



MEMPERTINGKATKAN PENGANGKUTAN AWAM BANDAR

**MENYAMPAIKAN PERKHIDMATAN
PENGANGKUTAN AWAM
BERTARAF DUNIA DI BANDAR**



YB DATO' SRI LIOW TIONG LAI
Menteri Pengangkutan

Rangkaian pengangkutan awam yang baik boleh memanfaatkan pertumbuhan ekonomi, peningkatan penduduk dan pelbagai keperluan aktiviti bandar. Hasrat kita ketika merangka NKRA Pengangkutan Awam Bandar (Urban Public Transport, UPT) pada tahun 2010 adalah untuk mewujudkan rangkaian pengangkutan awam yang menarik dan mampan bagi mengatasi kesesakan lalu lintas, akses kepada perkhidmatan awam yang tidak sekata serta persepsi negatif terhadap perkhidmatan yang kurang meyakinkan. Semenjak itu, kita telah mengandakan nisbah mod pengangkutan awam kepada 20% berbanding tahun 2010, sekali gus membuktikan hasil kerja Kerajaan dalam pengangkutan awam bandar.

Permintaan untuk pengangkutan awam dijangka akan meningkat apabila Malaysia mencapai status negara berpendapatan tinggi menjelang tahun 2020. Transformasi ini didorong oleh pembinaan infrastruktur pengangkutan awam yang baharu seperti projek MRT yang dilancarkan sepenuhnya pada bulan Julai 2017 di samping peluasan dan penaiktarafan infrastruktur rel sedia ada seperti LRT dan KTM.

Banyak cabaran yang ditempuhi dalam usaha mempertingkatkan pengangkutan awam bandar. Namun, kita mesti terus melangkah ke hadapan bagi memastikan projek-projek disiapkan dalam tempoh yang dijadualkan untuk memenuhi keperluan rakyat. Sistem pengangkutan awam yang baik adalah penting bagi pembangunan dan pertumbuhan ekonomi yang berterusan. Pejabat Pengurusan Penyampaian (Delivery Management Office, DMO) NKRA UPT memainkan peranan penting dalam memastikan perancangan dan pelaksanaan yang menyeluruh bagi membolehkan semua pihak bekerjasama dengan efektif. DMO juga telah menanamkan sikap proaktif dalam semua pihak yang terlibat supaya tindakan yang sewajarnya dapat diambil dengan segera, termasuk mengadakan sesi

penyelesaian masalah yang kerap, pengurusan pihak berkepentingan yang baik serta memudahkan proses membuat keputusan di peringkat dalaman.

Berpegang kepada wawasan Kementerian Pengangkutan dalam menerajui transformasi sistem pengangkutan yang bersepadu, cekap serta selamat, saya percaya bahawa pada masa hadapan, seluruh rakyat Malaysia akan dapat menikmati kemudahan pengangkutan awam bandar yang bertaraf dunia yang kita semua boleh banggakan.



YB DATO' SRI NANCY SHUKRI

Menteri di Jabatan Perdana Menteri

Kerajaan berhasrat untuk melihat sistem pengangkutan awam Malaysia menjadi mod pilihan bagi penduduk bandar dan menyasarkan pengurangan kesesakan di bandar-bandar kita. Ini akan mempertingkatkan produktiviti kita dan juga menambah baik kualiti kehidupan masyarakat bandar serta daya huni bandar-bandar di Malaysia.

Dalam usaha ini, kerajaan telah mengambil pendekatan mesra pasaran yang mengutamakan keperluan pengguna pengangkutan awam terlebih dahulu. Ini dapat dilihat melalui pengenalan rang undang-undang yang mengesahkan perkhidmatan e-panggilan (*e-hailing*) sebagai respons kepada permintaan yang tinggi oleh orang ramai terhadap perkhidmatan tersebut. Hal ini meletakkan Malaysia antara negara pertama yang membolehkan perkhidmatan teksi serta e-panggilan untuk wujud seiringan secara adil dan telus. Ini juga turut menyumbang kepada peningkatan kesalinghubungan batuan pertama dan terakhir.

Sebagai pengiktirafan terhadap usaha memodenkan sistem pengangkutan awam negara, Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat (SPAD) telah menerima Anugerah Amalan Terbaik Antarabangsa (International Best Practices Award) daripada Persatuan Pengawal Pengangkutan Antarabangsa (International Association of Transport Regulators, IATR) bagi kategori Inovasi, Pembaharuan, dan Penyepaduan Pelbagai Mod Pengangkutan untuk Pelan Induk Pengangkutan Awam Darat Negara dan Program Transformasi Industri Teksi pada Oktober 2017.

Pada tahun 2017, NKRA ini telah beralih daripada pelaporan pada waktu puncak pagi (7pagi - 9pagi) kepada pelaporan purata penumpang harian memandangkan ini merupakan kaedah pengukuran penggunaan pengangkutan awam yang lebih tepat dan digunakan secara meluas di peringkat global. Perubahan dalam metrik pelaporan ini membolehkan perangkaan penyelesaian yang lebih berkesan dalam meningkatkan penggunaan pengangkutan awam. Pelbagai inisiatif telah dilaksanakan sejak tahun 2010

untuk meningkatkan bilangan keseluruhan penumpang. Namun, sasaran untuk meningkatkan jumlahnya terus menjadi suatu cabaran kerana perkara ini memerlukan anjakan paradigma masyarakat Malaysia dalam memilih penggunaan pengangkutan yang tersedia. Walau bagaimanapun, kombinasi purata harian keseluruhan bagi rel dan bas masih meningkat sebanyak 4% kepada 1.21 juta pada tahun 2017 daripada 1.16 juta pada tahun sebelum ini.

Kesalinghubungan batuan terakhir adalah penting, walaupun ini bukan suatu tugas yang mudah. Sebagai contoh, projek Bus Rapid Transit (BRT) KL-Klang telah ditangguhkan setelah mengambil pertimbangan bahawa jajaran yang dicadangkan akan bertindan dengan laluan LRT3 yang kini sedang dalam pembinaan. Sebaliknya, perkhidmatan rel MRT dan LRT akan dipertingkatkan melalui penyediaan sistem bas pengantara yang lebih cekap dan menyeluruh.

Kita juga telah mengkaji ekosistem pengangkutan awam bandar bagi mengenal pasti cara untuk menarik pengguna dan memudahkan penggunaan pengangkutan awam bandar. Sehubungan dengan itu, SPAD bakal melancarkan aplikasi mudah alih Perancang Perjalanan (Journey Planner) pada awal tahun 2018 untuk memudahkan perjalanan seseorang individu ketika menggunakan pengangkutan awam.

