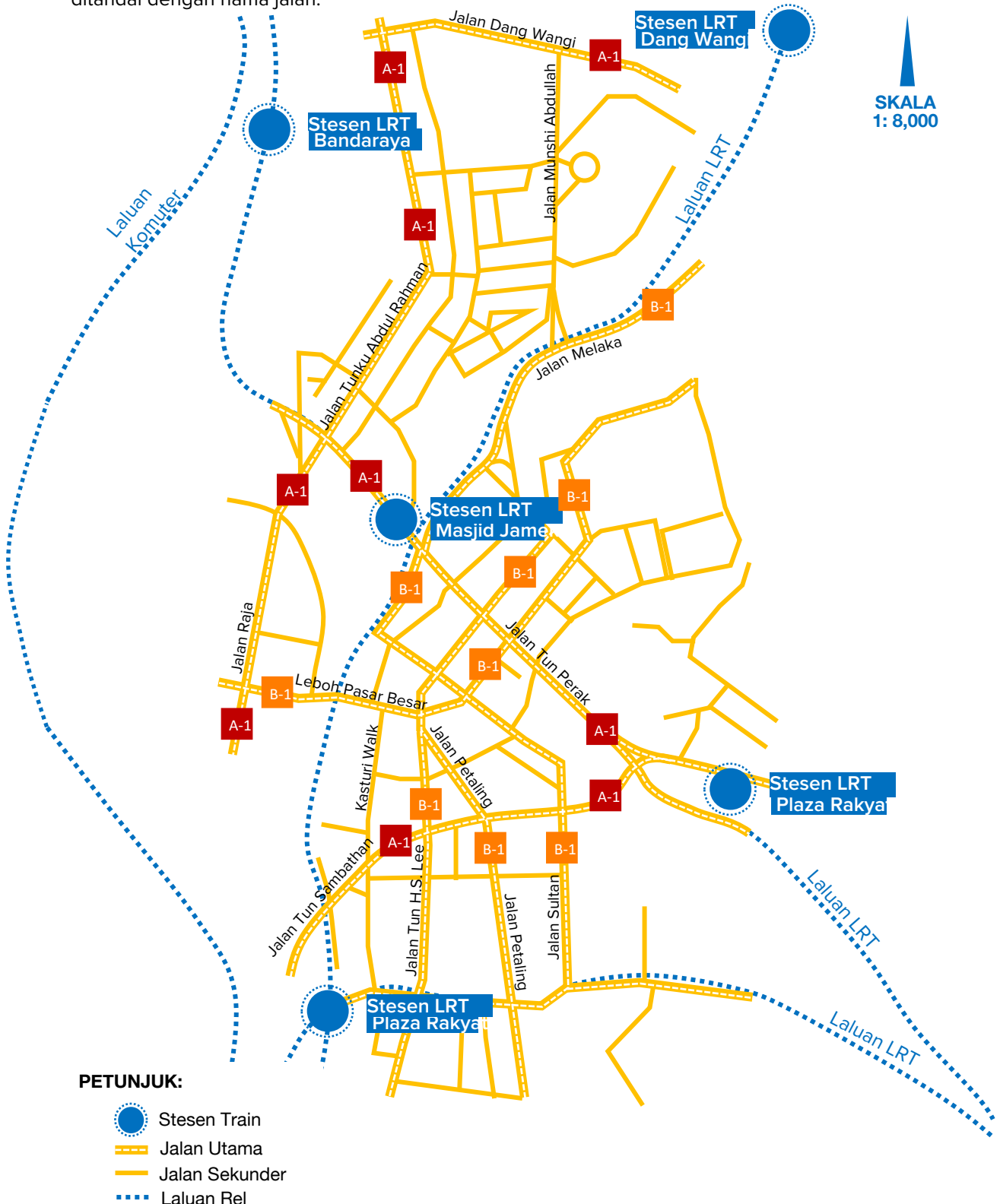
SKALA
1: 7,000

- PETUNJUK:**
- Stesen Tren
 - Jalan Utama
 - Jalan Sekunder
 - ⋯ Laluan Rel

Peta 5-14: Contoh Penandaan Jalan di Kluster Chow Kit

Contoh Penandaan Jalan 2: Kluster Masjid Jamek

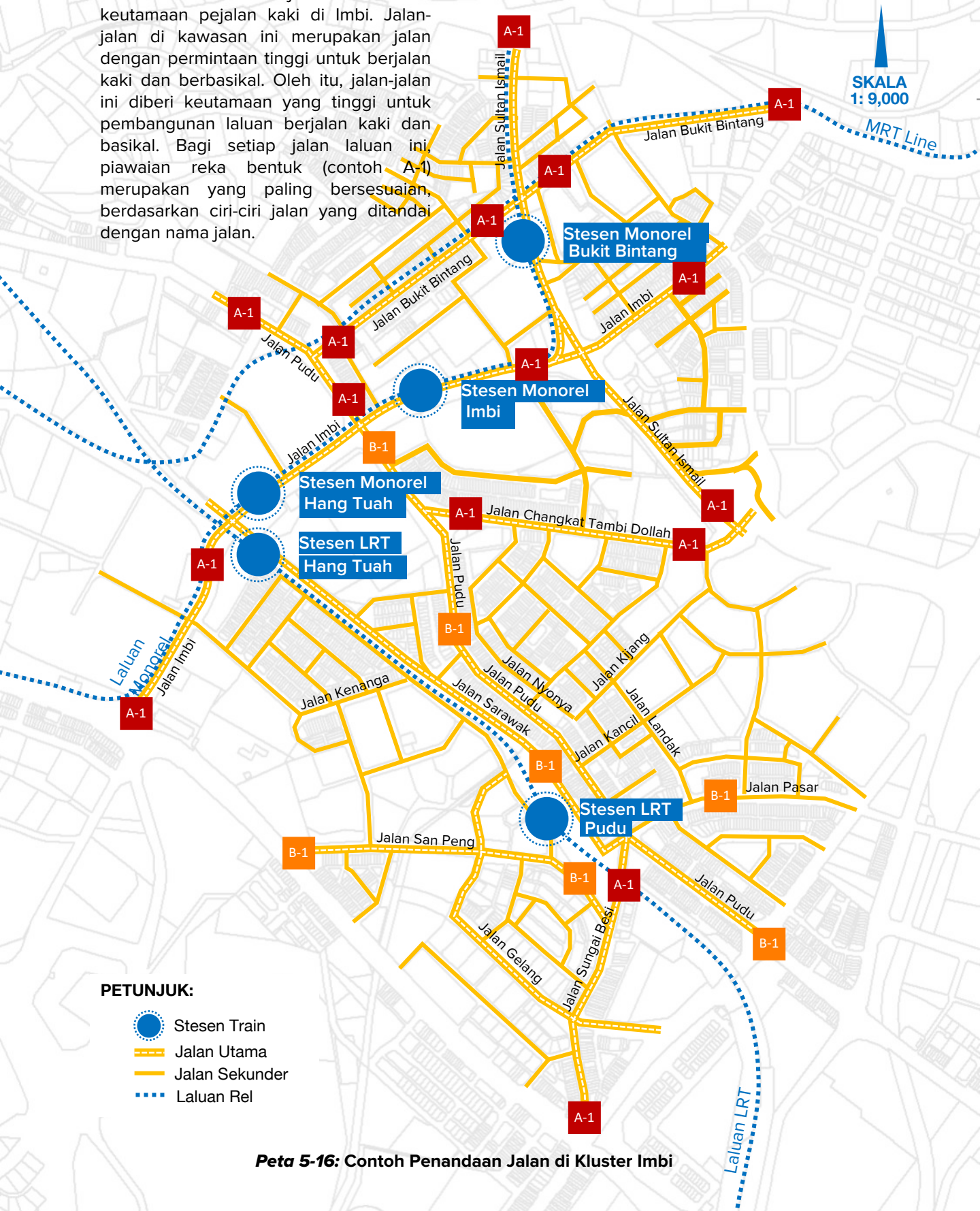
Peta berikut menunjukkan kawasan keutamaan pejalan kaki di Masjid Jamek. Jalan di dalam kawasan ini merupakan jalan yang mempunyai permintaan yang tinggi untuk berjalan kaki dan berbasikal. Oleh itu, jalan ini diberi keutamaan yang tinggi dalam pembangunan laluan berjalan kaki dan basikal. Setiap jalan ini mengikuti piawai reka bentuk (contoh A-1) yang paling bersesuaian berdasarkan ciri-ciri jalan dan ditandai dengan nama jalan.



Peta 5-15: Contoh Penandaan Jalan di Kluster Masjid Jamek

Contoh Penandaan Jalan 3: Kluster Imbi

Peta berikut menunjukkan kawasan keutamaan pejalan kaki di Imbi. Jalan-jalan di kawasan ini merupakan jalan dengan permintaan tinggi untuk berjalan kaki dan berbasikal. Oleh itu, jalan-jalan ini diberi keutamaan yang tinggi untuk pembangunan laluan berjalan kaki dan basikal. Bagi setiap jalan laluan ini, piawaian reka bentuk (contoh A-1) merupakan yang paling bersesuaian, berdasarkan ciri-ciri jalan yang ditandai dengan nama jalan.



