

PERSEPSI PENGGUNA



BAB
3.0

3.0 PERSEPSI PENGGUNA

3.1 PENGENALAN

Pembangunan MRT Laluan SSP pasti menimbulkan kebaikan dan kelemahan kepada fabrik sosial sepanjang laluan tersebut. Dalam keadaan semasa di mana pandangan komuniti setempat dan kumpulan berkepentingan dilihat penting seiring dengan pembangunan yang dilaksanakan, penyertaan mereka akan menjadi *input* berguna untuk perancangan guna tanah yang bersesuaian di sepanjang MRT Laluan SSP.

Kawasan MRT Laluan SSP mempunyai pelbagai kumpulan berkepentingan utama, khususnya penduduk, peniaga, pekerja, pelajar, institusi dan sebagainya. Kumpulan-kumpulan ini berupaya mempunyai pendirian dan permintaan yang tersendiri mengikut lokasi dan keperluan masing-masing.

Kajian sosial meliputi kawasan kajian sepanjang MRT Laluan SSP dan dibahagikan kepada tiga Segmen mengikut struktur MRT Laluan SSP, iaitu laluan bertingkat utara, laluan bawah tanah (tengah), dan laluan bertingkat selatan.

Kawasan kajian turut diteliti mengikut dua zon impak iaitu zon primer ($\leq 800\text{m}$ dari stesen MRT di setiap Segmen), (b) zon sekunder (801m-2,500m dari stesen MRT dalam setiap Segmen). **Rajah 5.1** menunjukkan pembahagian kawasan mengikut segmen dan juga zon impak primer dan sekunder.

3.1.1 SUMBER DATA

Sektor ini adalah berpandukan kepada data primer khususnya daripada perbincangan kumpulan tertumpu, survei bersemuka dan survei atas talian.

Kajian tertumpu kepada pendekatan kualitatif dan kuantitatif dalam mendapatkan data bagi mempamerkan pandangan kumpulan-kumpulan berkepentingan. Kedua-dua pendekatan diambil

dengan fahaman bahawa maklumat yang diperolehi berguna untuk triangulasi dan meliputi pelbagai kelompok kumpulan berkepentingan.

Pendekatan kualitatif menggunakan perbincangan kumpulan tertumpu (FGD) dan temubual kes (*case interviews, CI*) untuk memperoleh maklumat mendalam dan pandangan daripada kumpulan berkepentingan mengenai perancangan dan harapan mereka tentang pembangunan di sekitar stesen MRT Laluan SSP.

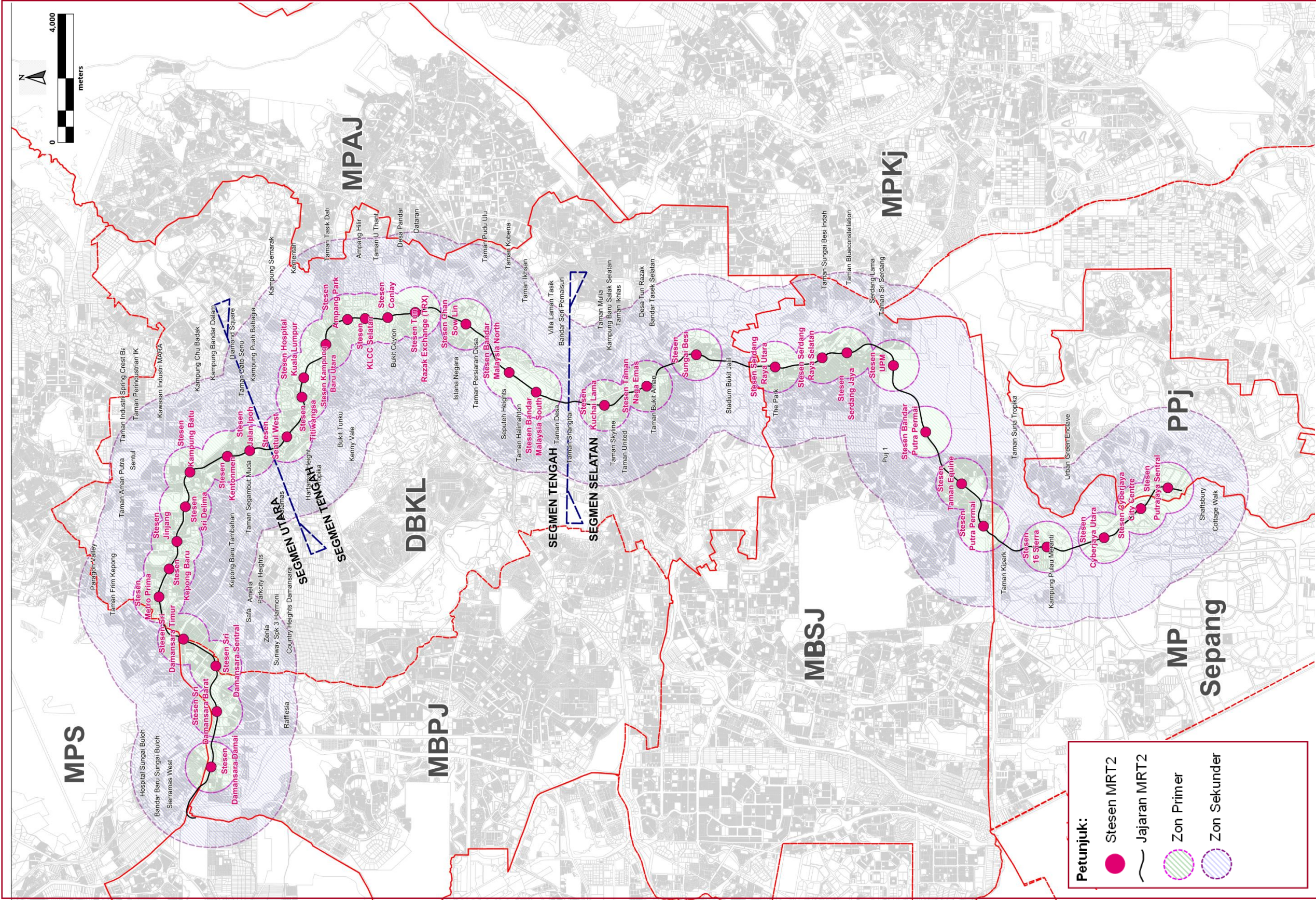
Pendekatan kuantitatif pula adalah melalui penggunaan borang soalselidik (**rujuk Lampiran 3.1**) yang dikendalikan secara bersemuka oleh pembanci terhadap kumpulan berkepentingan. Selain itu, kumpulan berkepentingan yang tidak dapat dihubungi secara bersemuka diberikan peluang untuk menjawab borang soal selidik atas talian (**rujuk Lampiran 3.2**).

A. LIBAT URUS DENGAN KUMPULAN BERKEPENTINGAN

FGD dan CI telah dijalankan atas dasar bahawa sesetengah isu perlu diteliti dengan lebih mendalam dan melibatkan kualiti daripada kuantiti.

Kumpulan sasaran yang ditemui melalui kaedah ini adalah wakil-wakil penduduk, perniagaan, pelajar, dan institusi. Fokus utama adalah menemui wakil dan pemimpin komuniti tempatan mengikut kawasan masing-masing dalam zon impak primer sehingga 800m dari stesen terhampir.

Atas tujuan ini, nod perhubungan utama diusahakan supaya wakil dan pemimpin tersebut dapat menyelaras pertemuan dengan ahli-ahli komuniti mereka selain memberikan maklumbalas mereka sendiri.



Rajah 3.1: Pembahagian Kawasan Mengikut Zon Primer dan Zon Impak

Ahli-ahli Majlis telah ditemui dengan cara ini dari Majlis Perbandaran Selayang (Zon 23, 24), Majlis Perbandaran Subang (Zon 23) dan Majlis Perbandaran Sepang (Zon Cyberjaya, Pulau Meranti, Sierra Putri). Bagi kawasan kajian di bawah Kuala Lumpur, Majlis Perwakilan Penduduk di daerah-daerah berkaitan telah turut serta memberi pandangan dan juga menyelaras pertemuan dengan ahli-ahli komuniti mereka. Kaedah ini berjaya mendapat penyertaan dan perwakilan yang meluas dari kawasan-kawasan berkenaan. Komuniti di bawah Majlis Bandaraya

Petaling Jaya telah dihubungi terus tanpa melalui Ahli Majlis berkenaan tetapi melalui senarai pemimpin komuniti tempatan yang dibekalkan oleh Majlis Bandaraya Petaling Jaya. Sejumlah 211 peserta telah menyertai 20 kumpulan FGD & CI ini. **Rajah 3.2** memberi gambaran tentang FGD & CI yang telah dijalankan. Butir-butir libat urus dan kategori kumpulan yang menyertai penyertaan dapat dilihat dalam **Jadual 3.1**.

Jadual 3.1: Taburan Kumpulan Berkepentingan ditemui mengikut Segmen, Kategori Responden

No.	Segmen	Kumpulan	Jenis	Kategori	Tarikh	Bil. Peserta	Tempat
1.	N	Ahli Majlis, Zon 23-24, MP Selayang	CI	Penduduk	17.08.2019	2	Balai Raya Desa Jaya, Jalan 19, Taman Desa Jaya, KL
2.	S	Kesatuan Kakitangan Am UPM (Kepertama)	FGD	Pekerja	21.08.2019	14	Bilik Mesyuarat, Kepertama Union House, UPM
3.	N,C,S (bersama)	Pengerusi MPP Segambut, Batu, Bukit Bintang, Seputeh, Cheras	FGD	Penduduk	22.08.2019	9	A-2-10, 2 nd Floor, TTDI Plaza, 2A Jalan Wan Kadir 3, 60000 TTDI, KL
4.	S	MPP Bandar Tun Razak, RA Kg Malaysia Raya & Taman Sg Besi	FGD	Penduduk	23.08.2019	19	41-1 Jalan Dwitasik 1, Bandar Sri Permaisuri, KL
5.	N	RA/RT Damansara Damai, Sri Damansara East, Sri Damansara West	FGD	Penduduk	24.08.2019	18	Bilik Kenanga, Sri Damansara Club
6.	N	Hospital Putrajaya, Bomba & Penyelamat, SPRM, IPD Putrajaya, Institut Kanser Negara	FGD	Institusi	27.08.2019	13	Bilik Mesyuarat Pengurusan 1, HPJ, Putrajaya
7.	N	Ahli Majlis, MP Sepang	FGD	Penduduk	28.08.2019	5	Bilik Mesyuarat MP Sepang
8.	N	MPP Batu, RA Seri Delima, Kg Batu, Batu Cantonment, Jalan Ipoh	FGD	Penduduk	28.08.2019	14	Tkt 1, Kompleks Kantonmen Prima
9.	N	Pemaju TRX, Smart Tunnel, Technip, Jcorp	FGD	Komersil	29.08.2019	12	Bilik Mesyuarat Jcorp, Level M, Menara Jcorp, KL
10.	N	MPP Segambut & RA Taman Kok Doh, Segambut	FGD	Penduduk	29.08.2019	10	Balairaya Taman Kok Doh, Segambut
11.	S	Cyberview Sdn Bhd	CI	Komersil	30.08.2019	4	Bilik Mesyuarat Online, Level 4, Cyberview Sdn Bhd., Cyberjaya
12.	C	RA/RT Titiwangsa & Kampong Bharu	FGD	Penduduk	02.09.2019	9	Dewan Serbaguna Kg Bharu, Jalan Hamzah, KL
13.	N	Penduduk Zon 23-24 MP Selayang	FGD	Penduduk	03.09.2019	9	Balai Raya Desa Jaya, Jalan 19, Taman Desa Jaya, KL
14.	S	MPP Seputeh, Kuchai Lama, Tmn Naga Emas, Tmn Salak Selatan, Tmn Desa	FGD	Penduduk	05.09.2019	9	Pejabat Pengerusi MPP Seputeh, Kuchai Entrepreneur's Park, Kuchai
15.	S	Pasar Borong Selangor (Seri Kembangan)	FGD	Komersil	05.09.2019	8	Pejabat Pengurusan Pasar Borong, Permai Putra
16.	S	Majlis Perwakilan Pelajar Mahasiswa UPM	FGD	Pelajar	05.09.2019	8	Bilik Mesyuarat Majlis Perwakilan Pelajar, Kampus UPM
17.	S	RA Serdang Raya	FGD	Penduduk	07.09.2019	7	Balai Masyarakat Jalan 8/7, Serdang
18.	S	RA Lestari Putra Permai	FGD	Penduduk	08.09.2019	8	Dewan Persatuan Penduduk LEP5, Permai Putra
19.	S	Persatuan Peniaga Seri Kembangan	FGD	Komersil	12.09.2019	7	Bilik Mesyuarat Persatuan Peniaga Seri Kembangan
20.	S	RA Serdang Jaya, Seri Kembangan	FGD	Penduduk	14.09.2019	26	Bilik Mesyuarat Persatuan Peniaga Seri Kembangan

Sumber: Kajian Persepsi, Pelan Induk Guna Tanah Laluan SSP (MRT2)

Nota: CI – Case Interviews (< 5 peserta); FGD – Focus Group Discussion (5 – 15 peserta).

Segmen: N – Bertingkat, Utara; C – Tengah, Bawah Tanah; S – Bertingkat, Selatan



Rajah 3.2: Gambaran sesi FGD yang dijalankan

B. SURVEI BERSEMUKA MENGGUNAKAN BORANG SOAL SELIDIK

selain FGD yang menjadi sumber utama data bagi sektor ini, maklumat dari survei bersemuka di tapak menjadi pelengkap sektor ini bagi memberi maklumat yang meluas dan mencukupi.

i. **Rangka Pensampelan**

Pembahagian mengikut segmen dan zon impak telah digunakan dalam merangka pensampelan, pemilihan kumpulan berkepentingan, dan pelaksanaan survei bersemuka.

ii. **Saiz Sampel bagi Survei Bersemuka**

Sampel kajian diperoleh melalui paras keyakinan 95%, dengan paras ralat 5%. Kaedah ini memberi kira-kira 400 kes bagi setiap Segmen, menjadikan jumlah sasaran sebanyak 1,200 responden. Dengan menambah sedikit kumpulan-kumpulan minoriti, jumlah ini telah meningkat kepada 1,300. Sampel ini seterusnya dibahagikan kepada dua kumpulan utama.

- Kumpulan pertama merangkumi 720 responden penduduk, amnya di Segmen Utara and Segmen Selatan.

- Kumpulan kedua (kategori Kumpulan Lain) melibatkan sebilangan kumpulan yang luas meliputi pengendali peniaga, industri dan institusi (135 orang), pekerja (231 orang), pengunjung (153 orang), pelanggan (10 orang), komuter (30 orang), dan pelajar (21 orang). Amnya, dari jumlah 1,300 kes yang terlibat dalam survei bersemuka, 55% adalah dari kumpulan Penduduk dan 45% adalah Kumpulan Lain. Penduduk ditemui di Segmen Utara dan Segmen Selatan sahaja manakala Kumpulan Lain telah ditemui di semua Segmen.

Rajah 3.3 menunjukkan survei bersemuka yang dijalankan semasa kajian lapangan.



Rajah 3.3: Gambaran survei bersemuka yang Dijalankan

Taburan sampel survei bersemuka dapat diperhatikan dalam **Jadual 3.2**. Taburan mengikut segmen adalah:

- Utara: 38.8%
- Bawah Tanah: 15.8%
- Selatan: 45.4%

Taburan mengikut zon impak adalah:

- Zon primer ($\leq 800\text{m}$): 66.2%
- Zon sekunder (801-2500m): 33.8%

Survei bersemuka telah dikendalikan menggunakan borang soalselidik berstruktur (**rujuk Lampiran 3.1**) dalam tempoh 7 – 23 Ogos 2019.

