

BAB 7

Kesesuaian Reka Bentuk Tempat Letak Kereta di Kediaman Bertingkat

*Aminah Mohsin, Ahmad Kamil Pzzuddin Mohd Hussein, dan
Nur Berahim*

7.1 PENGENALAN

Di Malaysia, masalah kekurangan tempat letak kereta (TLK) bukan lagi satu isu baru kerana ianya telah lama dibahasakan oleh pelbagai pihak sama ada kerajaan mahupun badan bukan kerajaan (NGO). Namun, isu ini masih lagi sentiasa terjadi dan di sesetengah tempat, ianya mengundang kepada permasalahan harian oleh pemilik kenderaan. Berdasarkan laporan oleh Kementerian Perdagangan Antarabangsa dan Industri Malaysia (2012), pertumbuhan ekonomi yang kukuh mulai tahun 2003 sebanyak 5.8% telah memacu kepesatan ekonomi negara. Secara tidak langsung, hal ini menyebabkan pemilikan serta penggunaan kenderaan persendirian dan kenderaan bukan persendirian di Malaysia telah meningkat dalam jumlah yang besar.

Peningkatan jumlah kenderaan menjadi salah satu faktor berlakunya masalah kekurangan TLK. Menurut Menteri Pengangkutan, Datuk Seri Ir. Wee Ka Siong, bilangan jumlah kenderaan bermotor di Malaysia pada tahun 2020 adalah sebanyak 32, 378, 174 sekali gus menunjukkan peningkatan lebih kurang 1.2 juta kenderaan berbanding tahun sebelumnya iaitu sekitar 31.2 juta buah (Mohamad Fazrul, 2021). Di

kawasan bandar, penambahan jumlah kenderaan ini tidak berseimbangan dengan bilangan TLK yang disediakan terutamanya di kawasan perumahan berstrata. Ini kerana garis panduan penentuan bilangan TLK masih menggunakan piawaian yang lama.

Pada tahun 2018, PLANMalaysia telah menerbitkan Garis Panduan Perancangan Tempat Letak Kenderaan (GPP TLK) yang diguna pakai oleh PBT dan pemaju dalam memastikan keseragaman penyediaan TLK serta dapat memenuhi keperluan pengguna dari pelbagai peringkat dan aspek pembangunan. Namun begitu, isu kekurangan TLK masih lagi dilaporkan oleh akhbar tempatan sehingga menimbulkan keraguan tentang keberkesanan garis panduan yang telah dikeluarkan ini.

Pertambahan pembinaan perumahan bertingkat menyebabkan semakin banyak kereta diletakkan di bahu jalan berikutan daripada TLK yang terhad. Kawasan perumahan yang mempunyai ruang TLK yang terhad ini menyebabkan para pemilik kenderaan contohnya di Projek Perumahan Rakyat (PPR) meletakkan kenderaan mereka di bahu jalan sehingga menyebabkan laluan dua hala menjadi satu hala sahaja (Sharifah Salwa, 2019). Hal ini berkemungkinan kerana terdapat sesetengah pemaju yang tidak mengikut garis panduan letak kereta yang telah dikeluarkan.

Kekurangan TLK juga menyumbang kepada masalah kesesakan lalu lintas. Menurut Bates dan Bradley (1986), penyediaan TLK senantiasanya menuntut ruang yang bernilai di bandar dan jika tidak dirancang dengan baik, ianya boleh memberikan kesan negatif terhadap aliran lalu lintas jalan raya. Justeru, penambahan TLK dan penggunaan sistem TLK yang sistematik menjadi satu keperluan bagi mengurangkan permasalahan lalu lintas. Sebagai contoh, di bandar Kuala

Terengganu, Pihak Berkuasa Tempatan (PBT) memperkenalkan teknologi TLK jenis *rotary parking* di Jalan Batas Baru yang mula beroperasi pada tahun 2011. Merujuk Majlis Bandaraya Kuala Terengganu (2021), sistem parkir ini melibatkan 24 set sistem parkir di mana satu set boleh memuatkan 10 buah kereta menjadikan jumlah parkir keseluruhan yang tersedia adalah sebanyak 240 buah kereta. Antara faedah daripada penggunaan *rotary parking* adalah seperti berikut (Majlis Bandaraya Kuala Terengganu, 2021):-

- (1) Menjimatkan penggunaan tanah kerana dapat memuatkan sepuluh buah kereta dengan menggunakan luas dua buah kereta.
- (2) Menjimatkan masa kerana pemilik hanya perlu meletakkan kenderaan di ruang kosong tanpa perlu berpusing berkali-kali seperti di parkir bertingkat biasa.
- (3) Meningkatkan aspek keselamatan kerana pemandu khususnya wanita tidak perlu menaiki lif dan tangga atau berjalan jauh untuk keluar seperti di bangunan parkir bertingkat biasa.
- (4) Memberi kemudahan kerana pemandu hanya perlu meletakkan kenderaan di ruang yang disediakan dan sistem akan memutarakan ruang parkir kosong untuk kenderaan berikutnya.

Masalah kekurangan TLK ini dapat diatasi sekiranya reka bentuk TLK yang dibangunkan mengikut sudut reka bentuk yang sesuai serta mampu menghasilkan kapasiti bilangan TLK yang maksimum. Menurut kajian Abdelfatah dan Taha (2014), setiap sudut reka bentuk TLK iaitu 30 darjah, 60 darjah dan 90 darjah akan menghasilkan kapasiti bilangan tempat letak kereta yang berbeza. Namun perbincangan kajian ini adalah secara