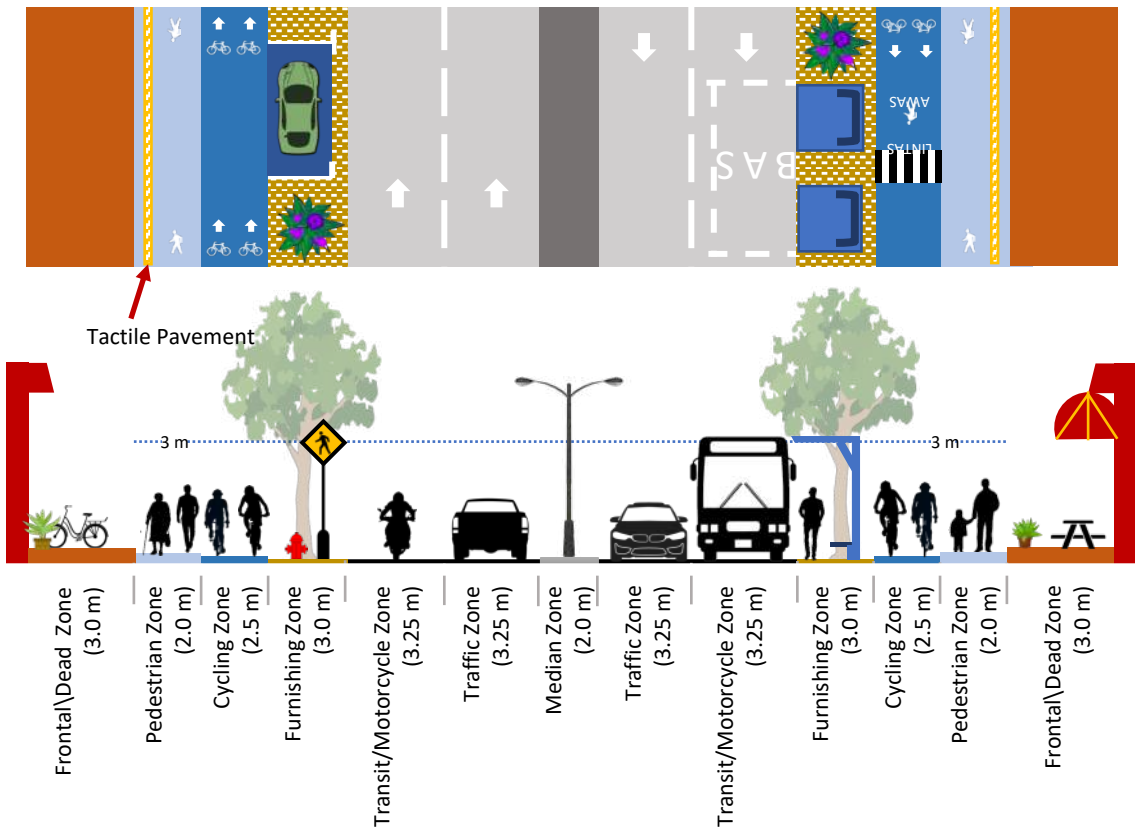
PETUNJUK:

-  Stesen Train
-  Jalan Utama
-  Jalan Sekunder
-  Laluan Rel

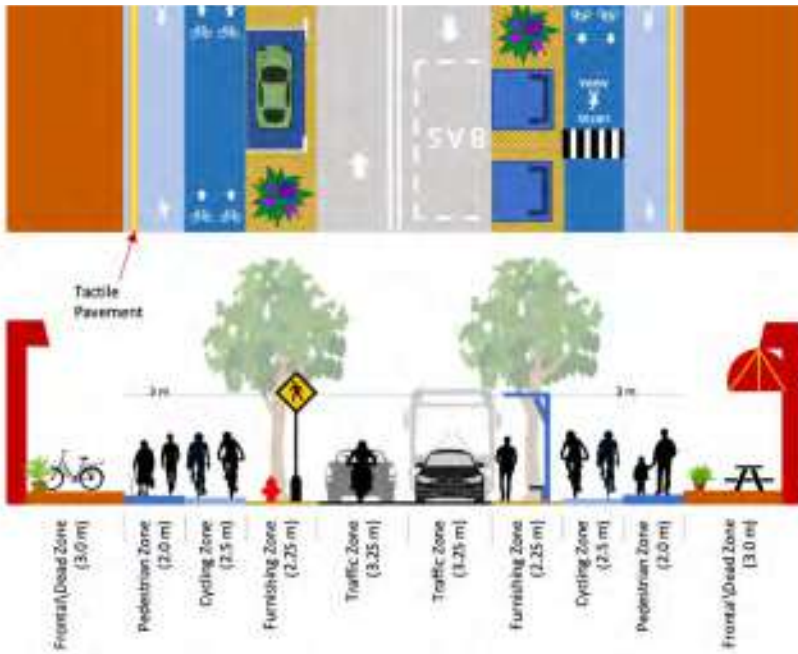
Peta 5-16: Contoh Penandaan Jalan di Kluster Imbi

Contoh Penambahbaikan Kawasan PDD di Zon Strategik Pusat Bandar

Tiga (3) contoh sebelum ini dari Zon Strategik Pusat Bandar menunjukkan bagaimana jalan dengan Potensi Kepadatan Permintaan Tinggi ditandai dengan piawaian reka bentuk yang bersesuaian (Contoh A-1, B-1 atau C-1). Sebagai rumusan, kawasan PDD yang tinggi merupakan kawasan tumpuan titik Potensi Permintaan Tinggi (iaitu titik dengan kemungkinan berjalan kaki dan berbasikal yang tinggi). Oleh itu, Jalan Putra di Chow Kit perlu mengikuti piawaian reka bentuk A-1 (Contoh 1), manakala Jalan San Peng di Imbi perlu mengikuti piawaian reka bentuk B-1 (Contoh 3). Rajah berikut menggambarkan piawaian mereka bentuk (A-1, B-1 dan C-1) yang akan menjadi panduan untuk pembangunan infrastruktur laluan pejalan kaki dan lorong basikal berdasarkan tiga contoh kawasan ini.



Reka bentuk A-1: Penambahbaikan untuk jalan utama dalam kawasan PDD yang tinggi



Reka bentuk B-1: Penambahbaikan untuk jalan sekunder dalam kawasan PDD yang tinggi



Reka bentuk C-1: Penambahbaikan untuk jalan tempatan dalam kawasan PDD yang tinggi



Bab 06

PELAN PELAKSANAAN

Pelan Pelaksanaan ini mencadangkan sambungan tindakan yang perlu dilakukan semasa melaksanakan strategi-strategi dan tindakan-tindakan yang dicadangkan dalam Bab 4. Pelan Pelaksanaan ini menggambarkan tindakan utama bergantung kepada kehendak, pemudah cara untuk pelaksanaan dan keperluan output dan hasil. Sebagai tambahan, Pelan Pelaksanaan mencadangkan projek 'quick win' yang lebih mudah dilaksanakan untuk menjamin dan meyakinkan orang awam tentang aspirasi dan tanggungjawab DBKL dalam meneraju berjalan kaki dan berbasikal sebagai komponen penting untuk agenda bandar berdaya huni. Akhir sekali, pelaksanaan utama akan dinilai sepanjang proses pemantauan pelan untuk memantau dan mengukur hasilnya.



Pelan Pelaksanaan

Pelan Induk mencadangkan sebanyak 21 strategi dan 85 tindakan mengikut tiga fasa pembangunan. Seperti yang diketengahkan sebelum ini, strategi dan tindakan yang sepadan adalah bertujuan untuk mengubah minda dan tingkah laku perjalanan penduduk pengguna bandaraya Kuala Lumpur secara beransur-ansur untuk mencapai sasaran 40% mobiliti aktif menjelang 2028.

FASA 1 2019-2020	FASA 2 2021-2023	FASA 3 2024-2028
MEWUJUDKAN PENERIMAAN AWAL	DARIPADA PERLU BERJALAN KEPADA MAHU BERJALAN	TRANSFORMASI GAYA HIDUP BANDAR
7 STRATEGI 31 TINDAKAN	9 STRATEGI 33 TINDAKAN	5 STRATEGI 21 TINDAKAN



Photo Credit: 9m Studio

Fasa 1 Pelan Pelaksanaan

Pelan pelaksanaan yang dicadangkan untuk fasa 1 adalah seperti yang ditunjukkan dalam jadual berikut