Jadual 3.2: Koridor Jajaran MRT Laluan SSP - Taburan Sampel mengikut Segmen, Zon Impak dan Kategori Responden

Segmen	Isirumah			Kumpulan Lain			Jumlah		
	Zon Impak		Jumlah	Zon Impak		Jumlah	Zon Impak		Jumlah
	Primer	Sekunder		Primer	Sekunder		Primer	Sekunder	
Utara	185	170	355	150	-	150	335	170	505
	52.1%	47.9%	49.3%	100.0%	-	25.9%	66.3%	33.7%	38.8%
Bawah tanah (Tengah)	-	-	-	205	-	205	205	-	205
	-	-	-	100.0%	-	35.3%	100.0%	-	15.8%
Selatan	195	170	365	125	100	225	320	270	590
	53.4%	46.6%	50.7%	55.6%	44.4%	44.4%	54.2%	45.8%	45.4%
Jumlah	380	340	720	480	100	580	860	440	1,300
	52.8%	47.2%	100.0%	82.8%	17.2%	100.0%	66.2%	33.8%	100.0%

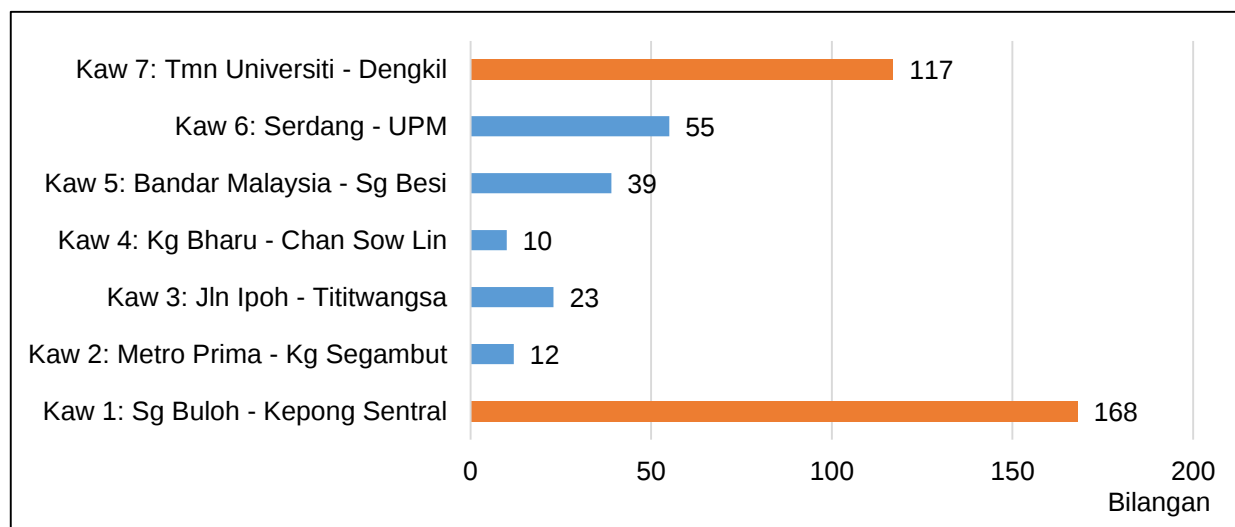
Sumber: Kajian Persepsi, Pelan Induk Guna Tanah MRT Laluan SSP

C. SURVEI ATAS TALIAN

Satu usaha tambahan telah dilaksanakan untuk memberi peluang kepada kumpulan berkepentingan turut memberi pandangan mengenai MRT Laluan SSP. Untuk ini, peserta-peserta yang terlibat dalam FGD dan CI telah diberikan pautan atas talian melalui aplikasi *whatsapp* yang dikongsikan dengan komuniti masing-masing dengan syarat peserta mestilah warganegara Malaysia dan berada dalam lingkungan 2.5 km dari jajaran MRT Laluan SSP. Borang soalselidik ini telah disediakan dalam Bahasa Malaysia dan Bahasa Inggeris. Borang berkenaan dapat dilihat dalam **Lampiran 3.2**.

Usaha ini telah dilaksanakan antara 29 Ogos hingga 20 September 2019 dan memperoleh 424 responden. Kriteria penting penyediaan soalan soal selidik ini adalah soalan-soalan mestilah jelas dan dihadkan kepada se minimum yang mungkin supaya tidak mengambil masa yang lama untuk responden menjawab. Taburan responden mengikut segmen adalah 42.5% dari Segmen Utara, 17.0% dari Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah), dan selebihnya 40.6% dari Segmen Selatan.

Kawasan 1 dan Kawasan 7 telah memberikan maklumbalas tertinggi dalam survei ini (**rujuk Rajah 3.4**)..



Sumber: Kajian Persepsi, Pelan Induk Guna Tanah MRT Laluan SSP

Rajah 3.4: Taburan Penyertaan dalam Survei Atas Talian mengikut Kawasan

3.2 PERSEPSI PENDUDUK DAN PENGGUNA BERPOTENSI DI SEKITAR STESEN MRT DAN SEPANJANG JAJARAN MRT SSP

3.2.1 TAHAP KESEDARAN DAN SOKONGAN KEPADA MRT LALUAN SSP

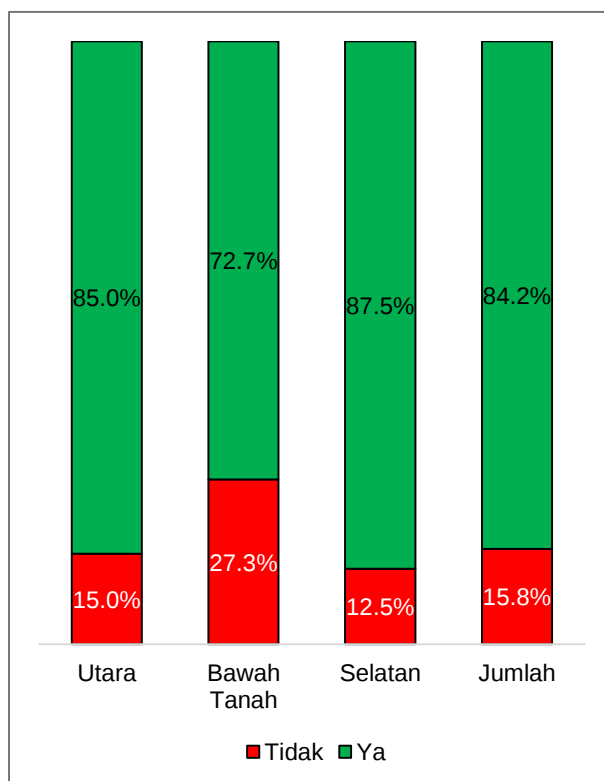
A. TAHAP KESEDARAN

Pandangan Peserta FGD & CI

Peserta-peserta daripada setiap kumpulan FGD & CI didapati sedar tentang MRT Laluan SSP hasil pengetahuan daripada projek MRT Laluan SBK yang sudah pun beroperasi. Ini ditambah pula kebanyakan mereka sedar tentang sistem LRT yang sudah lama beroperasi di sekitar kawasan mereka, khususnya di kawasan Kuala Lumpur. Pembinaan MRT Laluan SSP berhampiran di kawasan mereka juga terus meningkatkan tahap kesedaran mereka.

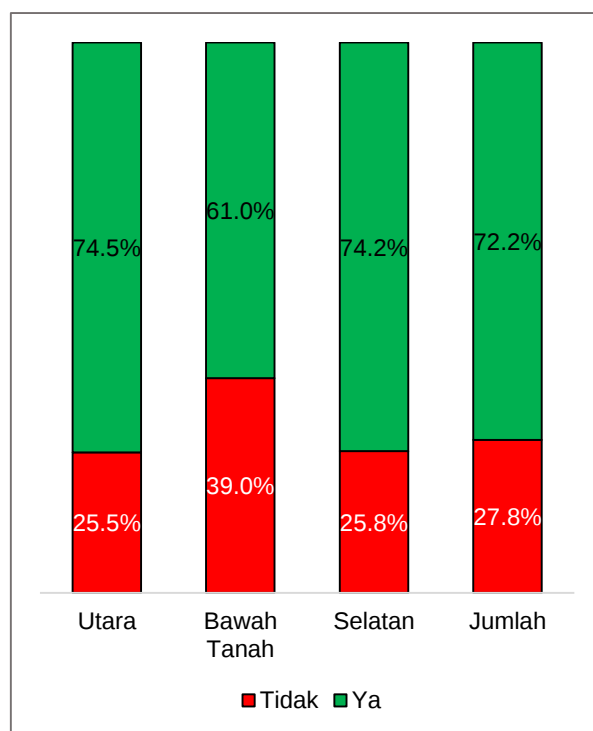
Pandangan Responden Survei Bersemuka

- Amnya tahap kesedaran pengguna berpotensi tentang MRT Laluan SSP adalah tinggi (84.2%) (rujuk **Rajah 3.5**).
- Rajah 3.5** juga menunjukkan tahap kesedaran adalah tinggi di semua segmen iaitu Segmen Utara (85.0%), Segmen Selatan (87.5%), dan rendah sedikit di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) (72.7%).
- Diperhatikan bahawa pada keseluruhan koridor, majoriti responden (72.2%) mengetahui tentang stesen MRT Laluan SSP yang terdekat dengan kediaman atau tempat perniagaan mereka (termasuk tempat dikunjungi, belajar dan bekerja) (rujuk **Rajah 3.6**).
- Tahap pengetahuan tinggi jelas kelihatan di Segmen laluan bertingkat iaitu Segmen Utara (74.5%) dan Segmen Selatan (72.2%). Tetapi di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah), tahap pengetahuan adalah lebih rendah (61.0%) (rujuk **Rajah 3.6**).
- Survei bersemuka juga mengkaji tahap pengetahuan ke atas aspek lain pembangunan MRT Laluan SSP seperti persimpangan dengan sistem rel lain dan mendapati tahap pengetahuan responden adalah rendah (57.8%) di koridor (rujuk **Rajah 3.7**).



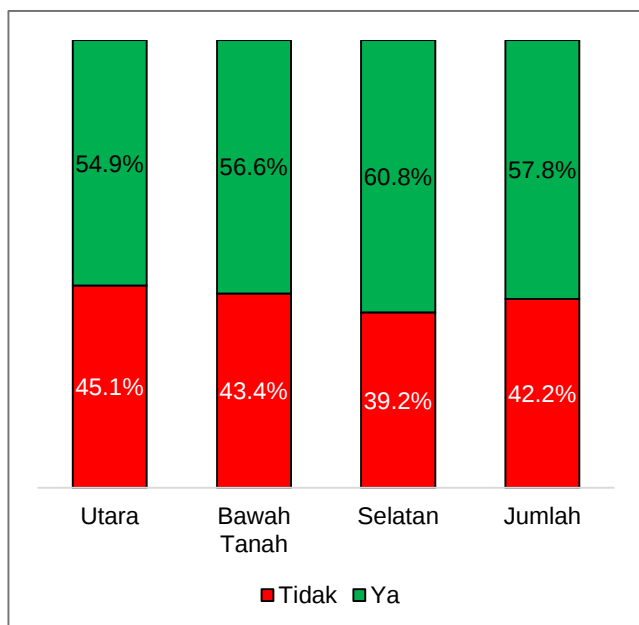
Sumber: Lapangan Kajian Persepsi 2019

Rajah 3.5: Tahap Kesedaran terhadap MRT Laluan SSP mengikut Segmen (%)



Sumber: Lapangan Kajian Persepsi 2019

Rajah 3.6: Tahap Pengetahuan tentang Stesen MRT Laluan SSP Terdekat mengikut Segmen (%)



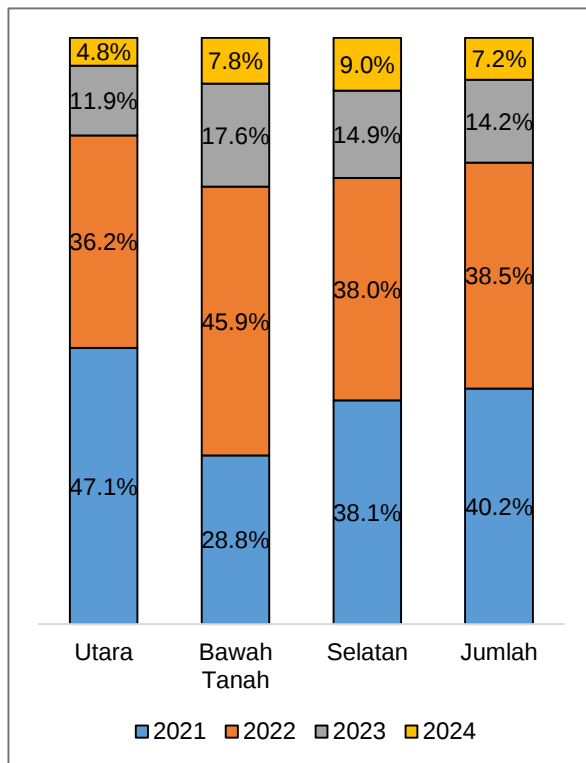
Sumber: Lapangan Kajian Persepsi 2019

Rajah 3.7: Tahap Pengetahuan tentang Perhubungan dengan Rel Lain mengikut Segmen (%)

vi. Responden dari Segmen Utara mencatat kadar terendah tentang stesen pertukaran dengan laluan tren lain (54.9%) berbanding 60.8% di Segmen Selatan dan 56.6% bagi Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) (**rujuk Rajah 3.7**).

vii. Bagi mengetahui kedalaman pengetahuan responden, responden telah ditanya tentang jangkaan tahun tamat pembinaan MRT Laluan SSP, dan penemuan adalah seperti berikut:

- 40.2% daripada responden menyatakan pembinaan akan tamat pada 2021 sementara 38.5% menyatakan ianya akan siap pada 2022 (**rujuk Rajah 3.8**). Ini menunjukkan sebanyak 78.7% responden mempunyai pengetahuan yang baik tentang tempoh tamat pembinaan MRT Laluan SSP.
- Tahap pengetahuan berkaitan berbeza mengikut segmen. Tahap pengetahuan adalah tertinggi di Segmen Utara (83.3%) berbanding dengan 76.1% di Segmen Selatan dan Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) (74.7%). Hampir satu perlima sahaja responden (21.4%) menjangkakan ia akan siap dibina pada tahun 2023 atau 2024. Ini menunjukkan sebahagian besar mereka memang mengambil tahu serba sedikit tentang bila agaknya projek ini akan tamat dibina.



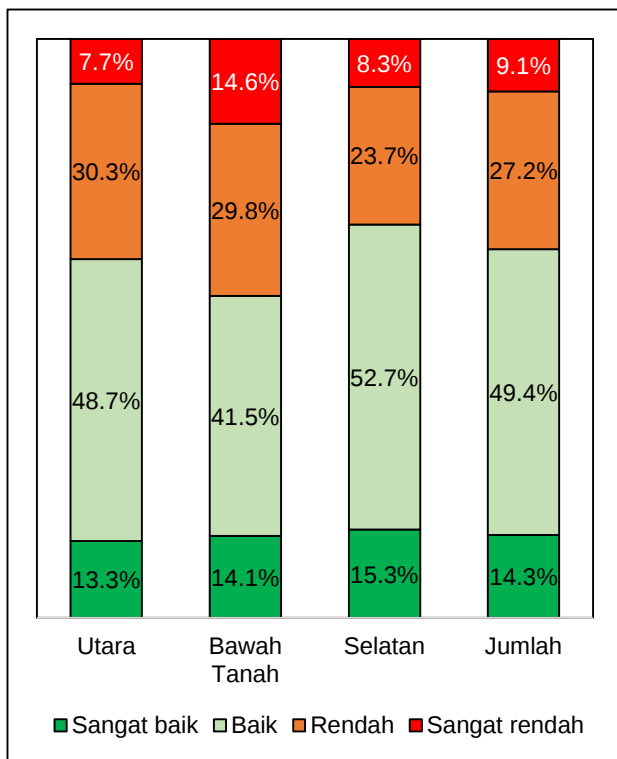
Sumber: Lapangan Kajian Persepsi 2019

Rajah 3.8: Tahap Pengetahuan tentang Tahun Tamat Pembinaan MRT Laluan SSP mengikut Segmen (%)

viii. Apabila diminta menilai pengetahuan sendiri tentang MRT Laluan SSP,

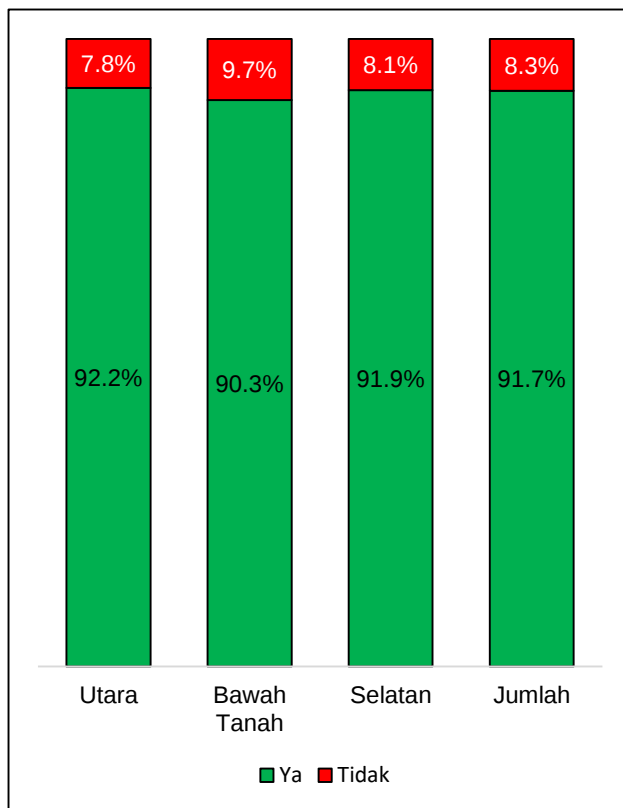
- Perkadaran mereka yang mempunyai tahap pengetahuan yang baik mengikut segmen adalah:
 - 62.0% di Segmen Utara,
 - 68% di Segmen Selatan Selatan, dan
 - 55.6% di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah).
- Tahap yang rendah di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) adalah disebabkan aktiviti pembinaan di jajaran bawah tanah adalah tidak begitu ketara, tidak sepertinya di segmen bertingkat.

ix. Amnya 14.3% responden menyatakan tahap pengetahuan sebagai sangat baik, dan 49.4% seterusnya sebagai baik (**rujuk Rajah 3.9**).



