

SIARAN MEDIA

Fasa 1 Mobiliti Lembah Klang: Pengangkutan awam di Lembah Klang – boleh diguna pakai, tapi mudah diketepikan oleh pengguna

Kuala Lumpur, 31 Disember 2025 — Pengangkutan awam di Lembah Klang bukanlah gagal sepenuhnya. Ini kerana ramai pengguna menggambarkan sebagai berfungsi dan boleh digunakan dalam keadaan biasa. Namun, kegagalan kecil yang berulang-ulang boleh merapuhkan aspek kebolehpercayaan, akses, dan penyampaian maklumat dalam sistem ini. Apabila gangguan berlaku, walaupun kecil, ramai pengguna akhirnya menggunakan kenderaan persendirian.

Dapatan ini diperoleh daripada **kajian Mobiliti Lembah Klang (GKLMOB) Fasa 1**, satu projek penyelidikan berbilang kaedah yang meneliti pengalaman orang ramai menggunakan pengangkutan awam dalam kehidupan seharian. Fasa pertama menggabungkan temu bual kualitatif, analisis prestasi operasi, dan penilaian spasial bagi memahami kadar pertumbuhan penggunaan pengangkutan awam yang kurang memberangsangkan walaupun pelaburan infrastruktur yang besar telah dibuat.

Kajian ini bukan sahaja menumpukan kepada pertimbangan atau keutamaan pengguna, tetapi juga mengkaji prestasi sistem pengangkutan awam dalam kehidupan seharian, dan pengaruhnya terhadap pengguna.

Pengangkutan awam boleh diguna pakai, tapi rapuh untuk diketepikan oleh pengguna

Temu bual bersama pengguna pengangkutan awam menunjukkan satu corak yang konsisten, iaitu dalam keadaan biasa, pengangkutan awam dianggap selalunya “cukup baik” untuk digunakan. Namun, gangguan-gangguan kecil boleh menghakis keyakinan pengguna dengan cepat. Ini termasuklah masalah berkaitan dengan ketibaan bas yang tidak menentu, sama ada bergerak terlalu awal atau tidak muncul-muncul, maklumat yang tidak jelas semasa gangguan perkhidmatan, akses ke stesen yang tidak selesa atau tidak selamat, dan kualiti kemudahan hentian bas yang tidak konsisten.

Masalah-masalah ini mungkin kelihatan remeh. Namun secara holistiknya, semua ini boleh meningkatkan beban, risiko, dan ketidakpastian yang perlu ditanggung oleh pengguna setiap hari. Lama-kelamaan, pengguna menganggap sistem pengangkutan awam berada dalam situasi yang paling teruk. Dalam keadaan ini, keputusan untuk tidak menaiki pengangkutan awam, dan menggunakan kereta menjadi pilihan yang rasional walaupun perkhidmatan kereta api atau bas adalah kompetitif.

Tiga perspektif terhadap masalah yang sama

Kajian GKLMOB Fasa 1 merangkumi **tiga kertas perbincangan** yang masing-masing meneliti pengalaman penggunaan pengangkutan awam yang berbeza.

Berdasarkan temu bual kualitatif, kertas pertama menunjukkan pengangkutan awam sering dilihat sebagai “cukup berfungsi untuk digunakan, tetapi cukup rapuh untuk tidak dinaiki.” Dapatan kertas ini menekankan peranan kebolehpercayaan, keselesaan, keselamatan, dan akses dalam membentuk keputusan harian, terutamanya bagi pengguna yang mempunyai pilihan antara kereta dan pengangkutan awam.

Kertas kedua memperkenalkan **Indeks Prestasi Bas (*Bus Performance Index, BPI*)** untuk menilai prestasi sebenar perkhidmatan bas di jalan raya. Walaupun perkhidmatan rel merupakan tulang belakang rangkaian pengangkutan awam, bas memainkan peranan sebagai penghubung yang kritikal. Analisis menunjukkan terdapat ketidaktentuan prestasi bas, khususnya pelepasan awal sebelum masa yang ditetapkan, mahupun masa menunggu yang tidak menentu. Ini memberi kesan buruk terhadap kepercayaan pengguna kerana apabila perkhidmatan bas sukar diramal, keseluruhan perjalanan pengguna sukar dirancang.

Kertas ketiga meneliti **anatomi hentian bas**, dengan memberi tumpuan kepada keadaan fizikal tempat menunggu. Dalam persekitaran frekuensi perkhidmatan yang rendah, infrastruktur menunggu menjadi sangat penting. Kajian mendapati kualiti hentian bas di Lembah Klang amat tidak sekata. Ada hentian yang lengkap dengan bumbung dan kemudahan-kemudahan yang lain (seperti tong sampah, tempat duduk, dan lampu). Namun, ada juga hentian bas yang sekadar berbentuk tiang di tepi jalan. Perbezaan ini mempengaruhi persepsi keselamatan, keselesaan, dan kesanggupan pengguna untuk menunggu.