STRATEGI	TINDAKAN		ASPEK UTAMA	SASARAN SEGMENT				SASARAN HASIL	
				EAC	IAC	SAF	NWNH	MULA	SASARAN
P1-1	1.	Mewujudkan Unit Khas Bike-Ped Kuala Lumpur untuk memantau pelaksanaan Pelan Induk Pejalan kaki dan Berbasikal KL 2019-2028	Tadbir Urus	-	-	-	-	Q2 / 2019	• Ditubuhkan dan beroperasi pada hujung tahun 2019
	2.	Menubuhkan jawatankuasa kerja di bawah Unit Khas Bike-Ped Kuala Lumpur yang akan diwakili oleh agensi kerajaan, sektor swasta dan NGO	Tadbir Urus	-	-	-	-	Q2 / 2019	• Beli dari sektor swasta dan NGO yang terkemuka di KL
P1-2	1.	Mengenal pasti dan melaksanakan penambahbaikan fizikal untuk meningkatkan keselamatan dan keselesaan di laluan pejalan kaki dan lorong basikal semasa	Fizikal (kemudahan & Infrastruktur)	•	•	•		Q3 / 2019	• 100% ditukar pada akhir tahun 2020
	2.	Mengkaji keberkesanan laluan basikal semasa (laluan biru semasa) termasuk potensi kebarangkalian untuk memanjangkan laluan tersebut dalam pusat bandar (CBD)	Fizikal (kemudahan & Infrastruktur)	•	•	•		Q3 / 2019	• Diperluaskan kepada sekurang-kurangnya 3 zon kediaman pada tahun 2020
	3.	Menyediakan laluan pejalan kaki baru dan laluan pejalan kaki bertingkat dalam kawasan berintensiti tinggi pejalan kaki	Fizikal (kemudahan & Infrastruktur)	•	•			Q4 / 2019	• 1 Projek Perintis dalam CBD akan dicontohi di tempat lain
	4.	Memanfaatkan <i>Improvement Service Fund</i> (ISF) untuk membiayai sebahagian daripada penyediaan laluan pejalan kaki dan lorong basikal pada masa hadapan	Fizikal (kemudahan & Infrastruktur)	•	•	•		Q1 / 2020	• Dilaksanakan pada semua pembangunan baru dari 2020 dan seterusnya
	5.	Meningkatkan kemudahan dan infrastruktur batuan pertama - batuan terakhir (first mile – last mile) dan infrastruktur di sepanjang koridor pengangkutan awam utama Kuala Lumpur	Fizikal (kemudahan & Infrastruktur)	•	•			Q1 / 2020	• Projek perintis siap di 12 stesen transit menjelang Q1 tahun 2020
P1-3	1.	Meningkatkan penyelenggaraan laluan pejalan kaki dan laluan berbasikal termasuk kemudahan untuk golongan orang kurang upaya (OKU / PWD)	Fizikal (kemudahan & Infrastruktur)	•	•			Q3 / 2019	• 100% diselesaikan dengan baik di CBD menjelang tahun 2020
	2.	Mengutamakan hak dan keselamatan pejalan kaki di lintasan yang kritikal melalui pendekatan fizikal	Keselamatan	•	•	•		Q3 / 2019	• Dilaksanakan di semua lintasan kritikal di CBD
	3.	Menyediakan langkah-langkah menenangkan lalu lintas yang berkesan di sekitar persimpangan di dalam zon kediaman untuk mengurangkan kelajuan kenderaan ke bawah 30km/jam	Keselamatan dan Penguatkuasaan	•	•	•		Q3 / 2019	• Dilaksanakan di semua lintasan kritikal di zon kediaman
	4.	Menekankan penguatkuasaan terhadap tempat letak kereta haram di sekitar pintu masuk sekolah yang mewujudkan kesesakan lalu lintas dan risiko kepada kanak-kanak yang berbasikal dan berjalan kaki.	Penguatkuasaan				•	Q3 / 2019	• Dilaksanakan di semua sekolah di CBD

EAC: Bersemangat dan Yakin **IAC:** Berminat dan Prihatin **SAF:** Kuat dan Tegar **NWNH:** Tidak Berminat Langsung

...samb.

STRATEGI	TINDAKAN	ASPEK UTAMA	SASARAN SEGMENT				SASARAN HASIL	
			EAC	IAC	SAF	NWNH	MULA	SASARAN
	5. Memasukkan ciri-ciri keselamatan reka bentuk CPTED / reka bentuk bandar selamat dalam merekabentuk laluan pejalan kaki baru dan rangkaian pejalan kaki	Keselamatan	•	•			Q4 / 2019	• Dilaksanakan pada semua pembangunan baru dari tahun 2020 dan tahun-tahun berikutnya
	6. Mengadaptasi piawaian reka bentuk sejagat yang memenuhi keperluan golongan orang kurang upaya (OKU)	Penguatkuasaan	•	•			Q4 / 2019	• Digunapakai di semua stesen transit sedia ada dan laluan pejalan kaki di CBD
P1-4	1. Meningkatkan penguatkuasaan untuk menyekat pencerobohan kenderaan di atas laluan pejalan kaki di sepanjang kawasan berintensiti tinggi pejalan kaki	Penguatkuasaan				•	Q1 / 2020	• Sifar pencerobohan oleh kenderaan bermotor
	2. Meningkatkan penggunaan CCTV sebagai satu kaedah untuk mengumpul bukti dalam mendakwa pesalah yang berkaitan dengan pejalan kaki dan penunggang basikal.	Penguatkuasaan dan Keselamatan	•	•	•		Q1 / 2020	• Tiada
	3. Meningkatkan penggunaan bollard yang berkesan untuk menghalang motosikal daripada menceroboh ke laluan pejalan kaki	Penguatkuasaan				•	Q1 / 2020	• Pemasangan <i>bollard</i> di semua tempat yang berpotensi dicerobohi
	4. Meningkatkan penguatkuasaan terhadap pesalah pejalan kaki terutamanya di kawasan persimpangan yang sibuk dengan bantuan CCTV	Penguatkuasaan	•	•			Q1 / 2020	• Sifar kes pelintas haram menjelang tahun 2020
	5. Memanfaatkan kegunaan IT sebagai satu alat untuk merakam dan menghukum kesalahan terhadap pejalan kaki dalam kawasan pejalan kaki berintensiti tinggi	Penguatkuasaan	•	•			Q2 / 2020	• Tiada
	6. Membangunkan aplikasi telefon pintar sebagai sebahagian daripada talian aduan kepada pejalan kaki dan penunggang basikal untuk merekod dan melaporkan kesalahan daripada pengguna kenderaan	Kemudahan	•	•	•		Q2 / 2020	• Ujian perintis aplikasi mudah alih menjelang pertengahan tahun 2020
P1-5	1. Menjalankan pemantauan secara aktif di sepanjang koridor pejalan kaki menggunakan CCTV dan analisis video masa nyata (real time)	Keselamatan	•	•	•	•	Q2 / 2020	• Bekerja sepenuhnya pada akhir tahun 2020
	2. Menyediakan pencahayaan yang lebih baik sepanjang laluan dan terowong pejalan kaki yang dihubungkan dengan stesen LRT/MRT	Keselamatan	•	•			Q2 / 2020	• Pemasangan lampu di semua stesen di CBD
	3. Membangunkan aplikasi telefon bimbit berdasarkan analisis yang tepat yang akan dimasukkan ke dalam aplikasi SaveMe 999 sedia ada serta aplikasi seumpamanya akan datang	kemudahan	•	•	•	•	Q2 / 2020	• Ujian perintis aplikasi mudah alih menjelang pertengahan tahun 2020

EAC: Bersemangat dan Yakin **IAC:** Berminat dan Prihatin **SAF:** Kuat dan Tegar **NWNH:** Tidak Berminat Langsung

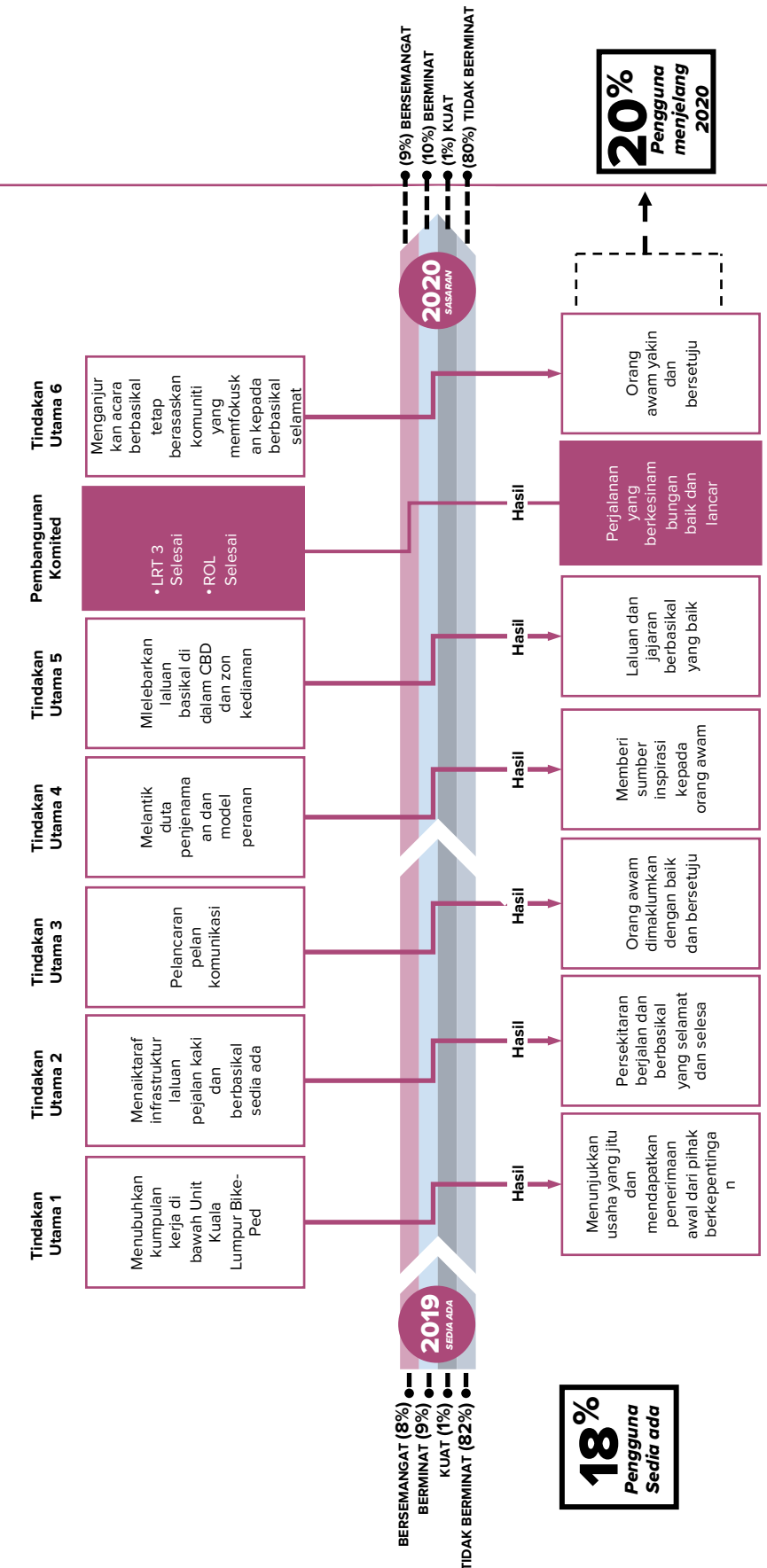
...samb.