Sumber: Lapangan Kajian Persepsi 2019

Rajah 3.9: Penilaian Tahap Pengetahuan tentang MRT Laluan SSP mengikut Segmen (%)

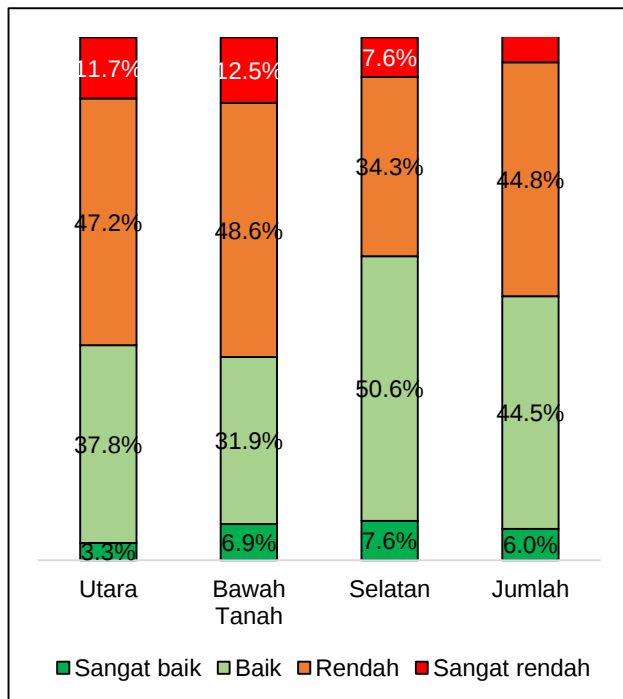


Sumber: Kajian Persepsi Atas Talian 2019

Rajah 3.10: Tahap Kesedaran terhadap MRT Laluan SSP mengikut Segmen (%)

Pandangan Responden Survei Atas Talian

- Tahap kesedaran pengguna berpotensi tentang MRT Laluan SSP adalah tinggi (91.7%) (**rujuk Rajah 3.10**).
- Tahap kesedaran adalah agak seragam di semua segmen kecuali rendah sedikit di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) (90.3%). Ini berkemungkinan disebabkan pembangunan MRT Laluan SSP di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) kurang kelihatan berbanding dengannya di Segmen Utara dan Segmen Selatan di mana ia dapat diperhatikan dengan mudah.
- Bagi koridor MRT Laluan SSP, hanya 50.5% responden mengetahui tentang MRT Laluan SSP (**rujuk Rajah 3.11**). Daripada mereka, hanya 6.0% menyatakan mereka mengetahui dengan sangat baik tentang MRT Laluan SSP.
- Tahap pengetahuan tertinggi mengikut segmen jatuh kepada Segmen Selatan (58.2%) diikuti dengan Segmen Utara (41.1%) dan 38.8% di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah).



Sumber: Kajian Persepsi Atas Talian 2019

Rajah 3.11: Tahap Pengetahuan tentang MRT Laluan SSP mengikut Segmen (%)

- v. Kadar responden yang mengakui pengetahuan sangat rendah adalah tertinggi di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) (12.5%) dan diikuti rapat di Segmen Utara (11.7%).
- vi. Ini menandakan tahap pengetahuan dalam kalangan responden survei atas talian adalah agak lemah di kedua-dua Segmen Utara dan Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah).
- vii. Ini mencadangkan bahawa perlu ada usaha meningkatkan tahap kesedaran orang ramai tentang MRT Laluan SSP bagi memastikan lebih ramai nanti akan menggunakan kemudahan awam ini.

B. TAHAP SOKONGAN

Pandangan Peserta FGD & CI

Semua kumpulan menunjukkan tahap sokongan yang tinggi bagi projek MRT Laluan SSP memandangkan ianya adalah salah satu projek infrastruktur pengangkutan awam utama yang diharapkan oleh penduduk di Lembah Kelang. Ini kerana mereka melihat pembangunan ini akan mengangkut penumpang secara pukal dan berupaya mengurangkan penggunaan kenderaan persendirian di jalanraya. Ramai juga yang berpendapat bahawa sistem pengangkutan awam perlu diadakan supaya mereka dapat beralih kepadanya daripada menggunakan kenderaan sendiri.

Corak penggunaan kenderaan sedia ada adalah:

- i. Motorsikal – kenderaan utama digunakan sekarang di kebanyakan lokasi libat urus.
- ii. Kereta – kenderaan utama khusus di kalangan penduduk Seri Kembangan (STN28), dan Putrajaya (STN36).

Hampir semua peserta yang ditemui menyatakan akan menggunakan MRT Laluan SSP. Berikut dibincangkan pandangan mengikut kumpulan berkepentingan yang ditemui:

Segmen Utara

Jangkaan penggunaan adalah tinggi daripada semua peserta kecuali di kawasan Selayang (Ahli Majlis Selayang).

Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah)

Jangkaan penggunaan adalah lebih rendah (70% sahaja) dalam kalangan peserta TRX (STN19).

Segmen Selatan

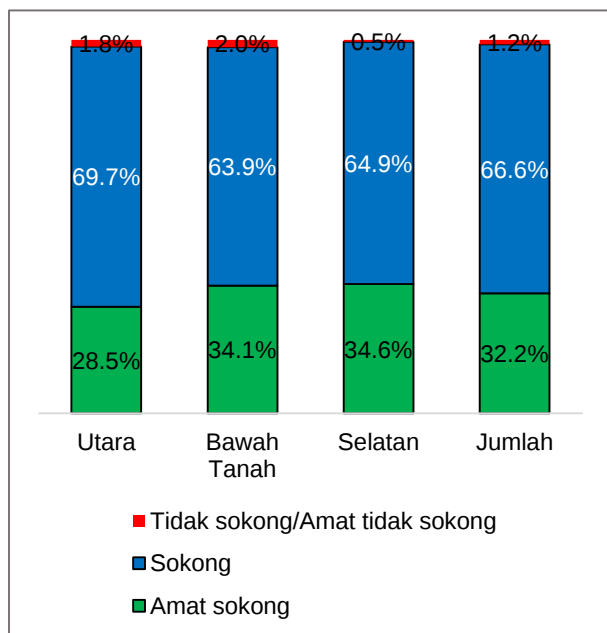
Jangkaan penggunaan adalah lebih rendah (40% sahaja) dalam kalangan peserta Sg Besi (STN25), Putrajaya (STN36) (70%), dan Ahli Majlis Sepang (STN34, STN35) (80%).

Tahap sokongan peserta berkepentingan untuk menggunakan MRT Laluan SSP di masa depan adalah tinggi dari semua kumpulan yang ditemui. Namun begitu, ia bergantung kepada:

- i. kadar tambang dan juga destinasi perjalanan (Bandar Tun Razak (STN25), kakitangan dan pelajar UPM (STN29), Cyberview (STN35), Institusi Putrajaya (STN36)).
- ii. samada jumlah kos adalah sama atau lebih rendah daripada kos yang dialami sekarang (Bandar Tun Razak (STN25), Kakitangan UPM (STN29), Cyberview (STN35)).
- iii. penyediaan jejantas-jejantas khususnya di sekitar stesen Kuchai Lama (STN23).
- iv. bas perantara disediakan, dan jika boleh secara percuma sepertimana Negeri Selangor menyediakan perkhidmatan bas percuma kepada rakyat negeri.
- v. dapat akses ke tempat tarikan – menggunakan MRT Laluan SSP ke pusat bandaraya dan KLIA (Pelajar UPM, STN29).
- vi. bagi kakitangan UPM (STN29), kemudahan MRT Laluan SSP akan:
 - membawa kemudahan kepada penduduk sekitar.
 - meningkatkan nilai hartanah dan sewa rumah mereka.
 - memudahkan perjalanan ke destinasi jauh seperti Kuala Lumpur atau KLIA tanpa perlu menggunakan kenderaan sendiri.

Pandangan daripada Survei Bersemuka

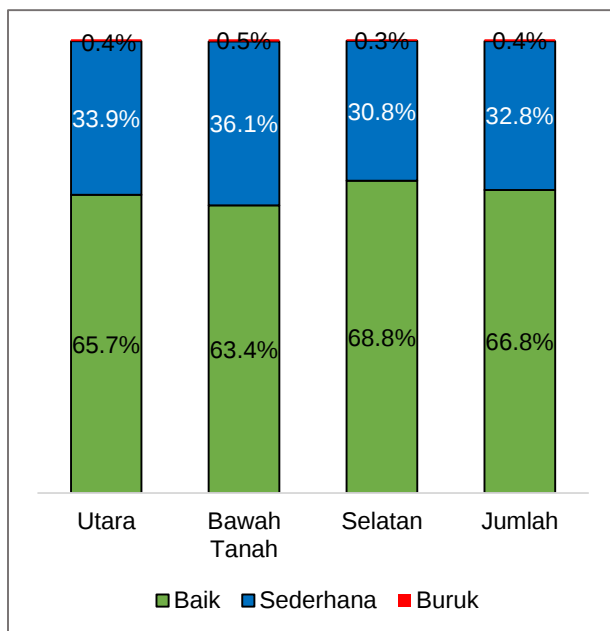
- Survei Bersemuka mendapati tahap sokongan kepada MRT Laluan SSP adalah kuat: 32.2% menyokong kuat; 66.6% menyokong, menjadikan jumlah sokongan adalah 98.8% yang menyokong MRT Laluan SSP (**rujuk Rajah 3.12**).
- Mengikut segmen, tahap sokong pengguna berpotensi adalah seperti berikut:
 - 98.2% di Segmen Utara menyokong/ amat menyokong.
 - 99.5% di Segmen Selatan menyokong/ amat menyokong.
 - 98.0% di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) menyokong/amat menyokong.



Sumber: Lapangan Kajian Persepsi 2019

Rajah 3.12: Tahap Sokongan kepada MRT Laluan SSP mengikut Segmen (%)

- Dua pertiga (66.8%) menyatakan tahap sokongan tinggi dan seterusnya 32.8% memberi sokongan kepada jajaran MRT Laluan SSP (**rujuk Rajah 3.13**).
- Persepsi positif terhadap jajaran MRT ini diperhatikan merentasi Segmen iaitu sokongan tertinggi di Segmen Selatan (68.8%) berbanding dengan Segmen Utara (65.7%) dan terendah di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) (63.4%).

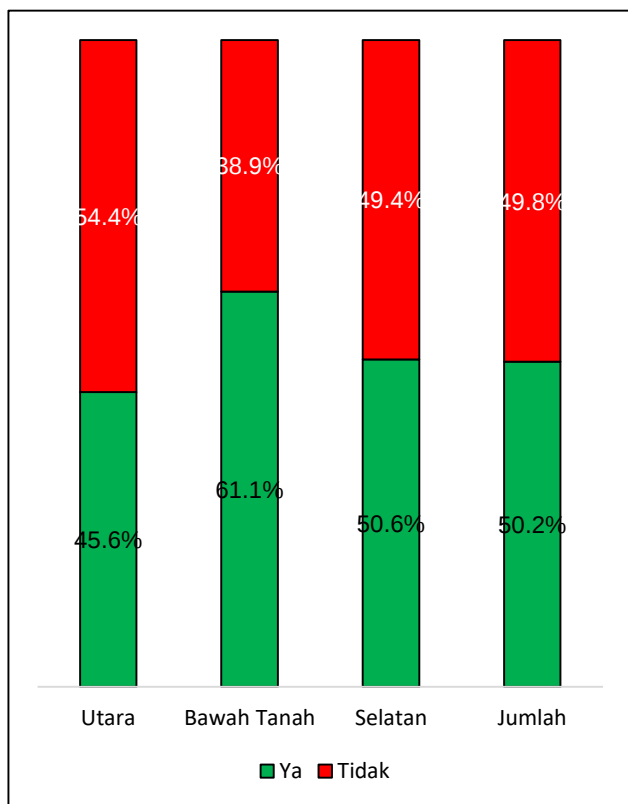


Sumber: Lapangan Kajian Persepsi 2019

Rajah 3.13: Sokongan terhadap Jajaran MRT Laluan SSP mengikut Segmen (%)

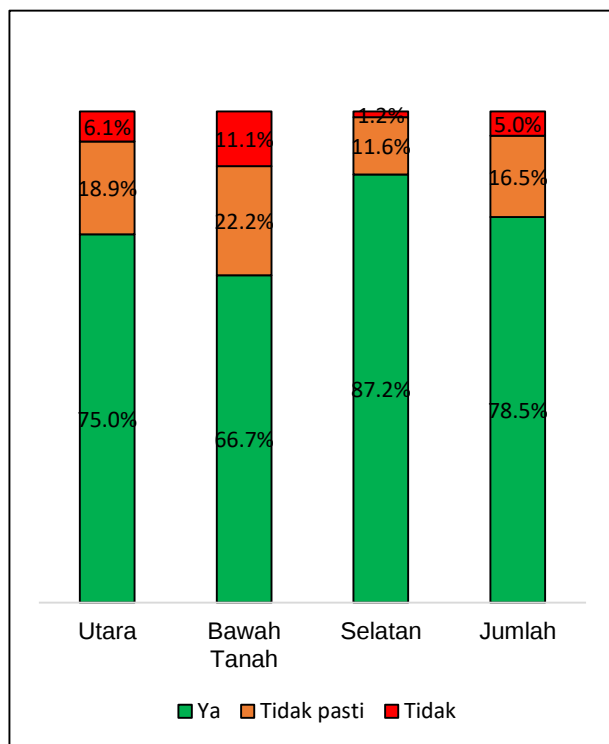
Pandangan Responden Survei Atas Talian

- Sepanjang koridor MRT Laluan SSP, adalah didapati hampir separuh (50.2%) responden telah menggunakan pengangkutan awam dalam tempoh 6 bulan lepas (**rujuk Rajah 3.14**).
- Tahap penggunaan pengangkutan awam adalah tertinggi di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) (61.1%) diikuti dengan Segmen Selatan (50.6%).
- Ini menggambarkan bahawa lebih ramai kumpulan berkepentingan di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) akan menggunakan MRT Laluan SSP apabila ia mula beroperasi.
- Ini menandakan tahap pengetahuan dalam kalangan responden survei atas talian adalah agak lemah di kedua-dua Segmen Utara dan Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah).
- Lebih tiga-perempat responden (78.5%) survei atas talian menyatakan MRT Laluan SSP akan memberi sedikit sebanyak manfaat kepada kawasan kejiranan masing-masing (**rujuk Rajah 3.15**).
- Segmen Selatan memperlihatkan paling ramai responden menyatakan kepastian bahawa MRT Laluan SSP akan membawa manfaat kepada kawasan kejiranan di tempat mereka.



