

# Dilema dan cabaran pengangkutan awam

**S**ISTEM pengangkutan yang berkesan dan cekap sangat penting untuk kemakmuran dan pertumbuhan sesebuah ruang kawasan. Pembangunan pengangkutan adalah nadi inovasi dalam mewujudkan manfaat ekonomi dan pembangunan sosial.

Prasarana infrastruktur sistem pengangkutan awam, bermula dengan Transit Aliran Ringan (LRT) dibina pada tahun 1993, kemudian diteruskan dengan Sistem Transit Aliran Ringan (STAR), komuter, Intrakota, KL Monorel dan yang terkini Perkhidmatan Transit Aliran Massa (MRT).

Pembinaan pengangkutan dan infrastruktur awam ini tidak lain dan tidak bukan untuk mengurangkan kesesakan lalu lintas di persekitaran di kawasan berkepadatan tinggi, mempertingkatkan kualiti hidup rakyat serta akses kepada perkhidmatan dan sekali gus menarik minat pelabur masuk.

Di bandar-bandar besar yang pernah penulis lawati seperti London, United Kingdom; Paris, Perancis; Rom, Itali; Amsterdam, Belanda; Tokyo, Jepun dan beberapa negara-negara Eropah lain, kenderaan persendirian bukan merupakan pilihan utama pengguna.

Biar pun kebanyakan orang di sana memiliki kenderaan persendirian, namun ia hanya digunakan untuk bersantai atau bergerak ke kawasan yang jauh. Di Malaysia, masyarakat masih lagi dalam proses adaptasi untuk menggunakan pengangkutan awam sebagai mod pengangkutan utama.

Rakyat Malaysia jika dilihat dari sudut budaya dan minda, kita masih menganggap jika kediaman berada jauh 10 hingga 15 minit jarak berjalan kaki dari stesen pengangkutan awam, maka kenderaan persendirian adalah pilihan utama berbanding pengangkutan awam.

Golongan pertengahan rakyat Malaysia masih berada dalam dilema untuk meninggalkan kenderaan persendirian kepada penggunaan sistem pengangkutan awam.

Menaiki pengangkutan awam sering dikaitkan dengan faktor gaya hidup dan hubungan sosial pengguna. Jika menaiki pengangkutan awam seperti bas, ia seolah-olah merendahkan status seseorang.

Pengguna juga lebih banyak mengomel mengenai cuaca panas untuk mobilisasi ke stesen pengangkutan awam; jadual perjalanan yang tidak efisien, kemudahan cara membayar dan perkara-perkara lain melibatkan



praktikaliti.

Hal ini berbeza dengan masyarakat di tempat yang pernah dilawati. Sebagai contoh di negara-negara maju seperti United Kingdom malah Singapura, para profesional yang berpendapatan sederhana dan tinggi menggunakan pengangkutan awam tanpa prejudis.

Masyarakat di luar negara lebih memilih pengangkutan awam secara optimum bagi menjimatkan kos harian, masa pergerakan dan tidak perlu berpenat lelah memandu sendiri biarpun terpaksa berjalan 500 meter untuk ke stesen bas, tram, stesen kereta api bawah tanah mahupun MRT.

Sesebuah negara itu dianggap maju dan berkembang pesat bukan melalui jumlah bangunan pencakar langit dan jumlah kenderaan persendirian yang banyak di jalan raya, sebaliknya jaringan pengangkutan awam yang cekap, selesa dan digunakan secara menyeluruh.

Definisi selesa itu juga melibatkan infrastruktur sokongan seperti bas perantara dari kawasan kediaman atau kawasan tempat kerja ke stesen pengangkutan awam, lorong khas seperti jambat yang menghubungkan stesen dan kawasan letak kenderaan yang mencukupi untuk pengguna.

Cabaran dalam mengurus tadbir kos pembiayaan yang tinggi dis-

ebabkan oleh hutang pembinaan yang tinggi serta ditambah dengan belunggu kerugian akibat jumlah pengguna yang tidak optimum adalah masalah utama dalam operasi pengangkutan awam ini.

Projek infrastruktur seperti ini kebiasaannya menjadi pertikaian dan kontroversi dari sudut kewangan, politik dan dasar. Pelaburan besar yang diperlukan untuk membangunkan pengangkutan bandar terutamanya melalui pinjaman sektor awam.

Memandangkan hutang awam telah sedia tinggi, perancangan untuk mengembangkan projek pembangunan ini mesti dilaksanakan dalam rangka dasar makroekonomi yang mantap.

Dari satu sudut lain, agak menyedihkan kerana kita mempunyai pelbagai infrastruktur bertaraf antarabangsa namun sikap masyarakat masih berada pada mentaliti dunia ketiga. Kenapa?

Belum sempat tiga hari, telah dilaporkan terdapat vandalisme terhadap prasarana MRT yang disediakan. Ini secara langsung akan meningkatkan kos penyelenggaraan dari semasa ke semasa jika masalah seperti ini terus berlaku.

Masyarakat perlu dididik dan disedarkan, kos operasi pengangkutan awam yang meningkat hanya akan menambah bebanan kita sendiri sebagai pembayar cukai. Seterusnya perancangan dan pelaksanaan dasar negara untuk memenuhi agenda pengangkutan mapan tidak dapat dicapai.

**MOHD. MUZZAMMIL ISMAIL** ialah Felo Akademik Pusat Pengajian Kerajaan, Jabatan Perancangan dan Pembangunan Hartanah, Universiti Utara Malaysia