



# PELAN INDUK TRAFIK KUALA LUMPUR 2040

# Prakata

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,  
Salam Sejahtera,

Segala puji kepada Allah SWT, syukur alhamdulillah Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL) telah berjaya menghasilkan Pelan Induk Trafik Kuala Lumpur 2040 (PITKL2040) yang menjadi panduan dalam pengurusan lalu lintas di Kuala Lumpur.

PITKL2040 ini memberikan cadangan yang komprehensif bagi mempertingkatkan perkhidmatan jalan raya di Kuala Lumpur. PITKL2040 turut mencadangkan penggunaan pengangkutan awam dengan menentukan sasaran nisbah pisah ragam (*modal split*) 70:30. Langkah-langkah komprehensif bagi mencapai sasaran ini juga dicadangkan bagi pelaksanaan secara berperingkat.

Bagi mencapai sasaran nisbah pisah ragam 70:30, fokus perancangan perlu ditekankan kepada meningkatkan jumlah pengguna menaiki pengangkutan awam seperti pengangkutan rel, perkhidmatan bas, serta menggalakkan perkhidmatan *first mile - last mile* seperti kemudahan pejalan kaki, laluan berbasikal serta mikromobiliti. PITKL2040 juga mencadangkan penyediaan kemudahan *Park & Ride* di stesen-stesen pengangkutan awam atau di kawasan yang mempunyai kemudahan akses ke stesen pengangkutan awam.

Dalam usaha merealisasikan sasaran ini, kerjasama di antara agensi-agensi kerajaan dan bukan kerajaan amatlah penting. Setinggi-tinggi penghargaan dan terima kasih diucapkan kepada pihak Dewan Bandaraya Kuala Lumpur, agensi-agensi sahabat seperti Kementerian Pengangkutan, Kementerian Kerja Raya, Jabatan Kerja Raya, Prasarana, MRT, KTM, MIROS, PDRM, JPJ, APAD dan PBT-PBT bersempadanan dengan Kuala Lumpur agar terus komited untuk memastikan tindakan dan pemantauan pelaksanaan terhadap pengurusan lalu lintas tercapai dan dapat memastikan matlamat untuk menjadikan Kuala Lumpur sebagai Bandaraya Neutral Karbon pada tahun 2050 terlaksana.

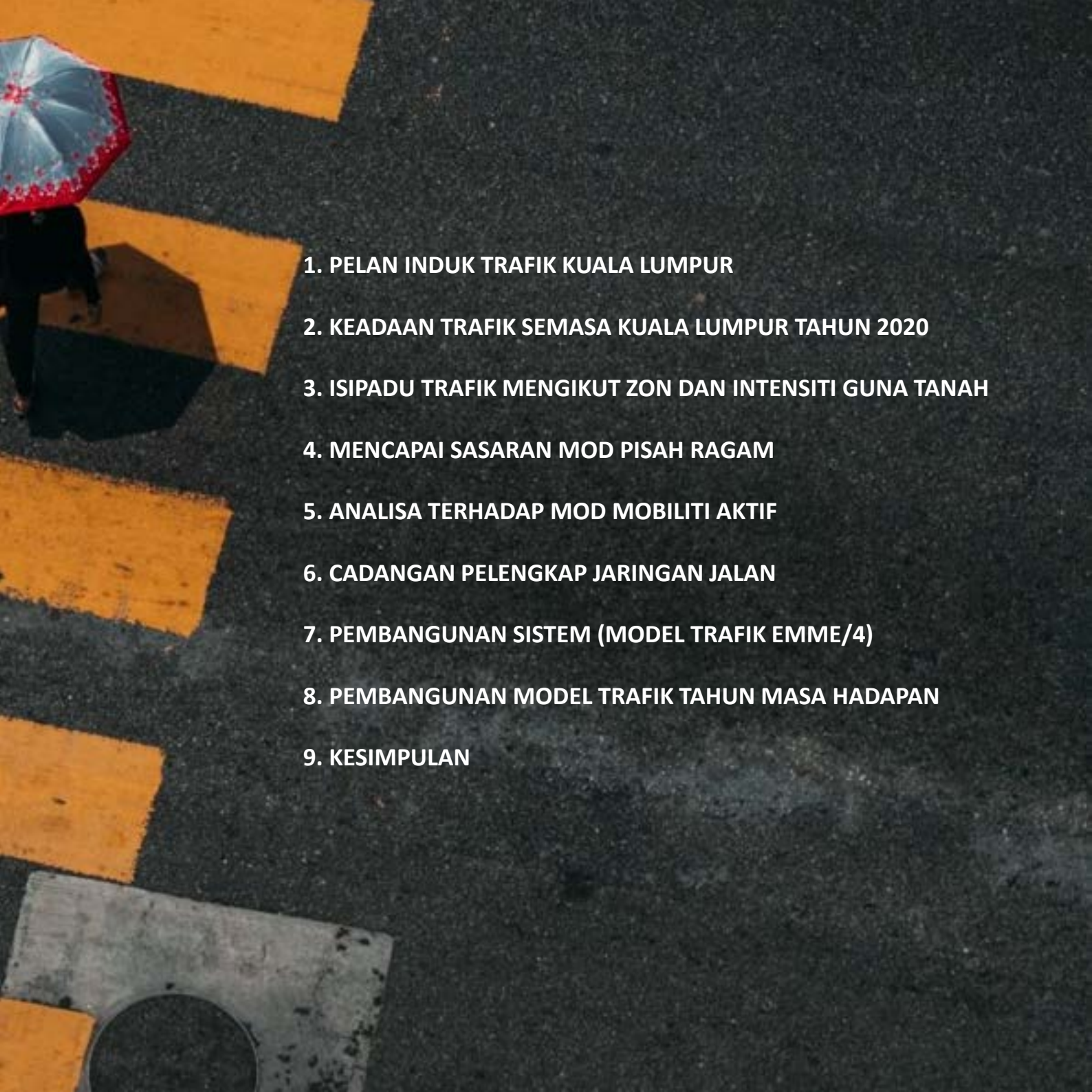
Sekian, terima kasih

Datuk Seri Hj. Mahadi Bin Che Ngah  
Datuk Bandar Kuala Lumpur



**DEWAN BANDARAYA  
KUALA LUMPUR**

**PELAN INDUK TRAFIK  
KUALA LUMPUR 2040  
PITKL2040**

- 
- 1. PELAN INDUK TRAFIK KUALA LUMPUR**
  - 2. KEADAAN TRAFIK SEMASA KUALA LUMPUR TAHUN 2020**
  - 3. ISIPADU TRAFIK MENGIKUT ZON DAN INTENSITI GUNA TANAH**
  - 4. MENCAPAI SASARAN MOD PISAH RAGAM**
  - 5. ANALISA TERHADAP MOD MOBILITI AKTIF**
  - 6. CADANGAN PELENGKAP JARINGAN JALAN**
  - 7. PEMBANGUNAN SISTEM (MODEL TRAFIK EMME/4)**
  - 8. PEMBANGUNAN MODEL TRAFIK TAHUN MASA HADAPAN**
  - 9. KESIMPULAN**



PELAN INDUK TRAFIK  
KUALA LUMPUR 2040  
**PITKL2040**

# **BAB 1**

# **PELAN INDUK TRAFIK KUALA**

# **LUMPUR**

# 1.1 PELAN INDUK TRAFIK KUALA LUMPUR 2040

Pelan Induk Trafik Kuala Lumpur 2040 (PITKL2040) merupakan satu pelan tindakan yang disediakan dalam melaksanakan pengurusan lalu lintas di Kuala Lumpur pada waktu puncak pagi dan petang. PITKL2040 ini telah dirangka berdasarkan kajian lalu lintas serta unjurannya sehingga tahun 2040. PITKL2040 dibangunkan dengan mengambilkira pembangunan model trafik tahun semasa yang diunjurkan sehingga tahun 2040 berdasarkan zon dan intensiti guna tanah masa hadapan. PITKL2040 turut mengesyorkan langkah-langkah pelaksanaan inisiatif bagi mempertingkatkan kemudahsampaian ke Pusat Bandar Raya Kuala Lumpur melalui peralihan kepada mod pengangkutan awam menjelang 2040.

Penyediaan PITKL2040 adalah berdasarkan maklumat-maklumat semasa dan masa hadapan berkaitan data lalu lintas, zon guna tanah dan intensiti pembangunan, laluan rel, lokasi *Park & Ride* serta kawasan tadahan stesen transit. PITKL2040 juga akan menentukan keperluan jalan sedia ada yang akan dinaik taraf dan membina *missing link* bagi melengkapkan fungsi hirarki jalan agar dapat melancarkan aliran trafik.

PITKL2040 adalah panduan untuk penilaian impak trafik bagi cadangan pembangunan dan panduan kepada agensi teknikal berkaitan pengangkutan awam dalam melaksanakan inisiatif untuk mencapai sasaran pisah ragam.



PITKL2040 turut mensasarkan pencapaian mod pisah ragam pengangkutan awam berbanding kenderaan persendirian iaitu 70:30 pada tahun 2040 bagi mengurangkan kebergantungan kepada kenderaan bermotor persendirian pada waktu puncak. Mod pisah ragam pengangkutan awam diambil kira melalui analisa perjalanan individu menggunakan mobiliti aktif, teksi, e-hailing, perkhidmatan bas dan rel.

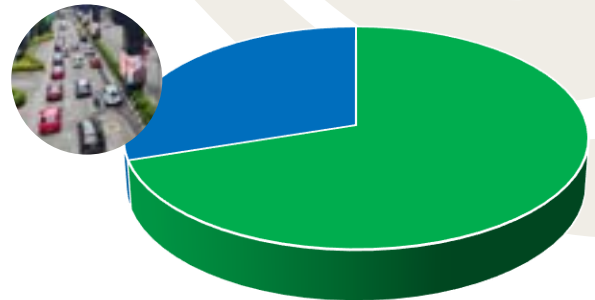
PITKL2040 mencadangkan keperluan melengkapkan jaringan jalan serta inisiatif untuk mencapai sasaran mod pisah ragam. Keperluan melengkapkan jaringan jalan dengan mengenal pasti *missing links* dan hubungan lebuh raya ke lebuh raya. Inisiatif langkah untuk mencapai sasaran mod pisah ragam yang perlu dilaksanakan adalah berdasarkan tahap perkhidmatan pengangkutan awam sedia ada serta mengenal pasti keperluan kemudahan sokongan *first mile – last mile* bagi mempertingkatkan penggunaan pengangkutan awam yang optimum.

Maklumat-maklumat yang diambil kira dalam penyediaan pelan induk ini adalah melalui rujukan berdasarkan:

1. Pelan Bandar Raya Kuala Lumpur 2020 (PBRKL2020)
2. Draf Pelan Tempatan Kuala Lumpur 2040 (Draf PTKL2040)
3. Pembangunan yang komited termasuk Laporan Impak Trafik (TIA)

## SASARAN MOD PISAH RAGAM 2040

30% KENDERAAN PERSENDIRIAN



70% PENGANGKUTAN AWAM





## 1.2 OBJEKTIF PITKL2040

- i. Mencadangkan perancangan isipadu trafik mengikut *Traffic Analysis Zone* (TAZ) berdasarkan zon dan intensiti guna tanah di Kuala Lumpur.
- ii. Mencadangkan penyambungan rangkaian jalanraya baru dan menaiktaraf infrastruktur rangkaian jalanraya sedia ada bagi melancarkan aliran trafik.
- iii. Mencadangkan langkah-langkah inisiatif bagi mencapai sasaran pisah ragam (*modal split*) optimum di antara pengangkutan awam dan kenderaan persendirian.

## 1.3 HASIL PITKL2040

- i. Cadangan mempertingkatkan kapasiti jalan yang melibatkan penyambungan lebuhraya ke lebuhraya, mengenalpasti koridor jalan - jalan yang tidak bersambung (*missing link*) serta jalan yang perlu dinaiktaraf;
- ii. Cadangan langkah-langkah inisiatif yang perlu dilaksanakan bagi mencapai mod pisah ragam yang disasarkan;
- iii. Model Trafik *Macro-scopic* Kuala Lumpur untuk membuat penilaian terhadap laporan TIA;





**BAB 2**  
**KEADAAN TRAFIK SEMASA**  
**KUALA LUMPUR**  
**TAHUN 2020**



## BAB 2 : KEADAAN TRAFIK SEMASA KUALA LUMPUR TAHUN 2020

Pemahaman yang menyeluruh mengenai keadaan trafik bagi Tahun Semasa 2020 (BY2020) adalah penting dalam menyediakan Pelan Induk Trafik 2040 (PITKL2040). Data trafik sedia ada (*secondary data*) dan data bancian terkini (*primary data*) telah dikumpul, disusun dan dianalisa untuk membangunkan model trafik dengan menggunakan perisian EMME/4.

Berikut merupakan ringkasan data yang telah dikumpul.

| JENIS DATA |   |  |
|------------|---|--|
| 1.         | <b>Jumlah Trafik</b>  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bancian di tapak = 17 lokasi</li><li>• Data sekunder = 345 lokasi *</li><li>• Data sejarah RTVM, KKR</li><li>• Data Lebuhraya Tol, LLM</li></ul> |
| 2.         | <b>Masa Perjalanan</b>  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bancian di tapak = 42 laluan</li><li>• Data sekunder daripada Google Map dan Waze</li></ul>  |
| 3.         | <b>Corak Asal –Tuju (OD)</b>                                  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bancian dalam talian = 480 responden</li><li>• “DIGI Telco Big Data” = 114,942,684 sampel</li></ul>  |
| 4.         | <b>Bancian Pilihan Pengguna (pengguna mod mobiliti aktif)</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bancian di tapak = 10 lokasi (399 responden)</li><li>• Bancian dalam talian = 163 responden</li></ul>  |
| 5.         | <b>Masa Perjalanan Transit</b>                                | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bancian di tapak = 14 laluan transit</li></ul>   |

## 2.1 KEADAAN TRAFIK SEMASA 2020

Aliran trafik semasa di Kuala Lumpur adalah lebih kepada aliran trafik keluar dan masuk Pusat Bandar. Puncak Pagi tertumpu kepada aliran masuk ke Pusat Bandar dan Puncak Petang tertumpu kepada aliran keluar. Jalan-jalan utama dari luar Kuala Lumpur menunjukkan kesesakan di bawah 30km/j. Dengan purata kelajuan 23 km/j di atas jalan-jalan di Kuala Lumpur pada kedua-dua waktu puncak, 89% trafik di Puncak Pagi adalah bertujuan ke tempat kerja dan perniagaan manakala 98% trafik di Puncak Petang adalah bertujuan pulang ke kediaman.

Purata tahap perkhidmatan di jalan-jalan utama ini adalah pada *Level of Service E* pada waktu puncak pagi dan puncak petang.

Secara amnya, trafik yang keluar dan masuk Pusat Bandar Raya Kuala Lumpur mempunyai permintaan perjalanan yang tinggi bagi tujuan pergi bekerja pada sebelah pagi dan pulang ke kediaman di sebelah petang.