Sumber: Kajian Persepsi Atas Talian 2019

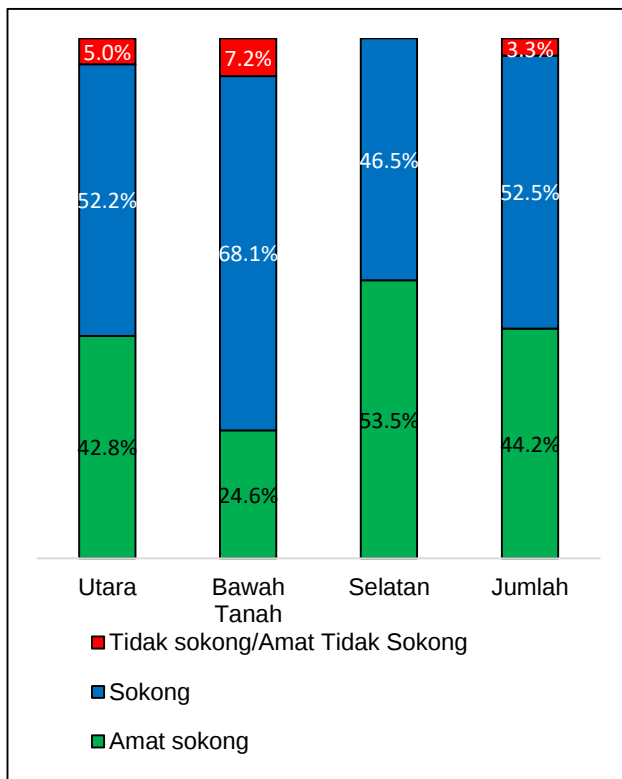
Rajah 3.14: Penggunaan Pengangkutan Awam dalam 6 Bulan Lepas mengikut Segmen (%)



Sumber: Kajian Persepsi Atas Talian 2019

Rajah 3.15: Persepsi Samada MRT Lalan SSP memberi Manfaat kepada Kejiranan mengikut Segmen (%)

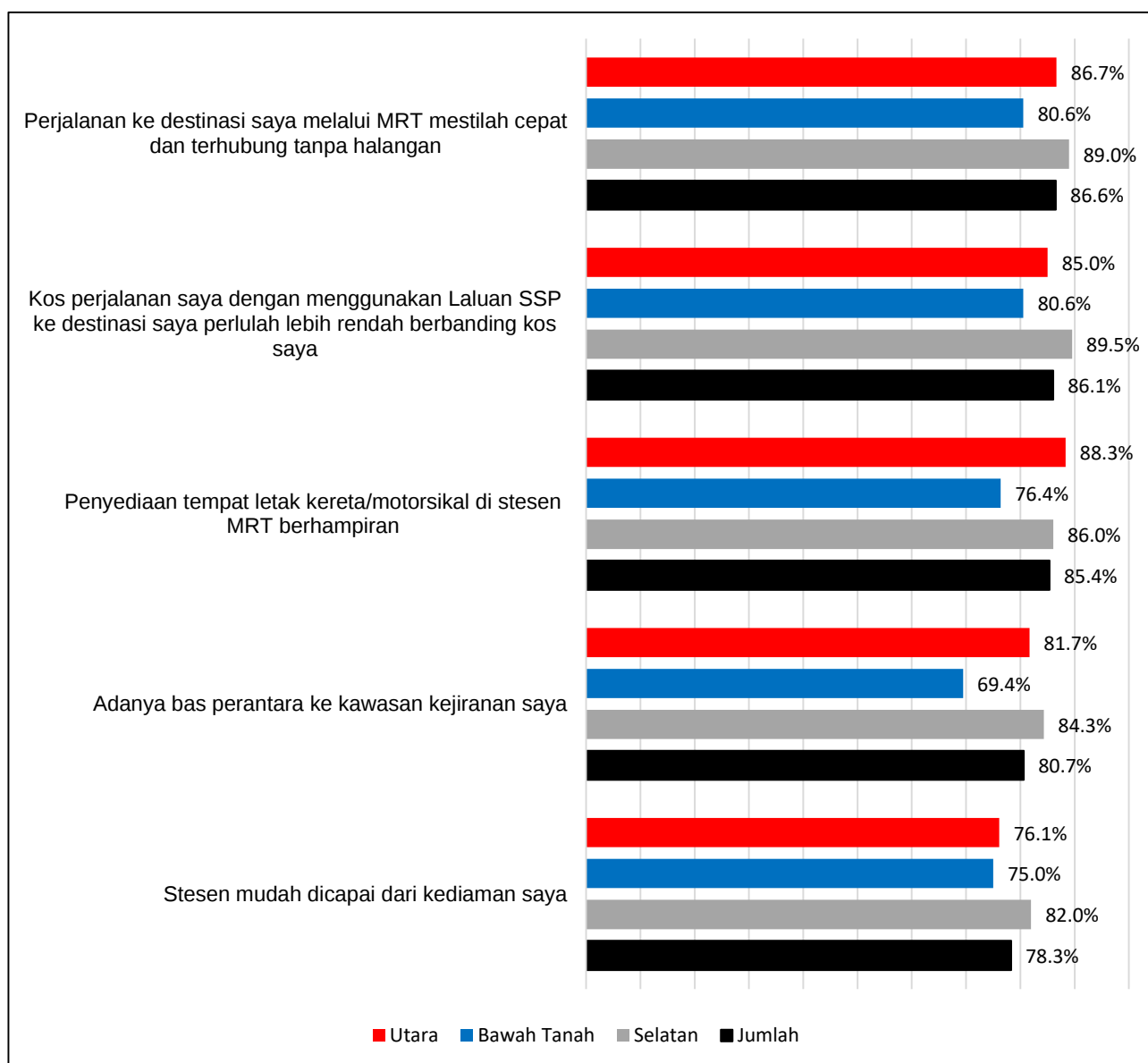
- vii. Kurangnya kesedaran tentang MRT Lalan SSP seperti dalam **Rajah 3.16** turut mempengaruhi persepsi mereka di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) tentang manfaat kepada kawasan kejiranan.
- viii. **Rajah 3.16** pula menunjukkan hanya 3.3% responden dalam koridor tidak menyokong MRT Lalan SSP.
- ix. Tahap 'amat sokong' adalah tertinggi di Segmen Selatan (53.5%) diikuti seterusnya oleh Segmen Utara (42.8%).
- x. Mereka yang sekadar 'menyokong' MRT Lalan SSP adalah tertinggi di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) (68.1%), besar kemungkinan disebabkan mereka adalah pengguna pengangkutan awam yang terbanyak sekali (**rujuk Rajah 3.16**).
- xi. Dengan mengaitkan penemuan daripada analisis FGD & CI, jumlah sokongan adalah tertinggi di Segmen Selatan disebabkan kurangnya pengangkutan awam di Segmen ini. Ramai peserta dalam FGD & CI telah menyatakan pengangkutan awam ini memang dinanti-nantikan di kawasan mereka.



Sumber: Lapangan Kajian Persepsi Atas Talian 2019

Rajah 3.16: Tahap Sokongan kepada MRT Lalan SSP mengikut Segmen (%)

- v. Maklumat dalam **Rajah 3.17** pula meneliti perkara-perkara yang mempengaruhi potensi penggunaan yang disebut dalam **Rajah 3.16**. Faktor-faktor ini dipaparkan daripada yang terpenting sekali kepada yang terendah sekali, iaitu:
 - Perjalanan mestilah cepat dan saling terhubung;
 - Kos perjalanan adalah sama atau lebih murah daripada kaedah sedia ada;
 - Tempat letak kenderaan berhampiran stesen MRT;
 - Adanya bas perantara;
 - Stesen mudah capai dari kediaman.
- vi. Pilihan untuk tempat letak kereta di Segmen Utara dan Segmen Selatan adalah sejajar dengan pandangan peserta FGD & CI dan survei bersemuka yang meminta penyediaan tempat letak kenderaan yang mencukupi.
- vii. Segmen Utara dan Segmen Selatan meraih kadar persetujuan sebanyak 84.3% dan 81.7% masing-masing dengan meminta perkhidmatan bas perantara manakala di Segmen Tengah hanya dipersetujui oleh 69.4% responden.



Sumber: Kajian Persepsi Atas Talian 2019

Rajah 3.17: Faktor-faktor Penting Mempengaruhi Penggunaan MRT Laluan SSP mengikut Segmen (%)

3.2.2 POTENSI PENGGUNAAN MRT LALUAN SSP

Pandangan Responden Survei Bersemuka

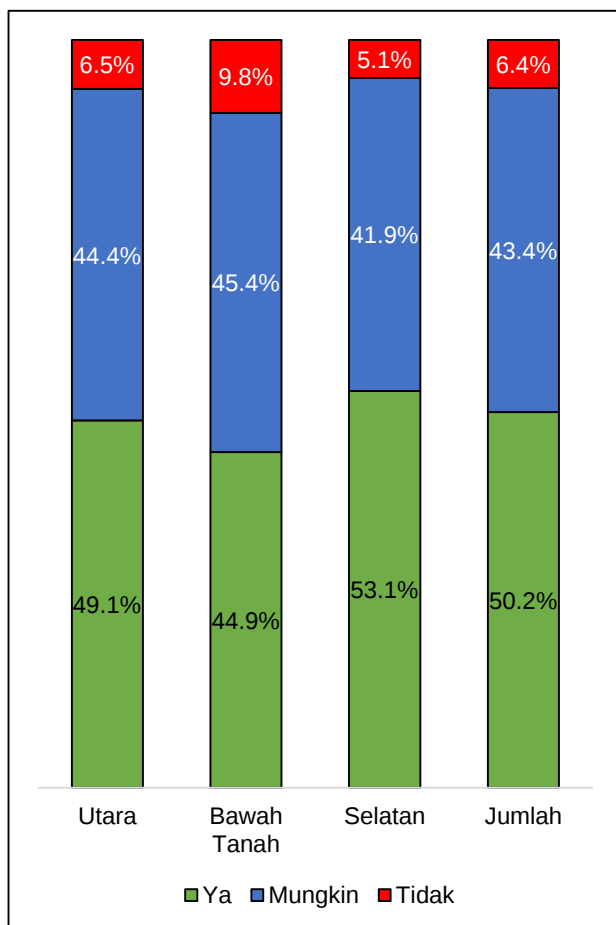
Jangkaan penggunaan MRT Laluan SSP mengikut segmen mendapati:

- 50.2% dalam koridor pasti menggunakan MRT Laluan SSP, dan 43.4% mereka menyatakan mereka mungkin akan menggunakannya (**rujuk Rajah 3.18**). Ia menunjukkan sebanyak 94% responden di kawasan impak berkemungkinan besar akan menggunakan MRT Laluan SSP apabila ia mula beroperasi.
- Di Segmen Utara, 49.1% akan menggunakan MRT Laluan SSP sementara 44.4% mungkin akan menggunakannya. Ini bermaksud sejumlah 93.5% berkemungkinan akan menggunakannya apabila ia mula beroperasi.
- Di Segmen Selatan, 53.1% akan menggunakan sementara 41.9% berkemungkinan akan menggunakannya. Ini membawa kepada sejumlah 95% berkemungkinan akan menggunakan MRT Laluan SSP.

- Di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah), bahagian responden yang tidak akan menggunakan MRT Laluan SSP adalah sedikit lebih tinggi iaitu 9.8% berbanding dengan responden di Segmen lain. Jumlah di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) yang akan menggunakan MRT Laluan SSP adalah 90.2%.

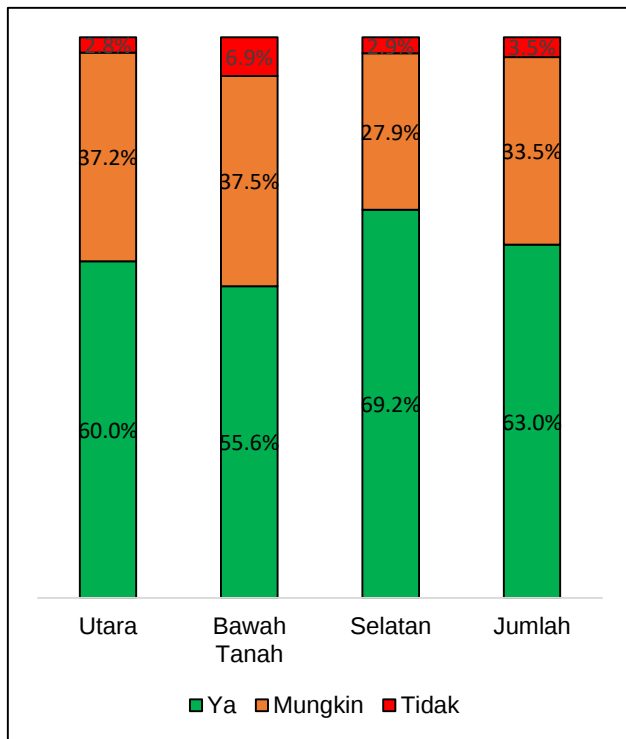
Pandangan Responden Survei Atas Talian

- Terdapat kepastian bahawa 63% responden survei atas talian merentasi koridor akan menggunakan MRT Laluan SSP (**rujuk Rajah 3.19**).
- Kadar lebih tinggi (69.2%) dapat diperhatikan dari Segmen Selatan, atas sebab mereka menunggu adanya rangkaian perkhidmatan pengangkutan awam di Segmen ini.
- Mereka dari Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) mencatatkan jangkaan kadar penggunaan MRT Laluan SSP yang terendah.
- Penting juga diperhatikan kira-kira sepertiga (33.5%) dalam koridor masih kurang pasti samada mereka akan menggunakan perkhidmatan MRT Laluan SSP. Kedua-dua Segmen Utara dan Bawah Tanah mencatatkan kadar 'mungkin' yang tinggi (37.2% dan 37.5% masing-masing).



Sumber: Lapangan Kajian Persepsi 2019

Rajah 3.18: Potensi Penggunaan MRT Laluan SSP mengikut Segmen (%)

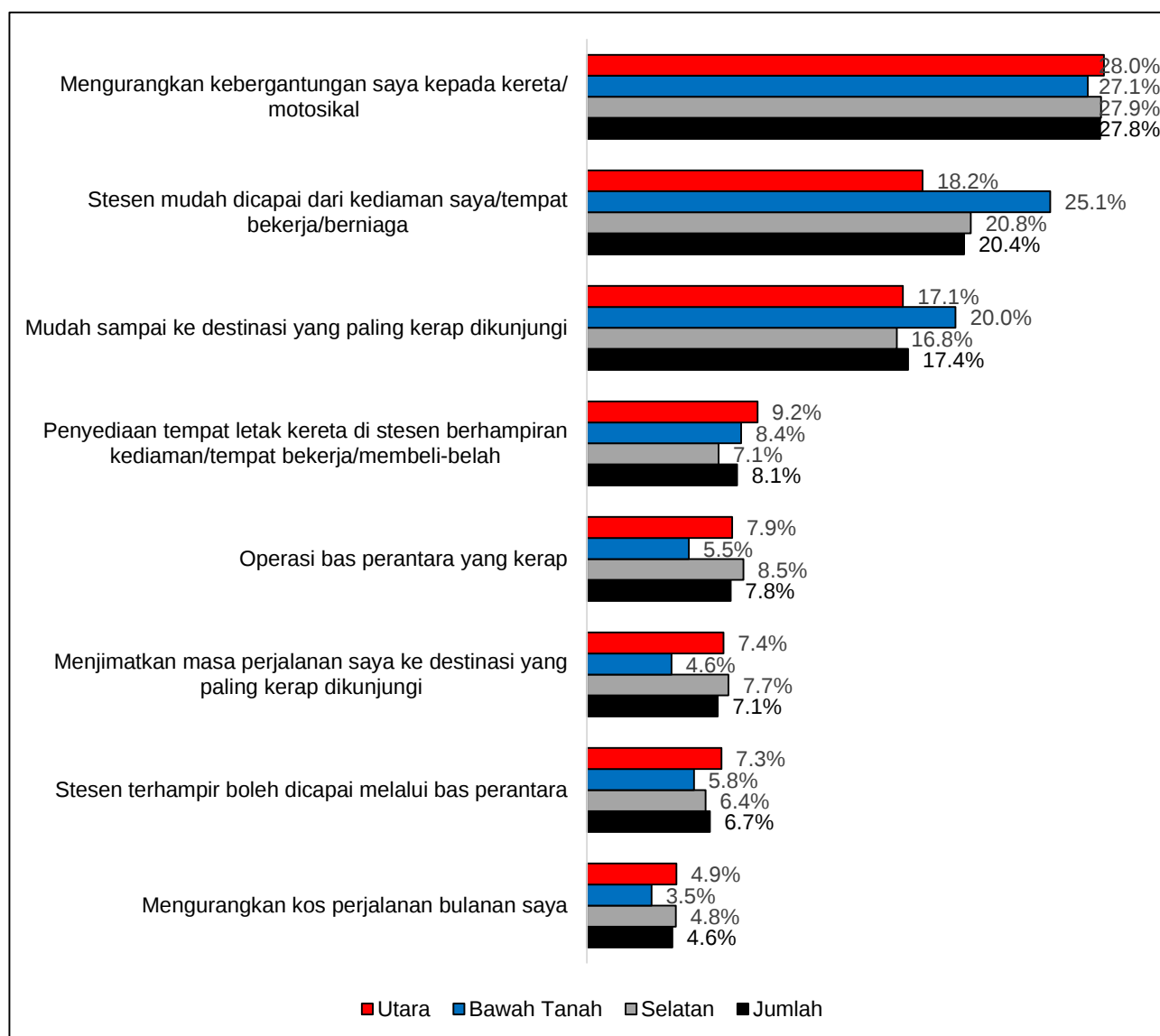


Sumber: Lapangan Kajian Persepsi Atas Talian 2019

Rajah 3.19: Potensi Penggunaan MRT Laluan SSP mengikut Segmen (%)

- viii. Jarak stesen ke rumah responden turut kelihatan mempengaruhi tahap penggunaan MRT Laluan SSP di masa depan. Walaupun dipersetujui oleh 78.3% responden di koridor, lebih ramai responden di Segmen Selatan melihat faktor ini mempengaruhi potensi mereka menggunakan MRT Laluan SSP. Kadar berkenaan rendah sedikit di kedua Segmen Utara dan Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah).
- ix. Tiga faktor penting yang mempengaruhi penggunaan MRT Laluan SSP di semua segmen:

- MRT akan mengurangkan kebergantungan mereka kepada kereta dan motosikal (**rujuk Rajah 3.20**).
 - stesen MRT mestilah mudah dicapai dari rumah atau tempat kerja mereka,
 - MRT mempermudah perjalanan mereka ke destinasi mereka
- x. Berbanding dengan 3 faktor di atas, responden terutamanya di Segmen Utara juga menyatakan kepentingan penyediaan tempat letak kereta di stesen berhampiran kediaman/tempat berniaga, bekerja dan membeli-belah untuk menggalakkan penggunaan MRT Laluan SSP.