STRATEGI	TINDAKAN		ASPEK UTAMA	SASARAN SEGMENT				SASARAN HASIL	
				EAC	IAC	SAF	NWNH	MULA	SASARAN
P1-6	1.	Memperkasakan NGO berbasikal sebagai tokoh tempatan (local champion) untuk memupuk penerimaan awal dikalangan penduduk dalam zon kejiranan	Pendidikan / Kesedaran	•	•	•		Q3 / 2020	• Menganjurkan sekurang-kurangnya 1 atau 2 program untuk memperkasakan tokoh tempatan
	2.	Menggalakkan program pendidikan untuk komuniti yang bertemakan etika berbasikal dan berbasikal berhemah	Pendidikan / Kesedaran	•	•	•		Q2 / 2020	• Menganjurkan sekurang-kurangnya 2 atau 3 program pada tahun 2020
	3.	Menganjurkan acara berbasikal secara kerap dan berkala di dalam zon kejiranan yang memberi fokus kepada penggunaan basikal secara selamat.	Pendidikan / Kesedaran	•	•	•		Q1 / 2020	• Mengadakan acara tetap sepanjang tahun kalendar 2020
	4.	Memperkasakan NGO Berbasikal dalam menjalankan program pendidikan (klinik berbasikal) secara kerap dan berkala kepada pelajar-pelajar sekolah dan belia	Pendidikan / Kesedaran	•	•	•		Q1 / 2020	• Menganjurkan klinik tetap mensasarkan sekurang-kurangnya 50% daripada sekolah-sekolah di CBD
	5.	Menyepadukan klinik berbasikal berhemah sebagai aktiviti tetap kepada KL Car Free Morning	Pendidikan / Kesedaran	•	•	•	•	Q4 / 2019	• Tiada
P1-7	1.	Melancarkan publisiti awal mengenai komitmen DBKL untuk menggalakkan aktiviti berjalan kaki dan berbasikal sebagai sebahagian daripada agenda bandar berdaya huni.	Pendidikan / Kesedaran	•	•	•	•	Q1 / 2020	• Orang awam mendapat maklumat mengenai aspirasi DBKL
	2.	Memulakan percubaan (rintis) 3 bulan sebelum mempergiatkan lagi pelan komunikasi dari segi pengisian, persembahan dan saluran komunikasi.	Pendidikan / Kesedaran	•	•	•	•	Q3 / 2019	• Mendapatkan pembelian dari semua segmen pengguna
	3.	Memberi inspirasi kepada orang ramai dengan melantik duta untuk memberi ceramah motivasi di acara khusus	Pendidikan / Kesedaran	•	•	•	•	Q4 / 2020	• Ceramah dihadiri oleh semua segmen pengguna
	4.	Menggunakan kandungan daripada maklum balas pengguna hasil daripada kempen, acara dan sosial media untuk mempromosikan rasa senang (feel good testimonies)	Pendidikan / Kesedaran	•	•	•	•	Q4 / 2020	• Kepelbagaian kandungan disampaikan kepada semua segmen pengguna

EAC: Bersemangat dan Yakin **IAC:** Berminat dan Prihatin **SAF:** Kuat dan Tegar **NWNH:** Tidak Berminat Langsung

Fasa 1 Pelaksanaan Pelan Strategik dan Unjuran

Tempoh masa untuk jangka masa pendek adalah dua tahun, bermula dari 2019 hingga 2020. Ianya dijangka akan meningkat sedikit sahaja di dalam tiga kumpulan pengguna positif ini, dan sedikit pengurangan di kumpulan Tidak Berminat Langsung. Cadangan strategi-strategi dan tindakan-tindakan untuk mendapatkan perubahan ini dirumuskan di dalam rajah berikut:



Fasa 2 Pelan Pelaksanaan

Pelan pelaksanaan yang dicadangkan untuk fasa 2 adalah seperti yang ditunjukkan dalam jadual berikut

STRATEGI	TINDAKAN	ASPEK UTAMA	SASARAN SEGMENT				SASARAN HASIL	
			EAC	IAC	SAF	NWNH	MULA	SASARAN
P2-1	1. Memanfaatkan Projek River of Life sebagai hab dan tulang belakang bagi koridor berjalan dan berbasikal di Pusat Bandar Kuala Lumpur	Kemudahan	•	•	•		Q1 / 2021	• Tiada
	2. Menyediakan ruang dan sokongan untuk aktiviti dan acara yang dianjurkan oleh komuniti, entiti sosial dan seniman jalanan.	'Semangat Tempat'	•	•			Q1 / 2021	• Peruntukan sekurang-kurangnya 2-3 ruang khusus di tempat meriah sedia ada di CBD
	3. Melibatkan persembahan oleh komuniti imigran yang tinggal di CBD semasa acara kebudayaan dan perayaan	'Semangat Tempat'	•	•			Q1 / 2022	• Menganjurkan sekurang-kurangnya 1-2 pertunjukan pada hujung minggu
	4. Memperkenalkan penutupan sebahagian jalan pada waktu hujung minggu / cuti umum untuk meraikan dan mempamerkan aktiviti berasaskan jalanan	'Semangat Tempat'	•	•	•	•	Q1 / 2022	• Ujian perintis di jalan-jalan di Bukit Bintang
	5. Menyediakan sokongan kewangan untuk projek komuniti yang menghubungkan ruang awam dengan koridor pejalan kaki dan berbasikal	Insentif	•	•	•		Q1 / 2022	• Menyediakan geran kecil untuk 2-3 projek komuniti setiap tahun
	6. Menambahbaik dan mengekalkan kualiti ameniti jalan sepanjang koridor pejalan kaki seperti bangku, pergola dan seni mural.	Kemudahan	•	•			Q2 / 2021	• Penambahbaikan sepenuhnya menjelang akhir tahun 2021
	7. Menjalankan pemantauan aktif sepanjang koridor berjalan kaki/ berbasikal menggunakan CCTV	Keselamatan	•	•	•		Q1 / 2022	• Semua 'tempat hitam' di CBD dipantau menggunakan CCTV
P2-2	1. Memulakan program perundingan awam yang berterusan melibatkan jalan tumpuan dan kawasan berintensiti tinggi berjalan kaki	Pendidikan / Kesedaran	•	•			Q1 / 2022	• Tiada
	2. Melengkapkan laluan pejalan kaki melalui penunjuk arah menggunakan medium konvensional seperti papan tanda fizikal dan / atau melalui aplikasi mudah alih berteknologi	Kemudahan	•	•			Q1 / 2022	• Penyediaan kemudahan penunjuk arah di semua kawasan tumpuan dalam CBD
P2-3	1. Mereka bentuk aplikasi mudah alih untuk merancang perjalanan yang menawarkan maklumat mengenai berjalan dan berbasikal dalam bandar serta dari zon kediaman/kejiranan ke bandar	Kemudahan	•	•	•		Q1 / 2021	• Ujian perintis aplikasi pada pertengahan tahun 2021
	2. Menggabungkan elemen penunjuk arah dalam aplikasi mudah alih untuk kegunaan penduduk tempatan, pengguna harian bandar dan pelancong	Kemudahan	•	•	•		Q1 / 2021	• Tiada

EAC: Bersemangat dan Yakin **IAC:** Berminat dan Prihatin **SAF:** Kuat dan Tegar **NWNH:** Tidak Berminat Langsung

...samb.