### PUNCAK PAGI



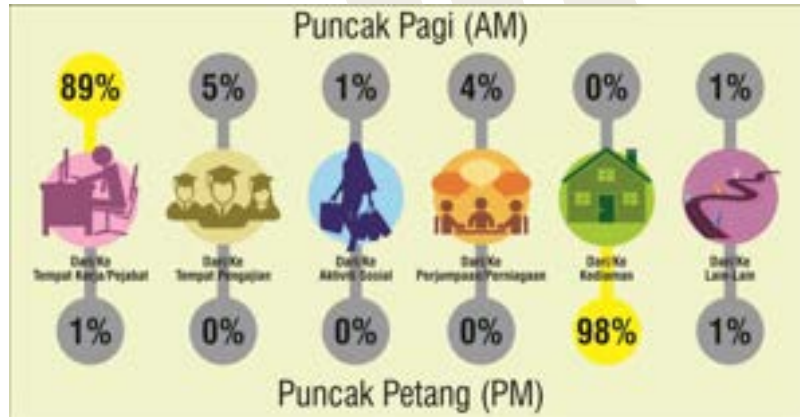
### PUNCAK PETANG



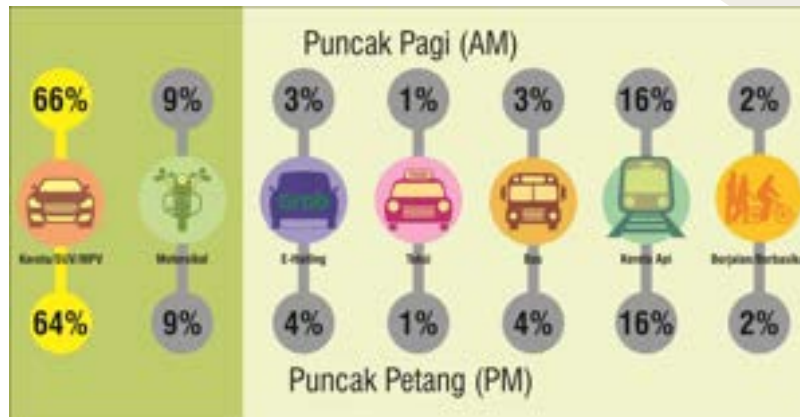


## 2.2 TREND TRAFIK SEMASA 2020

Trend Tujuan Perjalanan



Mod Perjalanan Pilihan



## 2.3 SASARAN TREND TRAFIK TAHUN 2040





PELAN INDUK TRAFIK  
KUALA LUMPUR 2040  
**PITKL2040**

# **BAB 3**

# **ISIPADU TRAFIK MENGIKUT ZON**

# **DAN INTENSITI GUNA TANAH**

## BAB 3: ISIPADU TRAFIK MENGIKUT ZON DAN INTENSITI GUNA TANAH

Maklumat guna tanah dan intensiti pembangunan sedia ada dan komited serta cadangan pembangunan masa hadapan diambil kira bagi mengunjurkan isipadu trafik. Empat (4) tugas utama yang dilaksanakan adalah:

- i. Menganalisa aktiviti guna tanah semasa dan corak pertumbuhan pembangunan;
- ii. Menganalisa aktiviti dan cadangan guna tanah masa hadapan/komited;
- iii. Mengunjurkan perjalanan (*trip*) ke dan dari aktiviti guna tanah semasa dan yang dirancang; dan
- iv. Menganalisa corak pengagihan perjalanan (*traffic distribution pattern*).

Zon dan intensiti guna tanah yang diambilkira dibahagikan kepada tiga (3) kategori:

- i. Kategori 1 (KAT 1) – terdiri daripada pembangunan mega dan pembangunan komited yang diperolehi melalui laporan TIA yang telah diterima.
- ii. Kategori 2 (KAT 2) – terdiri daripada aktiviti guna tanah masa hadapan yang dirancang dan komited untuk dibangunkan merujuk kepada PBRKL2020.
- iii. Kategori 3 (KAT 3) – terdiri daripada andaian *take up rate* 50% daripada cadangan guna tanah seperti dalam Draf PTKL2040 akan dibangunkan.

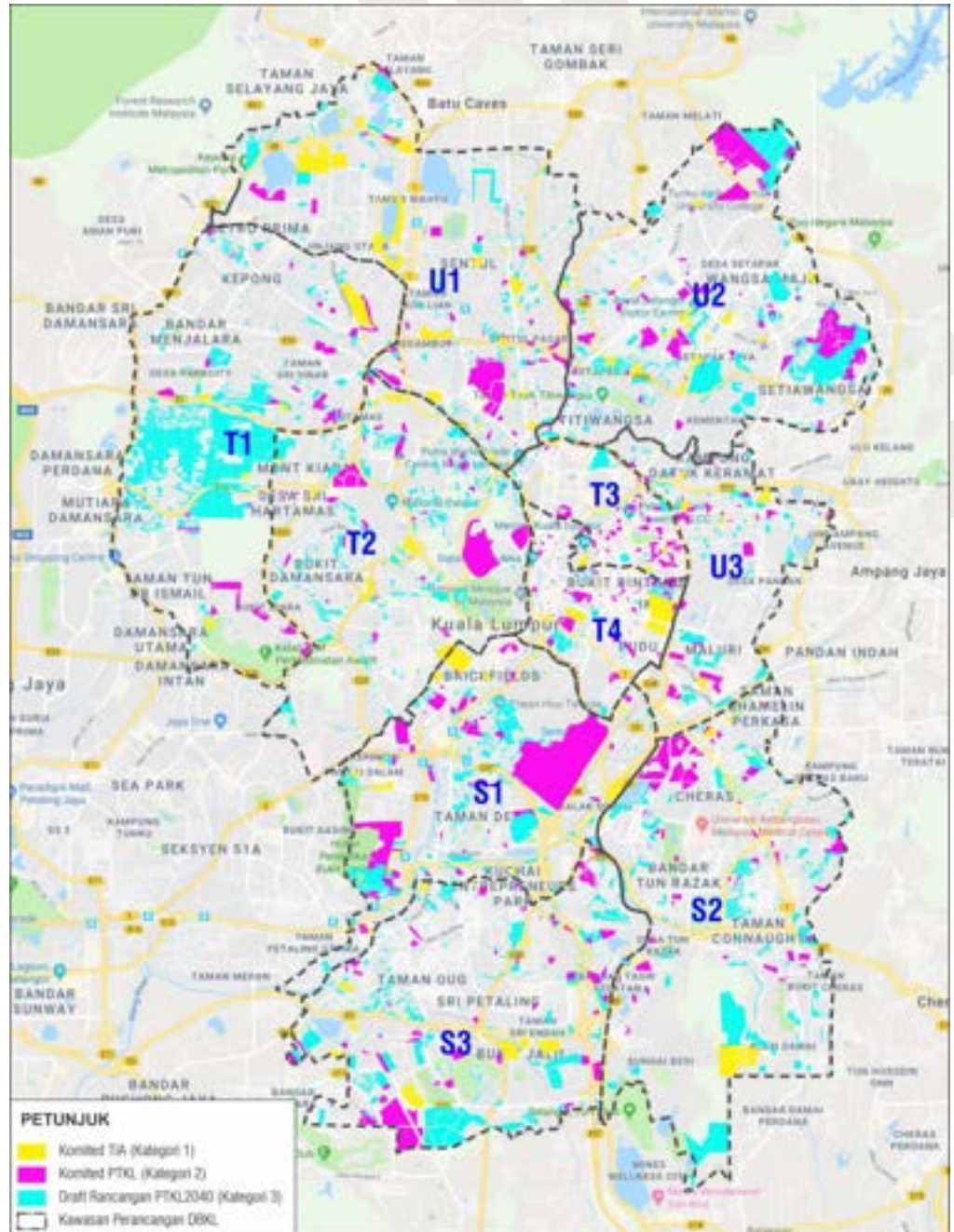


## 3.1 GUNA TANAH MASA HADAPAN

Kesemua maklumat guna tanah dari Kategori 1, 2 dan 3 bagi keseluruhan Bandaraya Kuala Lumpur untuk tahun 2040 ditunjukkan dalam rajah.

PITKL2040 ini melibatkan kawasan perancangan iaitu:

- i. Kawasan Perancangan Utara (U1, U2 & U3),
- ii. Kawasan Perancangan Tengah (T1, T2, T3 & T4) dan
- iii. Kawasan Perancangan Selatan (S1, S2 & S3)



## 3.2 TRAFFIC ANALYSIS ZONE (TAZ)

Kawasan Perancangan di Bandar Raya Kuala Lumpur dibahagikan kepada zon yang lebih kecil yang dipanggil *Traffic Analysis Zone* (TAZ). Sempadan TAZ adalah mengikut jalan-jalan utama dan sempadan fizikal semulajadi seperti sungai dan sempadan kawasan perancangan. Tujuan TAZ adalah untuk mendapatkan OD mengikut zon yang terperinci berdasarkan pilihan laluan pengguna jalanraya.

Jumlah TAZ adalah sebanyak 376 yang terdiri daripada 353 TAZ Kawasan Perancangan DBKL dan 23 TAZ Kawasan Luaran DBKL.

|               | KAWASAN PERANCANGAN DBKL  | ID RUJ. KAWASAN | ID ZON BARU | BIL. TAZ   |
|---------------|---|-----------------|-------------|------------|
| TAZ DALAMAN   | <b>Kawasan: S</b>   | 1X              |             |            |
|               | S1  | 11              | 1101 - 1128 | 28         |
|               | S2  | 12              | 1201 - 1228 | 28         |
|               | S3  | 13              | 1301 - 1327 | 27         |
|               | <b>Kawasan: T</b>   | 2X              |             |            |
|               | T1  | 21              | 2101 - 2118 | 18         |
|               | T2  | 22              | 2201 - 2232 | 32         |
|               | T3  | 23              | 2301 - 2325 | 25         |
|               | T4  | 24              | 2401 - 2443 | 43         |
|               | <b>Kawasan: U</b>   | 3X              |             |            |
|               | U1  | 31              | 3101 - 3127 | 27         |
|               | U2  | 32              | 3201 - 3240 | 40         |
|               | U3  | 33              | 3301 - 3336 | 36         |
|               | <b>Kawasan Bersebelahan yang Memberi Impak Trafik kepada Kuala Lumpur</b> | 8X              |             |            |
|               | A1  | 81              | 8101 - 8121 | 21         |
|               | A2  | 82              | 8201 - 8217 | 17         |
|               | A3  | 83              | 8301 - 8311 | 11         |
|               | <b>Jumlah TAZ Dalaman</b>   |                 |             | <b>353</b> |
| TAZ LUARAN    | <b>Luaran</b>   | 99              | 9901 - 9923 | 23         |
|               | <b>Jumlah TAZ Luaran</b>  |                 |             | <b>23</b>  |
| <b>JUMLAH</b> |   |                 |             | <b>376</b> |



# TRAFFIC ANALYSIS ZONE (TAZ)

Pembahagian TAZ ditentukan dengan mengenal pasti laluan masuk dan keluar bagi setiap TAZ dan diselaraskan sewajarnya berdasarkan jalan-jalan sedia ada. Penentuan TAZ ini adalah supaya model trafik dapat menggambarkan keadaan jaringan trafik dengan lebih tepat.



### 3.3 PENJANAAN TRAFIK

Jadual merupakan unjuran penjanaaan trafik bagi keseluruhan kawasan Kuala Lumpur sehingga tahun 2040 untuk kedua-dua waktu puncak pagi dan petang.

Semua data unjuran jumlah trafik adalah dalam *passenger car unit per hour* (pcu/hr).

|  | BY2020  |         | Y2025   |         | Y2030   |         | Y2035   |         | Y2040   |         |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|  | P       | A       | P       | A       | P       | A       | P       | A       | P       | A       |
| <b>PUNCAK PAGI</b>   |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| <b>BY2020</b>  | 234,605 | 255,554 |         |         |         |         |         |         |         |         |
| <b>DENGAN PERTUMBUHAN 2% SETAHUN DARI TIA YANG DITERIMA (KATEGORI 1)</b> | -       | -       | 259,023 | 282,153 | 342,835 | 361,713 | 391,717 | 415,166 | 450,597 | 480,982 |
|  | -       | -       | 51,493  | 45,462  | 63,448  | 59,777  | 79,851  | 80,252  | 93,809  | 97,336  |
| <b>GUNA TANAH DRAF PTKL2040</b>  |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| <b>KATEGORI 2</b>  | -       | -       | 28,324  | 32,383  | 56,647  | 64,766  | 84,971  | 97,150  | 113,294 | 129,533 |
| <b>KATEGORI 3</b>  | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | 74,587  | 97,302  |
| <b>JUMLAH</b>  | 234,605 | 255,554 | 338,840 | 359,998 | 411,437 | 440,795 | 493,091 | 532,791 | 652,436 | 724,901 |
| <b>PUNCAK PETANG</b>   |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| <b>BY2020</b>  | 255,843 | 237,336 |         |         |         |         |         |         |         |         |
| <b>DENGAN PERTUMBUHAN 2% SETAHUN DARI TIA YANG DITERIMA (KATEGORI 1)</b> | -       | -       | 282,471 | 262,038 | 366,643 | 349,376 | 425,408 | 407,828 | 490,414 | 470,671 |
|  | -       | -       | 49,608  | 54,402  | 68,271  | 74,408  | 87,046  | 92,881  | 109,448 | 114,489 |
| <b>GUNA TANAH DRAF PTKL2040</b>  |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| <b>KATEGORI 2</b>  | -       | -       | 39,582  | 28,534  | 79,164  | 77,068  | 118,746 | 115,603 | 158,329 | 154,137 |
| <b>KATEGORI 3</b>  | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | 99,389  | 86,007  |
| <b>JUMLAH</b>  | 255,843 | 237,336 | 371,662 | 354,975 | 464,470 | 446,451 | 562,930 | 541,904 | 770,533 | 732,424 |

Nota: \*P = Production, A = Attraction



PELAN INDUK TRAFIK  
KUALA LUMPUR 2040

PITKL2040

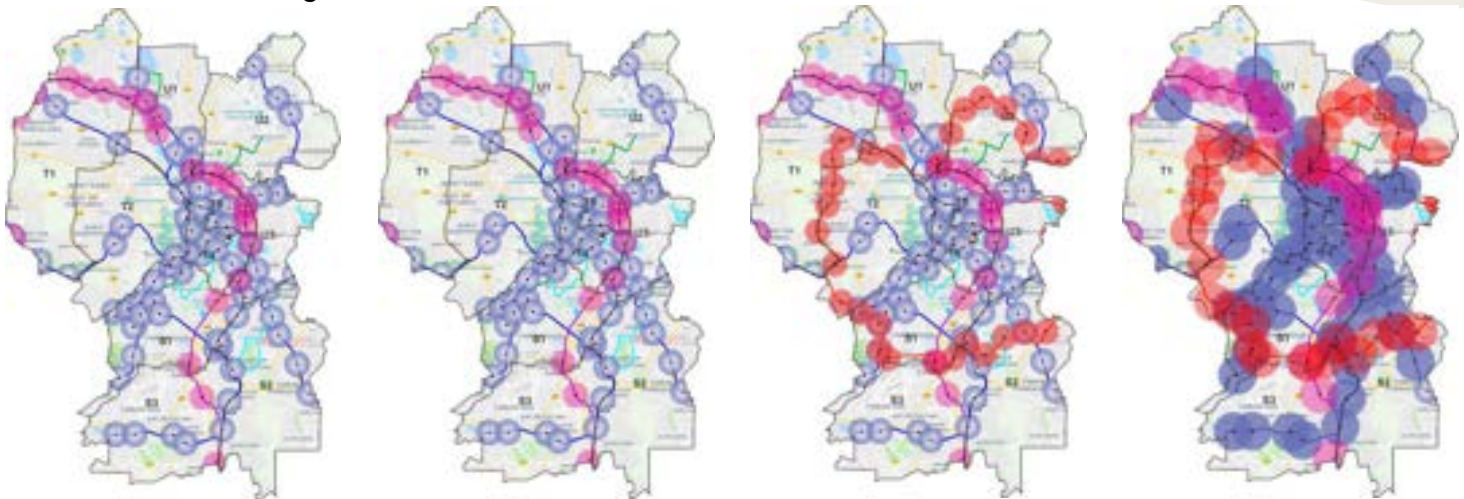


**BAB 4**  
**MENCAPAI SASARAN MOD**  
**PISAH RAGAM**

## BAB 4: MENCAPAI SASARAN MOD PISAH RAGAM

Mod pisah ragam adalah nisbah peratusan pengguna dalam menggunakan pengangkutan awam berbanding kenderaan persendirian. Manakala, pilihan mod adalah berkaitan dengan proses membuat keputusan dalam memilih jenis pengangkutan bagi melengkapkan perjalanan seseorang. Pemilihan mod pengangkutan dipengaruhi oleh pelbagai faktor, lazimnya adalah disebabkan oleh tujuan perjalanan, kebolehpercayaan (reliability) sistem pengangkutan dan liputan rangkaian pengangkutan.