Walaupun Kerajaan sedang bergerak ke arah penyempurnaan projek utama pengangkutan awam bandar, lebih banyak inisiatif penolak (*push*) diperlukan untuk menggalakkan lagi penggunaan pengangkutan awam bandar. Namun demikian, saya yakin bahawa keberhasilan yang telah dicapai setakat ini telah mengembalikan kepercayaan orang ramai terhadap kualiti dan keandalan rangkaian pengangkutan awam selaras dengan aspirasi negara menuju pencapaian status negara berpendapatan tinggi.



MEMPERTINGKATKAN TUNJANG RANGKAIAN PENGANGKUTAN AWAM REL GREATER KL/LEMBAH KLANG

Di setiap bandar global, rel bandar merupakan jaringan penting yang mengikat pelbagai mod pengangkutan awam yang berbeza. Disebabkan oleh kepelbagaian, kapasiti dan keandalannya, rel bandar memainkan peranan utama dalam rangkaian pengangkutan sesebuah bandar yang sedang berkembang dan dinamik.

Projek Peluasan Laluan LRT yang disempurnakan pada tahun 2016 telah menghubungkan Kelana Jaya dan Sri Petaling ke Putra Heights dengan penambahan 35km landasan rel baharu dan 23 stesen baharu ke rangkaian LRT. Gabungan dua perkhidmatan LRT Laluan Kelana Jaya dan Ampang Jaya juga telah membentuk satu rangkaian yang lancar. Kini, jumlah penumpang harian LRT telah meningkat sebanyak 4% daripada 439,985 pada tahun 2016 kepada 457,658 pada tahun 2017 bagi kedua-dua Laluan Kelana Jaya dan Ampang sekali gus menyumbang sebanyak 38% kepada jumlah keseluruhan penumpang pengangkutan awam pada tahun 2017.

“MRT merupakan mod perjalanan yang lebih mesra alam memandangkan MRT mengurangkan pengeluaran karbon melalui pengalihan kira-kira 160,000 kenderaan dari jalan raya Lembah Klang setiap hari.”

LRT3 merupakan sebuah projek Rancangan Pembangunan Rel Bandar (Urban Rail Development Plan, URDP) di bawah seliaan SPAD yang bertujuan menghubungkan dua juta penduduk dalam lingkungan koridor barat Lembah Klang dari Bandar Utama ke Johan Setia, Klang, menjelang tahun 2021. Pembinaan laluan baharu ini telah dimulakan dan akan menyalinghubungkan pelbagai elemen Pelan Induk Greater KL/Lembah Klang untuk membangunkan sebuah sistem pengangkutan awam bersepadu. Pemilik projek, Prasarana Malaysia Bhd, pada masa ini sedang menganugerahkan kontrak pembinaan projek dan memuktamadkan pelarasan jajaran tersebut.

Pelaksanaan operasi penuh Laluan 1 MRT (Sungai Buloh – Kajang, SBK) telah memangkinkan lagi pengangkutan awam bandar di Greater KL/Lembah Klang. Meskipun terdapat

cabaran seperti isu pemilikan tanah, projek mega sepanjang 51 kilometer tersebut telah disiapkan lebih awal daripada jadual dengan perbelanjaan yang lebih rendah daripada belanjawan. Laluan tersebut memberikan khidmat kepada koridor dari barat laut ke tenggara KL dengan kawasan tumpuan penduduk yang tinggi, iaitu lebih kurang 1.2 juta penduduk. Sehingga kini, Laluan SBK telah merekodkan purata 110,000 penumpang sehari dan ini adalah suatu kadar penggunaan yang memberangsangkan bagi sebuah mod pengangkutan awam yang baharu. Seperti pengangkutan rel yang lain, MRT merupakan mod perjalanan yang lebih mesra alam memandangkan MRT mengurangkan pengeluaran karbon melalui pengalihan kira-kira 160,000 kenderaan dari jalan raya Lembah Klang setiap hari. Berikutan penyediaan projek tersebut, laluan MRT SBK telah menjadi antara pilihan utama pengguna rel dan bas Greater KL/Lembah Klang.

Perkhidmatan KTM Komuter terus mencatat kadar ketibaan tepat pada masa sebanyak 95% (dalam lingkungan 10 minit masa ketibaan yang dijadualkan) pada waktu puncak pagi. Penambahbaikan dalam bentuk jarak kepala (*headway*) dan kekerapan sedang dinilai untuk menjadikan perjalanan dengan rel lebih mudah. Ini akan memerlukan penyediaan Projek Landasan Berkembar Lembah Klang (Klang Valley Double Track, KVDT), yang telah bermula pada tahun 2015, melibatkan pemuliharaan landasan serta penaiktarafan stesen dan sistem isyarat kereta api tertua di Greater KL/Lembah Klang.

Projek KVDT melibatkan pemuliharaan landasan sepanjang 40 kilometer di antara Rawang dan Salak Selatan, termasuk laluan Sentul dan Simpang Batu. Ini menandakan usaha KTM Berhad (KTMB) untuk meningkatkan kualiti perkhidmatan KTM dan mengurangkan penangguhan serta pembatalan perkhidmatan. Projek ini dijadualkan siap pada tahun 2019 dengan fokus KTMB untuk menambah baik 16 stesen selain penaiktarafan sistem isyarat dan elektrifikasi yang sedia ada. Meskipun para penumpang dijangka mengalami gangguan dari semasa ke semasa ketika penaiktarafan dijalankan, SPAD mengawasi prestasi KTM bagi memastikan kerja-



Jumlah penumpang harian LRT bagi Laluan Kelana Jaya dan Ampang meningkat sebanyak 4% daripada 439,985 pada tahun 2016 kepada 457,658 pada tahun 2017.

kerja KVDT mempunyai impak yang minimum terhadap operasi dan masa ketibaan tren. Walau bagaimanapun, penyempurnaan projek ini dijangka mampu menambah baik perkhidmatan secara keseluruhan, terutamanya dari aspek maklumat jadual penumpang dan prestasi keselamatan untuk semua pengguna perkhidmatan kereta api KTM.

KL Monorel merupakan pengantara rel utama untuk perjalanan batuan terakhir bagi kebanyakan penumpang dalam lingkungan Kawasan Pusat Bandar (Central Business District, CBD) di Kuala Lumpur. Walau bagaimanapun, perkhidmatan ini sedang mengalami kesesakan dan memerlukan penaiktarafan dengan jumlah penumpang mencecah kapasiti dan permintaan penumpang dijangka terus meningkat. Kini, Prasarana sedang berusaha menangani isu kapasiti dan keselamatan dalam sistem monorel sedia ada dan telah menyediakan perkhidmatan bas sebagai alternatif kepada perkhidmatan rel. Selain itu, lima set tren empat gerabak yang telah dihentikan pada Mei 2017 atas faktor keselamatan telah beroperasi semula pada hujung tahun 2017. Rancangan sedang dirangka bagi memperoleh sembilan set tren empat gerabak tambahan untuk menggantikan empat set tren empat gerabak yang sedia ada menjelang akhir tahun 2019 bagi menambah kapasiti yang sangat diperlukan untuk perkhidmatan monorel.

