

| | | | |
|-------------|-------------|-------------|---------------------|
| MediaTitle | Kosmo | | |
| Date | 26 Jan 2017 | Language | Malay |
| Circulation | 197,202 | Readership | 875,000 |
| Section | Negara | Color | Full Color |
| Page No | 11 | ArticleSize | 482 cm ² |
| AdValue | RM 12,557 | PR Value | RM 37,670 |



Kewajajaran motosikal dilarang masuk bandar

SABAN hari kita melihat kebergantungan warga kota Kuala Lumpur dan sekitar Lembah Klang terhadap kenderaan persendirian sebagai pengangkutan utama untuk ke tempat kerja semakin meningkat.

Tidak dapat dinafikan bahawa punca utama pencemaran alam sekitar dan juga kesesakan lalu lintas adalah disebabkan peningkatan penggunaan kenderaan persendirian ini. Bagaimanapun, adakah wajar kita mengaitkan semua permasalahan ini disebabkan oleh penggunaan motosikal semata-mata sehingga ada cadangan untuk melarang kenderaan tersebut memasuki ibu kota Kuala Lumpur?

Menteri Sumber Asli dan Alam Sekitar, Datuk Seri Wan Junaidi Tuanku Jaafar turut membantah cadangan melarang motosikal berkuasa rendah daripada memasuki pusat bandar kononnya bagi mengurangkan pelepasan karbon ke udara.

Ini kerana jika dilihat dari segi faktanya, motosikal dua dan empat lejang melepaskan 2.56 peratus dan 2.75 peratus karbon monoksida manakala 2.5 peratus bagi motosikal baharu.

Dari segi asap, motosikal dua lejang menyumbang kepada 24.8 peratus berbanding motosikal empat lejang yang hanya menyumbang 5 peratus. Jika dibandingkan dengan kenderaan seperti kereta, kadar pelepasan karbon monoksida adalah lebih 25 peratus.

Penghasilan karbon dan pelepasan asap ekzos melalui penggunaan diesel oleh bas dan lori adalah lebih teruk lagi berbanding asap motosikal. Namun, apa yang perlu difikirkan adalah punca utama peningkatan penggunaan kenderaan persendirian ini. Salah satu faktornya adalah disebabkan kelemahan sistem pengangkutan awam di Malaysia.

Sungguhpun kita telah mempunyai sistem pengangkutan awam seperti Transit Aliran Ringan (LRT), Transit Aliran Massa (MRT), bas RapidKL dan komuter namun, isu-isu berkaitan jadual perjalanan bas dan kereta api yang tidak konsisten serta efektif akhirnya menyebabkan penumpang menunggu lama sekali gus terlewat untuk ke tempat kerja.

Pengguna pengangkutan awam tidak mahu menunggu tren atau bas yang lambat serta sering pe-



Menjengah Minda

Bersama MOHD. MUZAMMIL ISMAIL

nuh terutama pada waktu puncak.

Inilah penyebab mengapa masyarakat kurang menggunakan pengangkutan awam berbanding rakyat di negara maju seperti Singapura dan United Kingdom.

Ini sudah pasti mendorong penggunaan pengangkutan persendirian termasuk motosikal.

Terdapat juga rungutan mengenai tambang pengangkutan awam yang dikatakan agak mahal. Contohnya, tambang RM6.10 diperlukan bagi perjalanan dari stesen LRT Gombak ke Putra Heights.

Hal ini pastinya agak membebankan berbanding kos menaiki motosikal yang pada kadar purata RM3 sehari untuk perjalanan sejauh 40 kilometer. Sudah tentu penggunaan motosikal adalah lebih menguntungkan.

Kita harus akui fakta bahawa kebanyakan rakyat ingin mengurangkan kos sara hidup berkaitan pengangkutan.

Mereka yang bekerja di Lembah Klang lebih selesa menggunakan motosikal kerana bayaran letak motosikal adalah percuma ataupun hanya dikenakan caj yang jauh lebih murah berbanding tempat letak kereta.

Jadi, kita perlu mencari penyelesaian pengangkutan yang menarik, menyeronokkan, murah dan terancang untuk mengurangkan kesesakan dan pencemaran di kawasan bandar.

Harus diingat purata pendapatan penduduk bandar masih rendah dan dibebani dengan pelbagai komitmen sara hidup lain.

Menolak langkah menaikkan tambang pengangkutan awam adalah mustahil kerana keperluan perbelanjaan pengurusan dan penyeliaian infrastruktur.

Cumanya pihak berkuasa harus melihat mutu perkhidmatan serta keselesaan kepada pengguna sebelum melakukan kenaikan tambang pengangkutan awam. Misalnya, pihak berkuasa tempatan boleh menyediakan bas perantara percuma seperti yang dipraktikkan di United Kingdom.

Warga kota pastinya lebih tertarik untuk menggunakan perkhidmatan seperti ini dan secara langsung jumlah kenderaan di jalan raya dapat dikurangkan. Pengurangan bahan api yang memberi kesan negatif terhadap alam sekitar juga dapat dikurangkan.

Kesimpulannya, kerajaan perlu memberi solusi yang komprehensif dan mengambil kira faktor yang menyeluruh dengan mendapatkan pandangan dan maklum balas daripada orang ramai sebelum sesuatu peraturan itu dikuatkuasakan.

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

Harus diingat purata pendapatan penduduk bandar masih rendah dan dibebani dengan pelbagai komitmen sara hidup lain