STRATEGI	TINDAKAN		ASPEK UTAMA	SASARAN SEGMENT				SASARAN HASIL	
				EAC	IAC	SAF	NWNH	MULA	SASARAN
P2-4	1.	Mencontohi dan mengulang-buat kejayaan projek semangat tempat DBKL di Bukit Bintang ke lokasi yang sesuai dalam Kuala Lumpur bermula dengan TTDI sebagai projek perintis	'Semangat Tempat'	•	•			Q1 / 2021	• Pelancaran projek TTDI menjelang hujung tahun 2021
	2.	Melancarkan Satu Projek Satu Komuniti sebagai projek semangat tempat berasaskan komuniti yang perdana untuk menjuarai inisiatif berjalan kaki dan berbasikal	'Semangat Tempat'	•	•			Q4 / 2021	• Sasaran sekurang-kurangnya 2-3 komuniti pada 2021
P2-5	1.	Melancarkan fasa pertengahan pelan komunikasi dengan memberi tumpuan kepada kempen bersifat "Wow" dengan sokongan media sosial	Pendidikan / Kesedaran	•	•	•	•	Q1 / 2022	• Mesej disampaikan kepada semua segmen pengguna
	2.	Meningkatkan acara berjalan dan berbasikal seperti Race Spartan, Viper Challenge, RIUH, dan sebagainya.	Pendidikan / Kesedaran	•	•	•	•	Q1 / 2022	• Menganjurkan sekurang-kurangnya 1 pertandingan setiap 3 bulan
	3.	Menyatupadukan media konvensional dan media sosial untuk pengisian kandungan berdasarkan testimoni daripada peserta	Pendidikan / Kesedaran	•	•	•	•	Q2 / 2022	• Memuat naik wakil testimoni untuk kesemua segmen pengguna
P2-6	1.	Bekerjasama dengan kedai-kedai basikal dalam menawarkan skim pembiayaan mudah dalam program <i>Bike For Life</i>	Insentif	•	•	•		Q1 / 2023	• Menyasarkan 3-5 kedai pada 2023
	2.	Menganjurkan dan merintis acara berbasikal kepada kanak-kanak sekolah yang menumpukan kepada elemen keselamatan dan gaya hidup yang sihat	Pendidikan / Kesedaran	•	•	•		Q2 / 2021	• Ujian perintis di 2-3 sekolah di CBD
	3.	Melantik ahli sukan negara sebagai duta jenama dalam kempen Wow bulanan di media sosial dan media massa	Pendidikan / Kesedaran	•	•	•		Q2 / 2023	• Seorang duta olahragawan / olahragawati menjelang 2022
P2-7	1.	Membangunkan rangkaian laluan rekreasi basikal merangkumi cadangan laluan seperti yang dicadangkan dalam "KL bicycle map project" daripada tetuan Cycling KL	Fizikal (Infrastruktur)			•		Q1 / 2023	• Selesai pada 2023
	2.	Menyediakan rak tempat letak basikal di semua stesen transit dan di bangunan-bangunan awam utama di Kuala Lumpur CBD	Fizikal (Kemudahan)			•		Q3 / 2020	• Selesai pada 2021 di semua stesen dan bangunan awam di CBD
	3.	Menambah rangkaian laluan basikal sediada (laluan biru) ada ke lokasi yang sesuai menghubungkan kawasan-kawasan kejiranan di luar pusat bandar (CBD)	Fizikal (Infrastruktur)	•	•			Q1 / 2023	• Selesai pada 2023
	4.	Menyediakan rak tempat letak kenderaan mikro mobiliti di semua stesen transit dan berhampiran bangunan awam	Fizikal (Kemudahan)			•		Q3 / 2023	• Selesai pada 2023 di semua stesen dan bangunan awam di CBD
	5.	Mewajibkan pembangunan baru untuk menyediakan laluan pejalan kaki dan laluan berbasikal dalam permohonan kebenaran merancang	Penguatkuasaan	•	•	•		Q4 / 2021	• Dikuatkuasa sepenuhnya menjelang 2022

EAC: Bersemangat dan Yakin **IAC:** Berminat dan Prihatin **SAF:** Kuat dan Tegar **NWNH:** Tidak Berminat Langsung

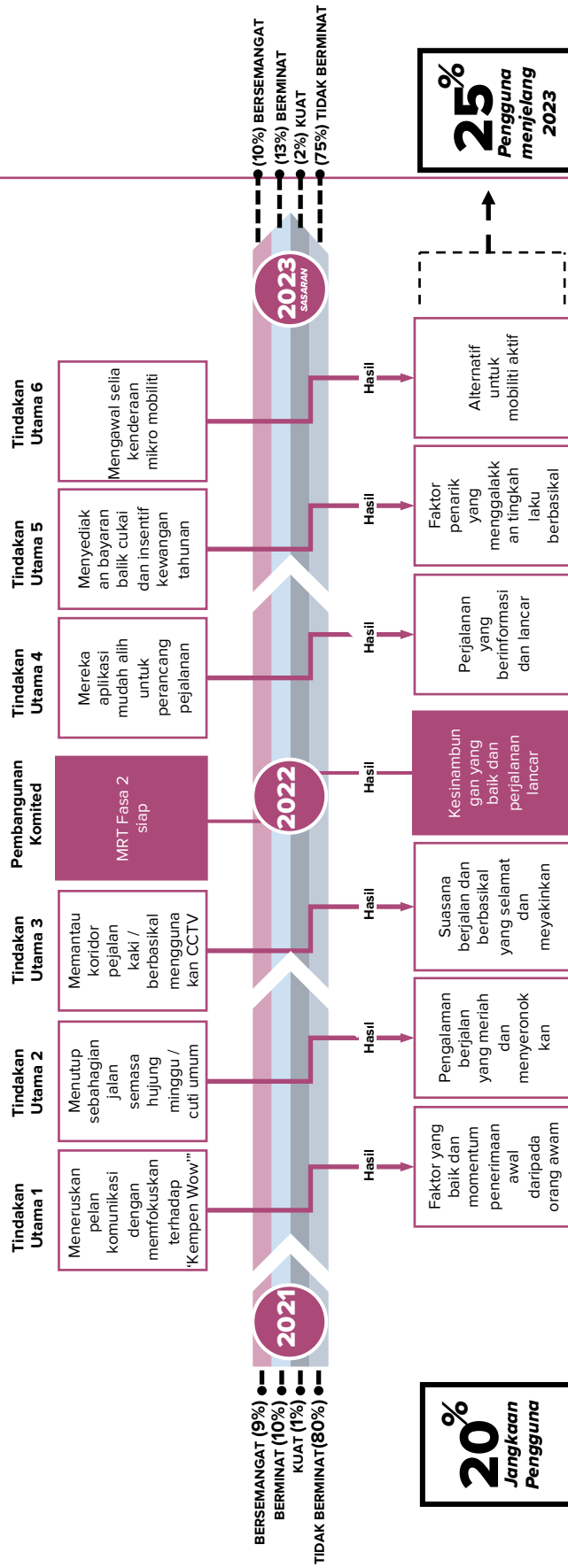
...samb.

STRATEGI	TINDAKAN		ASPEK UTAMA	SASARAN SEGMENT				SASARAN HASIL	
				EAC	IAC	SAF	NWNH	MULA	SASARAN
P2-8	1.	Menjadi rakan kongsi dan memberi insentif kepada syarikat untuk memulakan skim ganjaran kewangan untuk pekerja yang berbasikal ke tempat kerja.	Insentif	•	•	•	•	Q1/2023	• Mulakan dengan 2-3 GLC di Kuala Lumpur sebagai ujian perintis
	2.	Memberi jaminan daripada syarikat untuk melaksanakan dasar hak yang saksama untuk tuntutan pengangkutan bagi pekerja yang berbasikal ke tempat kerja	Insentif	•	•	•	•	Q1/2023	• Mulakan dengan 2-3 GLC di Kuala Lumpur sebagai ujian perintis
	3.	Memberikan bayaran balik cukai kepada syarikat swasta yang menyediakan elaun perjalanan kepada kakitangan mereka yang aktif berbasikal ke tempat kerja	Insentif	•	•	•	•	Q3/2023	• Dikuatkuasakan dan diumumkan pada tahun 2023
	4.	Menggalakkan majikan menyediakan insentif kewangan tahunan untuk pekerja membeli dan membaiki basikal	Insentif	•	•	•	•	Q3/2021	• Dimulakan oleh DBKL dari tahun 2021 dan seterusnya
	5.	Mempromosikan penggunaan kenderaan mikromobiliti sebagai kemudahan alternatif di batuan pertama – batuan terakhir (first mile-last mile)	Pendidikan		•		•	Q3/2022	• Tiada
	6.	Memasukkan e-skuter atau kemudahan seumpamanya ke dalam senarai perkara pengecualian cukai di bawah Klausa Gaya Hidup	Insentif	•	•		•	Q3/2022	• Dikuatkuasakan dan diumumkan pada tahun 2022
P2-9	1.	Memanfaatkan Pengecualian Ruang Sewaan (<i>Rentable Space Exemption-RSE</i>) untuk pemaju bagi menyediakan bilik mandi dan loker dalam pembangunan baru	Insentif				•	Q2/2021	• Mendapatkan persetujuan sekurang-kurangnya 3-5 dari pemaju setiap tahun
	2.	Menggalakkan majikan memasang CCTV di 'tempat hitam' (black spots) untuk memastikan keselamatan pekerja mereka yang berbasikal ke tempat kerja	Insentif				•	Q2/2023	• Mendapatkan persetujuan daripada 50-70% majikan pada tahun 2023
	3.	Bekerjasama dengan peniaga dan pemilik kedai dengan menawarkan diskaun makanan/minuman kepada pelanggan yang berbasikal ke tempat kerja dan menyertai pertandingan berbasikal	Insentif	•	•	•	•	Q2/2021	• Mendapatkan persetujuan sekurang-kurangnya 5-10 dari pemilik kedai setiap tahun