MENGGIATKAN PERKHIDMATAN KESALINGHUBUNGAN BATUAN PERTAMA DAN TERAKHIR

Bas memainkan peranan yang penting dalam menyediakan kesalinghubungan batuan pertama dan terakhir, membolehkan pengguna pengangkutan awam menikmati sepenuhnya rangkaian UPT untuk tiba ke destinasi masing-masing.

Inisiatif Penyusunan Semula Rangkaian Bas Berhenti-henti (Bus Network Revamp, BNR) merupakan rancangan Kerajaan untuk menggiatkan kesalinghubungan batuan pertama dan terakhir yang meliputi lebih banyak kawasan di Greater KL/Lembah Klang bagi meningkatkan akses dan persepaduan penumpang dengan mod pengangkutan yang lain. Enam koridor bas terdahulu telah distruktur semula untuk menjadi lapan koridor dengan sistem nombor laluan bas yang lebih tersusun. Sejak pelaksanaan inisiatif ini pada Disember 2015, BNR telah berjaya menghasilkan 9% kenaikan penumpang untuk perkhidmatan bas henti-henti di Greater KL/Lembah Klang. Tambahan itu, 90% daripada semua pengendali telah meningkatkan



Laluan bas pengantara MRT menambah baik kesalinghubungan batuan pertama dan terakhir.

perkhidmatan bas mereka dengan penaiktarafan bas pengantara yang baharu di bawah BNR.

Pada masa ini terdapat 11 pengendali bas henti-henti di kawasan Greater KL/Lembah Klang yang memberi perkhidmatan di 348 laluan setiap hari dan menyumbang kepada peningkatan penumpang bas henti-henti. Sejak pelaksanaan BNR, liputan perkhidmatan telah meningkat sebanyak 20.4% (daripada 7,643 km kepada 9,202 km), dengan pengenalan laluan baharu dan penyelarasan perkhidmatan yang bertindan. Pengendali bas juga turut meningkatkan kekerapan perjalanan bas untuk laluan yang mempunyai permintaan penumpang yang tinggi.

Laluan bas pengantara LRT dan MRT turut meningkatkan persepaduan rangkaian pengangkutan awam di bawah BNR dan menambah baik kesalinghubungan batuan pertama dan terakhir. Tambang ditetapkan pada hanya RM1 dengan 192 bas pengantara yang memberi perkhidmatan di 49 laluan. Kekerapan bas adalah antara 10 ke 15 minit bergantung pada keadaan lalu lintas. Laluan bas biasanya tidak melebihi 10 kilometer menjadikan perkhidmatan bas pengantara lebih selesa dan tepat pada masa untuk para pengguna.

Cabaran utama yang dihadapi dalam menambah baik kesalinghubungan adalah kekurangan pemandu bas, terutamanya di Lembah Klang. Hal ini kerana pemandu yang memiliki lesen kenderaan berat lebih berminat untuk memandu bas ekspres atau kenderaan kargo. Namun demikian, Prasarana dan pengendali bas yang lain tetap meneruskan usaha untuk meningkatkan pengambilan pemandu bas, termasuk kajian semula penggajian dan faedah lain.

Walaupun inisiatif BNR telah terbukti berjaya, usaha-usaha untuk meningkatkan liputan perkhidmatan bas mesti diteruskan. Dengan wujudnya banyak projek pengangkutan, komersial dan perumahan baharu yang sedang berkembang di Greater KL/Lembah Klang, masih terdapat ruang untuk memperluas dan mengoptimalkan rangkaian perkhidmatan bas di sekitar bandar. SPAD



juga turut mengawasi operasi semasa BNR dalam usaha berterusan untuk meningkatkan kesalinghubungan bagi pengguna yang menggunakan perkhidmatan bas.

“Inisiatif Bus Network Revamp merupakan rancangan Kerajaan untuk menggiatkan kesalinghubungan batuan pertama dan terakhir yang meliputi lebih banyak kawasan di Greater KL/Lembah Klang bagi meningkatkan penggunaan dan persepaduan penumpang dengan mod pengangkutan yang lain.”

Untuk meningkatkan perkhidmatan pengangkutan awam, Kerajaan telah memasang 4,547 panel maklumat bagi menambah baik penyediaan maklumat laluan dan jadual perjalanan bas henti-henti di semua 13 majlis tempatan di kawasan Greater KL/Lembah Klang antara tahun 2016 hingga 2017. Daripada jumlah tersebut, 3,257 telah dipasang dalam kawasan tumpuan tinggi penumpang pada tahun 2017 menjangkau sasaran pemasangan 3,000 panel setahun. Pada masa yang sama, usaha berterusan dijalankan oleh SPAD bagi menggalakkan majlis tempatan untuk menambah baik perhentian bas, laluan bas, keselamatan lalu lintas dan pejalan kaki.

Sehubungan itu, SPAD telah mengenal pasti 28 perhentian bas utama yang akan dibina oleh majlis tempatan (terutamanya MBPJ, MBSA, MPS dan DBKL) berdasarkan lokasi yang mempunyai kepadatan dan bilangan penumpang yang tinggi. Semua majlis tempatan telah

memberikan komitmen untuk membina perhentian bas ini pada tahun 2018 dan menambah baik akses pejalan kaki di sekitar kawasan perhentian bas. SPAD juga telah bekerja rapat dengan pihak DBKL untuk menguatkuasakan laluan bas di kawasan pusat bandar Kuala Lumpur melalui kempen kesedaran dan penguatkuasaan bersama. Walaupun 14 laluan bas telah dibina di KL sejak tahun 1997, kebanyakan pengguna jalan raya masih melakukan kesalahan dengan memandu kenderaan persendirian mereka di laluan bas yang telah ditetapkan disebabkan oleh kurangnya penguatkuasaan dan kesedaran.

Setakat tahun 2017, sejumlah lapan hab terminal dalam bandar yang juga dikenali sebagai Hentian Akhir Bandar (HAB), telah disiapkan sepenuhnya bagi memudahkan aliran lalu lintas dari pinggir bandar ke dalam bandar. Hab ini terdiri daripada HAB Pasar Seni, HAB Munshi Abdullah, HAB Jalan Silang, HAB Wira Damai, HAB PJS 3/2 dan HAB Seksyen 19. HAB Seksyen 17 dan HAB Jalan Othman telah disiapkan pada tahun 2017. Hab-hab ini menyepadukan pelbagai mod pengangkutan awam yang merangkumi bas dan teksi dengan menambah baik aliran lalu lintas di kawasan bas henti-henti serta menyediakan kemudahan dan laluan pejalan kaki.