Draf Pelan Struktur Kuala Lumpur 2040 (Draf PSKL2040) telah menetapkan mod pisah ragam menjelang tahun 2040 adalah 70:30, di mana 70% adalah Pengangkutan Awam dan 30% adalah kenderaan persendirian. Pengangkutan awam adalah termasuk yang berasaskan rel, bas, teksi, e-hailing & mobiliti aktif.



TAHUN  
2025

50%

Pengangkutan Awam

TAHUN  
2030

53%

Pengangkutan Awam

TAHUN  
2035

60%

Pengangkutan Awam

TAHUN  
2040

70%

Pengangkutan Awam



### PETUNJUK:

- Liputan stesen transit sedia ada
- Liputan stesen LRT3 & MRT2
- Liputan stesen MRT3\*  
*\*berdasarkan jajaran MRT3*



# JAJARAN LALUAN TRANSIT DI KUALA LUMPUR



# 4.1 INISIATIF UNTUK MENCAPAI MOD PISAH RAGAM YANG DISASARKAN

| LANGKAH-LANGKAH UNTUK MENCAPAI SASARAN PISAH RAGAM 50:50 PADA 2025   | CADANGAN AGENSI PELAKSANA  | TINDAKAN   |
|--|--|--|
| <p><b>a. Menaiktaraf kemudahan &amp; perkhidmatan ‘First Mile – Last Mile’</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Menaiktaraf laluan pejalan kaki supaya lebih selamat, selesa dan mesra pengguna</li> <li>ii. Menyediakan rangkaian laluan mobiliti aktif yang komprehensif</li> <li>iii. Menyediakan dan mempertingkatkan tahap liputan koridor/laluan mobiliti aktif yang menghubungkan ke stesen transit</li> <li>iv. Mengenalpasti rangkaian laluan khas bas di lokasi strategik untuk menjadikan perjalanan lebih lancar dan terhindar dari kesesakan</li> <li>v. Meluaskan penyediaan hentian bas &amp; menambah liputan laluan bas di kawasan perumahan dan komersil yang tidak diliputi oleh perkhidmatan pengangkutan awam rel</li> <li>vi. Menambah kekerapan perkhidmatan bas</li> <li>vii. Penyediaan saiz bas lebih kecil supaya dapat menyediakan perkhidmatan yang lebih menyeluruh</li> <li>viii. Memperluaskan peraksanaan komuter bandar seperti perkhidmatan tram, bus rapid transit (BRT) dan bas GOKL di stesen transit yang baru dibina dan di kawasan-kawasan terpilih yang dijangka akan dapat meningkatkan kecenderungan orang ramai untuk beralih ke pengangkutan awam</li> <li>ix. Penyediaan garis panduan kemudahan sokongan bagi menghubungkan <i>first mile - last mile</i></li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> | <p>DBKL</p> <p>DBKL</p> <p>DBKL</p> <p>DBKL &amp; Prasarana</p> <p>DBKL &amp; Prasarana</p> <p>DBKL &amp; Prasarana</p> <p>DBKL &amp; Prasarana</p> <p>DBKL &amp; Prasarana</p> <p>DBKL, MIROS &amp; Prasarana</p> | <p>Perlu mewujudkan satu pasukan <i>Task Force</i> PITKL (Termasuk semua PBT di Lembah Klang, MOF, MOT, KKR, JKR, LLM, MIROS &amp; PDRM) untuk memastikan langkah-langkah untuk mencapai pisah ragam 50:50</p> <p>Cadangan perlu dilaksanakan oleh jabatan/agensi berkaitan dalam tempoh 3 tahun sehingga 2025</p> |

## INISIATIF UNTUK MENCAPAI MOD PISAH RAGAM YANG DISASARKAN

| LANGKAH-LANGKAH UNTUK MENCAPAI SASARAN PISAH RAGAM 50:50 PADA 2025  | CADANGAN AGENSI PELAKSANA   | TINDAKAN  |
|---|---|---|
| <p><b>b. LRT3, MRT2 siap sepenuhnya &amp; beroperasi</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Penambahbaikan kepada semua perkhidmatan transit sedia ada bagi menampung peningkatan <i>ridership</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Penambahan bilangan koc transit</li> <li>b. Penambahan kekerapan koc transit</li> </ul> </li> <li>ii. Meningkatkan penyediaan kemudahan di stesen transit           <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Penyediaan kemudahan mesra OKU, warga emas dan kanak-kanak</li> <li>b. Memperkukuhkan keselamatan dan informasi bersepadu</li> </ul> </li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p><b>c. Penyediaan akses maklumat laluan/perkhidmatan pengangkutan bas awam secara meluas dan efektif</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Merangka penyediaan Jadual Bas Semasa/Maklumat Langsung Bas melalui aplikasi, laman sesawang dan VMS/info screen di hentian bas</li> <li>ii. Menyediakan jadual bas masa langsung atas talian melalui aplikasi, laman sesawang dan VMS/info screen di hentian bas</li> <li>iii. Integrasi maklumat laluan dan frekuensi antara semua kemudahan pengangkutan awam (Rel dan Bas)</li> </ul> | <p>Prasarana, MRT Corp, KTM &amp; MOT</p> <p>Prasarana, MRT Corp, KTM &amp; MOT</p> <p>DBKL</p> <p>DBKL &amp; Prasarana</p> <p>Prasarana &amp; MRT Corp</p> | <p>Cadangan perlu dilaksanakan oleh jabatan/agensi berkaitan dalam tempoh 3 tahun sehingga 2025</p> <p>Pemantauan kepada cadangan penambahbaikan oleh agensi yang berkaitan</p> |

## INISIATIF UNTUK MENCAPAI MOD PISAH RAGAM YANG DISASARKAN

| LANGKAH-LANGKAH UNTUK MENCAPAI SASARAN PISAH RAGAM 50:50 PADA 2025   | CADANGAN AGENSI PELAKSANA  | TINDAKAN  |
|--|--|---|
| <p><b>d. Mengenalpasti &amp; menyediakan lebih banyak lokasi <i>Park &amp; Ride</i> di Kuala Lumpur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Mengenal pasti kawasan berpotensi untuk dinaik taraf menjadi Kawasan <i>Park &amp; Ride</i></li> <li>ii. Menyelaraskan kadar bayaran <i>Park &amp; Ride</i> di semua stesen transit (KTM, MRT &amp; LRT) bagi menarik lebih ramai pengguna</li> <li>iii. Menyediakan kemudahan pakej tiket pengangkutan awam yang turut mengambilkira kemudahan <i>Park &amp; Ride</i></li> <li>iv. Misalnya, Pass Perjalanan Tanpa Had My50 yang ditawarkan oleh Prasarana. Selain daripada menawarkan perjalanan tanpa had bagi penggunaan perkhidmatan LRT, MRT, Monorail, BRT, bas RapidKL dan feeder bus MRT, dicadangkan juga mengambil kira penggunaan di kemudahan parking stesen transit.</li> </ul> <p><b>e. Semakan semula dasar keperluan tempat letak kereta (TLK) di KL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Tidak membenarkan tempat letak kereta di tepian jalan di kawasan yang menyumbang kepada kesesakan lalulintas.</li> <li>ii. Mengkaji semula garis panduan penyediaan ruang tempat letak kereta di pusat bandar (kesesuaian menukar ruang TLK kepada aktiviti lain)</li> <li>iii. Menaikkan bayaran tempat letak kereta di pusat bandar</li> </ul> | <p>DBKL, Prasarana &amp; MRT Corp</p> <p>Prasarana</p> <p>MOT &amp; MOF</p> <p>MOT &amp; MOF</p> <p>DBKL</p> <p>DBKL</p> <p>DBKL</p> | <p>Cadangan perlu dilaksanakan oleh jabatan/agensi berkaitan dalam tempoh 3 tahun sehingga 2025</p> <p>DBKL mengadakan sesi libat urus dengan pihak berkepentingan termasuk jabatan teknikal dalaman DBKL (antaranya JPRB, JPB, JPIF, JKAWS) bagi melaksanakan langkah-langkah untuk mencapai sasaran pisah ragam 50:50</p> |





## INISIATIF UNTUK MENCAPAI MOD PISAH RAGAM YANG DISASARKAN

| LANGKAH-LANGKAH UNTUK MENCAPAI SASARAN PISAH RAGAM 53:47 PADA 2030   | CADANGAN AGENSI PELAKSANA  | TINDAKAN  |
|--|--|---|
| <p><b>a. Kajian Semula Pencapaian Sasaran Pisah Ragam 50:50 pada 2025 (<i>Post Mortem</i>) untuk penambahbaikan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Tahap pencapaian liputan perkhidmatan pengangkutan awam yang efisien</li> <li>ii. Tahap <i>ridership</i> penggunaan transit</li> </ul> <p><b>b. Meningkatkan tahap kemudahsampaian ke perkhidmatan rel melalui sokongan bas pengantara</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Penambahan koridor laluan perkhidmatan bas berdasarkan permintaan bagi tujuan <i>first mile – last mile</i> (GOKL Bas Perantara MRT, Bas RAPID)</li> <li>ii. Penambahan hentian bas dengan kesalinghubungan ke stesen transit (keperluan merancang laluan bas pengantara)</li> </ul> <p><b>c. Pemberian insentif kepada kakitangan yang menggunakan pengangkutan awam oleh majikan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Kajian semula insentif pemberian My50/My100 kepada kakitangan awam &amp; swasta oleh majikan</li> </ul> <p><b>d. Penyelarasan antara PBT-PBT/agensi di Lembah Klang untuk mewujudkan keseragaman berkaitan polisi penyediaan kemudahan <i>first mile – last mile</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Polisi berkaitan penyediaan kemudahan <i>first mile – last mile</i> dalam radius TOD/TAD oleh pihak pemaju. (Laluan pejalan kaki berbumbung/berbasikal/mikromobiliti, jejantas, hentian bas)</li> </ul> | <p>DBKL,<br/>Prasarana &amp;<br/>MRT Corp</p> <p>DBKL,<br/>Prasarana &amp;<br/>MRT Corp</p> <p>DBKL</p> <p>MOF &amp; DBKL</p> <p>DBKL &amp; PBT-<br/>PBT<br/>bersempadanan</p> | <p>Cadangan perlu dilaksanakan oleh jabatan/agensi berkaitan dalam tempoh 5 tahun sehingga 2030</p> <p>Mengadakan beberapa siri bengkel untuk mengenal pasti keberkesanan terhadap kepada inisiatif dan penambahbaikan yang perlu dilaksanakan bagi memastikan mod pisah ragam tercapai</p> |

\*Unjuran pencapaian pengangkutan awam 53% adalah mengambilkira MRT2 telah beroperasi sepenuhnya termasuk *provisional stations* (Contoh stesen Bandar Malaysia Utara dan Bandar Malaysia Selatan)

## INISIATIF UNTUK MENCAPAI MOD PISAH RAGAM YANG DISASARKAN

| LANGKAH-LANGKAH UNTUK MENCAPAI SASARAN PISAH RAGAM 53:47<br>PADA 2030  | CADANGAN<br>AGENSI<br>PELAKSANA  | TINDAKAN  |
|--|--|---|
| <p><b>e. Menjalankan kajian bagi impak pelaksanaan RUC yang diselaraskan bersama agensi dan jabatan berkaitan</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Mengenalpasti kawasan sesak di pusat bandar bagi penentuan sempadan RUC</li> <li>ii. Kecukupan kapasiti kemudahan <i>Park &amp; Ride</i> di pinggir bandar / sempadan jajaran MRT3</li> <li>iii. Kaedah pelaksanaan RUC</li> <li>iv. Penentuan kadar harga RUC</li> <li>v. Kajian Terhadap Liputan Perkhidmatan Pengangkutan Awam</li> <li>vi. Impak dan keberkesanan RUC</li> </ul> | <p>DBKL &amp; MOT</p> <p>DBKL &amp; MRT Corp</p> <p>DBKL &amp; MOT</p> <p>DBKL &amp; MOT</p> <p>DBKL &amp; MOT</p> <p>DBKL &amp; MOT</p> | <p>Cadangan perlu dilaksanakan oleh jabatan/agensi berkaitan dalam tempoh 5 tahun sehingga 2030</p> <p>Mengadakan beberapa siri bengkel untuk mengenal pasti keberkesanan terhadap kepada inisiatif dan penambahbaikan yang perlu dilaksanakan bagi memastikan mod pisah ragam tercapai</p> |
| <p><b>f. Pelaksanaan kemudahan sokongan bagi menghubungkan <i>First Mile – Last Mile</i> mengikut Garis Panduan</b></p>  | <p>DBKL</p>  | <p>Mengadakan beberapa siri bengkel untuk mengenal pasti keberkesanan terhadap kepada inisiatif dan penambahbaikan yang perlu dilaksanakan bagi memastikan mod pisah ragam tercapai</p>   |
| <p><b>g. Pelaksanaan perubahan jalan-jalan yang berpotensi dijadikan sebagai jaringan laluan mobiliti aktif</b></p>  | <p>DBKL</p>  | <p>Mengadakan beberapa siri bengkel untuk mengenal pasti keberkesanan terhadap kepada inisiatif dan penambahbaikan yang perlu dilaksanakan bagi memastikan mod pisah ragam tercapai</p>   |


\*Unjuran pencapaian pengangkutan awam 53% adalah mengambilkira MRT2 telah beroperasi sepenuhnya termasuk *provisional stations* (Contoh stesen Bandar Malaysia Utara dan Bandar Malaysia Selatan)

## INISIATIF UNTUK MENCAPAI MOD PISAH RAGAM YANG DISASARKAN

| LANGKAH-LANGKAH UNTUK MENCAPAI SASARAN PISAH RAGAM 60:40<br>PADA 2035   | AGENSI<br>PELAKSANA   | TINDAKAN  |
|---|---|---|
| <p><b>a. MRT3 Circle Line siap dan beroperasi sepenuhnya</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Menyediakan kemudahan <i>Park &amp; Ride</i> di lokasi-lokasi strategik berdasarkan permintaan</li> <li>ii. Menyediakan koridor &amp; kemudahan mobiliti aktif (pejalan kaki, basikal, kenderaan mikromobiliti).</li> <li>iii. Perkhidmatan sokongan tersedia (perkhidmatan bas, hentian bas &amp; rangkaian lorong khas bas)</li> <li>iv. Meluaskan pengurangan lorong laluan jalan bermotor bagi melebarkan laluan mobiliti aktif</li> <li>v. Mengadakan <i>road dieting</i> di jalan-jalan dalam pusat bandar dan juga di kawasan had kelajuan 30km/j bagi memberi keutamaan kepada pengguna mobiliti aktif.</li> </ul> | <p>MRT Corp &amp; DBKL</p> <p>DBKL</p> <p>MRT Corp &amp; DBKL</p> <p>DBKL</p> <p>DBKL</p> | <p>Cadangan perlu dilaksanakan oleh jabatan/agensi berkaitan dalam tempoh 5 tahun sehingga 2035</p> <p>Mengenal pasti status tindakan pelaksanaan langkah-langkah untuk mencapai sasaran mod pisah ragam oleh pasukan <i>Task Force PITKL</i></p> |

\*Unjuran pencapaian mod pisah ragam 60% adalah mengambilkira MRT3 sebagai pelengkap kepada sistem pengangkutan awam berasaskan rel telah beroperasi sepenuhnya.