Sumber: Lapangan Kajian Persepsi 2019

Rajah 3.20: Faktor-faktor Penting Mempengaruhi Penggunaan MRT Laluan SSP mengikut Segmen (%)

xi. Untuk mengakses dengan mudah ke stesen MRT, serta sampai ke destinasi kerap dengan cepat dan mudah, dapat dilihat tiga pilihan mod pengangkutan apabila MRT Laluan SSP mula beroperasi (**rujuk Rajah 3.21**):

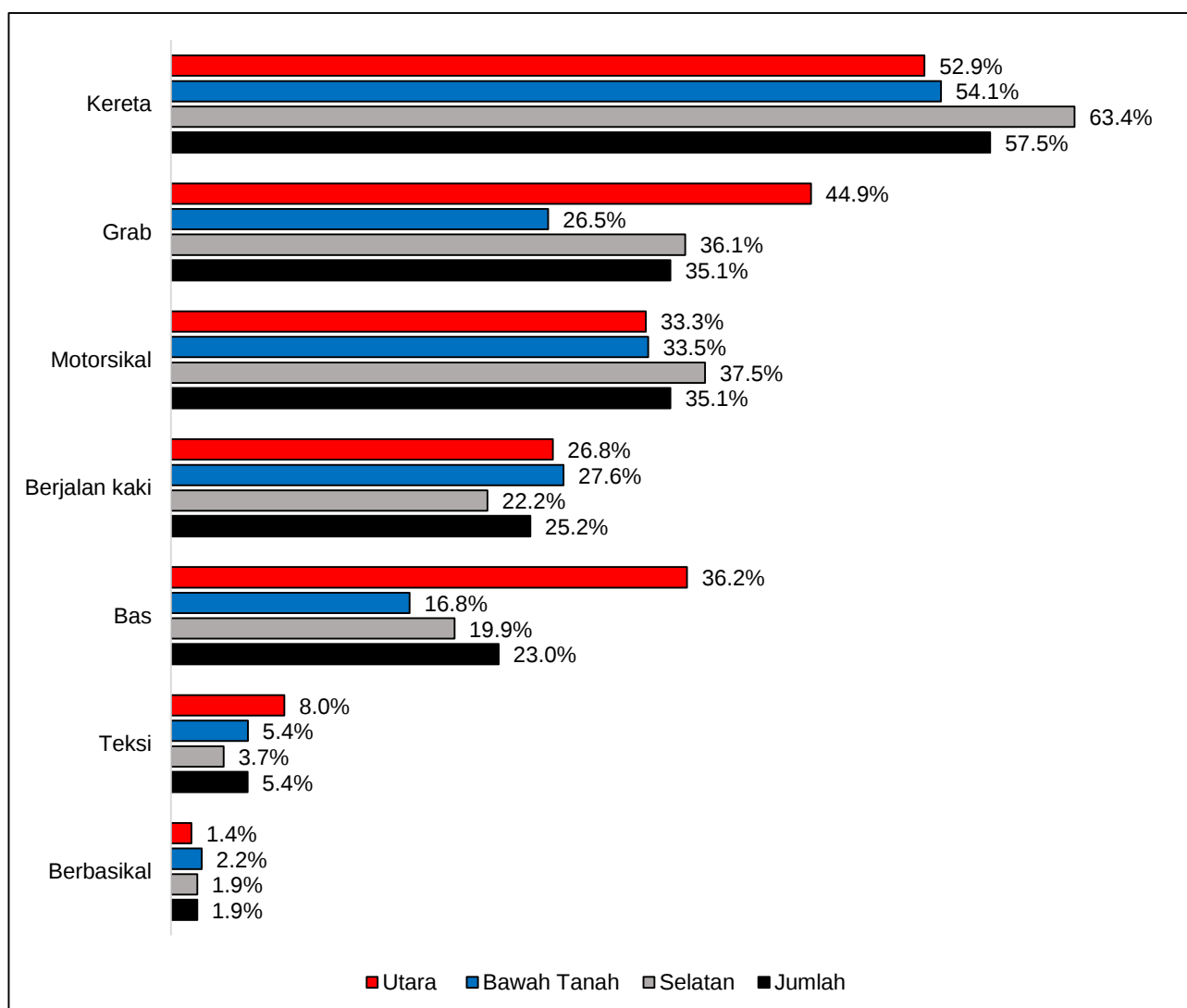
- 57.5% - akan memandu
- 35.1% - akan menggunakan motorsikal
- 35.1% - akan menggunakan Grab.

xii. Kebergantungan tinggi kepada kereta dalam kalangan bakal pengguna untuk mengakses stesen MRT adalah konsisten merentasi segmen seperti berikut:

- 52.9% di Segmen Utara,
- 54.1% di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah), dan
- Paling tinggi 63.4% di Segmen Selatan.

xiii. Penggunaan kereta di Segmen Utara adalah lebih rendah disebabkan oleh kebergantungan yang tinggi kepada perkhidmatan *e-hailing* seperti Grab dan pengangkutan awam yang lain.

xiv. Di samping bergantung kepada kereta sendiri dan Grab, ramai responden memilih motorsikal dan berjalan kaki sebagai mod lebih penting untuk mengakses stesen berbanding dengan mengguna bas atau teksi. Di Segmen Utara, penggunaan bas adalah tertinggi (36.2%) berbanding dengan 19.9% di Segmen Selatan dan 16.8% di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah).



Sumber: Lapangan Kajian Persepsi 2019

Rajah 3.21: Mod Pengangkutan untuk Mengakses Stesen MRT Laluan SSP mengikut Segmen (%)

xv. Jarak stesen ke rumah responden turut kelihatan dapat mempengaruhi tahap penggunaan MRT Laluan SSP di masa depan. Walaupun dipersetujui oleh 78.3% responden di koridor, lebih ramai responden di Segmen Selatan melihat faktor ini mempengaruhi potensi mereka menggunakan MRT Laluan SSP. Kadar berkenaan rendah sedikit di kedua Segmen Utara dan Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah).

3.2.3 CABARAN DALAM MEMPROMOSI PENGGUNAAN MRT LALUAN SSP DI MASA HADAPAN

A. KEBAIKAN DAN KELEMAHAN MRT LALUAN SSP

Survei bersemuka memberikan pandangan berikut:

Kebaikan MRT Laluan SSP

Mengikut pandangan responden di setiap Segmen MRT Laluan SSP, terdapat lima (5) kebaikan utama MRT Laluan SSP (**rujuk Rajah 3.22**):

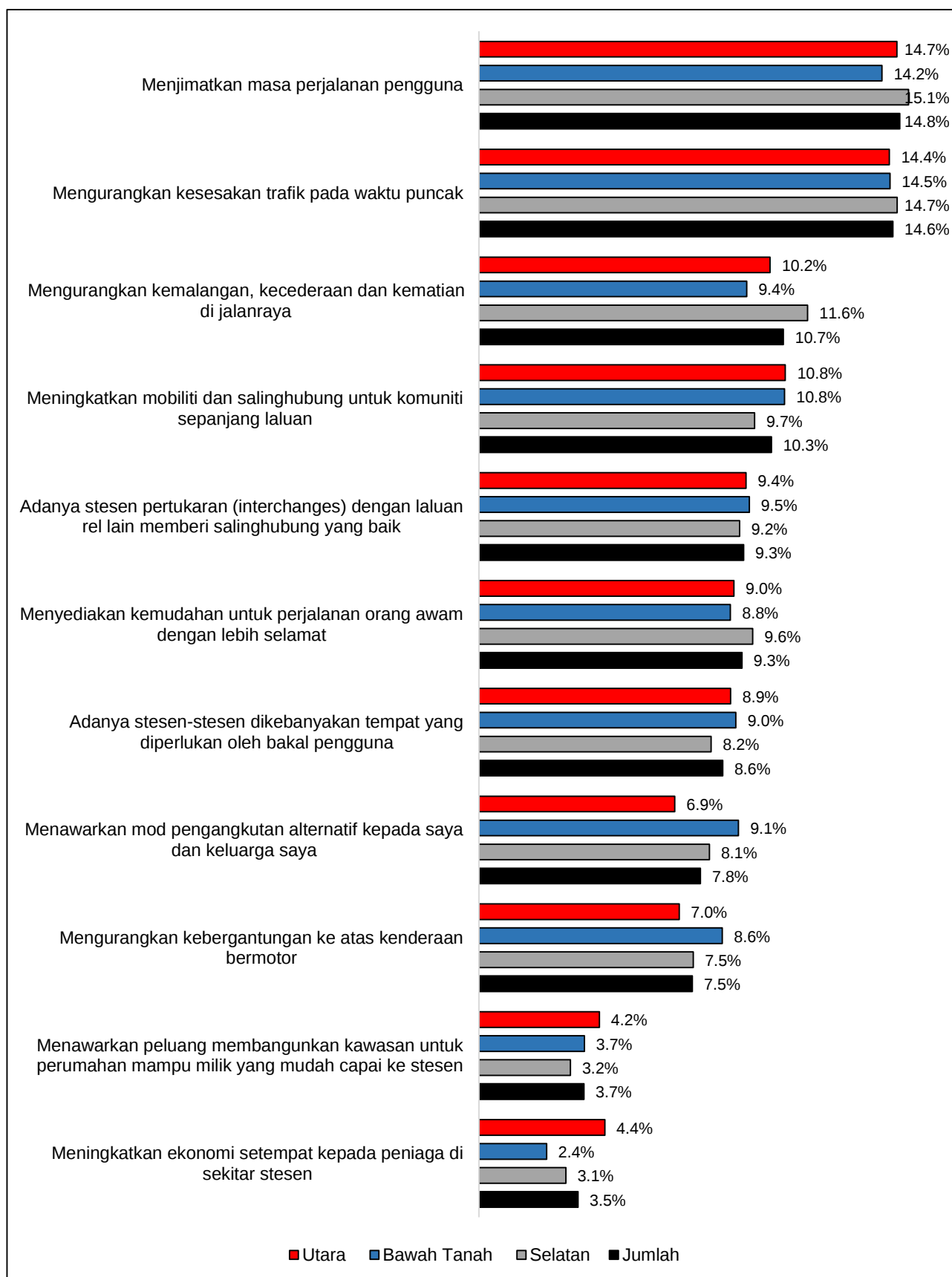
- Menjimatkan masa perjalanan pengguna adalah kebaikan terpenting untuk responden di Segmen Selatan (15.1%) berbanding dengan 14.7% di Segmen Utara dan 14.2% di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah).
- Mengurangkan kesesakan trafik pada waktu puncak adalah kebaikan kedua terpenting untuk Segmen Selatan (14.7%) Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) (14.5%) dan Segmen Utara (14.4%).
- Meningkatkan mobiliti dan salinhubung untuk komuniti sepanjang laluan adalah kebaikan ketiga terpenting terutamanya di Segmen Utara dan Bawah Tanah (10.8%) berbanding dengan 9.7% di Segmen Selatan.
- Mengurangkan kemalangan, kecederaan dan kematian di jalanraya adalah kebaikan keempat terpenting khusus untuk responden Segmen Selatan (11.6%) berbanding dengan 10.2% di Segmen Utara dan lebih rendah di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) (9.4%).
- Kebaikan kelima terpenting adalah adanya stesen pertukaran (*interchanges*) dengan laluan rel lain untuk memberi salinhubung yang baik.

Kelemahan MRT Laluan SSP

Responden telah juga mengenalpasti lima (5) kelemahan utama MRT Laluan SSP seperti dalam

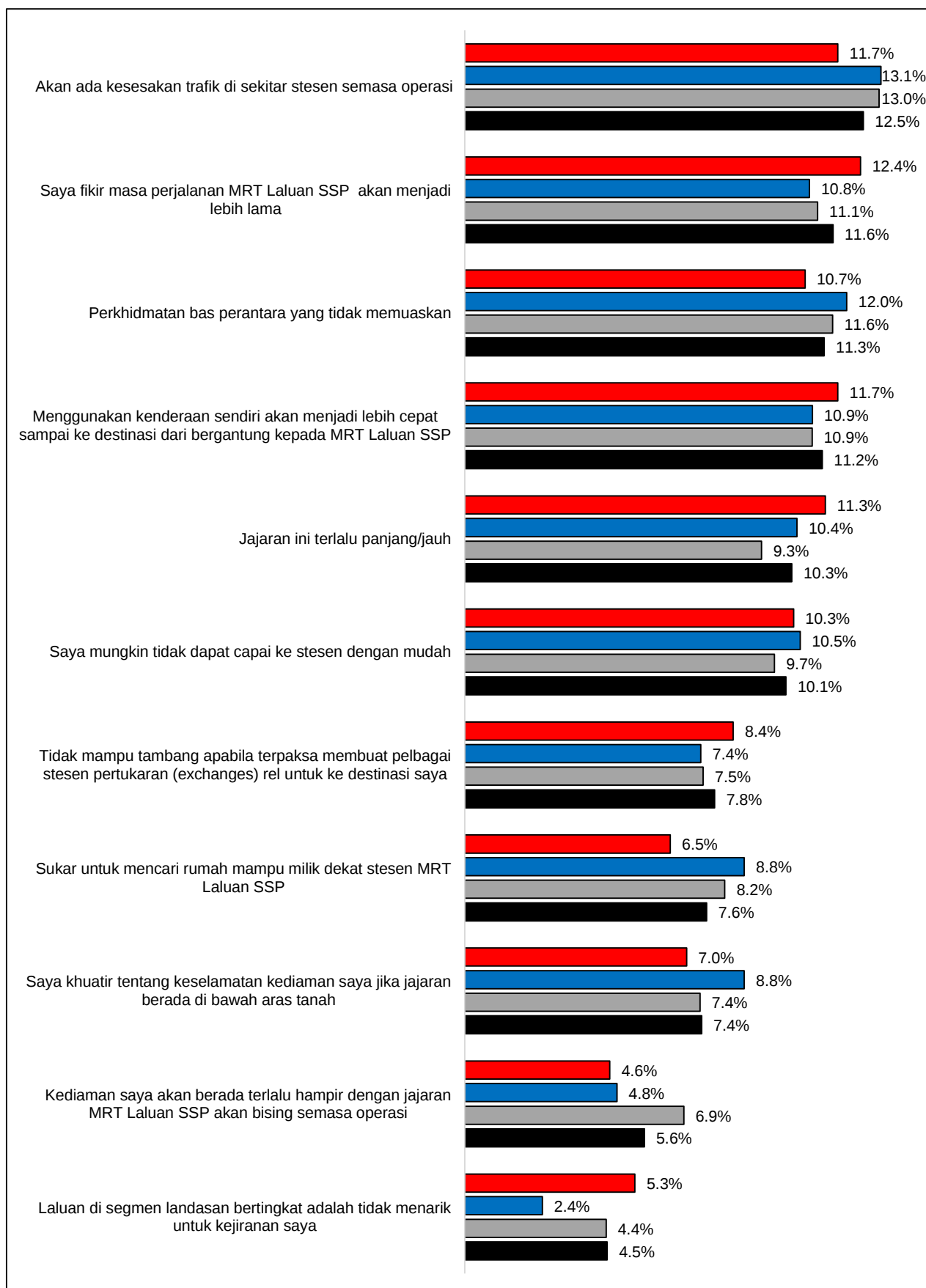
Rajah 3.23:

- Kelemahan yang paling utama adalah potensi kewujudan kesesakan trafik di sekitar stesen semasa operasi dan pandangan ini adalah paling tertinggi di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) (13.1%) dan Segmen Selatan (13.0%) berbanding dengan 11.7% di Segmen Utara.
- Kelemahan kedua terpenting adalah bahawa masa perjalanan MRT Laluan SSP akan menjadi lebih panjang, khususnya disebabkan banyak stesen lagi berdekatan antara satu dengan yang lain. Kelemahan ini dilihat tertinggi oleh responden di Segmen Utara (12.4%) berbanding dengan Segmen Selatan (11.6%) dan Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) (10.8%).
- Kelemahan ketiga adalah jangkaan perkhidmatan bas perantara yang tidak memuaskan terutamanya di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) (12.0%) dan Segmen Selatan (11.6%).
- Lantaran, responden melihat penggunaan kenderaan sendiri berkemungkinan menjadikan mereka lebih cepat untuk sampai ke destinasi berbanding dengan MRT Laluan SSP, sebagai faktor keempat terpenting. Ini amat penting di Segmen Utara (11.7%) dan sama di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) (10.9%) dan Segmen Selatan (10.9%).
- Persepsi bahawa jajaran MRT Laluan SSP adalah terlalu panjang dan jauh menjadi faktor kelemahan kelima terpenting. Kelemahan ini dilihat terpenting di Segmen Utara (11.3%) berbanding dengan 10.4% di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) dan 9.3% di Segmen Selatan.