EAC: Bersemangat dan Yakin **IAC:** Berminat dan Prihatin **SAF:** Kuat dan Tegar **NWNH:** Tidak Berminat Langsung

Fasa 2 Pelaksanaan Peta Pelasanaan dan Unjuran

Tempoh masa untuk jangka masa sederhana adalah tiga tahun, bermula 2021 hingga 2023. Semasa tempoh tersebut, pengurangan yang banyak terhadap kumpulan Tidak Berminat Langsung adalah dijangka sebagai sebahagian daripada strategi-strategi penarik dan penolak untuk pelaksanaan ini. MRT Fasa 2 siap juga dijangka akan meningkatkan penggunaan transit awam. Cadangan strategi-strategi dan tindakan-tindakan dijangka akan meneraju perubahan ini dirumuskan di dalam rajah berikut.



Fasa 3 Pelan Pelaksanaan

Pelan pelaksanaan yang dicadangkan untuk fasa 3 adalah seperti yang ditunjukkan dalam jadual berikut

STRATEGI	TINDAKAN		ASPEK UTAMA	SASARAN SEGMENT				SASARAN HASIL	
				EAC	IAC	SAF	NWNH	MULA	SASARAN
P3-1	1.	Meraikan gaya hidup aktif dengan memberi anugerah tahunan kepada inisiatif komuniti untuk berjalan kaki dan berbasikal	Insentif	•	•	•	•	Q1/ 2024	• Dianugerahkan kepada sekurang-kurangnya 2-3 komuniti
	2.	Menggunakan analitik data raya dalam menilai dan mempamerkan kesan positif berjalan kaki dan berbasikal dalam kalangan penduduk Kuala Lumpur	Pemantauan	•	•	•	•	Q1/ 2026	• Tunjukkan semua kesan positif bermula dari tahun 2026
	3.	Mewujudkan kempen hidup sihat dan meraikan semua perkara berbasikal dan berjalan kaki seperti <i>Red Bull Million Mile Commute</i>	Pendidikan / Kesedaran	•	•	•	•	Q1/ 2024	• 1-2 kempen setiap tahun
	4.	Bekerjasama dengan pemimpin pilihan utama (KOL) untuk memberi inspirasi, mendidik dan memacu penjenamaan berjalan kaki dan berbasikal	Pendidikan / Kesedaran	•	•	•	•	Q2/ 2024	• Mengenalpasti sekurang-kurangnya 1 KOL setiap 2 tahun
	5.	Membangunkan aplikasi yang menilai prestasi pengguna dengan menjejaki parameter tingkah laku pergerakan pengguna bandar	Kemudahan	•	•	•	•	Q2/ 2025	• Melancarkan aplikasi pada tahun 2025
	6.	Menggunakan aplikasi untuk menganjurkan pertandingan yang menawarkan ganjaran mingguan untuk memberi motivasi kepada pengguna	Pendidikan / Kesedaran	•	•	•	•	Q2/ 2025	• Penyertaan dalam pertandingan dari semua segmen pengguna
P3-2	1.	Mereplikasikan pembangunan semangat tempat berasaskan komuniti yang dibangunkan di TTDI ke zon-zon lain dalam Kuala Lumpur	'semangat Tempat'	•	•	•		Q2/ 2024	• Sekurang-kurangnya 2-3 zon kediaman setiap tahun
	2.	Menambah laluanutupan penuh atau separa pejalan kaki di sepanjang jalan-jalan tumpuan di zon-zon kejiranan lain sebagai nod untuk aktiviti jalanan	Penguatkuasaan	•	•		•	Q4/ 2026	• Bermula di sepanjang Jalan Bukit Bintang pada tahun 2026
P3-3	1.	Memperkasakan persatuan penduduk tempatan melalui penggunaan IT dalam merakam dan melaporkan kemalangan terhadap pejalan kaki dan penunggang basikal	Keselamatan	•	•	•		Q1/ 2027	• Memperkasakan 3-5 komuniti setiap tahun
	2.	Menubuhkan pusat arahan Rangkaian Pengawasan Komuniti (CSN) yang dihubungkan dengan pusat pemantauan setempat di zon kediaman	Pendidikan / Kesedaran	•	•			Q1/ 2027	• Menubuhkan 3-5 komuniti setiap tahun
	3.	Menggunakan analitik data raya untuk menjangka dan mencegah jenayah terhadap pejalan kaki dan penunggang basikal dengan cara yang sistematik	Keselamatan	•	•	•		Q4/ 2026	• Sepenuhnya digunakan pada akhir tahun 2027

EAC: Bersemangat dan Yakin **IAC:** Berminat dan Prihatin **SAF:** Kuat dan Tegar **NWNH:** Tidak Berminat Langsung

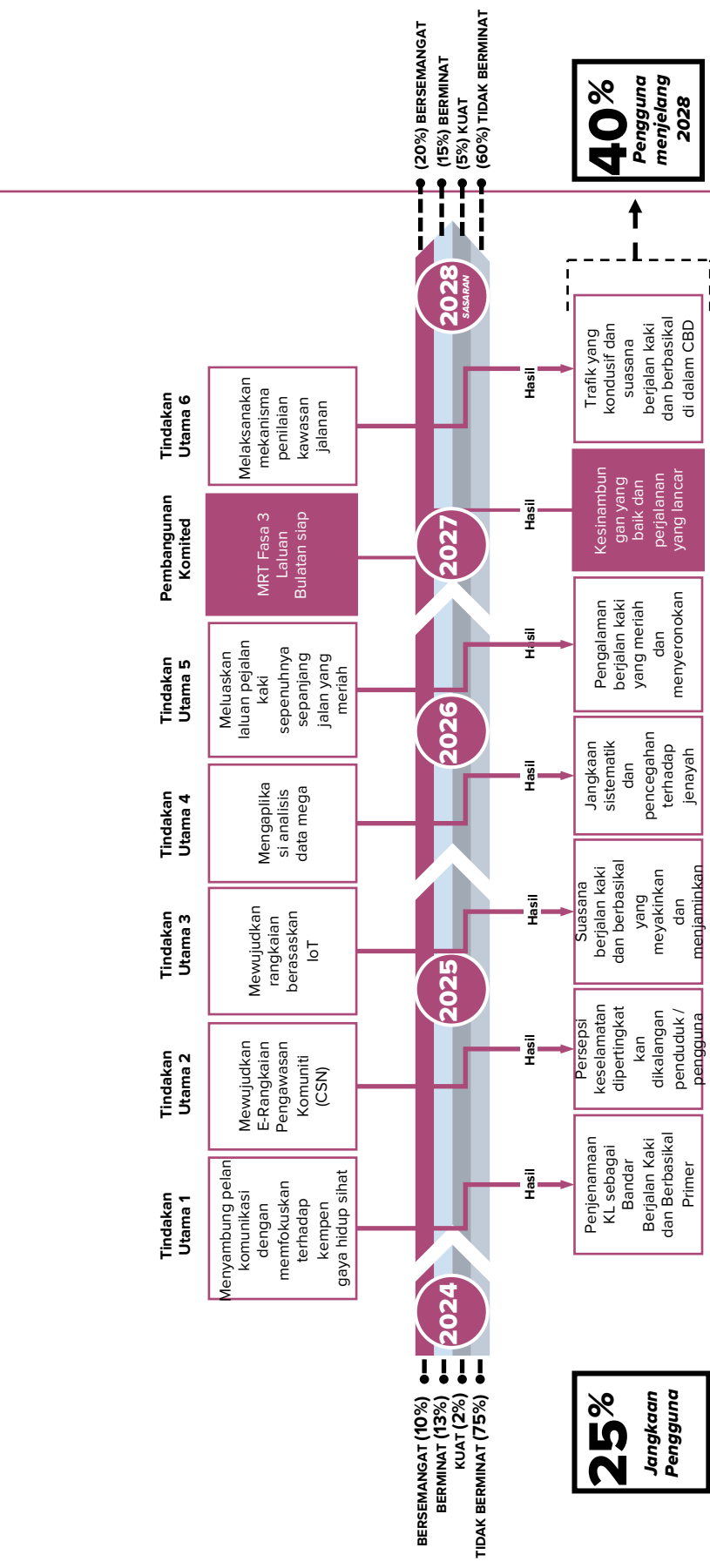
...samb.