## INISIATIF UNTUK MENCAPAI MOD PISAH RAGAM YANG DISASARKAN

| LANGKAH-LANGKAH UNTUK MENCAPAI SASARAN PISAH RAGAM 60:40 PADA 2035  | AGENSI PELAKSANA  | TINDAKAN  |
|---|---|---|
| <p><b>b. Pelaksanaan Perintis RUC di kawasan yang telah dikenalpasti di dalam kordon MRR1 (Jln Tun Razak, Jln Istana, Lebuhraya Sultan Iskandar, Jln Yew dan Jln Damansara)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Tiada <i>Park &amp; Ride</i> di dalam kawasan ini</li> <li>ii. Kemudahan perkhidmatan awam yang menyeluruh &amp; efisien di luar kordon MRR1</li> </ul>  <p><b>c. Pelaksanaan dasar garis panduan baru penyediaan ruang tempat letak kereta di kawasan Pusat Bandar Raya Kuala Lumpur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Memansuhkan tempat letak kereta tepian jalan</li> <li>ii. Mengurangkan kadar keperluan tempat letak kereta bagi pembangunan dalam kawasan RUC</li> <li>iii. Ruang TLK di bahu jalan ditukar kepada penyediaan laluan mobiliti aktif yang lebih luas dan mesra pengguna</li> </ul> | <p>DBKL, MOT, MIROS, DBKL &amp; Prasarana</p> <p>DBKL</p> <p>DBKL</p> <p>DBKL</p> | <p>Cadangan perlu dilaksanakan oleh jabatan/agensi berkaitan dalam tempoh 5 tahun sehingga 2035</p> <p>Mengadakan beberapa siri perbincangan bersama pasukan <i>Task Force</i> PITKL bagi mendapatkan input bersesuaian kawasan yang telah dikenal pasti untuk pelaksanaan RUC</p> <p>Memantau keberkesanan pelaksanaan dan tindakan penguatkuasaan</p> |





Nota:Unjuran pencapaian mod pisah ragam 60% adalah mengambilkira MRT3 sebagai pelengkap kepada sistem pengangkutan awam berasaskan rel telah beroperasi sepenuhnya.



## 4.2 PENETAPAN PARAMETER LIPUTAN KEBOLEHCAPAIAN STESEN TRANSIT

Dalam menentukan liputan kebolehcapaian stesen transit, kesemua stesen transit sedia ada dan dirancang telah diambilkira.

Kategori tahap kebolehcapaian stesen transit tidak terhad kepada pejalan kaki sahaja, kerana terdapat pengguna berbasikal dan kenderaan mikromobiliti. PITKL2040 mencadangkan agar akses ke stesen transit dapat dikembangkan kepada empat (4) kawasan dari stesen transit yang dikenal pasti seperti berikut:

| KAWASAN TERAS   | KAWASAN UTAMA   | KAWASAN SEKUNDER   | KAWASAN LUAR LIPUTAN  |
|---|---|--|---|
| (0m – 400m)   | (401m – 800m)   | (801m – 1,000m)  | (melebihi 1,000m)   |
| Pejalan kaki dan basikal  | Pejalan kaki, berbasikal dan kenderaan mikromobiliti                                | Berbasikal dan kenderaan mikromobiliti   | Kenderaan mikromobiliti, bas, teksi dan <i>e-hailing</i>                              |
|  |  |  |  |



PELAN INDUK TRAFIK  
KUALA LUMPUR 2040

**PITKL2040**

# **BAB 5 ANALISA TERHADAP MOD MOBILITI AKTIF**





## 5.1 MOD MOBILITI AKTIF

Mobiliti aktif adalah pergerakan daripada suatu destinasi ke destinasi lain secara berjalan kaki, berbasikal atau menggunakan kenderaan mikromobiliti.

## 5.2 CABARAN PERLAKSANAAN MOD MOBILITI AKTIF

- i. Tiada kesinambungan rangkaian pejalan kaki/basikal yang menyeluruh.
- ii. Pencerobohan laluan pejalan kaki/basikal oleh kenderaan bermotor dan penjaja.
- iii. Larangan penggunaan kenderaan mikromobiliti (contohnya *e-scooter*) di atas jalanraya oleh pihak berkuasa.
- iv. Tiada kemudahan fasiliti sokongan bagi penunggang basikal (*parkir, shower room, locker*)
- v. Kurang laluan berbumbung di sepanjang jalan yang menghubungkan kawasan perumahan ke kawasan komersil, institusi pendidikan atau bangunan kerajaan.
- vi. Kebimbangan terhadap ancaman keselamatan, terutama sekali di kawasan-kawasan laluan yang terpencil dan terlindung.
- vii. Kemudahan infrastruktur yang tidak mesra pengguna (*universal design*), seperti tiada tanjakan (*ramp*) apabila terdapat perubahan aras permukaan laluan dan laluan pejalan kaki/basikal yang sempit dan tidak rata.



## 5.3 CADANGAN PELAKSANAAN MOD MOBILITI AKTIF

- i. Menyediakan lebih banyak kemudahan parkir mod mobiliti aktif yang selamat di stesen-stesen pengangkutan rel dan bangunan-bangunan pejabat serta komersil.
- ii. Membenarkan mod mobiliti aktif dibawa ke dalam pengangkutan awam pada setiap masa, bukan hanya diluar waktu puncak.
- iii. Menambah liputan rangkaian laluan mod mobiliti aktif ke seluruh kawasan-kawasan tumpuan awam.
- iv. Menyediakan *shower room* yang dilengkapi dengan kemudahan parkir mod mobiliti aktif dan loker di kawasan-kawasan strategik.
- v. Melaksanakan kajian kesesuaian bagi cadangan untuk membenarkan penggunaan beberapa jenis mod mikromobiliti dengan syarat-syarat dan peraturan tertentu.
  - Penguatkuasaan peraturan dan syarat-syarat penggunaan mod mikromobiliti di jalan raya supaya ia dapat digunakan dengan selesa dan selamat.
  - Penyediaan garis panduan bagi pelaksanaan mod mikromobiliti.
- vi. Menyediakan zon-zon pejalan kaki di kawasan-kawasan terpilih di dalam pusat bandar terutama sekali kawasan-kawasan tumpuan para pelancong.
- vii. Meluaskan penyediaan hentian bas/teksi yang berbumbung dalam rangkaian laluan mod mobiliti aktif di seluruh Kuala Lumpur.







PELAN INDUK TRAFIK  
KUALA LUMPUR 2040  
**PITKL2040**

# **BAB 6**

# **CADANGAN PELENGKAP**

# **JARINGAN JALAN**



# BAB 6: CADANGAN PELENGKAP JARINGAN JALAN

Lebuhraya baru yang dibenarkan dan diambilkira dalam PITKL2040 adalah melibatkan penyambungan lebuhraya ke lebuhraya sedia ada sahaja. Pembinaan lebuhraya baru yang melalui jalan - jalan dalam bandar yang merupakan *pass through traffic* adalah tidak diperlukan pada masa hadapan bagi mengelakkan kesesakan yang lebih teruk kepada jalan - jalan tersebut.

Koridor lebuhraya baru yang dikenalpasti dalam PITKL2040 adalah:

- a) KL Northern Dispersal Expressway (KL NODE)
- b) Duta Ulu Klang Expressway 2A (DUKE 2A)
  - i. DUKE 2A – Istana Link
  - ii. DUKE 2A – Kg Bharu Link
- c) New Pantai Expressway Phase 2 (NPE 2)

Konsep yang dicadangkan di atas adalah tertakluk kepada dasar kerajaan dan keperluan yang bersesuaian pada ketika itu.

Terdapat 52 jalan tidak bersambung (*missing link*) dan 9 jalan untuk dinaik taraf di Kuala Lumpur telah dikenal pasti untuk dilaksanakan bagi mengukuhkan fungsi jalan sedia ada dan menyuraikan permintaan lalu lintas dari pembangunan bersebelahan yang dirancang.

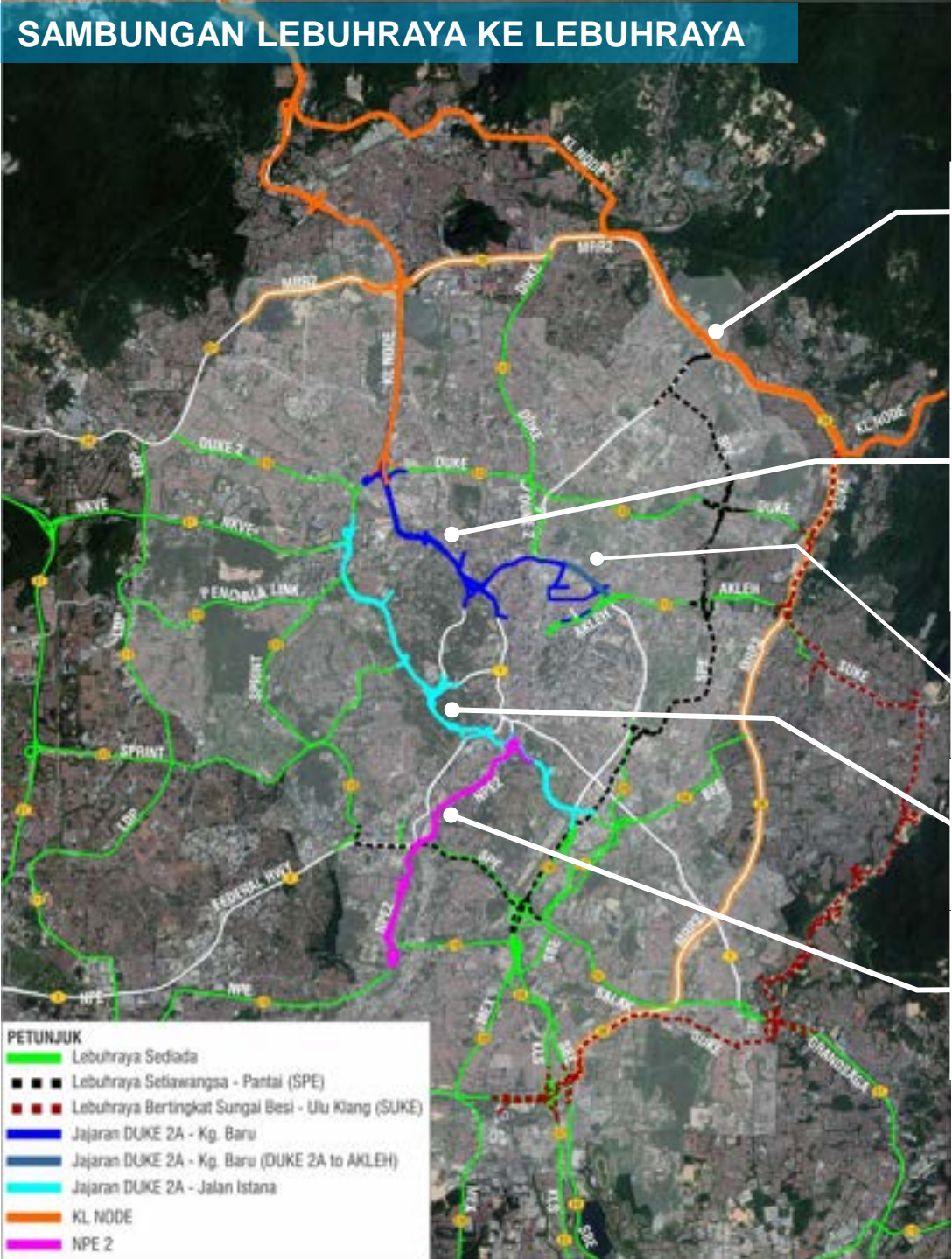
Cadangan missing links yang telah dikenalpasti sekiranya tidak dilaksanakan oleh pihak pemaju disebabkan terdapat perubahan cadangan pembangunan, persetujuan dari pihak DBKL diperlukan terlebih dahulu sama ada cadangan alternatif yang lain boleh diberi pertimbangan untuk mencapai tahap perkhidmatan jalan yang disasarkan.



# CADANGAN PELENGKAP JARINGAN JALAN

## SAMBUNGAN LEBUHRAYA KE LEBUHRAYA

Penyuraian lalulintas di lebuhraya dengan lebih berkesan dan memintas rangkaian jalanraya bandar.



**KL Northern Dispersal Expressway (KL Node)**

- Menghubungkan LATAR ke EKVE, melengkapkan KLORR
- Menghubungkan DUKE, DUKE 2A

**Duta Ulu Klang Expressway 2A (DUKE 2A) - Kg. Bharu Link**

- Menghubungkan MRR1 (Jln Tun Razak), Kg Baru

**DUKE 2 – AKLEH Link**

- Menghubungkan DUKE 2 ke AKLEH

**Duta Ulu Klang Expressway 2A (DUKE 2A) - Istana Link**

- Menghubungkan NPE2, SPE (DUKE 3)

**New Pantai Expressway Phase 2 (NPE 2)**

- Menghubungkan NPE sedia ada dengan DUKE 2A

- PETUNJUK**
- Lebuhraya Sediada
  - Lebuhraya Setiawangsa - Pantai (SPE)
  - Lebuhraya Bertingkat Sungai Besi - Ulu Klang (SUKE)
  - Jajaran DUKE 2A - Kg. Baru
  - Jajaran DUKE 2A - Kg. Baru (DUKE 2A to AKLEH)
  - Jajaran DUKE 2A - Jalan Istana
  - KL NODE
  - NPE 2

## Missing Links Bahagian 1

| ID                            | KP | Nama Jalan  | ID | KP | Nama Jalan   |
|-------------------------------|----|---|----|----|--|
| <b>Jalan Tidak Bersambung</b> |    |   |    |    |  |
| 1                             | U1 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Metro Perdana Barat ke Jalan Besar Kepong         | 14 | U1 | Jalan Baru: Pusingan U di MRR2 (Bulatan Batu Caves) dari Gombak ke Gombak  |
| 2                             | U1 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Benteng Utara ke Jalan 15/34C                     | 15 | U1 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Sibu ke Jalan Kepong   |
| 3                             | U1 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Benteng Utara ke MRR2 (menghala ke Batu Caves)    | 16 | U1 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Sibu ke Jalan Kepong Lama  |
| 4                             | U1 | Jalan Susur Baru dari MRR2 keluar ke Jalan 1/2B                                   | 17 | U1 | Jalan Baru : Menghubungkan Jalan 6/21C ke Jalan 1/18D  |
| 5                             | U1 | Jalan Susur Baru dari MRR2 masuk ke Jalan 1/2B                                    | 18 | U1 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Sentul Pasar ke Jalan 1/12D  |
| 6                             | U1 | Jalan Susur Baru dari Jalan 1/2B masuk ke MRR2 (menghala Bulatan Batu Caves)      | 19 | U2 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Langkawi ke Jalan Gombak   |
| 7                             | U1 | Jalan Susur Baru dari Jalan Kg Selayang Lama masuk ke MRR2                        | 20 | U2 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan 2/50C ke Jalan Semarak Api 3   |
| 8                             | U1 | Jalan Susur Baru dari MRR2 keluar ke Jalan Kg Selayang Lama                       | 21 | U2 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Perusahaan Ringan ke Jalan 1/23C   |
| 9                             | U1 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan 6/3a ke Jalan 1/28 (bersebelahan Tasik Sri Murni) | 22 | U2 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan 1/23C ke Jalan 5/51F   |
| 10                            | U1 | Jalan Susur Baru dari MRR2 keluar/masuk ke/dari Jalan Residen                     | 23 | U2 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Rejang ke Jalan 2/54B  |
| 11                            | U1 | Jalan Susur Baru dari Jalan Seri Utara keluar ke MRR2 (kearah Kepong)             | 24 | U2 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Ayer Madu ke Jalan Tiara Titiwangsa  |
| 12                            | U1 | Jalan Susur Baru dari jejambat Bulatan Batu Caves (2nd tier) ke Jalan Seri Utara  | 25 | U2 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Tiara Titiwangsa - DUKE  |
| 13                            | U1 | Jalan Baru: Pusingan U di MRR2 (Bulatan Batu Caves) dari Kepong ke Kepong         | 26 | U2 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Tiara Titiwangsa 3 ke Jalan Sambungan dari Jalan Tiara Titiwangsa ke Lebuhraya DUKE (No. 25) |