Sumber: Lapangan Kajian Persepsi 2019

Rajah 3.22: Persepsi tentang Kebaikan MRT Laluan SSP mengikut Segmen (%)



Sumber: Lapangan Kajian Persepsi 2019

Rajah 3.23: Persepsi tentang Kelemahan MRT Laluan SSP mengikut Segmen

B. HALANGAN AKSES KE STESEN

Segmen Utara

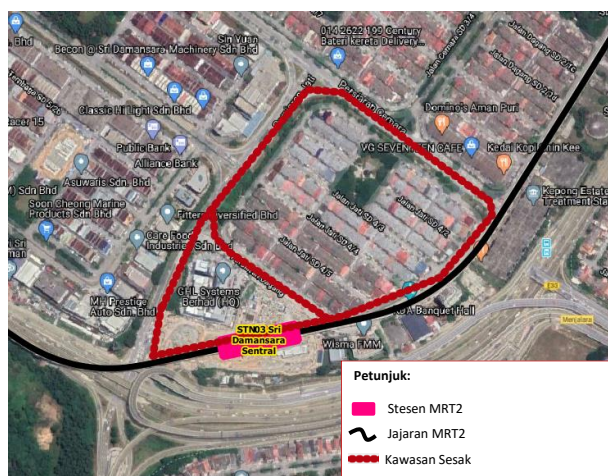
- Stesen Sri Damansara Barat tidak dapat dicapai oleh penduduk dari Bukit Maluri.
- Jalanraya akan sesak apabila stesen Sri Damansara Sentral siap nanti – Persiaran Dagang – Persiaran Cemara – Persiaran Jati (**rujuk Rajah 3.24**).
- Kawasan sekitar stesen KTMB Kepong Sentral (STN04) juga sesak sekarang khusus pada waktu kemuncak.

Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah)

- Stesen Chan Sow Lin (STN20) – halangan akibat trafik sesak dan tidak selamat untuk pejalan kaki.

Segmen Selatan

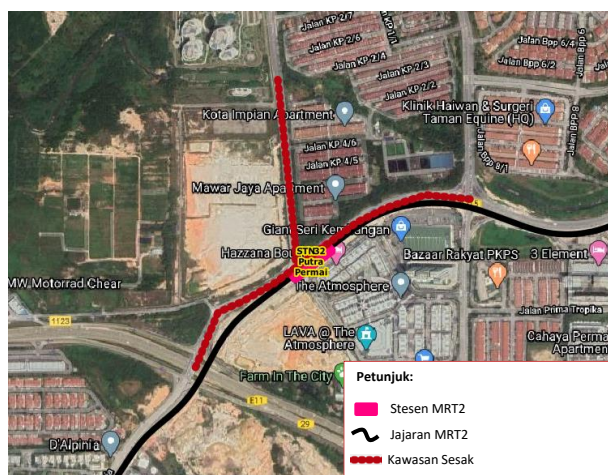
- Jalan di kawasan perumahan tidak mampu menampung laluan bas perantara biasa ke stesen – Taman Naga Emas (STN24).
- Terdapat halangan ke stesen Kuchai Lama (STN23), Taman Naga Emas (STN24), stesen Seri Kembangan (STN28), stesen-stesen di Serdang Raya (STN26, STN27), dan Putra Permai (STN30).
- Stesen Kuchai Lama (STN23) – pengguna akan perlu melintas beberapa lebuhraya dan jalanraya utama.
- Stesen Naga Emas (STN24) – tiada jalan lain dari Taman Naga Emas ke stesen kecuali melalui Jalan Sinar (**rujuk Rajah 3.25**). Jalan sempit ini dijangka akan ditutup oleh DBKL dalam sedikit masa.
- Sg Besi (STN25) – penduduk dari timurlaut Sg Besi sukar ke stesen kerana dihalang oleh laluan rel keretaapi dan lebuhraya.
- Seri Kembangan (Peniaga & Penduduk) (STN28) - Balai Polis serta Balai Bomba dan Penyelamat akan terhalang dari lokasi stesen dan laluan jalanraya yang sesak, menyebabkan stesen tidak mudah dicapai.
- Putra Permai (STN30) – Stesen MRT Laluan SSP dibina di simpang jalan ke Lestari Putra Permai berupaya menjadi kawasan sesak kerana terlalu hampir di simpang (**rujuk Rajah 3.26**).



Rajah 3.24: STN03 Kawasan Sesak di Sri Damansara Sentral



Rajah 3.25: STN24 Taman Naga Emas – Laluan Tunggal ke Stesen



Rajah 3.26: STN32 Putra Permai – Laluan Tunggal ke Lestari Putra Permai, Stesen di Tepi Simpang

C. CABARAN LAIN

Pandangan Peserta FGD & CI

I. KEMUDAHAN LETAK KERETA

Segmen Utara

- i. Peserta dari Damansara Damai menyarankan kompleks letak kenderaan sedia ada di tempat mereka dikekalkan untuk kegiatan komersial sedia ada – tidak bersetuju ia digunakan untuk MRT Laluan SSP.

Segmen Selatan

- i. Taman Naga Emas (STN24) – bilangan petak tidak akan mencukupi.
- ii. Sg Besi (STN25) – P & R boleh disumberluar (terdapat pelabur yang berminat).
- iii. Seri Kembangan (STN28) – ketiadaan P & R pada masa ini menyebabkan pengguna meletak kenderaan di petak kawasan kedai dari awal pagi lagi.
- iv. Institusi Putrajaya – jumlah petak parkir tidak akan mencukupi di Putrajaya Sentral (STN36) apabila MRT Laluan SSP mula beroperasi.

II. KETIADAAN PERKHIDMATAN BAS

Segmen Selatan

- i. Peserta dari beberapa kumpulan seperti di Lestari Putra Permai, Cyberjaya (Cyberjaya Utara & Cyberjaya City Centre) menyatakan tidak ada bas awam yang memberi khidmat kepada penduduk sekitar kawasan mereka, khususnya di kawasan perumahan dan perniagaan.

III. SIKAP PEMANDU KENDERAAN / PENGGUNA

Kebanyakan kumpulan yang ditemui mengakui akan ada segelintir pemandu kereta yang akan meletakkan kereta mereka di kawasan berhampiran stesen sambil menunggu pelanggan atau ahli keluarga tiba dengan tren MRT Laluan SSP.

Segmen Selatan

- i. Sesetengah stesen sedang dibina di tepi/pada jalanraya yang sempit dengan aliran trafik tinggi, seperti di stesen Seri Kembangan (STN28). Peserta menyatakan seluruh kawasan Seri Kembangan tidak ada perhentian bas di tepi jalanraya. Oleh itu, lokasi ini dijangka akan membawa masalah lalulintas kecuali ada laluan khas bagi menurunkan atau mengambil penumpang.
- ii. Ini ditambah lagi dengan situasi bahawa stesen berkenaan sedang dibina berhadapan Balai Polis dan Balai Bomba dan Penyelamat Seri Kembangan (STN28). Satu lagi lokasi sedemikian adalah di Putra Permai (STN30) di mana stesen dibina di persimpangan Jalan Putra Permai – Persiaran Kota Perdana. Penduduk resah bahawa lokasi stesen di simpang akan mengundang kesesakan akibat sikap buruk pengguna menghalang laluan ke Lestari Putra Permai.

3.2.4 KEPERLUAN KEMUDAHAN AWAM DI LUAR STESEN MRT LALUAN SSP

Pandangan Peserta FGD & CI

Permintaan peserta mengikut segmen adalah:

Segmen Utara

- i. Kepong Sentral (Ahli Majlis MP Selayang) (STN4) – Tapak IWK boleh dibangunkan untuk tempat letak kenderaan atau perumahan (**rujuk Rajah 3.27**).

Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah)

- i. Kg Bharu (STN15) - UTC (*serviscape*), Pusat Komuniti, Pusat peniaga.
- ii. TRX (STN19) - UTC (*serviscape*), Pusat Komuniti, Pusat peniaga, hotel.
- iii. Chan Sow Lin (STN20) – UTC (*serviscape*).

Segmen Selatan

- i. Sg Besi (STN25) – pusat peniaga dari Bandar Tasik Selatan ke Sg Besi, muzium keretapi (aktiviti pelancongan) kedua-duanya di bawah laluan trek MRT Laluan SSP di Sg Besi (dinyatakan ada pelabur yang berminat).

- ii. Serdang Raya (STN26, STN27) – pusat komuniti, pusat peniaga, hotel, Sekolah Rendah / Sekolah Agama di Jalan SR 8/6 (kini murid-murid dihantar jauh ke Seri Kembangan dan Seri Serdang), dan di Jalan SR7/2.
- iii. Seri Kembangan (Peniaga) (STN28) – pusat peniaga (termasuk di bawah laluan trek), Pusat Kesihatan Kecil @ Jalan 8/4, Pusat komersil, kompleks beli belah, kedai serbaneka, restoren bercirikan etnik di bawah laluan trek dan kiosk di sekitar stesen.
- iii. Seri Kembangan (Penduduk) (STN28) – kiosk di sekitar stesen.; pindahkan sementara kedua-dua Balai dan dirikan bangunan berstrata dan tempatkan kedua-dua Balai di aras-aras bawah; UTC (*serviscape*).
- iv. Pelajar UPM (STN29) – pusat peniaga, hotel.
- v. Putra Permai (STN30) – pusat peniaga, Pusat Kesihatan Kecil.
- vi. Pasar Borong Selangor (STN31) – pusat peniaga, hotel.
- vii. Cyberview (STN34) – IPT berlandaskan teknologi di Cyberjaya North.
- viii. Institusi Putrajaya (STN36) – pusat peniaga, hotel, UTC (*serviscape*).

A. PERUMAHAN MAMPU MILIK

Permintaan kepada pembangunan perumahan mampu milik mengikut segmen dan peserta yang ditemui adalah seperti berikut:

Segmen Utara

- i. Kepong Sentral (Ahli Majlis MP Selayang) (STN04) – tapak IWK berhampiran Kepong Sentral dibangunkan untuk perumahan (**rujuk Rajah 3.27**).
- ii. Kawasan Kg Batu (STN09) – Kawasan terdekat kepada stesen.

Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah)

- i. Kg Bharu: Kawasan asal Flat Pekeliling, Rumah PPR DBKL, Kompleks Tuanku Abdul Rahman (STN13, STN14, STN15).
- ii. Chan Sow Lin (STN20) – bina di kawasan terdekat kepada stesen.



Rajah 3.27: STN04 Sri Damansara Timur – Cadangan Tapak Perumahan dan Tapak Letak Kenderaan di atas Tapak IWK

- ii. Bandar Malaysia (STN21, STN22) – bina di kawasan terdekat kepada stesen

Segmen Selatan

- i. Sg Besi (STN25) – berhampiran Kg Malaysia Raya (**rujuk Rajah 3.27**).
- ii. Serdang Raya (STN27) – dicadang diambil alih dua blok PPR sedia ada di Jalan SR1/1 dimajukan semula untuk PPR melebihi 10 tingkat.
- iii. Kakitangan UPM (STN29) – sekitar stesen Taman Equine; Tanah MARDI depan Taman Universiti dan NAHRIM.
- iv. Pelajar UPM (STN29) – di luar kampus UPM.
- v. Cyberview – berhampiran stesen Cyberjaya Utara (STN34) dan Cyberjaya City Centre (STN35).

B. KAWASAN REKREASI / RIADAH

Permintaan mengikut segmen dan kumpulan peserta adalah seperti berikut:

Segmen Utara

- i. Di sepanjang trek Damansara Damai (STN01) ke Sri Damansara Barat (STN02).
- ii. Sri Damansara Barat (STN02) – penduduk lebih mementingkan diadakan padang bola, futsal, kawasan riadah, taman permainan kanak-kanak yang dilandskap (daripada tumpuan kepada perumahan).

Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah)

Diperlukan di Kg Bharu (STN15) dan TRX (STN19).



Rajah 3.28 Sg Bese – Cadangan Tapak Perumahan

Segmen Selatan

- Taman Naga Emas (STN24) - Gantikan semula gelanggang bola keranjang dan taman permainan kanak-kanak yang telah diambil alih untuk pembinaan stesen
- Seri Kembangan (STN28) – Gantikan taman permainan kanak-kanak yang telah diambil untuk pembinaan stesen
- Seri Kembangan (Peniaga & Penduduk) (STN28) – Tasik Sg Kuyoh memerlukan siar kaki untuk menjadikan tasik ini pusat rekreasi bandar (**rujuk Rajah 3.29**).
- Cyberview (STN34, STN35) – landskap hijau baik untuk kawasan perumahan
- Ahli Majlis MP Sepang – kawasan riadah sekitar kedua-dua stesen di Cyberjaya (STN34, STN35).

C. UMUM

Permintaan perkara umum mengikut segmen dan kumpulan peserta adalah seperti berikut:

Segmen Utara

- Stesen Minyak
 - Kg Batu hingga Jalan Ipoh (STN9, STN10, STN11) (arah ke pusat bandaraya: Stesen pengisian minyak perlu disediakan semula kerana tiada untuk keperluan penduduk dan pengguna (4 stesen telah diambil).



Rajah 3.29 STN28 Serdang Jaya – Cadangan Siarkaki Sungai Kuyoh

- Cadangan reka bentuk stesen
 - Kg Bharu (STN15) - dicadangkan setiap stesen mempunyai elemen-elemen rekabentuk khusus.

Segmen Selatan

- Kaedah Menghubungi MRTCorp
 - Sg Bese - responden ingin terlibat langsung dalam projek pembinaan MRT Laluan SSP serta menawarkan usahasama pelaburan bagi mengadakan muzium keretapi di bawah trek antara stesen STN24 dan STN25.

ii. Peluang Perniagaan

- Sg Besi dan Seri Kembangan – terdapat permintaan untuk peluang perniagaan diutamakan kepada mereka sekurang-kurangnya di luar stesen (STN25, STN28).

Pandangan Responden Survei Bersemuka

i. Kemudahan yang perlu diutamakan di sekitar sesuatu stesen MRT Laluan SSP adalah:

- Laluan berbumbung pejalan kaki ke stesen,
- Hentian bas berbumbung,
- Capaian mudah untuk pengguna OKU,
- Tempat letak kenderaan awam, dan
- Lalulintas yang lancar.

