



TRAM antara pengangkutan utama digunakan di Nottingham, United Kingdom.

Siti
Suriani
Othman

Dari Nottingham, England
suri3979@gmail.com



Tram percepat pergerakan pengguna, atasi kesesakan

MINGGU ini, saya tertarik untuk membawa pembaca kepada sejenis pengangkutan dipanggil tram yang beroperasi di United Kingdom (UK) dan beberapa negara di Eropah. Bagi pembaca yang pernah ke luar negara dan menaiki tram, mungkin apa yang ingin dikongsikan pada minggu ini bukan perkara baru.

Tetapi, bagi pembaca yang belum berpeluang ke negara yang menggunakan tram sebagai satu pengangkutan utama di bandarnya, mungkin perkongsian ini berguna ketika anda mengunjungi negara berkenaan nanti.

Kemudahan tram ini dari segi fizikalnya tidak banyak berbeza berbanding komuter di Malaysia. Tram beroperasi di jalan raya seperti kereta dan destinasiya adalah sekitar bandar. Kelebihan menaiki tram berbanding kereta ialah tram bergerak lebih lancar kerana kurang terjejas dengan lampu isyarat, di samping mempunyai landasan berbeza dengan kereta di sesetengah perjalanannya.

Di Nottingham, misalnya dengan tambang 2.70 pound atau kira-kira RM14 untuk perjalanan ke mana-mana destinasi yang disediakan di sesebuah bandar, tram beroperasi dari jam 6 pagi hingga 12 malam. Di UK, tram yang terawal berbentuk seperti bas setingkat yang bergerak di atas rel di jalan raya.

Tram berbentuk seperti ini berakhir operasi pada 1900. Ketika itu, tram masih mengekalkan bentuk bas, tetapi dua tingkat. Dari segi perkembangan pengangkutan tram di UK, jenis pengangkutan ini agak popular pada 1900.

Tetapi, satu persatu syarikat yang mengendalikan tram menghentikan operasi kerana beberapa masalah yang ketika itu dilihat tidak praktikal untuk meneruskan khidmat tram. Di Leeds misalnya, khidmat tram dihentikan pada 1959, Sheffield pada 1960 dan Glasgow pada 1962. Selepas itu hanya tram di Blackpool yang menjadi satu-satunya tram komersial yang beroperasi pada 1992. Pada satu peringkat operasinya, tram mula dilihat sebagai tidak fleksibel dan tidak sesuai dengan pergerakan pantas penggunaanya. Ketika ini, bas mula digunakan dengan meluas iaitu sekitar 1935. Badan tram yang pernah beroperasi sebelum ini sudah memerlukan gantian baru, yang lama tidak lagi selamat digunakan dan semua ini memerlukan kos amat tinggi untuk kelestarian operasinya.

Pasca perang dunia kedua pula memperlihatkan situasi kekurangan besi dan kemudahan elektrik yang menyukarkan kemudahan tram diteruskan di UK. Pasaran untuk menjual badan tram juga mengecil kerana semakin banyak aliran tram yang terpaksa ditutup.

Pada masa sama, ada pihak yang turut mendakwa tram sebagai punca utama kesesakan jalan raya yang boleh dikurangkan dengan memperkenalkan bas yang tidak memerlukan kos tinggi untuk beroperasi.

Majalah *The Economist* pada 1952 menyenaraikan sebab tram tidak dapat beroperasi lancar di London. Pertama, untuk memperkenalkan tram memerlukan pengubahsuaian jalan raya yang memerlukan kos tinggi. Selain itu, kota London juga didapati mempunyai jalan raya sempit yang menyukarkan pengubahsuaian untuk landasan tram dan pergerakan tram itu sendiri.

Ketiga, pembinaan rumah kediaman di London jauh dengan stesen tram menyukarkan pengguna tram dan keempat, sikap prejudis di kalangan pihak berkuasa sendiri terhadap keberkesanan sistem pengangkutan ini.

Namun, perkembangan teknologi baru seperti penggunaan aliran ringan dan enjin tram yang lebih murah

serta sesuai dengan reka bentuk pengangkutan moden yang praktikal membuatkan tram digunakan semula di London pada 2000. Perkembangan tram di London boleh dibahagikan kepada dua generasi, iaitu pada 1860 hingga 1952 (generasi pertama) dan dari 2000 hingga kini (generasi kedua). Antara 1952 hingga 2000, tiada kemudahan tram di London.

Selain London, Nottingham adalah bandar yang menggunakan perkhidmatan tram sebagai sistem pengangkutan utama di tengah bandarnya. Aliran tram pertama Nottingham dibuka kepada umum pada Mac 2004. Dengan kos pembinaan mencecah 200 juta pound atau kira-kira lebih RM1 bilion, projek ini mengambil masa 16 tahun untuk sampai ke peringkat pelaksanaannya.

Namun, kos pembinaannya yang tinggi membuatkan ada penduduk Nottingham sendiri yang menentang pengoperasiannya. Ada yang berasakan jalan raya yang perlu dilebarkan serta meningkat taraf kemuliharaan lain di Nottingham, bukan dengan memperkenalkan tram yang memerlukan kos tinggi untuk pembinaan dan pelaksanaannya.

Dalam hal ini, memandangkan tram zaman moden di UK hanya beroperasi kurang 10 tahun di London dan Nottingham, keberkesanan tram masih dalam 'tempoh percubaan'. Teknologi lebih baik dan desakan hidup pengguna yang perlu sampai ke tempat kerja tepat pada masanya mungkin memberi peluang 'permintaan' dan 'penawaran' yang tersendiri bagi pengangkutan ini.

Buat masa ini, tidak dinafikan saya sendiri berasakan kemudahan menaiki tram, apatah lagi stesen tram di universiti membolehkan saya turun betul-betul di bawah perpustakaan universiti. Ke kerapn tram yang lebih banyak berbanding bas, iaitu kira-kira 10 minit sekali dan lima minit sekali pada waktu puncak membuatkan kita tidak pernah lama menunggu.

Ketika musim sejuk, menunggu bas yang lalu 15 minit sekali pun sudah terasa amat lama. Di sini, tidak dinafikan tram memudahkan pengguna. Rekod Majlis Perbandaran Nottingham menunjukkan tram membawa keuntungan, walaupun dalam tahun pertama ia beroperasi. Untung bersih 20 juta pound atau kira-kira RM100 juta untuk tahun berakhir Disember 2004 adalah selari dengan jangkaan yang dibuat.

Malah, pihak berkuasa tempatan juga mengesahkan aliran tambahan tram akan dibina merangkumi kawasan seperti Beeston (berhampiran dengan University of Nottingham yang ramai dihuni pelajar Malaysia yang belajar di universiti ini), Chiwell, West Bridgford dan Clifton (kampus Clifton Nottingham Trent University terletak di sini).

Pembinaan ini pasti akan memudahkan pergerakan pelajar ke universiti, selain membantu penduduk tempatan mengurangkan tekanan sesak di jalan raya untuk sampai ke tempat kerja tepat pada masanya.

Buat masa ini, tram memudahkan pergerakan penggunaanya dan mungkin boleh dikaji kesesuaiannya di Malaysia andai ia mampu mengurangkan kesesakan lalu lintas di bandar utama seperti Kuala Lumpur.

Penulis ialah pensyarah Universiti Sains Islam Malaysia (Usim) yang melanjutkan pelajaran peringkat Doktor Falsafah dalam bidang kewartawanan di Nottingham Trent University, United Kingdom