## Missing Links Bahagian 2

| ID                            | KP | Nama Jalan  | ID | KP | Nama Jalan  |
|-------------------------------|----|---|----|----|---|
| <b>Jalan Tidak Bersambung</b> |    |   |    |    |   |
| 27                            | U2 | Jalan Susur Baru dari Lebuhraya DUKE masuk dan keluar ke Jalan 26/26                      | 40 | T1 | Jalan Susur Baru dari Jalan Kiara 7 masuk ke Lebuhraya Penchala Link  |
| 28                            | T2 | Jalan Susur Baru Dari Jalan Kuching Masuk ke Jalan Dutamas 2 (menghala Persiaran Dutamas) | 41 | T1 | Jalan Susur Baru dari Lebuhraya Penchala Link keluar ke Jalan Kiara 7   |
| 29                            | T2 | Jalan Susur Baru Dari Lebuhraya DUKE (utara) keluar ke Jalan Sultan Hj Ahmad Shah         | 42 | T2 | Jejambat Baru: Di atas Damansara Link (SPRINT) dari Persimpangan Jalan Maarof ke Persimpangan Jalan Semantan (Berhadapan Menara Zurich) |
| 30                            | T2 | Jalan Susur Baru Dari Jalan Sultan Hj Ahmad Shah masuk ke Lebuhraya DUKE (utara)          | 43 | T2 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Semantan ke Jalan Bukit Tunku   |
| 31                            | T2 | Jalan Susur Baru Dari Lebuhraya DUKE (selatan) keluar ke Jalan Sultan Hj Ahmad Shah       | 44 | S1 | Jalan Susur Baru: Dari Jalan Kerinchi Kiri masuk ke Lebuhraya SPE   |
| 32                            | T2 | Jalan Susur Baru Dari Jalan Sultan Hj Ahmad Shah masuk ke Lebuhraya NKVE (arah barat)     | 45 | S1 | Jalan Susur Baru: Dari Lebuhraya SPE keluar ke Jalan Kerinchi Kiri 2  |
| 33                            | T2 | Jalan Baru: Menghubungkan Persiaran Dutamas ke Jalan Sri Hartamas 1                       | 46 | S1 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Pantai Dalam ke Jalan Pantai Sentral 3  |
| 34                            | T2 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Hj Hamzah ke Jalan Duta Kiara                             | 47 | S3 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan 4/155 ke Jalan 13/155C  |
| 35                            | T1 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Palimbayan ke Jalan Hj Hamzah                             | 48 | S2 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Jintan ke Persiaran Desa Aman 2   |
| 36                            | T2 | Jalan Baru: Menghubungkan sambungan Jalan Hj Hamzah (No 35) ke Jalan Kiara 5              | 49 | S2 | Jalan Susur Baru dari persimpangan Lebuhraya Salak/Jalan Cheras ke Jalan Cheras Hartamas  |
| 37                            | T1 | Jalan Baru: Menghubungkan sambungan Jalan Hj Hamzah (No 35) ke Jalan Kiara 7              | 50 | S2 | Jalan Baru: Sambungan Jalan 2/146 ke jalan sediaada yang menghubungkan ke MRR2 (Sungai Besi)  |
| 38                            | T1 | Jalan Baru: Menghubungkan sambungan Jalan Hj Hamzah (No 35) ke Serene Mont Kiara          | 51 | S2 | Jalan Baru: Sambungan Jalan Tasik Selatan 2 ke Jalan Sungai Besi  |
| 39                            | T1 | Jalan Baru: Menghubungkan Jalan Sri Penchala ke Jalan Palimbayan                          | 52 | S3 | Jalan Baru: Sambungan Jalan Gembira ke Lebuhraya BESRAYA  |



## JALAN UNTUK DINAIK TARAF

| ID                              | KP | Nama Jalan  | ID | KP | Nama Jalan                    |
|---------------------------------|----|---|----|----|-------------------------------|
| <b>Jalan untuk dinaik taraf</b> |    |   |    |    |                               |
| 52                              | U1 | Pelebaran Jalan Sentul Pasar  | 57 | T2 | Pelebaran Jalan Hj Hamzah     |
| 53                              | U2 | Pelebaran Jalan 5/51f   | 58 | T1 | Pelebaran Jalan Palimbayan    |
| 54                              | T2 | Pelebaran Jalan Dutamas 2   | 59 | T1 | Pelebaran Jalan Sri Penchala  |
| 55                              | T2 | Pelebaran Jalan Segambut Dalam (dari persimpangan Jalan 6/38J) ke Jalan Kiara 4 (Mont Kiara International School) | 60 | U2 | Pelebaran Jalan Semarak Api 4 |
| 56                              | T2 | Pelebaran Jalan Duta Kiara  |    |    |                               |

### LAIN-LAIN CADANGAN PELENGKAP JARINGAN JALAN

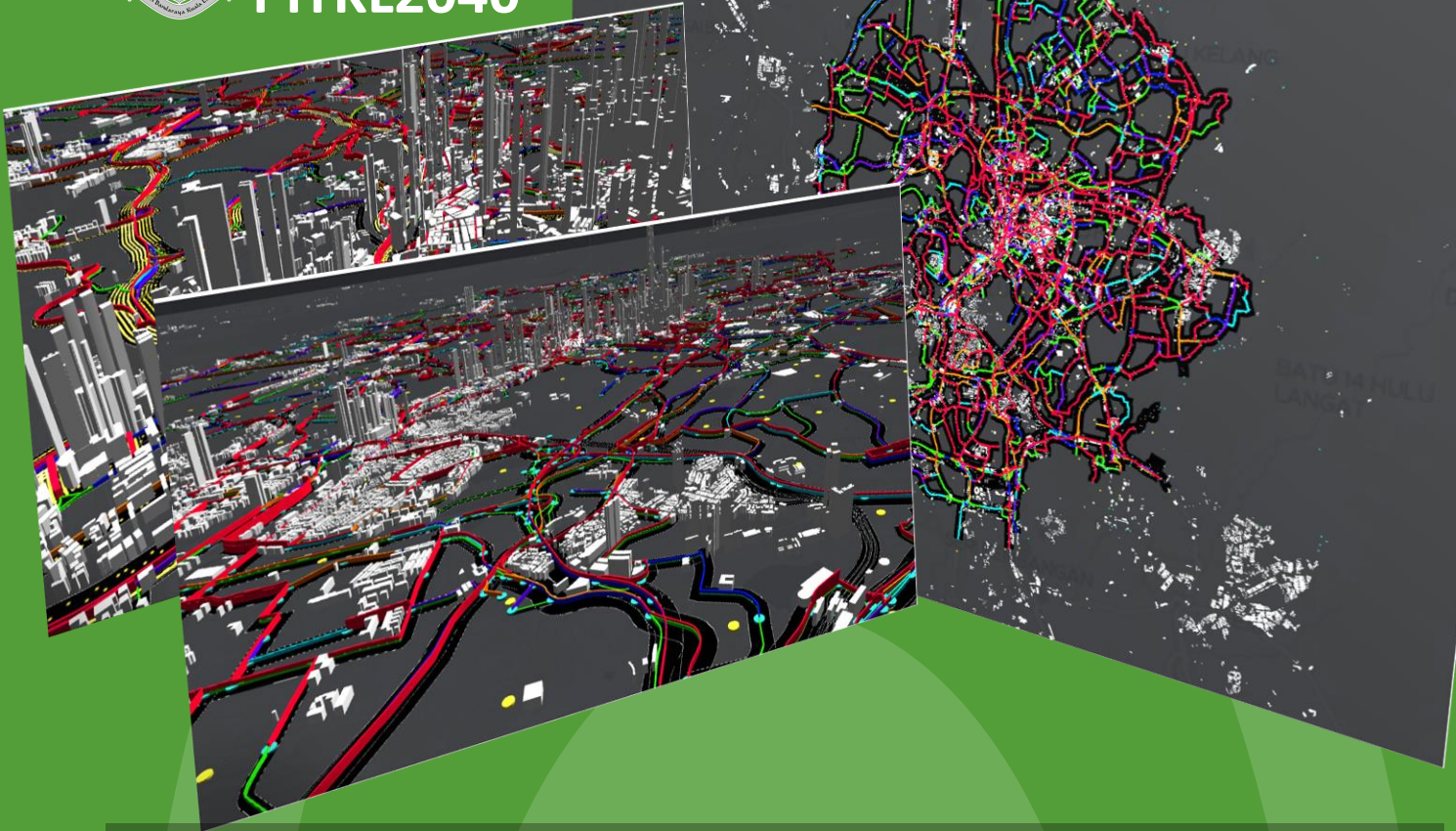
Selain daripada cadangan-cadangan pelengkap jaringan jalan yang telah dikenalpasti dalam PITKL2040, sekiranya terdapat cadangan baru yang turut berfungsi sebagai pelengkap jaringan jalan, cadangan tersebut adalah tertakluk kepada pertimbangan pihak DBKL.

Cadangan pelengkap jaringan lebuhraya baru hendaklah merupakan penyambungan lebuhraya ke lebuhraya sedia ada yang tidak melibatkan sebarang susur masuk ke dalam Pusat Bandaraya Kuala Lumpur.

Cadangan tambahan missing link selain daripada yang telah dikenalpasti seperti dalam Jadual 6.1 juga boleh diberi pertimbangan sekiranya ia berfungsi sebagai penyuraian trafik untuk mencapai tahap perkhidmatan jalan yang disasarkan.



PELAN INDUK TRAFIK  
KUALA LUMPUR 2040  
**PITKL2040**

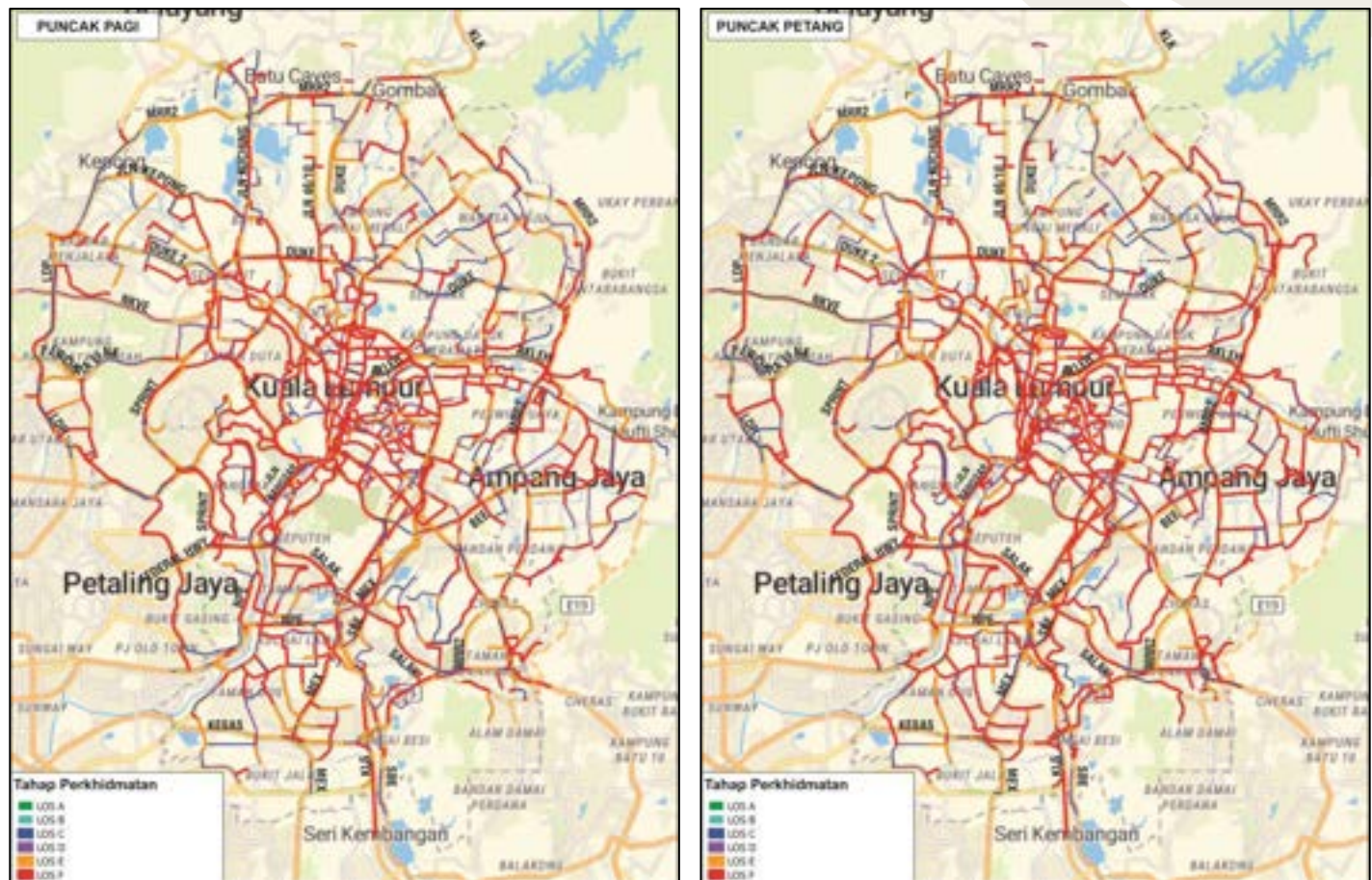


# **BAB 7 PEMBANGUNAN SISTEM (MODEL TRAFIK EMME/4) SEMASA 2020**

## 7.1 TUJUAN MODEL TAHUN SEMASA 2020 (BY2020)

Tujuan pembangunan Model Trafik bagi BY2020 adalah untuk menghasilkan semula aliran dan keadaan trafik semasa BY2020 dalam kawasan kajian dengan tepat.

Model Trafik BY2020 yang disahkan kemudiannya diguna pakai untuk mengunjurkan senario trafik masa hadapan serta memberi maklumat tahap perkhidmatan jalan (LOS) untuk menilai sebarang cadangan bagi memastikan kapasiti jalan masih boleh menampung penjana trafik masa hadapan.