Koridor BRT KL-Klang, yang telah dirancang untuk tiga jalan raya utama; iaitu Lebuhraya Persekutuan, Jalan Tun Sambanthan dan Jalan Syed Putra, telah ditangguhkan atas sebab jajaran yang dicadangkan bertindan dengan laluan LRT3 baharu selain cabaran kewangan dan pelaksanaan projek.

Perkhidmatan teksi merupakan satu lagi elemen penting dalam ekosistem kesalinghubungan batuan pertama dan terakhir. Pada tahun 2016, Kerajaan telah mengambil tindakan berani dengan memperkenalkan Program Transformasi Industri Teksi (TITP) bagi tujuan mewujudkan pembaharuan yang adil dan saksama demi memberi manfaat kepada pemandu, pengendali dan juga penumpang.



2,460 lesen baharu untuk teksi perseorangan diluluskan, dengan 581 pemandu telah menerima geran tunai sebanyak RM5,000 untuk membeli teksi baru yang merupakan sebahagian daripada inisiatif di bawah Program Transformasi Industri Teksi (TITP).



Bas-bas dua tingkat yang dikendalikan oleh Prasarana di beberapa laluan di Kuala Lumpur.

Pada tahun 2017, YAB Perdana Menteri telah mengumumkan dana baharu sebanyak RM183 juta untuk memberi pemandu teksi individu geran sebanyak RM5,000 untuk membeli kenderaan baharu untuk digunakan sebagai teksi di bawah platform e-panggilan. Inisiatif ini akan mengambil masa lima tahun dan dijangkakan untuk memanfaatkan lebih 30,000 pemandu teksi sedia ada. TITP telah meluluskan sebanyak 2,460 lesen teksi individu yang baharu, dengan 581 pemandu telah menerima geran tersebut.

“ Usul pindaan Akta Pengangkutan Awam Darat 2010 yang telah dibentangkan oleh SPAD untuk memasukkan perkhidmatan e-panggilan telah diluluskan oleh Parlimen pada 15 Ogos 2017. ”

Pada 31 Mac 2017, SPAD menetapkan dasar baharu untuk membenarkan lebih banyak jenis kenderaan yang boleh digunakan sebagai teksi, sekali gus memberikan lebih keselesaan dan keselamatan kepada penumpang di samping menggalakkan pemandu teksi untuk bersaing secara sihat dengan penyedia perkhidmatan e-panggilan. TITP juga telah menetapkan standard minimum untuk kontrak “pajak” teksi bagi memastikan layanan yang adil kepada syarikat dan pemandu, serta telah memperkenalkan program latihan yang lebih mantap untuk pemandu teksi dan e-panggilan yang berfokuskan kepada khidmat pelanggan.

Dalam mengurus pasaran baharu e-panggilan, usul pindaan Akta Pengangkutan Awam Darat 2010 yang telah dibentangkan oleh SPAD untuk memasukkan perkhidmatan e-panggilan telah diluluskan oleh Parlimen pada 15 Ogos 2017. Pada masa yang sama, butiran terperinci peraturan dan dasar perkongsian perjalanan telah dirangka oleh SPAD dan akan dikuatkuasakan pada awal 2018. Penguatkuasaan ini akan membolehkan perkhidmatan teksi dan e-panggilan untuk wujud secara seiringan. Malaysia mengikuti peredaran zaman dan merintis laluan untuk hasil yang positif bagi industri teksi secara menyeluruh dengan penerimaan TITP serta membolehkan penggunaan sistem e-panggilan.

Sebelum pelaksanaan peraturan e-panggilan, SPAD telah memulakan langkah pra-pendaftaran bagi pemandu e-panggilan dari 26 Jun hingga 30 September 2017, dengan mengutamakan pemeriksaan latar belakang yang ketat. Di bawah dasar e-panggilan, pengendali e-panggilan seperti Uber dan Grab dikehendaki mendapatkan Lesen Perniagaan Pengantaraan (Intermediation Business Licences, IBL) daripada SPAD untuk beroperasi. Pemegang lesen IBL dikehendaki mematuhi beberapa syarat operasi, seperti:

- Menyediakan perlindungan insurans e-panggilan yang menyeluruh untuk pemandu, penumpang, kenderaan dan pihak ketiga;
- Memastikan pemandu dan kenderaan mereka mematuhi peraturan sepanjang waktu dan juga melakukan saringan latar belakang yang ketat berhubung dengan rekod jenayah, kesihatan dan saman;
- Setiap pemandu mesti memiliki kad pemandu digital yang sah;
- Melakukan pemeriksaan tahunan kenderaan; dan
- Memberi kerjasama sepenuhnya dengan pihak berkuasa berkaitan dengan perkongsian data, penyiasatan kejadian dan semakan audit secara rawak.

Selain itu, seiring dengan matlamat baharu industri, Sistem Perkhidmatan Teksi Berpusat (Centralised Taxi Service System, CTSS), kini dikenali sebagai Sistem Pengawasan Prestasi Teksi (Taxi Performance Monitoring System, TPMS), telah disemak semula untuk memasukkan perkhidmatan e-panggilan. Manakala, skop baharu sistem perkhidmatan teksi akan melibatkan penggantian meter analog kepada meter digital. Walau bagaimanapun, konsep dan dasar e-panggilan sedang dikaji lagi bagi menjamin kejelasan sebelum pelaksanaan TPMS boleh dimulakan. Sehingga itu, SPAD akan terus mengurus dan memantau TPMS.



MENJADIKAN PENGANGKUTAN AWAM SUATU PILIHAN YANG MENARIK

Meskipun beberapa projek berimpak tinggi UPT telah pun siap setakat tahun 2017, rakyat juga perlu memainkan peranan mereka dalam memastikan kejayaan pengangkutan awam bandar di Greater KL/Lembah Klang. Selain bertanggungjawab terhadap aset UPT, rakyat harus memilih untuk menggunakan pengangkutan awam berbanding dengan kenderaan persendirian.

Ini bermakna mereka perlu memberi komitmen dengan meninggalkan kereta di rumah atau di tempat letak kenderaan yang disediakan ketika menggunakan pengangkutan awam. Perkara ini juga memerlukan peralihan secara berperingkat seperti mencuba perkhidmatan bas untuk ke destinasi yang dikehendaki pada hujung minggu atau menaiki pengangkutan awam sekurang-kurangnya sekali dalam seminggu.