Keutamaan kepada tempat letak kereta dan motosikal mungkin berasal daripada pemilihan kenderaan penduduk di dalam koridor. Sebahagian besar penduduk mempunyai kereta, motosikal atau kedua-dua kereta dan motosikal. Selain itu, kumpulan ini didapati kurang menggunakan pengangkutan awam. Mereka juga berharap akan menggunakan kenderaan persendirian untuk sampai ke stesen MRT Laluan SSP.

ii. Daripada 8 aspek kemudahan yang diteliti, 6 aspek mendapat permintaan yang melebihi 97% di sepanjang koridor (**rujuk Rajah 3.30**). Ini merangkumi:

- Tempat pengguna menunggu di luar stesen
- Capaian mudah untuk warga OKU
- Papan tanda yang jelas
- Laluan berbumbung pejalan kaki ke stesen
- Hentian bas berbumbung, dan
- Tempat letak kenderaan awam.

iii. Hampir semua responden dalam koridor MRT Laluan SSP bersetuju bahawa perlu ada tempat pengguna MRT Laluan SSP berupaya menunggu atau turun dari teksi/Grab. Hanya segelintir daripada responden di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) tidak melihat aspek ini sebagai penting (95.8%).

iv. Walaupun kebanyakan responden berkemungkinan bukan tergolong sebagai kumpulan OKU, mereka melihat kepentingan perkhidmatan yang mesra OKU supaya golongan OKU boleh mencapai perkhidmatan MRT Laluan SSP dengan mudah (98.3%), dan disokong tinggi di Segmen Selatan dan Utara.

v. Aspek ketiga terpenting adalah papan tanda arah yang jelas ke stesen, dipersetujui oleh 98.1% responden di koridor MRT Laluan SSP. Kedua-dua Segmen Selatan dan Segmen Utara mencapai kadar persetujuan tinggi, iaitu 99.4% dan 98.3%, masing-masing.

vi. Laluan berbumbung bagi pejalan kaki serta bagi perhentian bas dipersetujui oleh 97.9% responden masing-masing. Tahap persetujuan adalah hampir sama tinggi di Segmen Selatan dan Segmen Utara.

vii. Tempat letak kereta muncul sekali lagi sebagai keperluan kemudahan di sekitar stesen MRT Laluan SSP. Ini tidak hairan kerana kebanyakan responden memiliki kereta, maka mereka akan memerlukan tempat letak kereta berhampiran stesen bagi mempermudah mereka menggunakan MRT Laluan SSP.

viii. Walaupun tahap persetujuan adalah tinggi, tempat letak motosikal dan basikal tidak mendapat permintaan setinggi enam aspek lain yang telah dibincangkan di atas.

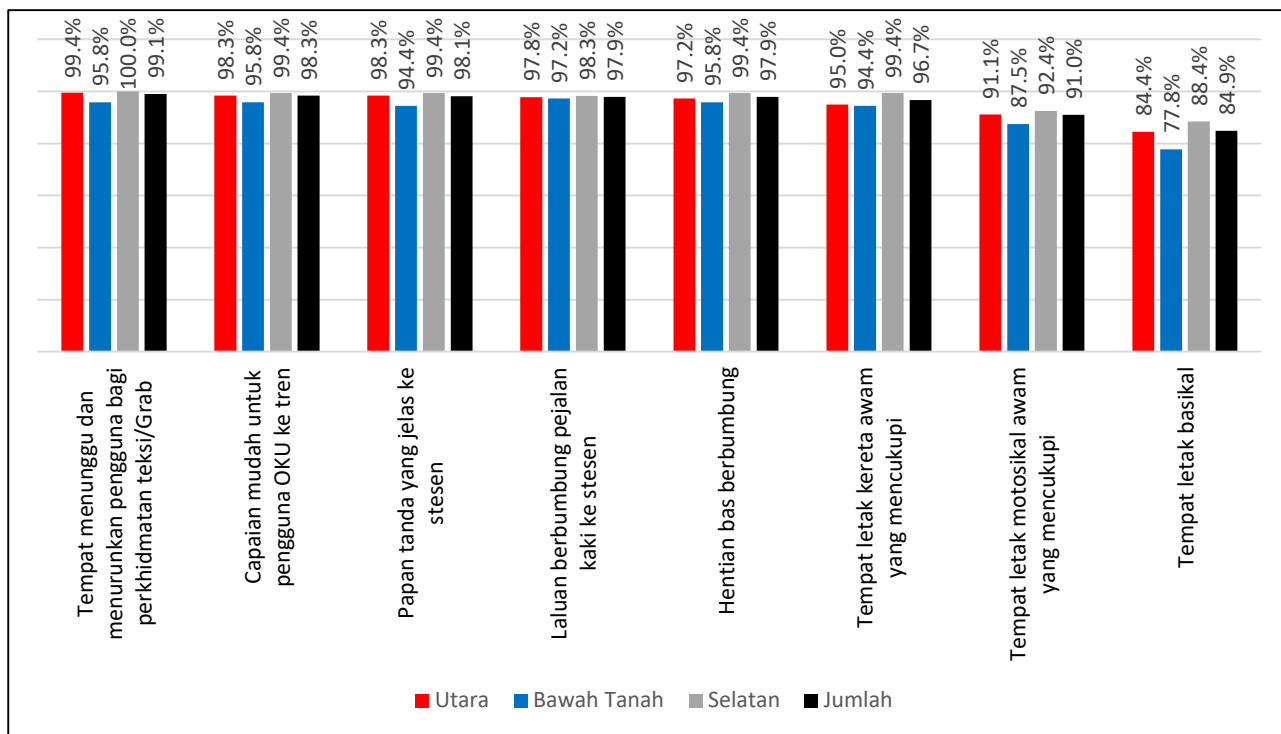
Pandangan Responden Survei Atas Talian

i. Daripada 6 pilihan kemudahan utama yang dilihat penting dibangunkan di sekitar stesen MRT, responden telah mengenalpasti 3 kemudahan yang utama, seperti dalam **Rajah 3.31**, iaitu:

- CCTV (28.6%);
- Laluan pejalan kaki yang selamat ke stesen (26.2%);
- Lalulintas yang lancar ke stesen (19.6%).

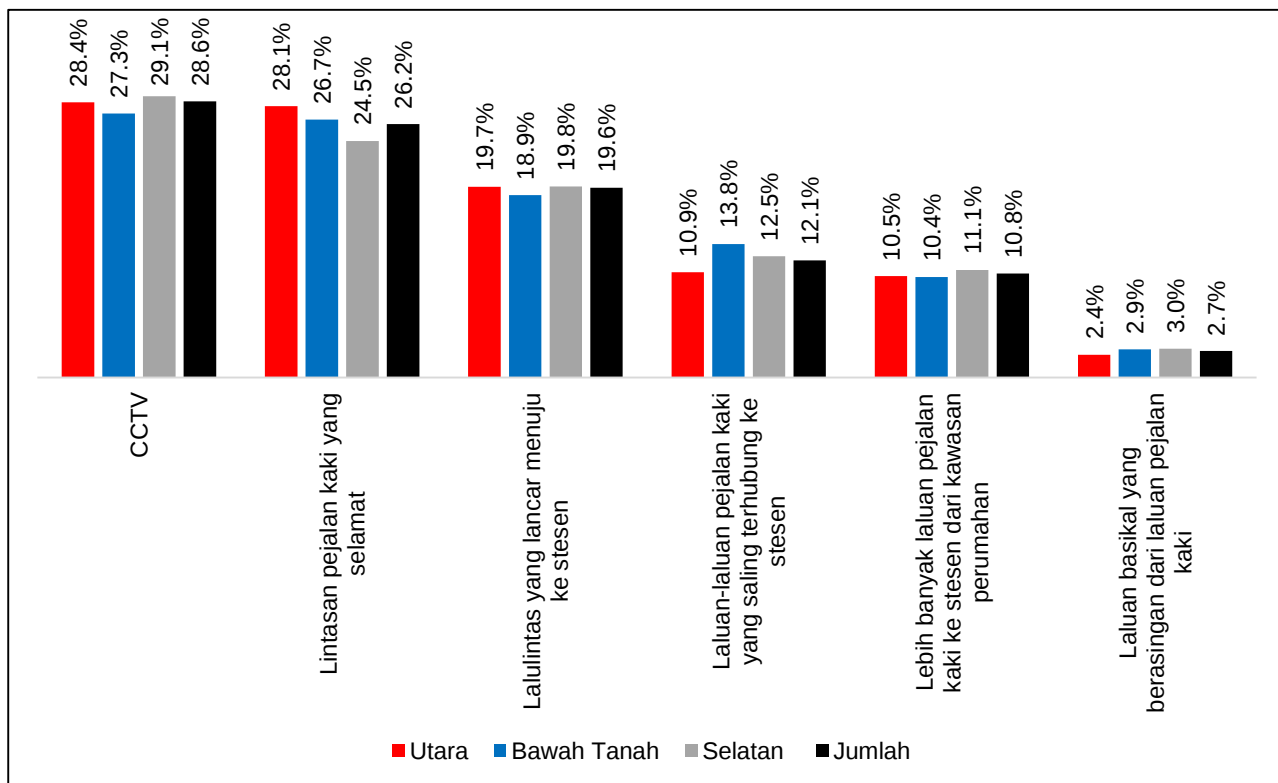
ii. Persepsi mengikut segmen mendapati:

- CCTV dilihat terpenting di semua Segmen, iaitu oleh 29.1% responden di Segmen Selatan, 28.4% di Segmen Utara, dan 27.3% di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah).
- Kemudahan terpenting seterusnya adalah laluan pejalan kaki yang selamat iaitu di Segmen Utara (28.1%), Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) (26.7%), dan di Segmen Selatan (24.5%).
- Perjalanan lalulintas yang lancar ke stesen dilihat penting di Segmen Selatan (19.8%) diikuti dengan Segmen Utara (19.7%), dan 18.9% di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah).



Sumber: Survei Persepsi 2019

Rajah 3.30: Persepsi tentang Keperluan Kemudahan di Sekitar Stesen MRT Laluan SSP mengikut Segmen



Sumber: Survei Persepsi Atas Talian 2019

Rajah 3.31: Persepsi tentang Perkhidmatan yang Penting di Sekitar Stesen MRT Laluan SSP mengikut Segmen

Aspek pembangunan yang penting di sekitar stesen MRT Laluan SSP

- Semua bentuk pembangunan mesti mengutamakan keselamatan pengguna
 - Pembangunan yang tidak menghalang laluan yang cepat dan selesa ke stesen.
 - pembangunan perumahan dalam koridor MRT Laluan SSP terutamanya jenis perumahan mampu milik. Ini kerana pendapatan sebulan bagi ramai penduduk dalam koridor MRT Laluan SSP adalah RM4,500 dan ke bawah, iaitu terangkum dalam golongan berpendapatan rendah atau sederhana.
- i. Responden survei bersemuka mendapati tiga jenis pembangunan utama di kawasan sekitar stesen MRT Laluan SSP (**rujuk Rajah 3.32**):
- Rumah mampu milik (22.1%);
 - Rumah kedai/pejabat (20.5%);
 - Kemudahan kemasyarakatan (sekolah/ klinik/ balai polis, dll) (18.6%).
- ii. Keutamaan yang diberi kepada 3 aspek ini berbanding dengan 4 yang selebihnya mempamerkan keperluan golongan berpendapatan rendah dan sederhana.

Pandangan Responden Survei Atas Talian

- i. Susunan kepentingan bagi responden survei atas talian adalah berbeza seperti berikut :
- Kemudahan masyarakat seperti sekolah, klinik dan balai polis,
 - Rumah kedai/Pejabat, dan
 - Perumahan mampu milik.
- Namun begitu, ketiga-tiga aspek perumahan dan kemasyarakatan menjadi permintaan utama daripada kedua-dua bentuk survei yang telah dijalankan.
- ii. Memandangkan majoriti responden survei persepsi adalah daripada golongan pendapatan rendah dan sederhana, mereka tidak mementingkan pembangunan perumahan yang mahal termasuk pembangunan rumah dan kondominium yang berharga RM350,000 dan ke atas.
- iii. Permintaan kepada 3 aspek utama ini menandakan keperluan kawasan yang sudah hampir tepu bina dan memerlukan perkhidmatan sokongan seperti khidmat kemasyarakatan dan keperluan lain yang memenuhi keperluan golongan berpendapatan rendah dan sederhana.

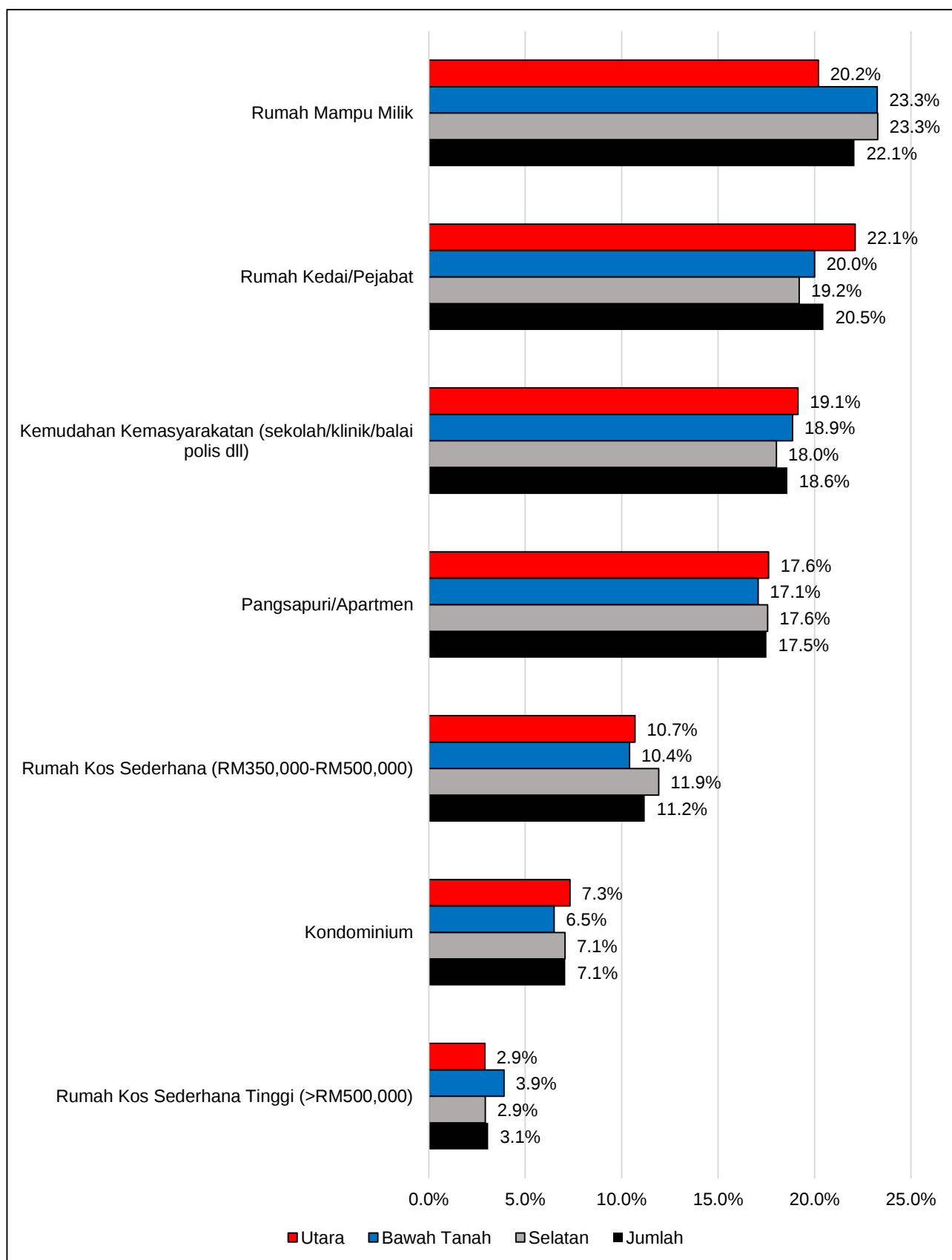
iv. Analisis mengikut segmen menunjukkan:

- Rumah mampu milik dilihat terpenting bagi responden di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) dan Segmen Selatan (masing-masing 23.3%) berbanding dengan 20.2% di Segmen Utara. Ianya sejajar dengan penemuan daripada FGD/CI yang menyatakan pembangunan perumahan kurang diperlukan atas sebab ketepuan pembinaan di Segmen Utara.
- Untuk rumah kedai/pejabat, responden di Segmen Utara menganggap ia lebih penting (22.1%, melebihi keperluan rumah mampu milik) berbanding dengan Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) (20.0%) dan terendah di Segmen Selatan (19.2%).
- Pilihan ketiga terpenting iaitu kemudahan masyarakat adalah terpenting di Segmen Utara (19.1%) berbanding dengan Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) (18.9%) dan Segmen Selatan (18.0%).

v. Terdapat sedikit perbezaan dalam pandangan responden survei atas talian berbanding dengan responden survei bersemuka. Ini adalah daripada segi susunan kepentingan tiga kemudahan kemasyarakatan.

vi. Survei atas talian mendapati responden meletakkan kemudahan kemasyarakatan sebagai terpenting sekali, dengan dipersetujui oleh 88.7% responden. Anehnya, kadar berkenaan adalah terendah di Segmen Utara berbanding dengan Segmen Selatan dan Bawah Tanah (91.9% dan 90.3%, masing-masing) [aspek ini mendapat tempat ketiga dalam survei bersemuka].

vii. Tempat kedua terpenting bagi kemudahan kemasyarakatan adalah perlunya rumah kedai/pejabat di sekitar stesen MRT Laluan SSP. Walaupun begitu, tahap persetujuan bagi aspek ini menurun sedikit ke 74.3% di koridor, 77.3% di Segmen Selatan, 76.4% di Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah) dan paling rendah pada 70.6% di Segmen Utara.