Model Trafik Tahun 2020 menggunakan EMME/4

## 7.2 MODEL TRAFIK EMME 4

Model trafik ini adalah sebagai alat untuk:

- i. **Simulasi corak pergerakan** pengguna jalan raya pada **tahun semasa**
- ii. **Meramal simulasi corak pergerakan** pengguna jalan raya pada masa hadapan

### Parameter (*Variable*)

pembangunan model :

- i. *Traffic Analysis Zone (TAZ)*
- ii. Guna Tanah
  - Zoning
  - Intensiti
- iii. Corak OD
- iv. Pisah Ragam
  - Jaringan Pengangkutan Awam
  - Stesen
- v. Masa perjalanan
- vi. Isipadu Trafik
- vii. Jaringan Rangkaian Jalan
  - *Missing Link*
  - Lebuhraya ke Lebuhraya

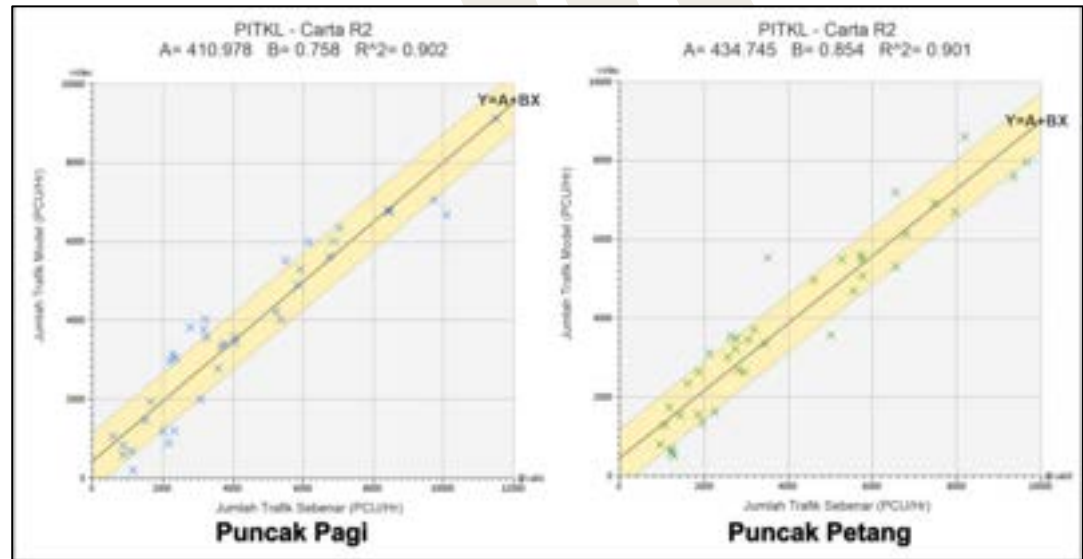


Model Jaringan Jalan PITKL EMME 4 BY2020

## 7.3 PENGESAHAN MODEL (MODEL VALIDATION)

### Pengesahan Jumlah Trafik

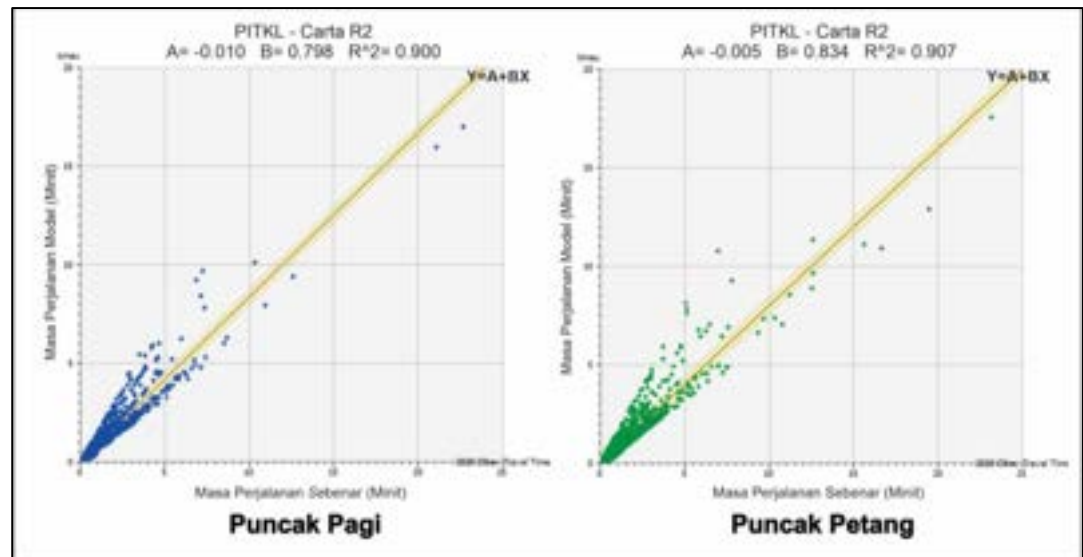
Nilai  $R^2 \geq 0.90$  menunjukkan bahawa jumlah trafik yang dimodelkan adalah menghampiri jumlah trafik sebenar.



### Pengesahan Masa Perjalanan

Nilai  $R^2 \geq 0.90$  menunjukkan bahawa masa perjalanan yang dimodelkan adalah menghampiri jumlah trafik sebenar.

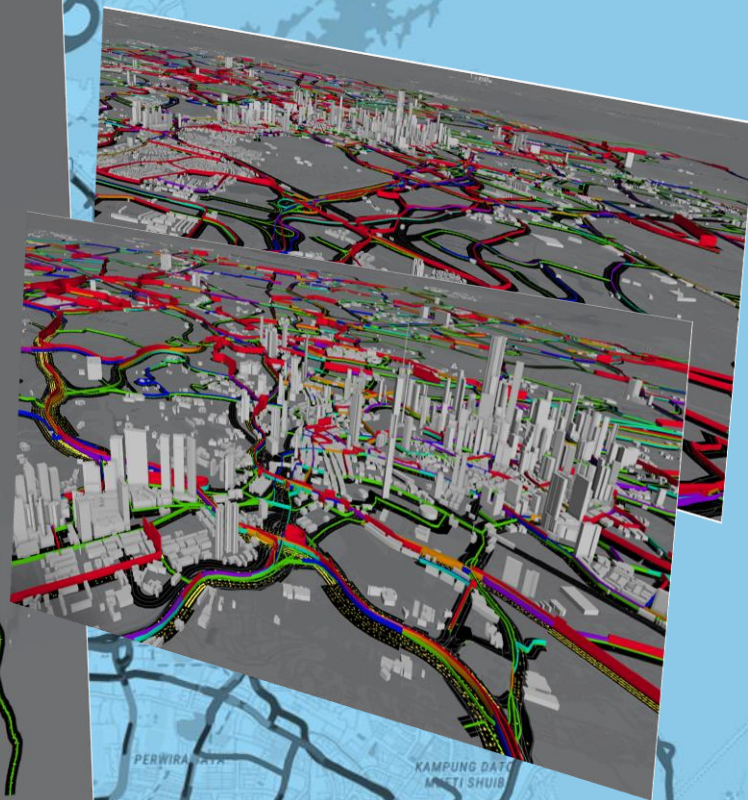
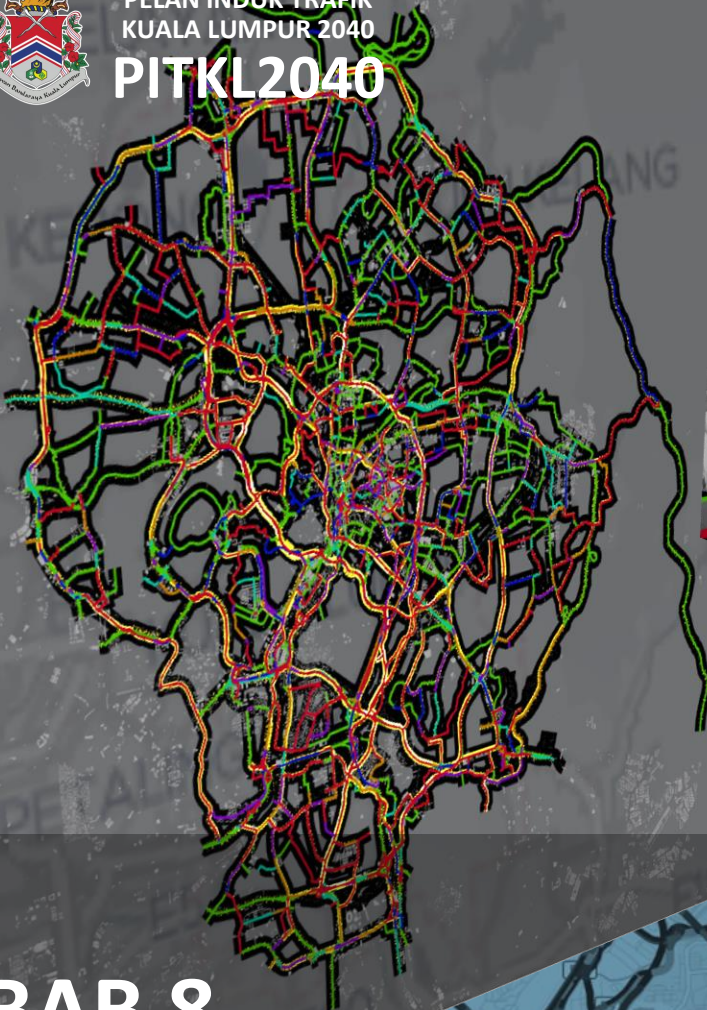
Maka model trafik semasa ini telah sah dan boleh digunakan sebagai asas unjuran.





PELAN INDUK TRAFIK  
KUALA LUMPUR 2040

PITKL2040



# BAB 8 PEMBANGUNAN MODEL TRAFIK TAHUN MASA HADAPAN



# BAB 8: PEMBANGUNAN MODEL TRAFIK TAHUN MASA HADAPAN

Model Trafik bagi Tahun Masa Hadapan (*Future Year - FY*) mempunyai tiga (3) objektif:

- i. Untuk mengunjurkan aliran trafik pada sela 5 tahun bermula tahun 2025 sehingga tahun 2040;
- ii. Untuk menentukan prestasi jalan raya pada waktu puncak bagi tahun masa hadapan sehingga Tahun 2040 (FY2040) dengan mengambil kira mod pisah ragam; dan
- iii. Model masa hadapan pada Tahun 2040 diunjurkan pada dua senario iaitu tanpa RUC dan dengan RUC

Unjuran telah mengambil kira:

- i. Guna tanah dan penjanaaan trafik
- ii. Inisiatif meningkatkan penggunaan pengangkutan awam
- iii. Cadangan melengkapkan jaringan jalan di Kuala Lumpur



# JADUAL RINGKASAN UNTUK MENCAPAI SASARAN MOD PISAH RAGAM MENGIKUT TAHUN

| PARAMETER MODEL   | Tahun Pencapaian yang Dimodelkan |                   |                   |                   |                                  |                                     |                          |
|---|----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------------------------|-------------------------------------|--------------------------|
|   | BY2020                           | FY2025<br>(50:50) | FY2030<br>(53:47) | FY2035<br>(60:40) | FY2040<br>(KAT 1 & 2)<br>(63:37) | FY2040<br>(KAT 1, 2 & 3)<br>(63:37) | FY2040<br>RUC<br>(70:30) |
| <b>Senario Matriks Perjalanan</b>   |                                  |                   |                   |                   |                                  |                                     |                          |
| 1. Matriks Perjalanan BY2020  | ✓                                | ✓                 | ✓                 | ✓                 | ✓                                | ✓                                   | ✓                        |
| 2. Pertumbuhan 2% Setahun   | -                                | ✓                 | ✓                 | ✓                 | ✓                                | ✓                                   | ✓                        |
| 3. Pembangunan Baru Komited (Kategori 1 & 2)                                      | -                                | ✓                 | ✓                 | ✓                 | ✓                                | ✓                                   | ✓                        |
| 4. Pembangunan Terancang (Kategori 3)   | -                                | -                 | -                 | -                 | -                                | ✓                                   | ✓                        |
| <b>Rangkaian Pengangkutan Awam</b>  |                                  |                   |                   |                   |                                  |                                     |                          |
| 1. MRT2   | -                                | ✓                 | ✓                 | ✓                 | ✓                                | ✓                                   | ✓                        |
| 2. LRT 3  | -                                | ✓                 | ✓                 | ✓                 | ✓                                | ✓                                   | ✓                        |
| 3. MRT3 (dengan <i>Park &amp; Ride</i> )  | -                                | -                 | -                 | ✓                 | ✓                                | ✓                                   | ✓                        |
| <b>Meningkatkan Fasiliti Kemudahan FLM</b>  |                                  |                   |                   |                   |                                  |                                     |                          |
| 1. Menambahbaik kemudahan FLM   | -                                | ✓                 | ✓                 | ✓                 | ✓                                | ✓                                   | ✓                        |
| 2. Meningkatkan fasiliti <i>Park &amp; Ride</i>                                   | -                                | ✓                 | ✓                 | ✓                 | ✓                                | ✓                                   | ✓                        |
| 3. Mewujudkan undang-undang kecil dan garis panduan bagi penggunaan mikromobiliti | -                                | ✓                 | ✓                 | ✓                 | ✓                                | ✓                                   | ✓                        |
| <b>Senario Rangkaian Jalan</b>  |                                  |                   |                   |                   |                                  |                                     |                          |
| 1. SPE, SUKE Dibuka   | -                                | ✓                 | ✓                 | ✓                 | ✓                                | ✓                                   | ✓                        |
| 2. <i>Missing Link</i> Dibina   | -                                | ✓                 | ✓                 | ✓                 | ✓                                | ✓                                   | ✓                        |
| <b>3. Hubungan Baru Lebuhraya-ke-Lebuhraya Dibuka</b>                             |                                  |                   |                   |                   |                                  |                                     |                          |
| – NPE2  |                                  |                   |                   |                   |                                  |                                     |                          |
| – DUKE 2A Istana Link   | -                                | -                 | ✓                 | ✓                 | ✓                                | ✓                                   | ✓                        |
| – DUKE 2A Kg. Bharu Link  |                                  |                   |                   |                   |                                  |                                     |                          |
| – KL-Node (Cabang Timur)  | -                                | -                 | ✓                 | ✓                 | ✓                                | ✓                                   | ✓                        |
| <b>Perlaksanaan Road User Charges (RUC)</b>                                       | -                                | -                 | -                 | -                 | -                                | -                                   | ✓                        |

\*Penafian : Cadangan-cadangan ini adalah tertakluk kepada keadaan semasa tahun pelaksanaan



## 8.1 UNJURAN TRAFIK 2025

Tahun 2025 mensasarkan mod pengangkutan awam pada 50%. Purata LOS menunjukkan perbezaan yang ketara sekiranya semua inisiatif telah dilaksanakan di dalam senario *Do Everything*. Dengan mengambilkira MRT2 telah siap sepenuhnya.

Dengan siapnya laluan transit LRT3 dan MRT2, lebuhraya komited (SPE, SUKE dan EKVE) dan pembinaan *missing link*, prestasi keseluruhan rangkaian jalan raya bagi FY2025 dijangka akan bertambah baik dari purata LOS D kepada LOS C pada waktu Puncak Pagi.