Secara keseluruhannya, ketiga-tiga kertas perbincangan menunjukkan bahawa penggunaan pengangkutan awam bukan hanya ditentukan oleh masa perjalanan, tetapi juga sejauh mana sistem ini boleh diramal, difahami, dan diurus bagi perjalanan seharian.

Daripada penemuan kepada tindakan

Seiring dengan kertas perbincangan, **satu siri ringkasan dasar (*policy briefs*)** turut diterbitkan bagi menterjemahkan dapatan Fasa 1 kepada cadangan dasar yang praktikal. Ringkasan dasar ini menumpukan kepada langkah-langkah yang boleh mengukuhkan penggunaan pengangkutan awam dalam jangka masa terdekat, bagi melengkapi perancangan infrastruktur jangka masa sederhana dan panjang.

Antara fokus utama termasuklah:

- penambahbaikan penyampaian maklumat secara langsung supaya pengguna mampu menerima maklumat penting pada waktu diperlukan;
- pengukuhan kawalan operasi bas bagi meningkatkan kebolehpercayaan;
- penambahbaikan infrastruktur menunggu dan pejalan kaki di hab transit; serta
- pendekatan yang lebih bersasar terhadap isu batuan pertama dan akhir, tanpa bergantung kepada penyelesaian satu saiz untuk semua.

Kesemua cadangan ini berkongsi satu prinsip utama, iaitu mengurangkan beban, risiko, dan ketidakpastian yang dihadapi oleh pengguna sepanjang perjalanan mereka.

Langkah seterusnya

Projek GKLMOB Fasa 1 membina asas untuk memahami bagaimana pengangkutan awam berfungsi dalam kehidupan seharian, dan mengapa ia sering tidak diguna pakai walaupun infrastrukturnya tersedia dengan

baik. Fasa seterusnya akan memperluas kajian melalui analisis data yang lebih mendalam, serta penglibatan berterusan dengan penggubal dasar dan pihak berkepentingan.

Dapatan kajian ini menunjukkan bahawa usaha meningkatkan penggunaan pengangkutan awam bukan sahaja soal membina lebih banyak infrastruktur, tetapi juga memperbaiki keremehan yang wujud. Ini dapat menentukan sama ada pengangkutan awam boleh diguna pakai, mahupun diketepikan oleh pengguna.

—
Projek penyelidikan Mobiliti Lembah Klang diterajui oleh Gregory Ho, Penyelidik Kanan di Institut Penyelidikan Khazanah (KRI), dengan sokongan penyelidikan daripada Kelvin Ling Shyan Seng dan Shukri Mohamed Khairi, serta Sr Dr Suraya Ismail, Pengarah Penyelidikan di KRI, sebagai penasihat. Semua hasil penyelidikan Fasa 1, termasuk kertas perbincangan dan ringkasan dasar, boleh dimuat turun di www.KRIInstitute.org.

TAMAT

MENGENAI INSTITUT PENYELIDIKAN KRI (KRI)

Institut Penyelidikan Khazanah (KRI), yang ditaja oleh Yayasan Hasanah dan Khazanah Nasional Berhad, adalah sebuah organisasi bukan berasaskan keuntungan yang ditubuhkan sebagai sebuah syarikat berhad menurut jaminan. Matlamat Institut ini adalah untuk menjalankan analisis dan penyelidikan mengenai isu-isu kritikal negara dan, berdasarkan penyelidikan tersebut, memberikan cadangan dasar yang boleh dilaksanakan. Untuk maklumat lanjut mengenai KRI, layari www.KRIInstitute.org.

Antara peranan KRI adalah:

- melaksanakan penyelidikan dan analisis yang teliti dan tidak berat sebelah berasaskan fakta dan data.
- menganjurkan bengkel, perbincangan meja bulat, persidangan dan ceramah untuk pakar bidang, penggubal dasar, pemimpin pemikiran dan cendekiawan, serta orang awam yang berminat, mengikut kesesuaian.
- menjadi pendukung hasil penyelidikan dan cadangan dasar yang dikemukakan.

Ikuti KRI di media sosial untuk mengikuti perkembangan terkini penyelidikan kami:



@KRIInstitute



@KRIInstitute or www.facebook.com/KRIInstitute/



@Khazanah Research Institute



@krinstitute

 @krinstitute

 Khazanah Research Institute