Bagi tujuan ini, SPAD akan melancarkan aplikasi mudah alih Perancang Perjalanan secara percuma untuk orang ramai pada suku pertama 2018. Aplikasi ini telah direka

dengan usaha sama semua pengendali bas dan rel. Dengan Perancang Perjalanan ini, orang ramai kini boleh mengakses maklumat berkaitan pengangkutan awam bersepadu seperti waktu ketibaan, jadual, pilihan perjalanan dan notifikasi masa sebenar dengan menggunakan telefon pintar mereka. Pengguna juga boleh merancang perjalanan mereka berdasarkan kriteria yang dipilih seperti laluan terpantas, pertukaran paling sedikit atau laluan yang memerlukan perjalanan kaki yang paling minimum. Aplikasi Perancang Perjalanan dijangka mampu merangsang permintaan terhadap pengangkutan awam melalui maklumat perjalanan bagi semua rangkaian pengangkutan awam secara menyeluruh.

“Sistem Pembayaran Umum Bersepadu bakal mengurangkan halangan bagi pertukaran antara mod pengangkutan awam.”

Peluasan sistem pengangkutan awam secara berterusan di Greater KL/Lembah Klang telah menyebabkan penambahan rangkaian yang semakin kompleks yang memerlukan penyepaduan yang lebih baik merentas semua mod pengangkutan. Sebagai respons terhadap



Timbalan Menteri Pengangkutan, YB Datuk Ab Aziz Kaprawi melancarkan Kutipan Tambang Automatik (AFC) bersempena Sukan Asia Tenggara (SEA) KL 2017.



Park 'n Ride (PnR) memudahkan pengguna kenderaan persendirian untuk meneruskan perjalanan mereka melalui mod pengangkutan awam.

perkara ini, Kerajaan telah mewujudkan Sistem Pembayaran Umum Bersepadu (Integrated Common Payment System, ICPS), iaitu sebuah sistem tiket untuk semua pengendali kereta api dan bas henti-henti di Lembah Klang. Objektif sistem ini adalah untuk mengurangkan halangan bagi pertukaran antara mod pengangkutan awam serta menggalakkan penggunaan pengangkutan awam yang lebih giat melalui penetapan harga yang lebih optimum. Fasa pertama projek ini (sehingga pertengahan 2019) akan bertumpu kepada perkhidmatan rel bandar dan seterusnya akan diperluas kepada perkhidmatan bas henti-henti bagi membolehkan penyepaduan yang lancar dengan mod rel pada masa hadapan.

Inisiatif ini yang terdiri daripada pembangunan pusat tempat penjelasan untuk transit dan penyepaduan antara pengendali transit, pengeluar kad dan sistem saluran bayaran yang lain telah berjaya disempurnakan sebanyak 61% pada tahun 2017. ICPS menggunakan teknologi Europay MasterCard Visa (EMV) dan Near Field Communication (NFC), yang membolehkan penggunaan Touch 'n Go, kad bank tanpa sentuh EMV, pembayaran melalui telefon mudah alih serta kaedah lain yang boleh disesuaikan untuk keperluan masa hadapan.

Kerja pemasangan dan penyepaduan merupakan fasa projek yang paling kritikal, di mana 20 bulan adalah diperlukan untuk menyiapkan kerja-kerja yang melibatkan pelbagai pihak. Fasa ini merangkumi pemasangan 6,200 pembaca ICPS di pagar automatik stesen, mesin tiket layan diri dan peralatan lain di semua 190 stesen dan juga sistem penyepaduan antara penyelesaian teras ICPS

dengan lima sistem bahagian belakang (*back-end*) di bawah Prasarana, MRT, KTM Komuter, Touch 'n Go dan pengendali pembayaran dalam talian di bawah Paynet untuk kad bank. Setiap pihak perlu menambah baik sistem bahagian belakang masing-masing untuk tujuan penyepaduan dan memerlukan pelaksanaan secara berperingkat bagi mengelakkan risiko dan gangguan perkhidmatan. Oleh itu, pelancaran ICPS yang dijadualkan pada tahun 2018 telah dianjak ke Jun 2019.

“Lebih banyak PnR telah dibina di lokasi strategik di sepanjang rangkaian rel Greater KL/Lembah Klang dengan jumlah melebihi 20,000 ruang letak kereta.”

Dengan kerja penyepaduan ICPS yang sedang dijalankan, orang ramai bakal menikmati penggunaan satu kad yang sama bagi perkhidmatan Prasarana (termasuk rel dan bus), MRT dan KTMB pada tahun 2018. Tambahan pula, penyepaduan penuh dengan kad yang sama dan kad bank MyDebit serta pembayaran mudah alih akan dapat direalisasikan menjelang Jun 2019.

Sementara itu, penyepaduan sistem Kutipan Tambang Automatik (AFC) menggunakan Touch 'n Go telah pun siap dan dilancarkan pada 24 Ogos 2017 bersempena dengan temasya Sukan Asia Tenggara (SEA) KL 2017. Pelaksanaan AFC ini telah melibatkan 13 buah stesen, antaranya stesen KTM Bank Negara, Subang, KL Sentral

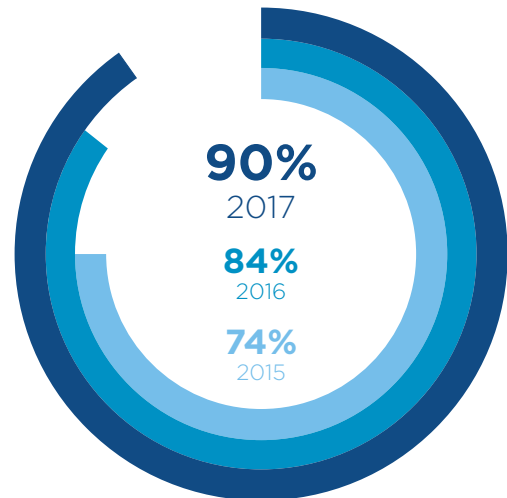


dan Bandar Tasik Selatan yang menyalinghubung dengan perkhidmatan laluan Ampang, Sri Petaling atau Kelana Jaya ke Stadium Bukit Jalil.

Kemudahan Park 'n Ride (PnR) telah dikenal pasti sebagai satu lagi komponen penting dalam menarik penggunaan pengangkutan awam. Ia memudahkan pengguna kenderaan persendirian untuk meneruskan perjalanan mereka melalui mod pengangkutan awam. Untuk tujuan tersebut, lebih banyak PnR telah dibina di lokasi strategik di sepanjang rangkaian rel Greater KL/Lembah Klang dengan jumlah melebihi 20,000 ruang letak kereta. Pada tahun 2017, tempat letak kereta baharu telah dibina di Klang dan Rawang dan masing-masing dijangka siap pada tahun 2018 dan 2019. Di bawah MOT, 2,759 ruang letak kereta telah dibina di lapan PnR termasuk Salak Tinggi, Taman Bahagia, Taman Jaya, Taman Paramount, UKM dan Nilai.