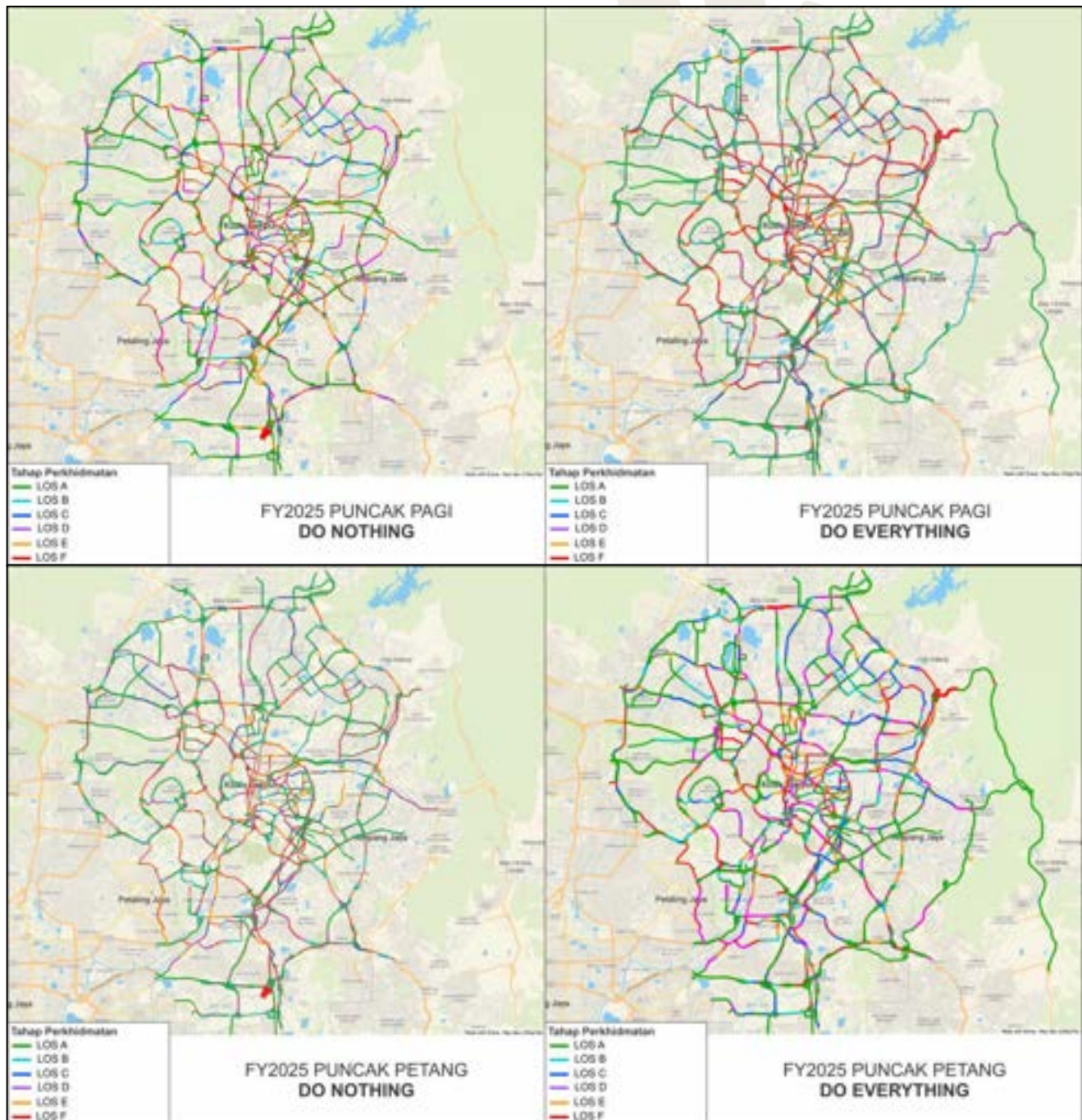
Bagi waktu Puncak Petang pula, dengan ketersediaan segala infrastruktur jalan dan pengangkutan awam, purata tahap perkhidmatan jalan dijangka berubah kepada tahap lebih memuaskan iaitu daripada LOS C kepada LOS B.

\**Do Nothing* – hanya mengambil kira pengangkutan awam yang komited

\**Do Everything* – mengambil kira pengangkutan awam, naik taraf jalan, pembinaan *missing link* dan langkah inisiatif telah dilaksanakan

| PARAMETER OUTPUT<br>(Mod Pengangkutan Awam = 50%) | Puncak Pagi       |                      | Puncak Petang     |                      |
|---|-------------------|----------------------|-------------------|----------------------|
|   | <i>Do Nothing</i> | <i>Do Everything</i> | <i>Do Nothing</i> | <i>Do Everything</i> |
| Jumlah Perjalanan yang Ditugaskan (PCU/Jam)       | 267,946           | 262,121              | 273,884           | 267,930              |
| Jarak Perjalanan ('000 Veh-km)                    | 3,998             | 3,960                | 3,882             | 3,853                |
| Masa Perjalanan ('000 Veh-jam)                    | 243               | 158                  | 211               | 137                  |
| Perbezaan   |                   | -35%                 |                   | -35%                 |
| Purata Jarak Perjalanan (km)                      | 16.9              | 17.2                 | 16.2              | 16.4                 |
| Perbezaan   |                   | +2%                  |                   | +1%                  |
| Purata LOS  | D                 | C                    | C                 | B                    |
| Purata Jumlah Trafik/Kapasiti Jalan               | 0.83              | 0.71                 | 0.79              | 0.68                 |
| Perbezaan   |                   | -14%                 |                   | -14%                 |

## 8.1 UNJURAN PRESTASI JALAN 2025



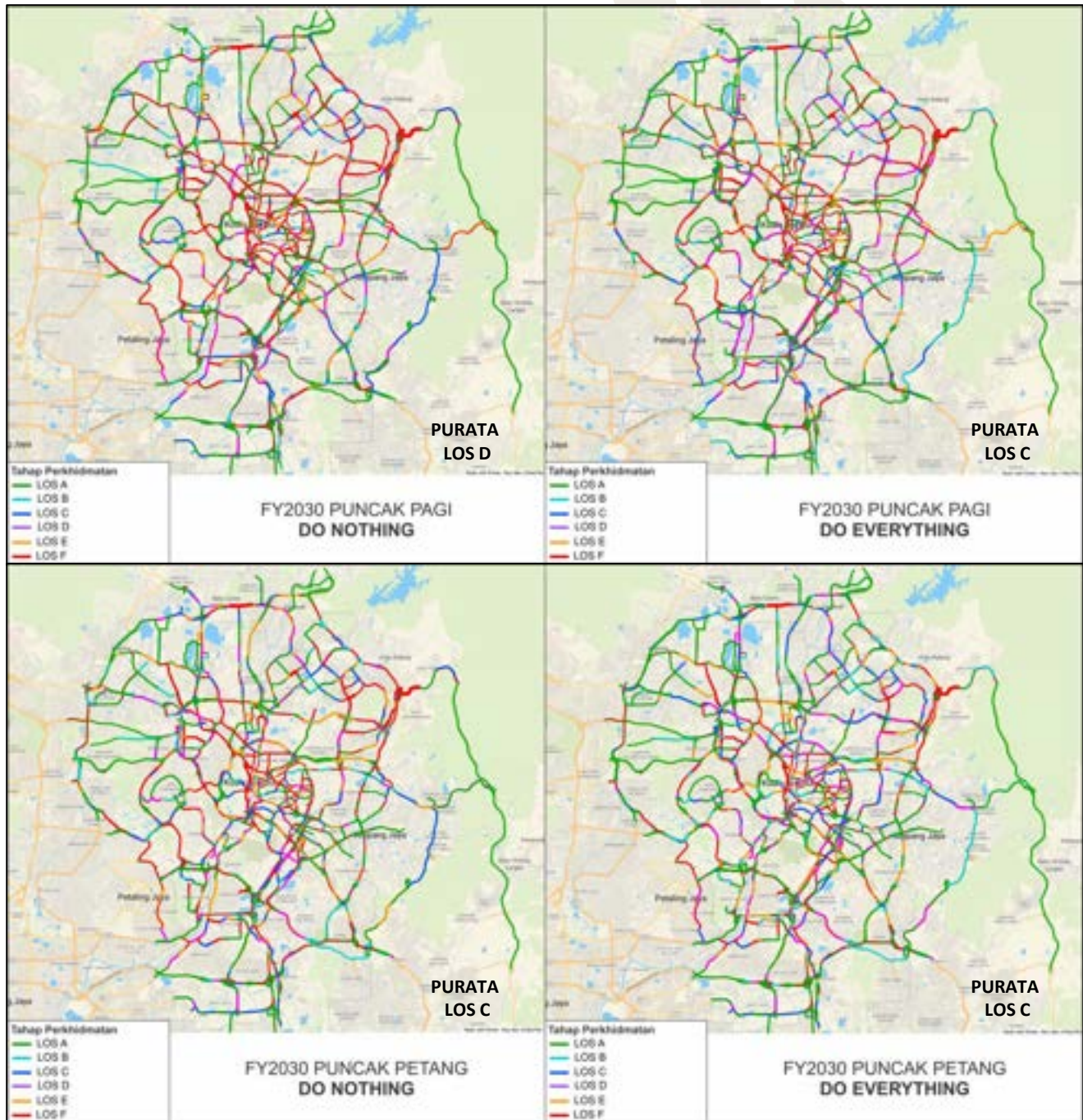
## 8.2 UNJURAN TRAFIK 2030

Tahun 2030 mensasarkan mod pengangkutan awam pada 53%. Dapatan senario *Do Everything* menunjukkan perbezaan yang ketara sekiranya semua inisiatif telah dilaksanakan.

Dalam senario *Do Everything* dimana projek lebuh raya dan transit yang komited telah siap sepenuhnya dan mula beroperasi, prestasi keseluruhan tahap perkhidmatan jalan bertambah baik iaitu daripada LOS D kepada LOS C bagi waktu Puncak Pagi dan beroperasi pada tahap perkhidmatan LOS C bagi waktu Puncak Petang.

| PARAMETER OUTPUT<br>(Mod Pengangkutan Awam = 53%) | Puncak Pagi       |                      | Puncak Petang     |                      |
|---|-------------------|----------------------|-------------------|----------------------|
|   | <i>Do Nothing</i> | <i>Do Everything</i> | <i>Do Nothing</i> | <i>Do Everything</i> |
| Jumlah Perjalanan yang Ditugaskan (PCU/Jam)       | 298,165           | 291,683              | 308,806           | 302,093              |
| Jarak Perjalanan ('000 Veh-km)                    | 4,542             | 4,359                | 4,432             | 4,246                |
| Masa Perjalanan ('000 Veh-jam)                    | 261               | 185                  | 223               | 162                  |
| Perbezaan   |                   | -29%                 |                   | -27%                 |
| Purata Jarak Perjalanan (km)                      | 17.3              | 17.0                 | 16.4              | 16.1                 |
| Perbezaan   |                   | -2%                  |                   | -2%                  |
| Purata LOS  | D                 | C                    | C                 | C                    |
| Purata Jumlah Trafik/Kapasiti Jalan               | 0.80              | 0.73                 | 0.77              | 0.71                 |
| Perbezaan   |                   | -14%                 |                   | -6%                  |

## 8.2 UNJURAN PRESTASI JALAN 2030



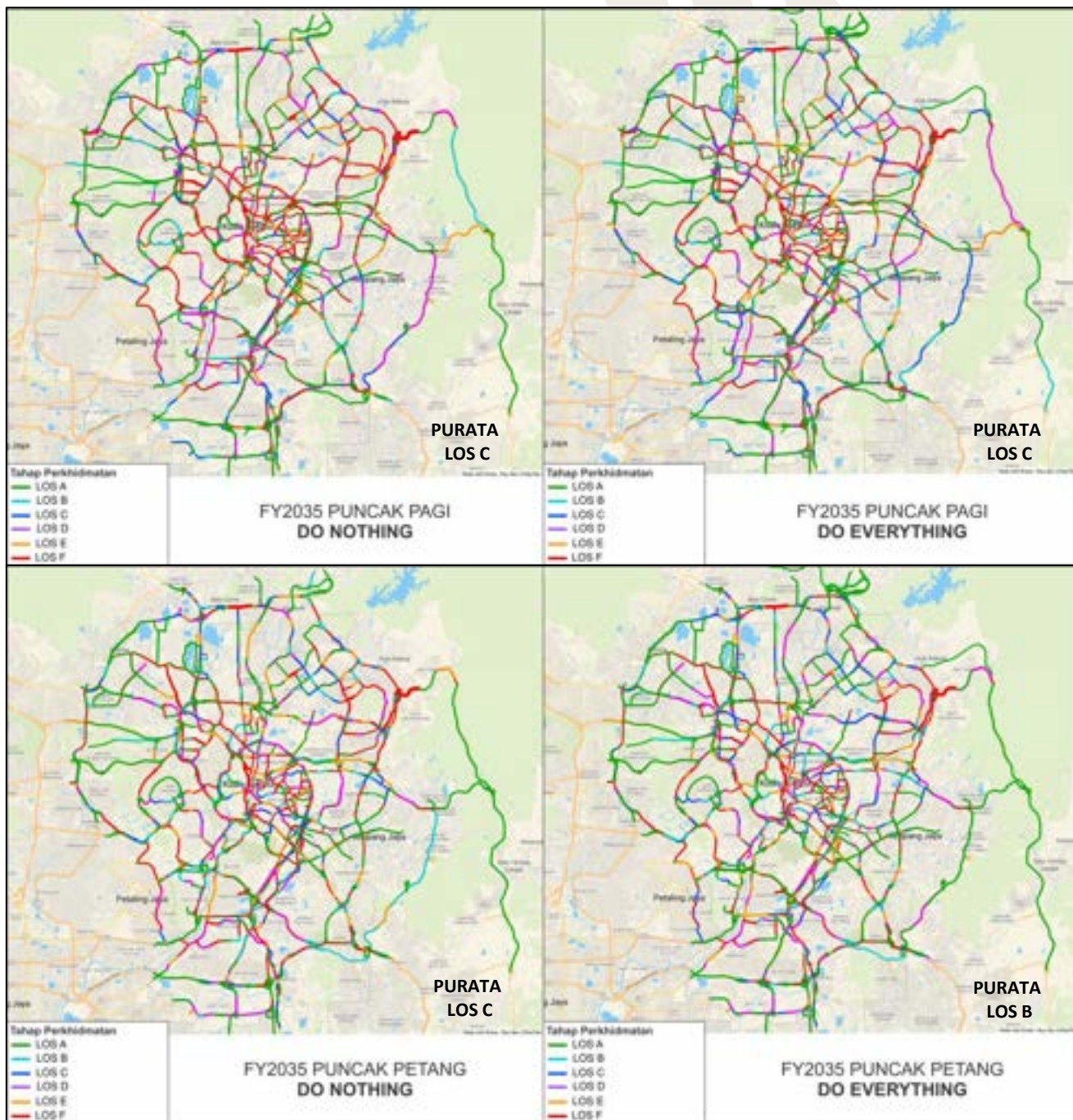
## 8.3 UNJURAN TRAFIK 2035

Tahun 2035 menasarkankan mod pengangkutan awam pada 53%. Dapatan senario *Do Everything* menunjukkan perbezaan yang ketara sekiranya semua inisiatif telah dilaksanakan.

