

Impak MRT3 kepada pembangunan hartanah

Oleh Sr Sulaiman Saheh



Pengarah Penyelidikan di Rahim & Co International, sebuah syarikat perunding hartanah di Malaysia

Projek Transit Aliran Massa 3 (MRT3) adalah satu infrastruktur yang sering dilabelkan sebagai laluan pelengkap kepada jaringan rel pengangkutan awam Lembah Klang.

Jajaran sepanjang 50.8 kilometer (km) dengan sejumlah 31 stesen termasuk tujuh stesen bawah tanah ini akan mempunyai 10 stesen pertukaran dengan jaringan pengangkutan awam sedia ada iaitu laluan MRT Aliran Kajang, MRT Aliran Putrajaya, LRT Aliran Kelana Jaya,

LRT Aliran Ampang, Monorel & KTM Komuter.

Setelah projek ini ditangguhkan pada 2018, proses tender oleh Mass Rapid Transit Corp Sdn Bhd (MRT Corp) bagi MRT3 telah bermula pada bulan Jun lalu yang menandakan titik mula untuk merealisasikan projek itu.

Menurut laman sesawang MRT Corp, projek ini akan siap secara berperingkat di mana Fasa 1 dijangka akan beroperasi pada tahun 2028 dan Fasa 2 pada 2030.

Sebelum ini, kerja reka bentuk rujukan projek telah dijalankan pada suku pertama 2021 yang telah membabitkan penentuan koridor jajaran MRT3.

Walaupun sesetengah pihak berpendirian neutral mengenai projek MRT3 ini, ramai yang melihatnya sebagai suntikan keyakinan terhadap sektor pembinaan dan bakal menjadi pemangkin kepada pembangunan ekonomi serta sektor hartanah - terutama di kawasan-kawasan di Lembah Klang yang strategik tetapi selama ini mempunyai kekangan kebolehsampai-an jaringan rel pengangkutan awam.

Potensi pertumbuhan

Dengan rangkaian laluan rel pengangkutan awam yang lebih besar dan merangkumi julat liputan dan kebolehcapaian kawasan yang lebih meluas, potensi pertumbuhan di kawasan sekitar bandaraya Kuala Lumpur dijangka akan meningkat, walaupun pada kadar yang berbeza-beza mengikut paras urbanisasi, reka bentuk guna tanah semasa dan tahap sosio-ekonomi di sesebuah kawasan.

Oleh kerana kebanyakan kawasan ini telah terbina, projek yang akan dilihat akan lebih berbentuk pembangunan semula dan pembangunan bercampur 'compact pocket developments'.

Bagi laluan Lingkaran MRT3, kawasan yang akan mendapat perhatian adalah termasuk Danau Kota/Setapak, Setiawangsa/Taman Hillview, Cheras/Bandar Sri Permaisuri, Pantai Dalam, Mont Kiara/Segambut dan kawasan sekitar Universiti Malaya.

Bagi sektor kediaman, kehadiran



stesen MRT3 akan merangsang tarikan bagi sesuatu kawasan sebagai lokasi pilihan kediaman. Ini akan menambah satu lagi titik akses ke kawasan itu selain daripada sambungan jalan raya.

Konsep pembangunan berorientasikan transit (TOD) yang popular sejak beberapa tahun lalu, yang lazimnya dikait dengan sistem pengangkutan awam berasaskan rel, dijangka akan terus mendapat permintaan di pasaran.

Namun, dengan profil kawasan-kawasan di pinggir pusat bandar yang lazimnya terdiri daripada golongan penduduk pertengahan, pembangunan yang akan dibina tidak seharusnya bersasarkan unit kos tinggi dan mewah semata-mata.

Potensi peningkatan harga yang dibawa oleh TOD dan berdekatan stesen adalah di antara lapan peratus sehingga 15 ke 20 peratus, tetapi ia bukan disebabkan oleh kehadiran stesen itu sahaja.

Faktor lain juga mempengaruhi peningkatan ini seperti lokasi dan persekitaran, keadaan sosio-ekonomi setempat, konsep dan kualiti pembangunan.

Tahap mampu milik dan penerimaan harga oleh pembeli juga masih mempengaruhi kebolehpasaran sesebuah projek.

Untuk pembangunan komersial, kehadiran sesebuah stesen akan membuka potensi kumpulan pengunjung

yang lebih besar daripada kawasan yang berbeza.

Ini adalah salah satu penambahbaikan yang unik yang akan dibawa oleh lingkaran MRT3 yang membolehkan pelbagai aliran rel semasa diintegrasikan melalui stesen-stesen pertukaran.

Ini menyenangkan pengunjung dan penduduk Lembah Klang untuk bergerak dengan lebih cekap dan bertukar aliran rel tanpa ke pusat bandar.

Melihat kepada aliran terkini Laluan Lingkaran MRT3, jajaran rel semasa yang dicadangkan akan diperluaskan kepada kawasan pinggir bandar yang masih belum mempunyai stesen rel tersendiri.

Ini secara keseluruhannya dapat mewujudkan sambungan lingkaran rel yang menghubungkan kawasan-kawasan yang memerlukan sistem rel.

Beri keselesaan

Sistem lingkaran sebegini akan dapat membantu mengurangkan keberangkatan rakyat kepada kenderaan bermotor persendirian ke arah menjadi bandaraya hijau dan lestari selain menambah keselesaan dan mengurangkan kos transportasi kepada penumpang harian.

Kejayaan sesebuah stesen MRT mahupun LRT atau KTM Komuter tidak hanya bergantung pada kehadirannya semata-mata, tetapi juga pada tahap ketersambungan dalam persekitaran

ran stesen.

Ini akan menentukan sejauh mana stesen demikian dapat diakses oleh penduduk sekitar selain melalui kenderaan persendirian.

Tanpa sistem sokongan perhubungan pengangkutan yang menyeluruh, akses pengguna ke stesen akan terhad dan menyebabkan penggunaan sistem rel itu kurang dari jangkaan.

Antara faktor penghubung yang dimaksudkan termasuk laluan pejalan kaki yang berjarak sesuai dan direka bentuk mengikut iklim Malaysia, bas pengantara yang cukup kerap dan rangkaian strategik yang merangkumi semua tempat hentian, dan tempat perhentian bas yang sesuai dan boleh dicapai dari pusat kediaman dan komersial.

Diharap dengan siapnya sistem lingkaran MRT3 di hujung dekad ini, modus pergerakan penduduk Lembah Klang akan menjadi lebih teratur dan cekap.

Dengan pertumbuhan penduduk serta permintaan untuk hartanah yang lebih selesa dan juga dengan agenda kelestarian bandar, diharap keseluruhan sistem pengangkutan awam yang dilengkapkan oleh aliran MRT3 ini dapat memberikan bandar raya Kuala Lumpur suatu sistem pengangkutan awam yang mampu menjana pertumbuhannya secara lebih mampan dan inklusif.