Pengendali pengangkutan awam juga telah mengambil langkah proaktif dalam menyediakan kemudahan PnR. Sehingga 2017, Prasarana telah menyediakan ruang letak kereta di rangkaian LRT sebanyak 10,102, dan 4,091 telah

INDEKS KEPUASAN PELANGGAN



disiapkan pada tahun 2017. Purata penggunaan PnR untuk LRT ialah 79%, dengan 15 daripada 31 stesen mencatat 100% kadar penggunaan. Sebagai contoh, PnR LRT di stesen Glenmarie (569 tempat letak kereta) dan Putra Heights (452 tempat letak kereta) beroperasi pada

Testimoni Pengguna Pengangkutan Awam

Nora binti Ahmad

Nora, seorang profesional yang bekerja di sebuah institusi perbankan menggunakan perkhidmatan Transit Aliran Massa (MRT) setiap hari untuk ke tempat kerjanya sejak Julai 2017. "Sebelum menaiki MRT, saya memandu atau menaiki Transit Aliran Ringan (LRT) untuk ke tempat kerja," jelasnya.

Kini, walaupun beliau tetap perlu memandu ke stesen MRT, perkhidmatan ini amat memudahkan perjalanannya. Beliau mendapati bahawa MRT adalah suatu alternatif untuk perjalanan harian yang pantas, boleh dipercayai dan berpatutan dari segi kos. "Setakat ini, secara umumnya pengalaman saya menggunakan MRT amat baik."

Nora berpendapat bahawa walaupun sistem pengangkutan awam di wilayah Greater KL / Lembah Klang maju dengan stabil, terdapat beberapa aspek yang boleh ditambah baik, antaranya laluan bas pengantara MRT. "Antara penambahbaikan yang boleh dibuat adalah perancangan laluan bas pengantara yang bergerak dua hala untuk kemudahan para pengguna agar mereka tidak perlu melalui keseluruhan laluan bus tersebut apabila perhentian mereka hanya satu perhentian dari stesen," ujarnya.



Beliau juga menyeru para pemandu yang memandu bersendirian untuk mempertimbangkan penggunaan pengangkutan awam untuk ke tempat kerja bagi mengelakkan pembayaran yuran letak kereta yang mahal, terutamanya jika mereka bekerja di tengah-tengah bandar KL.

"Saya berharap akan ada lebih banyak lagi laluan dan sambungan MRT, dan saya juga berharap perancangan bus pengantara akan ditambah baik. Penambahbaikan ini akan menarik lebih ramai orang untuk menaiki pengangkutan awam."

kapasiti penuh dan telah berjaya menarik penumpang dari luar KL untuk menggunakan pengangkutan awam. Dengan pelancaran penuh laluan MRT SBK pada 2017, 14 tempat letak kereta bertingkat dan terbuka dengan 8,000 ruang letak kereta telah dibina di beberapa stesen di sepanjang laluan. Juga dalam perancangan ialah tambahan 5,275 ruang letak kereta di 11 stesen di sepanjang laluan LRT3 yang dijadualkan siap pada 2020.

Parkway Dropzone (PDZ) telah dibina di stesen kereta api dengan jumlah penumpang yang ramai untuk penyepaduan yang lebih baik dengan infrastruktur sedia ada seperti perhentian bas dengan laluan pejalan kaki berbumbung, penghubung pejalan kaki untuk penumpang sampai ke stesen dan kemudahan transit untuk penumpang bas atau teksi menaiki kereta api bagi menggalakkan perkongsian kereta. PDZ juga merupakan suatu kemudahan transit untuk penumpang bas dan teksi untuk menaiki perkhidmatan rel. Tiga PDZ telah dirancang dan sebuah PDZ telah siap pada tahun 2016 (PDZ Kg. Dato' Harun) dan sebuah lagi PDZ siap pada tahun 2017 (PDZ Serdang). PDZ Batu Tiga akan siap pada tahun 2018 dengan kelewatan disebabkan oleh cabaran penyelarasan dan kerjasama antara pihak yang terlibat dalam perancangan dan pelaksanaan.

Mesyuarat penyelarasan secara berkala dengan agensi yang berbeza, pihak berkuasa tempatan dan pihak berkepentingan yang terlibat dalam perancangan dan pelaksanaan telah diadakan untuk menyelesaikan cabaran tersebut. Sementara itu, isu-isu yang relevan juga dikemukakan pada peringkat DMO hingga ke Ketua Setiausaha Kementerian Pengangkutan untuk mempercepatkan tatacara dan proses kelulusan. Selain itu, perjumpaan berterusan diadakan bersama-sama dengan penduduk dan pengguna untuk mendapatkan maklum balas dan kerjasama mereka ketika menghadapi ketidakselesaan seperti kebisingan, debu serta kesesakan lalu lintas dan pejalan kaki sepanjang tempoh pembinaan.

Terminal Pengangkutan Bersepadu Gombak (Integrated Transport Terminal, ITT) akan menjadi hab bagi semua bas antara bandar yang beroperasi di laluan KL-Pantai Timur. Ia kini menunjukkan perkembangan selepas menghadapi pelbagai cabaran dari segi teknikal dan pemilikan tanah. Penempatan semula utiliti dan kerja tanah telah bermula pada tahun 2017 sementara pelebaran jalan MRR2 diperlukan untuk mengurangkan kesesakan dan memudahkan akses bas ke ITT. ITT Gombak dijangka siap pada tahun 2019.

Kerajaan telah mengambil pendekatan untuk menggalakkan penggunaan pengangkutan awam secara berperingkat. Langkah pertama yang telah diambil adalah untuk meningkatkan kapasiti melalui pembangunan infrastruktur pengangkutan awam. Kerajaan kini juga sedang merencanakan kapasiti penggunaan pengangkutan awam dengan menggalakkan lebih ramai pengguna berubah daripada mod persendirian kepada pengangkutan awam melalui penggunaan faktor penolakan (*push*).

