

Faktor projek berorientasikan transit semakin popular

Oleh Sr Sulaiman Saheh



Pengarah Penyelidikan Hartanah Rahim & Co International Sdn Bhd

Sejak pembukaan aliran sistem rel baharu pada 2017, populariti pembangunan berasaskan transit (TOD) semakin meningkat sama ada dalam kalangan pemaju yang menggunakan konsep ini sebagai faktor penjualan yang lebih strategik bagi pengguna, mahupun dalam kalangan pembeli atau pelabur hartanah yang menghargai kemudahsamiannya.

Konsep TOD ini atau dalam Bahasa Inggerisnya, 'Transit-Oriented-Development' adalah suatu konsep pembangunan berorientasikan transit.

Konsep pembangunan ini berdasarkan hab transit iaitu hab atau stesen pengangkutan awam yang lazimnya berciri sebagai pembangunan bercampur, iaitu kediaman dan komersial, yang dibina dengan mengintegrasikan dengan hab terbabit.

Reka bentuk integrasi TOD ini dibuat dengan laluan langsung dari sebuah stesen transit ke blok kediaman atau komersial dengan menggunakan laluan khas atau jejantas berbumbung atau laluan bawah tanah yang selamat dan selesa, membolehkan hubungan perjalanan kaki yang mudah.

Daripada mod-mod pengangkutan awam yang ada (termasuk sistem bas), sistem rel atau aliran rel transit intra-kota sering dilihat sebagai elemen utama TOD disebabkan liputannya yang luas (walaupun ia tidak seluas

sistem bas) tetapi sistem rel mempunyai kapasiti penumpang yang lebih tinggi serta lebih efisien dengan laluan tren yang tidak perlu mengharungi kesesakan trafik jalanraya.

Rangkaian laluan bas tempatan seperti sistem 'feeder bus' berfungsi sebagai tributari kepada rangkaian transit rel intra-kota seperti LRT dan MRT yang melengkapkan jaringan ke pusat-pusat sub-bandar lain di dalam metropolitan atau konurbasi Lembah Klang.

Sistem yang sama juga dilihat untuk bandar-bandar berkepadatan tinggi seperti Tokyo, Singapura, London dan New York.

Tarikan pasaran

Seiring dengan perkembangan transit rel, tarikan pasaran bagi stesen-stesen transit rel ini juga berkembang dan permintaan pasaran untuk premis-premis komersial dan kediaman yang berdekatan dengan stesen-stesen berkenaan turut meningkat.

Maka, permintaan pembeli untuk pembangunan TOD pun meningkat. Selain daripada akses mudah ke laluan transit awam, manfaat menetap di dalam kawasan TOD juga termasuk nikmat pengguna dan penduduk TOD

akan tawaran pembangunan campuran yang biasanya terdapat di TOD.

Sebagai pembangunan bercampur dengan adanya kedua-dua komponen kediaman dan komersial serta ruang-niaga pelbagai, pengguna dan penduduk mudah mengakses kemudahan-kemudahan di bawah blok-blok kediaman mereka sendiri.

Juga, dengan jaringan transit rel ke pusat-pusat TOD yang lain, mereka mempunyai akses yang lebih mudah ke pusat beli-belah lain dengan hanya menaiki LRT atau MRT ke destinasi lain.

Ini juga melahirkan potensi untuk hab TOD di kawasan pinggir pusat bandar Kuala Lumpur seperti di Glenmarie dan Putrajaya kerana jaringan transit yang lebih meluas ini telah membolehkan penumpang harian akses dengan mudah ke pusat bandar, sama ada untuk bekerja atau berekreasi.

Pelancaran projek-projek berasaskan konsep TOD rata-rata menyaksikan kadar penjualan yang sihat, tetapi masih bergantung kepada faktor lain seperti kualiti produk, reputasi pemaju, harga dan kemampumilikan kepada pembeli sasaran.

Bagi nilai hartanah projek TOD, secara amnya adalah lebih tinggi dari-



Pelancaran projek-projek berasaskan konsep TOD rata-rata menyaksikan kadar penjualan yang sihat, tetapi masih bergantung kepada faktor lain seperti kualiti produk, reputasi pemaju, harga dan kemampumilikan kepada pembeli sasaran

pada projek yang jauh dari hab-hab transit di mana harganya mempunyai premium dalam jangkaan lima peratus hingga 10 peratus tetapi bukan pada kadar yang tetap ataupun secara automatik.

Pengaruh potensi premium

Tetapan kadar premium bagi setiap projek TOD akan mengambil kira peranan faktor-faktor lain yang mempengaruhi potensi premium sambil masih berada dalam julat mampu milik pembeli tempatan.

Pada masa sama, harapan oleh beberapa pemaju yang terlalu optimis atas premium ini berisiko menjadi terlalu tinggi akan menyebabkan harga unit-unit TOD menjadi terlalu mahal dan boleh menyebabkan berlakunya projek TOD yang tidak terjual.

Premium itu masih tertakluk kepada faktor asas permintaan pasaran dan pasaran semasa di sesuatu kawasan itu tersendiri, ini juga akan mengambil kira pendapatan pembeli sasaran, profil demografi serta lokasi dan kualiti produk itu sendiri.

Kajian pasaran hartanah yang komprehensif memainkan peranan untuk memperhalusi kebolehpasaran sesebuah projek dengan strategi harga yang tepat.

Faktor 'jarak-perjalanan terakhir' atau 'last mile connectivity' juga memainkan peranan kepada penerimaan pasaran produk TOD. Ini adalah kerana elemen utama bagi sesebuah unit TOD adalah kemudahan transit dan kemudahsampaian di antara stesen transit dan rumah/destinasinya.

Faktor ketersambungan adalah penting untuk kawasan sekitar stesen kerana ia menjadikan stesen itu boleh diakses dan boleh digunakan oleh penduduk kawasan terbabit.

Tanpa penyambungan yang terakhir, pengguna akan mempunyai pilihan yang terhad untuk sampai ke stesen itu dan ini menggagalkan tujuan mempunyai stesen transit yang berkhidmat kepada masyarakat setempat.

Tambah lagi, 'last mile connectivity' ini harus merangkumi ciri-ciri keselamatan, keselesaan, kemudahan perjalanan kaki dan keterampilan.

Sebagai negara yang sering mengalami cuaca panas dan lembap sepanjang tahun, kemudahan sebegini diperlukan untuk mendorong pejalan kaki di TOD berkenaan, dan disokong oleh kemudahan jaringan bas-bas pengantara yang meluas serta cekap.

Dengan lengkapnya kesinambungan yang lengkap dari pintu ke pintu, TOD akan berpotensi untuk mengurangkan ketergantungan penduduk bandar kepada pengangkutan persendirian lantas menjadi satu gaya hidup yang lebih lestari.

Dengan jaringan transit rel ke pusat-pusat TOD yang lain, mereka mempunyai akses yang lebih mudah ke pusat beli-belah lain dengan hanya menaiki LRT atau MRT ke destinasi lain.