STRATEGI	TINDAKAN		ASPEK UTAMA	SASARAN SEGMENT				SASARAN HASIL	
				EAC	IAC	SAF	NWNH	MULA	SASARAN
P3-4	1.	Melaksanakan mekanisme pengenalan bayaran jalan raya (ARP) apabila siapnya MRT3	Penguatkuasaan				•	Q1/2028	• Bermula pada tahun 2028
	2.	Menjalankan survei kepuasan pengguna untuk meningkatkan pelaksanaan mekanisme ARP	Pemantauan				•	Q1/2024	• Mengeluarkan laporan hasil tahunan
	3.	Menyediakan aplikasi mudah alih yang komprehensif untuk perancangan perjalanan dan penunjuk arah bagi memastikan kelancaran perjalanan menggunakan pengangkutan awam	Kemudahan	•	•		•	Q1/2025	• Melancarkan aplikasi menjelang tahun 2025
	4.	Meningkatkan kadar tempat letak kenderaan awam di kawasan CBD sebanyak 10% setahun	Penguatkuasaan				•	Q1/2024	• Peningkatan sebanyak 10% setahun
	5.	Mengehadkan pengeluaran pas tempat letak kenderaan bulanan atau bermusim secara beransur-ansur mengurangkan jumlah pas	Penguatkuasaan				•	Q2/2025	• Bilangan pas yang dikeluarkan dikurangkan sekurang-kurangnya 10-20% setiap bulan
	6.	Mengurangkan keperluan tempat letak kereta untuk pembangunan baru yang berhampiran stesen transit awam	Penguatkuasaan				•	Q2/2025	• Keperluan tempat letak kereta dikurangkan sebanyak 30-50%
P3-5	1.	Mewujudkan rangkaian <i>Internet-of-Things</i> (IOT) untuk mengumpul maklumat masa nyata bagi tujuan perancangan perjalanan dan pemantauan	Pemantauan	•	•			Q1/2027	• Sepenuhnya digunakan pada akhir tahun 2027
	2.	Menubuhkan rangkaian penggerak berasaskan IOT yang memberi maklum balas untuk menyokong isyarat melintas-berjalan	Pemantauan	•	•	•		Q3/2027	• Sepenuhnya digunakan pada akhir tahun 2027
	3.	Menubuhkan pusat komunikasi berpusat yang menyelaraskan operasi transit dan perkhidmatan kecemasan	Keselamatan	•	•	•		Q3/2027	• Sepenuhnya digunakan pada akhir tahun 2027
	4.	Membangunkan Pusat Data Berpusat untuk menganalisis corak tingkah laku perjalanan dan kesesakan berdasarkan analitik data raya	Pemantauan	•	•	•	•	Q1/2028	• Sepenuhnya digunakan pada akhir tahun 2028

EAC: Bersemangat dan Yakin **IAC:** Berminat dan Prihatin **SAF:** Kuat dan Tegar **NWNH:** Tidak Berminat Langsung

Fasa 3 Pelaksanaan Pelan Strategik dan Unjuran

Tempoh masa untuk jangka masa panjang adalah lima tahun, bermula 2023 hingga 2028. Dalam tempoh ini kumpulan pengguna Tidak Berminat Langsung akan menurun banyak yang merangkumi 60% pengguna sahaja disebabkan oleh pelaksanaan polisi penguatkuasaan berimplikasi tinggi seperti penilaian kawasan jalan di CBD Kuala Lumpur. Perincian unjuran dan faktor penggalak utama yang ditunjukkan di dalam rajah berikut:



Projek 'Quick-Win'

Projek-projek 'Quick Win' adalah mudah untuk dilaksanakan dengan kos yang rendah serta berpotensi mendapat keputusan yang cepat bagi memberi inspirasi kepada pengguna. Projek-projek berjalan kaki 'Quick Win' adalah berkaitan dengan meningkatkan keselamatan dan keselesaan di stesen transit bagi menggalakkan kesinambungan sepanjang kontinum batuan pertama / batuan terakhir (first mile/last mile). Sementara itu, projek-projek berbasikal 'Quick Win' adalah dalam bentuk menyediakan rak tempat letak basikal dan melebarkan laluan basikal berwarna. Ini mesti diketengahkan, walaubagaimanapun, kejayaan dalam melaksanakan projek-projek 'Quick Win' tidak harus tersasar tumpuannya dari tindakan jangka masa sederhana dan panjang yang lebih penting.

1

Menyediakan Rak Tempat Letak Basikal di Semua Stesen Transit di CBD

**2**

Meningkatkan Kemudahan Batuan Pertama dan Batuan Terakhir, Keselesaan, Keselamatan dan Sambungan pada 12 Stesen Transit di CBD

**3**

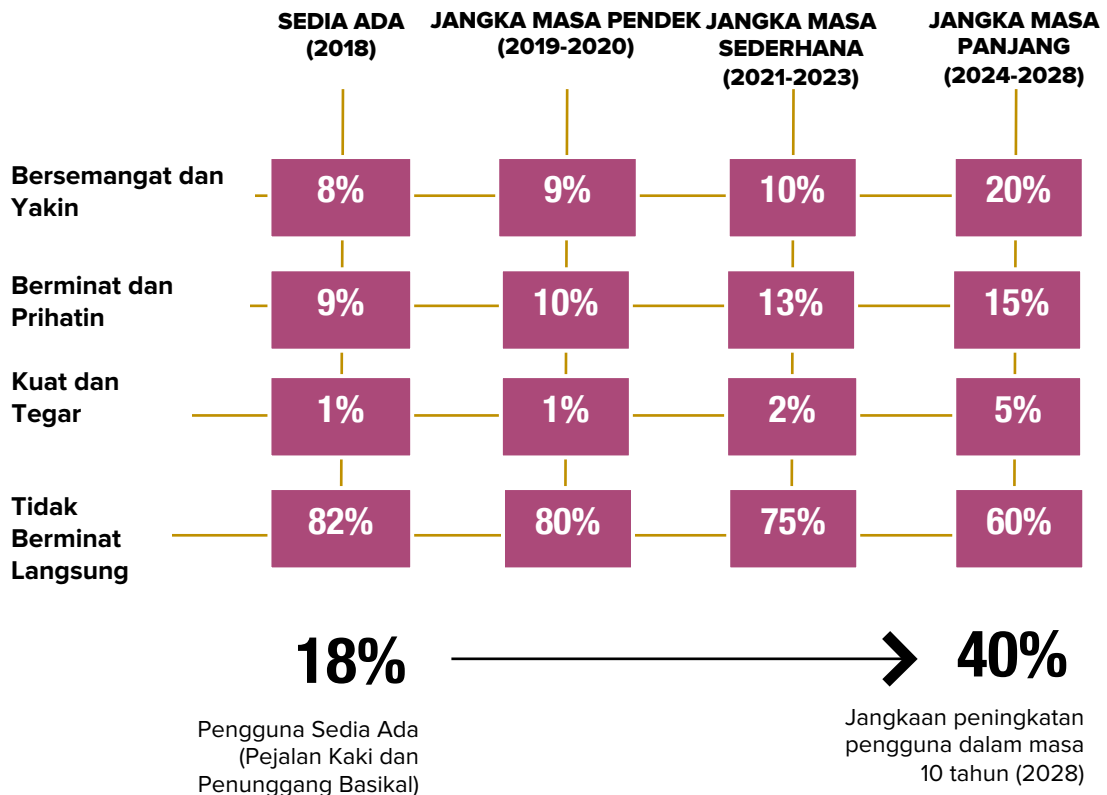
Meningkatkan Kemudahan Pejalan Kaki Sedia Ada yang Menghubungkan Pavilion ke TRX



Pelan Pemantauan

Kemajuan pemantauan dan penilaian akan digunakan dalam beberapa bentuk bagi tujuan pengukuran kemajuan dan menjejaki pelan pelaksanaan. Pengukuran kemajuan akan dipantau secara berkala untuk kemajuan dalam peratusan penglibatan orang awam berjalan dan berbasikal bagi mencapai sasaran 40% penglibatan menjelang 2028. Pemantauan ini akan dilakukan terhadap segmen sasaran termasuk, pelajar sekolah, pelajar universiti, pekerja pejabat, pembeli belah, dll.

Menjejaki pelan pelaksanaan dalam masa yang sama adalah untuk mengukur kemajuan terhadap penanda aras untuk tujuan mengkaji keberkesanan terhadap sesetengah campur tangan dan polisi, memantau pendapat orang awam, memberi jaminan strategi-strategi dan tindakan-tindakan bagi pelan dan menangani akibat daripada pelaksanaan tindakan



Pencapaian visi dan matlamat pelan ini akan dipantau berselang seli mengikut fasa dengan set kejayaan di pengakhiran fasa. Penilaian prestasi akan menunjukkan kejayaan dan kelemahan terhadap sesetengah strategi atau tindakan di samping memberikan peluang untuk penambahbaikan bagi masa akan datang. Pelan prestasi akan memberitahu samada kejayaan dicapai sepenuhnya dengan mencapai matlamat pelan iaitu 40% penglibatan dalam pengangkutan aktif menjelang 2028.