Pada tahun 2017, agensi pengangkutan awam dan pihak berkuasa tempatan mula melaksanakan cadangan daripada Bengkel Pengurusan Lalu Lintas 2016 dengan memperkenalkan secara berperingkat faktor penolakan (*push*) seperti mengkaji semula kadar bayaran tempat letak kereta awam dan pengurangan ruang letak kereta di pinggir jalan selain memperkukuh penguatkuasaan letak kereta di kawasan pusat bandar (CBD) KL. DBKL juga telah mewujudkan beberapa zon 'bebas kereta' seperti di Jalan Petaling dan Jalan Masjid India serta memperkenalkan Pagi Bebas Kereta KL pada setiap hari Ahad pertama dan ketiga setiap bulan di jalan-jalan utama sekitar Kuala Lumpur. Langkah ini merupakan langkah yang tepat bagi menggalakkan penggunaan pengangkutan awam yang berterusan di CBD KL dan membantu mengurangkan masalah kesesakan lalu lintas. Di samping itu, SPAD terus bekerjasama dengan DBKL untuk memperkukuh penguatkuasaan terhadap penyalahgunaan laluan bas dan teksi supaya dapat membantu mengurangkan kesesakan lalu lintas di bandar dengan memudahkan pergerakan kenderaan pengangkutan awam.

Bengkel Penumpang Pengangkutan Awam juga telah diadakan pada Mei 2017 untuk mengenal pasti lebih banyak cara untuk meningkatkan penumpang pengangkutan awam di Greater KL/Lembah Klang. Bengkel ini menggariskan pelbagai inisiatif untuk menggalakkan dan mengekalkan pengguna pengangkutan awam dengan memperbaiki keandalan, keselesaan dan harga mampu bayar perkhidmatan bas dan rel di Greater KL/Lembah Klang. 13 inisiatif telah berjaya digariskan hasil rumusan bengkel ini. Lima daripada inisiatif tersebut telah dilaksanakan pada tahun 2017, yang merangkumi pengenalan pakej tambang menarik dan kerjasama antara peniaga dan komuniti tempatan untuk kesalinghubungan batuan pertama dan terakhir bagi menggalakkan perkhidmatan pengangkutan awam. Pada Ogos 2017, Prasarana dan ERL telah melancarkan tiket pengangkutan KL TravelPass yang telah ditambah baik bagi membolehkan penumpang menikmati pertukaran lapangan terbang KLIA Ekspres pada harga diskaun beserta dengan penggunaan perkhidmatan rel Rapid KL dua hari tanpa had. Untuk merapatkan jurang batuan pertama dan terakhir perkhidmatan rel, pengendali rel dan e-panggilan juga turut bekerjasama dalam melaksanakan pelbagai promosi dan diskaun untuk pengguna pengangkutan awam.

SPAD akan terus bekerja keras bagi memastikan kesemua 13 inisiatif berjaya dilaksanakan, sekali gus menjamin peningkatan jumlah penumpang pengangkutan awam serta memperbaiki penggunaan semua mod pengangkutan awam di kawasan Greater KL/Lembah Klang. Bagi tahun 2018, inisiatif yang sedang dipertimbangkan termasuk pengecualian cukai untuk pengguna pengangkutan awam, dan juga penaiktarafan perhentian bas serta sistem pembayaran.



Perancangan Perjalanan Lebih Mudah dengan Aplikasi myJourney oleh SPAD

Pembangunan aplikasi perancang perjalanan 'myJourney' adalah sebahagian daripada usaha yang dilaksanakan oleh pihak Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat (SPAD) untuk memudahkan pengguna pengangkutan awam. Idea untuk membangunkan aplikasi ini dicetuskan pada tahun 2015 dengan tujuan untuk membantu para pengguna untuk merancang perjalanan menggunakan pengangkutan awam dalam kawasan Greater KL/Lembah Klang. Kandungan aplikasi ini meliputi perkhidmatan bas dan kereta api serta menampilkan maklumat masa nyata perkhidmatan bas dan KTM Komuter.

Pengurus projek pembangunan aplikasi myJourney adalah Nurul Asyikin Abdul Razak dari Unit Mobiliti SPAD. Selain daripada tugas-tugas pengurusan, beliau juga menerajui usaha mengumpul maklum balas mengenai aplikasi tersebut daripada pihak-pihak berkepentingan, serta bekerja rapat dengan pemaju aplikasi untuk menangani isu-isu teknikal yang dihadapi. "Saya juga terlibat dalam reka bentuk aplikasi ini dan hasilnya adalah apa yang anda dapat lihat pada hari ni. Reka bentuk tersebut juga diaplikasikan kepada laman sesawang Journey Planner dan aplikasi mudah alih," jelas Nurul.



Menurut Nurul, antara ciri utama myJourney adalah ciri perancang perjalanan, paparan jadual serta info terkini tentang perkhidmatan. "Ciri 'perancang perjalanan' adalah ciri utama myJourney. Para pengguna boleh memasukkan destinasi yang mereka ingin tuju dan aplikasi ini akan memaparkan pilihan perjalanan yang terbaik. Pilihan ini juga boleh disusun berdasarkan masa perjalanan paling pantas, tambang paling murah atau jarak perjalanan paling pendek. Pengguna juga boleh melihat jadual mod pengangkutan pilihan mereka di bawah ciri 'jadual'. Tambahan lagi, terdapat juga ciri 'info terkini' di mana para operator boleh memaklumkan sebarang gangguan perkhidmatan and aplikasi ini akan memberikan pilihan perjalanan lain kepada pengguna."

Proses pembangunan aplikasi perancang perjalanan ini juga ada cabarannya. Antara cabaran utama adalah dalam memastikan perjalanan yang dirancang adalah perjalanan yang terbaik bagi setiap perjalanan yang dicadangkan oleh aplikasi ini. Memandangkan aplikasi ini merangkumi semua mod pengangkutan dan semua operator, beratus-ratus kombinasi boleh terhasil daripada satu carian. Nurul berkata, terdapat juga cabaran-cabaran teknikal. "Proses mendapatkan maklumat berjadual daripada para operator agak mudah, namun agak sukar untuk kami mendapatkan maklumat masa nyata. Oleh itu, semua hentian bas di Greater KL/Lembah Klang dikenal pasti dan ditandakan dengan ID unik. SPAD juga telah membangunkan Sistem Pemantauan Prestasi Hab (PMHS) yang terletak di ibu pejabat kami untuk memantau prestasi perkhidmatan bas. Semua data dari PMHS kemudiannya dihantar ke platform myJourney. Selain itu, SPAD juga telah mengintegrasikan server myJourney dan KTMB untuk memperoleh data masa nyata perkhidmatan KTM Komuter."

Nurul dan pasukan SPAD yang bertanggungjawab membangunkan aplikasi myJourney akan terus menambah baik aplikasi tersebut apabila lebih banyak data berkenaan pengangkutan awam diperolehi, terutamanya dari laluan sambungan LRT3, laluan MRT SSP dan perkhidmatan bas dan kereta api baharu. "Adalah harapan saya agar aplikasi myJourney SPAD ini akan menjadi pilihan utama para pengguna untuk merancang perjalanan mereka. Saya berharap aplikasi ini dapat memainkan peranan dalam pengumpulan data mengenai pengguna pengangkutan awam di Malaysia agar SPAD dapat menambah baik rancangan SPAD untuk pengangkutan awam." Aplikasi ini dijangka akan dilancarkan kepada awam pada tahun 2018.