Penilaian menunjukkan bahawa prestasi keseluruhan rangkaian jalan raya berada pada LOS C bagi kedua-dua waktu Puncak Pagi dan waktu Puncak Petang.

| PARAMETER OUTPUT<br>(Mod Pengangkutan Awam = 60%) | Puncak Pagi       |                      | Puncak Petang     |                      |
|---|-------------------|----------------------|-------------------|----------------------|
|   | <i>Do Nothing</i> | <i>Do Everything</i> | <i>Do Nothing</i> | <i>Do Everything</i> |
| Jumlah Perjalanan yang Ditugaskan (PCU/Jam)       | 311,707           | 295,301              | 328,704           | 311,404              |
| Jarak Perjalanan ('000 Veh-km)                    | 4,689             | 4,444                | 4,622             | 4,371                |
| Masa Perjalanan ('000 Veh-jam)                    | 238               | 190                  | 215               | 175                  |
| Perbezaan   |                   | -20%                 |                   | -19%                 |
| Purata Jarak Perjalanan (km)                      | 17.1              | 17.1                 | 16.1              | 16.1                 |
| Perbezaan   |                   | 0%                   |                   | 0%                   |
| Purata LOS  | C                 | C                    | C                 | C                    |
| Purata Jumlah Trafik/Kapasiti Jalan               | 0.78              | 0.73                 | 0.76              | 0.72                 |
| Perbezaan   |                   | -6%                  |                   | -5%                  |

## 8.3 UNJURAN PRESTASI JALAN 2035



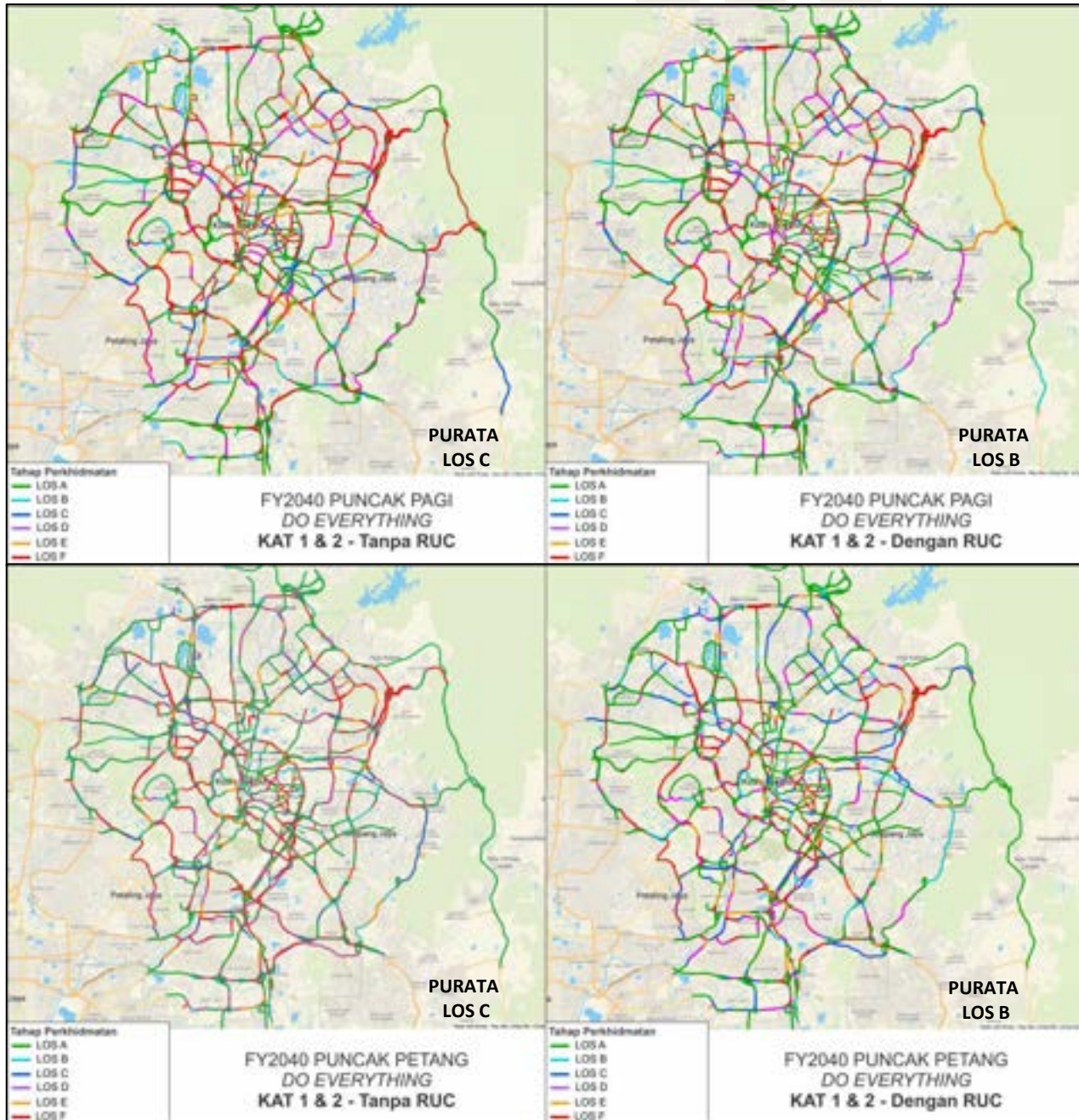
## 8.4 UNJURAN TRAFIK 2040 KAT 1 & KAT 2

Tahun 2040 mensasarkan mod pengangkutan awam pada 70%. Dapatan menunjukkan bahawa RUC dapat membantu untuk menambah baik kelancaran trafik dalam mencapai mod pengangkutan awam 70%.

Tahap perkhidmatan jalan berdasarkan FY2040 Kat 1 & Kat 2 mengambil kira pembangunan komited yang diperolehi daripada Laporan TIA serta aktiviti guna tanah masa hadapan yang dirancang (PTKL2040) dan pembangunan komited akan datang dengan RUC menunjukkan LOS C bagi kedua-dua waktu puncak pagi dan petang.

| OUTPUT PARAMETERS<br>(Mod Pengangkutan Awam<br>Tanpa RUC = 63%) | Puncak Pagi |                               | Puncak Petang |                               |
|---|-------------|-------------------------------|---------------|-------------------------------|
|   | Tanpa RUC   | Dengan RUC<br>(P. Awam = 70%) | Tanpa RUC     | Dengan RUC<br>(P. Awam = 70%) |
| Jumlah Perjalanan yang Ditugaskan (PCU/Jam)                     | 322,664     | 284,703                       | 318,713       | 291,506                       |
| Jarak Perjalanan ('000 Veh-km)                                  | 4,994       | 4,396                         | 4,530         | 4,122                         |
| Masa Perjalanan ('000 Veh-jam)                                  | 301         | 202                           | 212           | 159                           |
| Purata Jarak Perjalanan (km)                                    | 17.5        | 17.5                          | 16.2          | 16.2                          |
| Purata LOS  | C           | B                             | C             | B                             |
| Purata Jumlah Trafik/Kapasiti Jalan                             | 0.77        | 0.69                          | 0.71          | 0.65                          |

# 8.4 UNJURAN PRESTASI JALAN 2040 GUNA TANAH KAT 1 & KAT 2





## 8.5 UNJURAN TRAFIK 2040 KAT 1, KAT 2 & KAT 3

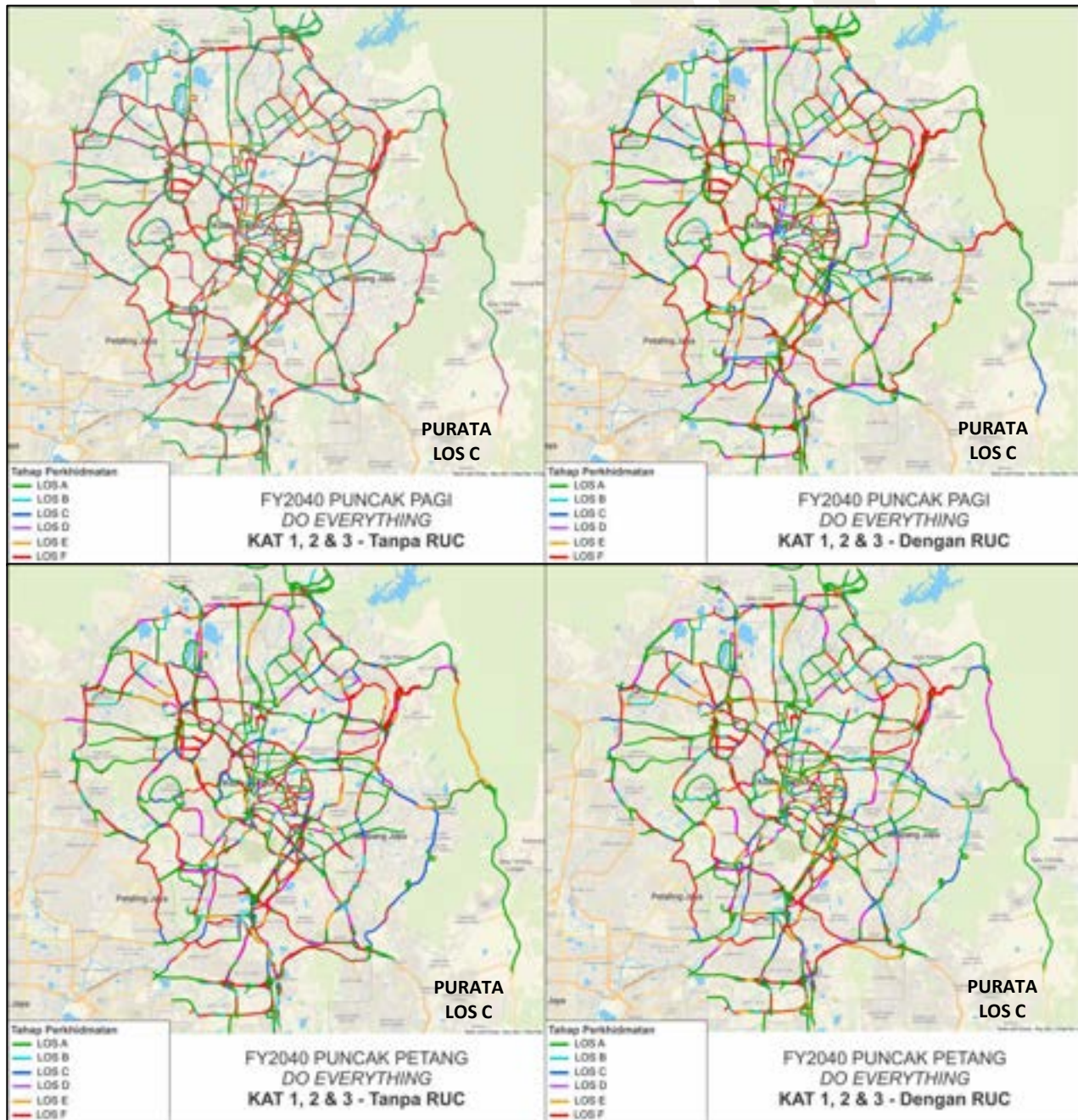
Tahun 2040 mensasarkan mod pengangkutan awam pada 70%. Walaupun dengan pertambahan guna tanah Kategori 3, dapatan menunjukkan bahawa RUC dapat membantu untuk menambah baik kelancaran trafik dalam mencapai mod pengangkutan awam 70%.

Purata tahap perkhidmatan jalan pada kedu-dua waktu puncak adalah LOS C.

| OUTPUT PARAMETERS<br>(Mod Pengangkutan Awam<br>Tanpa RUC = 63%) | Puncak Pagi |                               | Puncak Petang |                               |
|---|-------------|-------------------------------|---------------|-------------------------------|
|   | Tanpa RUC   | Dengan RUC<br>(P. Awam = 70%) | Tanpa RUC     | Dengan RUC<br>(P. Awam = 70%) |
| Jumlah Perjalanan yang Ditugaskan (PCU/Jam)                     | 317,004     | 291,977                       | 321,287       | 295,923                       |
| Jarak Perjalanan ('000 Veh-km)                                  | 5,091       | 4,719                         | 4,744         | 4,381                         |
| Masa Perjalanan ('000 Veh-jam)                                  | 365         | 291                           | 281           | 225                           |
| Purata Jarak Perjalanan (km)                                    | 18.0        | 18.2                          | 16.8          | 16.8                          |
| Purata LOS  | C           | C                             | C             | C                             |
| Purata Jumlah Trafik/Kapasiti Jalan                             | 0.79        | 0.74                          | 0.76          | 0.70                          |

# 8.5 UNJURAN PRESTASI JALAN 2040 GUNA TANAH

## KAT 1, KAT 2 & KAT 3



## 8.6 RINGKASAN PENILAIAN TRAFIK MASA HADAPAN

Dengan mengambil kira semua inisiatif dan cadangan di dalam PITKL2040, prestasi trafik dijangka dapat dikawal dengan baik dengan unjuran menunjukkan purata prestasi jalan LOS C.

Liputan pengangkutan awam yang efisien dan kemudahan awam sokongan yang mencukupi serta jaringan jalan yang lengkap merupakan faktor-faktor penting dalam menentukan purata prestasi jalan yang baik.

| Year                                 | Mod Pisah Ragam |   |    | PUNCAK PAGI                                 |            | PUNCAK PETANG                               |            |
|--------------------------------------|-----------------|---|----|---|------------|---|------------|
|                                      | PT              | : | PV | Jumlah Perjalanan yang Ditugaskan (PCU/Jam) | Purata LOS | Jumlah Perjalanan yang Ditugaskan (PCU/Jam) | Purata LOS |
| 2025                                 | 50              | : | 50 | 262,121                                     | C          | 267,930                                     | B          |
| 2030                                 | 53              | : | 47 | 291,683                                     | C          | 302,093                                     | C          |
| 2035                                 | 60              | : | 40 | 295,301                                     | C          | 311,404                                     | C          |
| 2040<br>(Kat 1 & 2)                  | 63              | : | 37 | 322,664                                     | C          | 318,713                                     | C          |
| 2040<br>(Kat 1 & 2)<br>Dengan RUC    | 70              | : | 30 | 284,703                                     | B          | 291,506                                     | B          |
| 2040<br>(Kat 1,2 & 3)                | 63              | : | 37 | 327,004                                     | C          | 321,287                                     | C          |
| 2040<br>(Kat 1, 2 & 3)<br>Dengan RUC | 70              | : | 30 | 291,977                                     | C          | 295,923                                     | C          |

\*Nota: PT = Pengangkutan Awam, PV = Kenderaan Persendirian



PELAN INDUK TRAFIK  
KUALA LUMPUR 2040  
**PITKL2040**

# **BAB 9 KESIMPULAN & CADANGAN UNTUK KUALA LUMPUR 2040**

## BAB 9: KESIMPULAN

Mengurus pertambahan trafik masuk menggunakan kenderaan persendirian merupakan cabaran berterusan yang perlu dihadapi dalam mengintegrasikan pengangkutan awam dengan pembangunan guna tanah yang semakin pesat. Bagi memastikan pencapaian mod pisah ragam (*modal split*) dicapai seperti yang disasarkan, kerjasama semua pihak yang terdiri daripada Kementerian Pengangkutan, Kementerian Kerja Raya, Jabatan Kerja Raya, Prasarana, MRT, KTM, MIROS, PDRM, JPJ dan PBT-PBT bersebelahan. Bagi tujuan tersebut beberapa sesi libat urus perlu diadakan dengan mewujudkan satu pasukan *task force* untuk memastikan pelaksanaan tindakan dan pemantauan bagi langkah-langkah untuk mencapai sasaran mod pisah ragam seperti yang ditetapkan di dalam PITKL2040 dilaksanakan.

Usaha ini dapat memastikan sasaran mod pisah ragam pada tahun 2040 iaitu 70 peratus orang awam menggunakan pengangkutan awam berbanding 30 peratus kenderaan persendirian. Selain itu, usaha ini juga dapat mengurangkan kesan negatif terhadap peningkatan karbon daripada asap kenderaan bermotor dan dapat meningkatkan kualiti hidup serta dapat memastikan matlamat DBKL untuk menjadikan Kuala Lumpur sebagai bandaraya neutral karbon pada tahun 2050 terlaksana.