Jadual 6-1 memecahkan perincian peratusan kenaikan dalam sasaran penglibatan mengikut segmen dan fasa sasaran. Hasil kejayaan untuk semua strategi dan tindakan yang dinyatakan di dalam pelan, setelah dilaksanakan akan diukur mengikut sasaran kenaikan di dalam penglibatan ini. Bagi menjalankan ini, beberapa siri kaji selidik akan dijalankan terhadap segmen sasaran menggunakan kaedah selang seli yang diterangkan di dalam Jadual 6-2. Kaji selidik rentas-lintang (cross-sectional) mudah atau kiraan kepala mudah untuk sampel yang dipilih semasa fasa pertama kaji selidik ini dijalankan pada tempoh jangka masa pendek 2019-2020. Semasa fasa jangka masa sederhana 2021-2023, adalah dicadangkan bahawa kajian ini dijalankan menggunakan aplikasi telefon pintar yang membenarkan kajian longitud terhadap sukarelawan untuk menggalakkan penglibatan kaji selidik yang meluas, analisis lebih terperinci dan lebih tepat. Pada akhiran fasa jangka masa panjang 2024-2028, data tidak lagi dapat daripada kaji selidik tetapi daripada analisis data mega selain membenarkan maklumbalas secara terus dan perancangan penyesuaian. Oleh itu, ianya memerlukan pelbagai agensi terlibat sama termasuk MIMOS, DBKL telekomunikasi

Jadual 6-1: Sasaran peningkatan untuk segment berbeza untuk pejalan kaki mengikut sasaran tahunan

Segmen	Asas (2018)	Sasaran menjelang 2020 (% Meningkatkan)	Sasaran menjelang 2023 (% Meningkatkan)	Sasaran Menjelang 2028 (% Meningkatkan)
Keseluruhan	18%	20% (2%)	25% (7%)	40% (22%)
Pelajar Sekolah	26.5%	29% (2.5%)	33% (6.5%)	43% (16.5%)
Pelajar Universiti & Kolej	27%	29% (2.0%)	33% (6%)	46% (19%)
Pekerja Pejabat	15%	17% (2%)	22% (7%)	39% (24%)
Lain-lain (Pembeli belah, Pelawat dll.	15.5%	18% (2.5%)	23% (7.5%)	38% (22.5%)
Penggemar	1%	1.5% (0.5%)	2% (1%)	5% (4%)

Jadual Pemantauan

Jadual berikut menghuraikan perincian jadual pemantauan

Table 6.2: Jadual Pemantauan

TINDAKAN / PEMBANGUNAN		ASPEK UTAMA	MULA	UKURAN	KAEDAH
1.	Mengkaji keberkesanan program laluan basikal yang diwarnakan termasuk kemungkinan pelebarannya di dalam CBD dan zon kediaman	Infrastruktur dan kemudahan	Q3/ 2019	<ul style="list-style-type: none"> Tahap penggunaan Tahap kepuasan 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji selidik pengguna Pemantauan internet
2.	Mengeluarkan halangan di stesen transit (batuan pertama batuan terakhir)	Infrastruktur dan kemudahan	Q4/ 2019	<ul style="list-style-type: none"> Bilangan tempat bermasalah diselesaikan Tahap kepuasan / penghargaan orang awam 	<ul style="list-style-type: none"> Inventori tapak Kaji selidik pengguna Pemantauan internet
3.	Melancarkan Pelan Komunikasi KL Bike-Ped	Pendidikan	Q1/ 2020	<ul style="list-style-type: none"> Penyebaran mesej kepada orang awam Tahap penerimaan awal 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji selidik pengguna Pemantauan internet
4.	Mengenalpasti dan melaksanakan pemasangan fizikal untuk meningkatkan keselamatan dan keselesaan laluan pejalan kaki dan laluan basikal sedia ada	Keselamatan	Q1 / 2020	<ul style="list-style-type: none"> Menaiktaraf tahap keselamatan dan keselesaan Tahap kepuasan Pengurangan bilangan aduan dan laporan 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji selidik pengguna Pemantauan internet Kaji semula data / kajian bukan fizikal
5.	Mengumumkan usaha untuk membuat berjalan kaki dan berbasikal lebih selamat	Keselamatan	Q2/ 2020	<ul style="list-style-type: none"> Tahap keyakinan orang awam terhadap berjalan kaki dan berbasikal 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji selidik orang awam Pemantauan internet
6.	Pelancaran program Datuk Bandar sebagai Duta Penjenamaan Berbasikal	Pendidikan	Q2/ 2020	<ul style="list-style-type: none"> Tahap inspirasi Penerimaan dan tindak balas 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji selidik orang awam Pemantauan internet
7.	Merintis Penggunaan E-Skuter	Kemudahan	Q3/ 2020	<ul style="list-style-type: none"> Halangan dan cabaran Penerimaan dan tindak balas 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji selidik pengguna Pemantauan internet
8.	Menganjurkan acara berbasikal yang menarik untuk kanak-kanak sekolah	Pendidikan	Q3/ 2020	<ul style="list-style-type: none"> Tahap inspirasi Penerimaan dan tindak balas 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji selidik orang awam
9.	Pemasangan CCTV di 'tempat hitam'	Keselamatan dan Penguatkuasaan	Q3/ 2020	<ul style="list-style-type: none"> Tahap keyakinan orang awam terhadap berjalan dan berbasikal Pengurangan bilangan jenayah di 'tempat hitam' 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji selidik orang awam Kaji semula data / kajian bukan fizikal
10.	E-skuter dan peranti mobiliti persendirian yang lain dimasukkan di dalam senarai item untuk pengecualian cukai (LHDN) di bawah tajuk utama Gaya Hidup	Insentif	Q4/ 2020	<ul style="list-style-type: none"> Bilangan permohonan 	<ul style="list-style-type: none"> Kajian bukan fizikal / kaji semula dokumen

...samb.

TINDAKAN / PEMBANGUNAN		ASPEK UTAMA	MULA	UKURAN	KAEDAH
11.	Melancarkan Projek Peneraju Komuniti TTDI	'Semangat Tempat' / Pemacu Komuniti	Q1 / 2021	<ul style="list-style-type: none"> Penggunaan kemudahan Tahap persetujuan daripada penduduk 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji selidik orang awam
12.	Menganjurkan acara berbasikal tetap untuk komuniti di dalam zon perumahan	Pendidikan	Q2 / 2021	<ul style="list-style-type: none"> Tahap inspirasi Penerimaan dan tindak balas 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji selidik orang awam
13.	Penutupan sebahagian jalan yang meriah waktu hujung minggu	'Semangat Tempat'	Q3/ 2021	<ul style="list-style-type: none"> Tahap penggunaan Penerimaan dan tindak balas (mahu untuk berjalan kaki) 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji selidik orang awam
14.	Melancarkan fasa pertengahan untuk pelan komunikasi yang memfokuskan terhadap kempen 'Wow'	Pendidikan	Q4 / 2021	<ul style="list-style-type: none"> Penyebaran mesej kepada orang awam Tahap penerimaan awal 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji selidik pengguna Pemantauan internet
15.	Melantik olahragawan/ olahragawati negara sebagai duta penjenamaan	Pendidikan	Q4 / 2021	<ul style="list-style-type: none"> Tahap inspirasi Penerimaan dan tindak balas 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji selidik orang awam Pemantauan internet
16.	Majikan perlu menyediakan insentif kewangan tahunan untuk membeli dan membaiki basikal	Insentif	Q1 / 2022	<ul style="list-style-type: none"> Tahap penerimaan Tahap inspirasi Penerimaan dan tindak balas 	<ul style="list-style-type: none"> Temu bual
17.	Merekabentuk dan melancarkan aplikasi mudah alih yang canggih dan bergaya	Kemudahan	Q2 / 2022	<ul style="list-style-type: none"> Tahap penggunaan Tindak balas terhadap kandungan 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji semula data Pemantauan internet
18.	Melebarkan jajaran laluan basikal berwarna sedia ada di pusat bandar ke kawasan perumahan / kejiranan	Infrastruktur dan Kemudahan	Q1 / 2023	<ul style="list-style-type: none"> Tahap penggunaan Tindak balas terhadap kandungan 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji semula data Pemantauan internet
19.	Melancarkan satu projek per komuniti (sebagai contoh Projek TTDI)	'Semangat Tempat' / Peneraju Komuniti	Q2/ 2023	<ul style="list-style-type: none"> Penggunaan kemudahan Tahap persetujuan daripada penduduk 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji selidik orang awam
20.	Penjenamaan KL sebagai bandar berjalan kaki dan berbasikal primer	Pendidikan	Q1 / 2024	<ul style="list-style-type: none"> Penyebaran mesej kepada orang awam Tahap persetujuan 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji selidik pengguna Pemantauan internet
21.	Melebarkan laluan pejalan kaki sepanjang laluan yang meriah	'Semangat Tempat'	Q1/ 2025	<ul style="list-style-type: none"> Tahap penggunaan Penerimaan dan tindak balas 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji selidik orang awam
22.	Peningkatan kadar bayaran tempat letak kenderaan awam di CBD	Penguatkuasaan	Q1/ 2026	<ul style="list-style-type: none"> Pengurangan bilangan kenderaan di pusat bandar 	<ul style="list-style-type: none"> Kaji semula data/ kajian bukan fizikal





DEWAN BANDARAYA KUALA LUMPUR