Testimoni Pengguna Pengangkutan Awam

Nurul Fatiah Abdul Aziz



Nurul Fatiah Abdul Aziz, seorang siswazah Universiti Malaysia Sabah berusia 23 tahun, sering menggunakan gabungan perkhidmatan perkongsian pengangkutan – termasuklah LRT atau MRT serta bas – untuk ke NGO alam sekitar di mana dia kini menjadi sukarelawan. “Sebelum ini, saya memandu ke tempat kerja bersama rakan, atau abang saya menghantar saya. Namun kini saya tidak ada kawan yang tinggal berdekatan jadi ianya lebih mudah jika saya menggunakan pengangkutan awam,” jelasnya.

Menurut Fatiah, pengangkutan awam lebih mudah diramal dan menepati masa berbanding memandu. Ini membolehkan Fatiah menganggarkan masa ketibaannya dengan tepat. “Sebagai contoh, jika saya menaiki MRT, saya sudahpun tahu berapa tempoh perjalanan antara setiap stesen jadi saya akan dapat mengagak berapa lama perjalanan saya. Jika saya memandu, kadang kala saya akan tersangkut dalam kesesakan yang tidak dijangka.”

Selain itu, Fatiah juga mendapati bahawa menaiki pengangkutan awam lebih murah. “LRT dan MRT merupakan alternatif yang lebih murah untuk saya. Kadang kala saya akan memandu ke tempat kerja

tetapi perbelanjaan untuk petrol menelan belanja yang banyak. Dengan menaiki pengangkutan awam, saya tidak perlu menghabiskan masa dalam kesesakan lalu lintas dan tidak perlu risau tentang mencari tempat untuk meletakkan kereta,” tambah beliau.

Meskipun pengalamannya menaiki LRT dan MRT amat baik, Fatiah merasakan terdapat banyak ruang untuk menambah baik perkhidmatan bas, terutamanya di negeri-negeri lain. “Bilangan bas di Greater KL/ Lembah Klang boleh ditambah bagi membolehkan lebih ramai rakyat menggunakan perkhidmatan ini. Di negeri-negeri lain pula, saya berharap perkhidmatan bas dapat ditambah baik dan dijadikan lebih cekap. Sebagai contoh, di Sabah bas-bas lama atau van masih digunakan.

“Saya mempunyai ramai rakan sekerja yang tinggal di luar Lembah Klang dan ramai daripada mereka memilih untuk menggunakan LRT/MRT kerana kosnya lebih murah.”

Fatih berpendapat bahawa lebih ramai rakyat di Greater KL/Lembah Klang perlu mula menggunakan pengangkutan awam dengan lebih kerap. “Beralih kepada penggunaan pengangkutan awam akan memberi banyak manfaat kepada alam sekitar kerana kita akan dapat mengurangkan pencemaran udara dan bunyi, lantas meningkatkan kesihatan kita. Saya juga mempunyai ramai rakan sekerja yang tinggal di luar Lembah Klang dan ramai daripada mereka memilih untuk menggunakan LRT/MRT kerana kosnya yang lebih murah. Jika mereka memandu ke tempat kerja, kosnya mencecah RM50 untuk petrol setiap minggu. Menaiki pengangkutan awam mengurangkan perbelanjaan sebanyak hampir separuh jumlah tersebut.”



TINJAUAN MASA HADAPAN ▶▶

Banyak projek berimpak tinggi telah disiapkan dan dengan ketara telah mengubah lanskap pengangkutan awam bandar di Greater KL/Lembah Klang. Kerajaan berhasrat meningkatkan nisbah mod pengangkutan awam dan hal ini telah berjaya dicapai dengan peningkatan nisbah mod daripada hanya 10% pada tahun 2010 kepada 20% pada tahun 2015. Walau bagaimanapun, peningkatan selanjutnya dalam nisbah mod pengangkutan awam berbanding dengan pengangkutan persendirian akan bergantung kepada perubahan mentaliti orang ramai terhadap pengangkutan awam.

Nisbah mod pengangkutan awam:

Year	2010	2015	2020	2030
Nisbah Mod Pengangkutan Awam	10%	19.6%	25% (sasaran)	40% (sasaran)

Sumber: Tinjauan GKL LPT 2015 (SPAD)

Kajian Pengangkutan Awam akan dijalankan pada 2018 oleh SPAD untuk mendapatkan ukuran yang lebih jelas mengenai impak keseluruhan inisiatif pengangkutan awam bandar di Greater KL/Lembah Klang selepas tujuh tahun perkembangan NTP. Sasaran untuk mencapai nisbah mod sebanyak 25% menjelang tahun 2020 dan 40% menjelang tahun 2030 akan terus menjadi suatu cabaran. SPAD, yang berfungsi sebagai badan pengawal selia yang memantau NKRA, juga telah menetapkan sasaran purata penumpang harian pengangkutan awam di kawasan Greater KL/Lembah Klang berjumlah 1.6 juta menjelang tahun 2020. SPAD akan terus berusaha melalui pelbagai inisiatif, antaranya mengembangkan kapasiti dan pengurusan permintaan perjalanan yang akan membantu merealisasikan sasaran ini.

Kerjasama rakyat adalah penting untuk merealisasikan sepenuhnya cita-cita NKRA UPT. Rakyat mesti melibatkan wakil tempatan mereka dan pengendali pengangkutan awam untuk meningkatkan akses kepada pengangkutan awam. Langkah-langkah yang boleh disarankan adalah seperti penyediaan perkhidmatan yang lebih kerap, pembinaan perhentian bas baharu, kemudahan PnR dan laluan pejalan kaki serta pencahayaan yang lebih baik di sekitar perhentian dan stesen. Rakyat juga mesti berkongsi tanggungjawab dalam menjaga kemudahan awam yang disediakan, seperti panel maklumat bas dan aset pengangkutan awam bagi mengekalkan fungsi rangkaian dan infrastruktur ini untuk generasi akan datang.

Memandangkan sistem pengangkutan awam menjadi semakin andal, selesa dan mudah diakses dengan kesalinghubungan yang lebih baik, usaha ke arah meningkatkan permintaan perjalanan perlu dirancahkan untuk meningkatkan daya tarikan penggunaan pengangkutan awam berbanding dengan kenderaan persendirian. Strategi baharu dalam bergerak ke hadapan akan mengkaji isu mengurangkan penggunaan kenderaan persendirian. Tugasan yang terhampar di hadapan bukannya mudah, namun tetap perlu dilaksanakan untuk mencapai aspirasi NKRA UPT bagi tahun 2020 dan seterusnya.