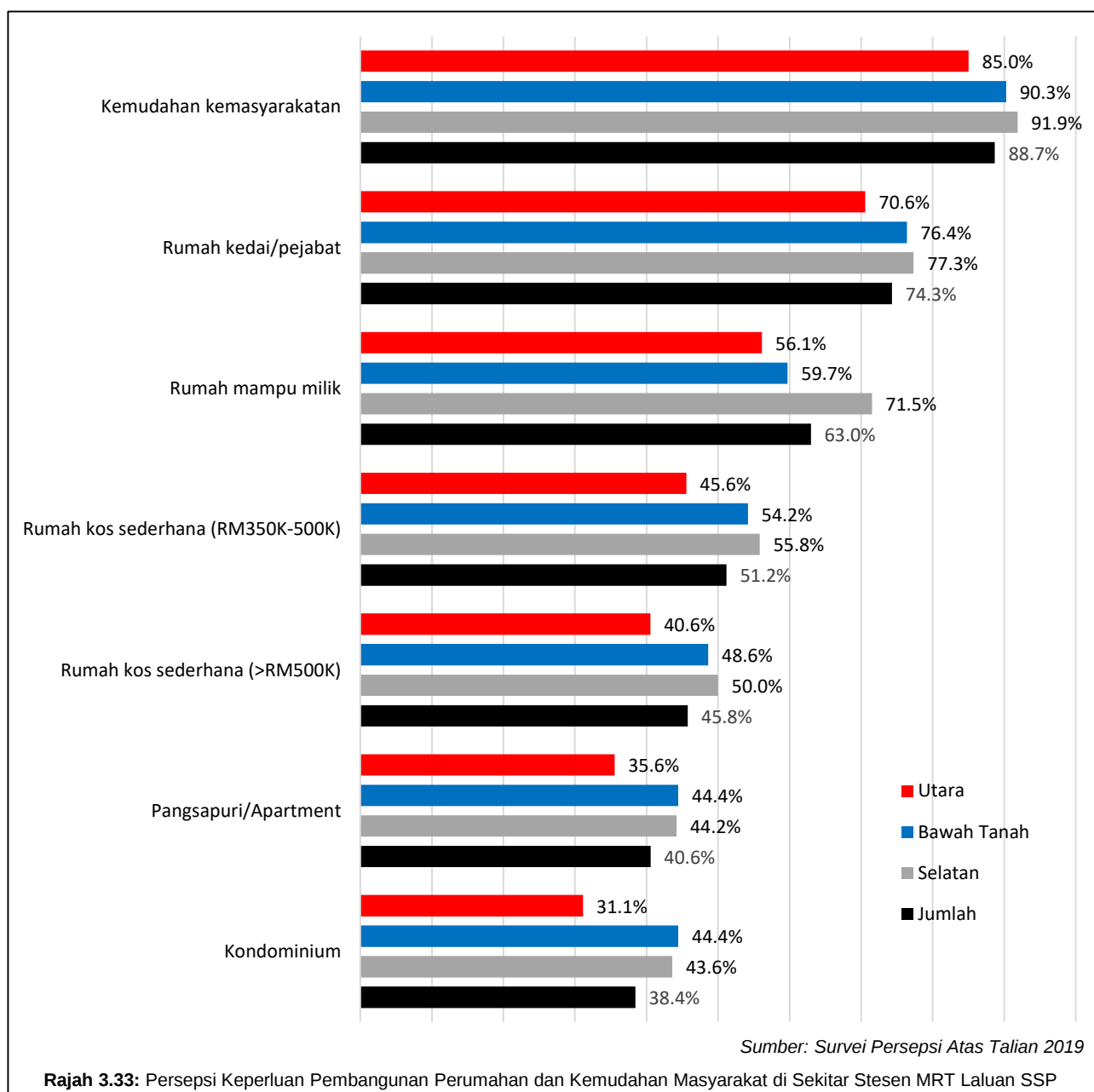


Sumber: Lapangan Kajian Persepsi 2019

Rajah 3.32: Persepsi Keperluan Pembangunan Perumahan dan Kemudahan Masyarakat di Sekitar Stesen MRT Laluan SSP

iv. Rumah mampu milik telah diletak sebagai keperluan terpenting oleh responden survei bersemuka tetapi menjadi tempat ketiga untuk responden survei atas talian. Kedudukan ini dipersetujui oleh 63.0% responden, tetapi lebih tinggi di Segmen Selatan (71.5%) manakala ia jatuh rendah di kedua-dua segmen selebihnya. Penemuan ini sedikit sebanyak adalah selari dengan penemuan FGD/CI yang mendapati peserta menyatakan tidak perlu ada pembangunan perumahan khususnya di kawasan antara Damansara Damai hingga Kepong Sentral, yang dikatakan sudah tepu bina dan merupakan kawasan yang telah lama didiami.

iv. Rumah kos sederhana, pangsapuri dan kondominium semuanya dengan kos melebihi RM350,000 kurang mendapat sokongan daripada responden. Ini adalah juga selari dengan penemuan daripada survei bersemuka, yang mencadangkan responden adalah daripada golongan berpendapatan rendah dan sederhana menyebabkan mereka tidak mampu membeli perumahan kos sederhana dan tinggi.



3.3 CADANGAN PEMBANGUNAN KEMUDAHAN AWAM DI SEKITAR STESEN MRT LALUAN SSP

3.3.1 TEMPAT LETAK KERETA

Pandangan Peserta FGD & CI

Segmen Utara

- Kemudahan letak kenderaan amat meruncing di sebelah kawasan MP Selayang di Kepong Sentral (STN04). Peserta mencadangkan beberapa kawasan sebagai tapak potensi TLK tambahan (**rujuk Rajah 3.34**).
- Sri Damansara Sentral – kemudahan parkir kenderaan diperlukan kerana ramai penduduk.
- Diperlukan di stesen Sri Delima (STN08), Kg Batu (STN09).
- Kg Kasipillai (STN11) – TLK amat diperlukan, bina atas Sg Batu (**rujuk Rajah 3.35**).

Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah)

- Kg Bharu (STN15) – ada permintaan untuk kemudahan parkir dan P & R kerana keadaan sedia ada di Kg Bharu amat meruncing. Pembangunan MRT Laluan SSP dijangka akan meningkatkan permintaan untuk kemudahan parkir dan P & R.

Segmen Selatan

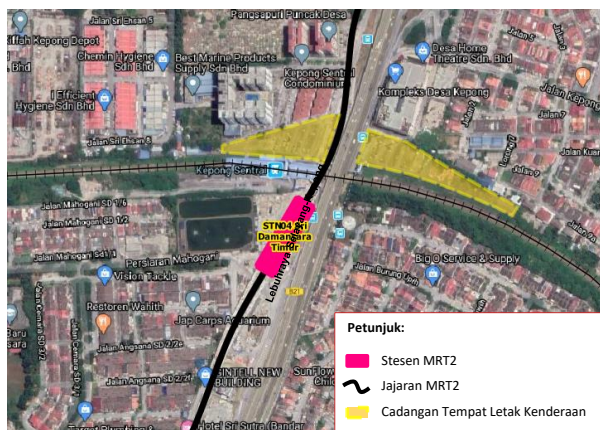
- Taman Naga Emas (STN24) – bilangan petak tidak akan mencukupi.
- Seri Kembangan (STN28) – dicadangkan kawasan parkir kereta di kawasan sebelah surau Al-Firdaus, di belakang stesen Seri Kembangan (STN28), di tepi Sg Kuyoh, dan atas dan merentasi Sg Kuyoh (**rujuk Rajah 3.36**).
- Institusi Putrajaya (STN36) – sebilangan lagi akan diperlukan.

3.3.2 LALUAN PEJALAN KAKI

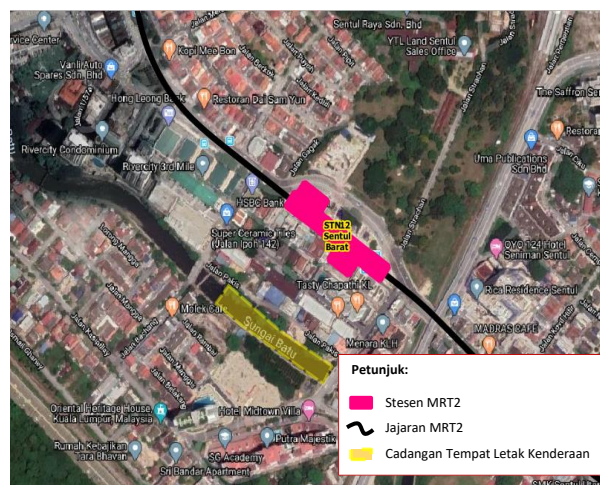
Pandangan Peserta FGD & CI

- Hampir semua lokasi memaparkan permintaan kepada laluan pejalan kaki, sejajar dengan pembangunan MRT Laluan SSP.
- Penduduk menyarankan pihak-pihak berwajib menyediakan laluan-laluan pejalan kaki yang bukan sahaja selamat digunakan tetapi juga

dengan pencahayaan yang mencukupi serta kawasan yang berlandskap.



Rajah 3.34: STN04 Sri Damansara Timur – Cadangan Tempat Letak Kenderaan



Rajah 3.35 STN12 Kg Kasipillai – Cadangan Tempat Letak Kenderaan atas Sungai Batu



Rajah 3.36: STN28 Serdang Jaya – Cadangan Tempat Letak Kenderaan

- iii. Hampir semua kumpulan tidak bersetuju laluan pejalan kaki dikongsikan dengan penunggang basikal. Di samping itu, sesetengah kumpulan pula melihat penggunaan basikal tidak wajar dan tidak selamat digunakan di masa ini.
- iv. Semua kumpulan yang ditemui meminta laluan pejalan kaki berbumbung berikutan cuaca panas terik/hujan serta berpagar untuk menjamin keselamatan pengguna.

Segmen Utara

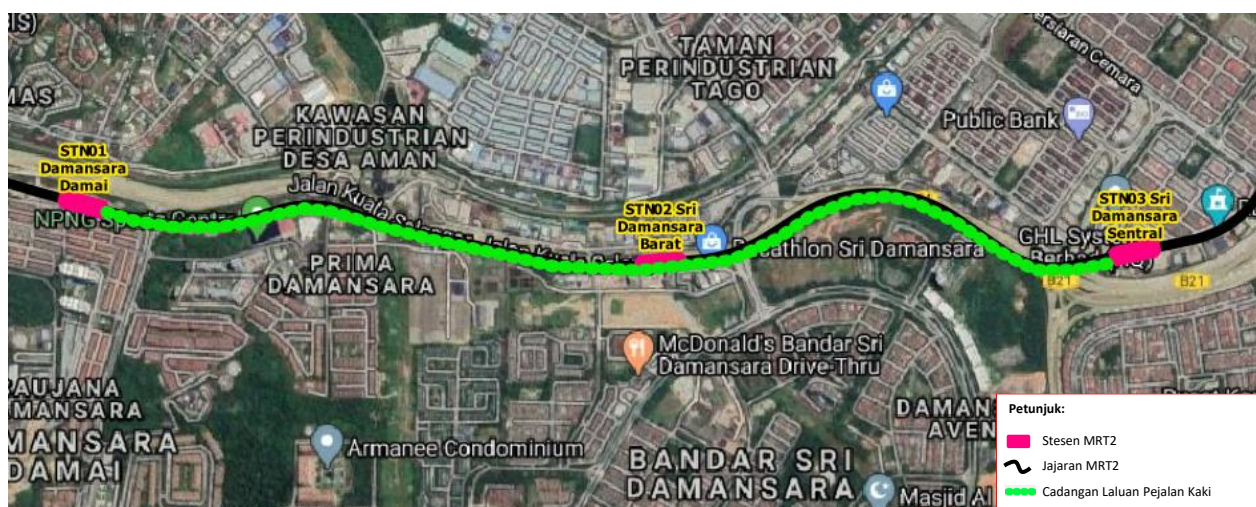
- i. Mesti diterangi dengan lampu - Sri Damansara Barat (STN02), Sri Damansara Sentral (STN03)
- ii. Bina di bawah trek MRT Laluan SSP bagi menghubungkan Stesen Sri Damansara Sentral ke Damansara Damai (STN01) (**rujuk Rajah 3.37**).
- iii. Tidak perlu berbumbung dekat kawasan perumahan – Ahli Majlis MP Selayang (STN03, STN04).
- iv. Laluan basikal
 - boleh disediakan seiring – Ahli Majlis MP Selayang (STN03, STN04), Sri Damansara Barat (STN02)
- v. Dari Jalan Kuching ke Brem Mall Kepong (STN08).
- vi. Di Taman Sri Segambut, Taman Sejahtera, Taman Lawa, Taman Sri Delima, dan Kg Kasipillai (STN08, STN09, STN10, STN11)
- vii. Sepanjang Stesen Sri Delima (STN08) ke Sentul Timur dan Sentul Barat (STN12).

Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah)

- i. Laluan pejalan kaki perlu menghubungkan Kampong Bharu ke KLCC (pandangan ini sebelum Saloma Link diwar-warkan).

Segmen Selatan

- i. Laluan basikal boleh seiring – Ahli Majlis MP Sepang (STN34, STN35).
- ii. Laluan basikal berasingan dari laluan pejalan kaki – Seri Kembangan (Peniaga dan Penduduk) (STN28), Kakitangan & Pelajar UPM (STN29), Putra Permai (STN30), Pasar Borong Selangor (STN31), Institusi Putrajaya (STN36).
- iii. Sediakan laluan pejalan kaki
 - Taman Desa/Kuchai Lama (STN23): 200m ke dalam kawasan perumahan (**rujuk Rajah 3.38**).
 - Bandar Tun Razak (STN25), Serdang Raya (STN26, STN27) (**rujuk Rajah 3.39**), Seri Kembangan (STN28) – ke kawasan komersial dan taman perumahan.
 - Seri Kembangan (Penduduk) (STN28) – stesen ke Jalan Besar, Dewan Serbanguna Seri Kembangan, Jalan Raya 1, Jalan Raya 1/2 dan Jalan Pasar (**rujuk Rajah 3.40**). Juga dari stesen UPM (STN29) ke Jalan Raya 6 (Taman Serdang Jaya) dan Jalan 18/28 (Taman Seri Serdang).



Rajah 3.37: STN01, STN02, STN03 Damansara Damai – Sri Damansara Barat – Sri Damansara Sentral – Cadangan Laluan Pejalan Kaki



Rajah 3.38: STN23 Kuchai - Cadangan Laluan Pejalan Kaki

- Cyberview – dari stesen ke kawasan perumahan, komersil dan pejabat secara *seamless* di Cyberjaya City Centre (STN35) (**rujuk Rajah 3.42**).
 - Institusi Putrajaya (STN36) – Laluan ke Klinik Kesihatan, Bangunan Hijau dan kuarters kakitangan di Presint 9 (**rujuk Rajah 3.43**).
- iv. Pasar Borong Selangor (STN31) (**rujuk Rajah 3.41**) – adakan troli di laluan pejalan kaki untuk kemudahan pengguna.
- v. Institusi Putrajaya (STN36) – adakan troli di laluan pejalan kaki untuk kemudahan pesakit dan pelawat (**rujuk Rajah 3.43**).

3.3.3 JEJANTAS

Pandangan Peserta FGD & CI

Hampir semua lokasi sedikit sebanyak menyentuh tentang keperluan jejantas khususnya merentasi jalanraya, lebuhraya dan laluan sistem keretapi (KTMB, LRT, ERL) kecuali UPM dan Putra Permai.

Segmen Utara

- i. Damansara Damai (STN01) – untuk Prima Damansara ke stesen Damansara Damai.
- ii. Sri Damansara Barat (STN02) – menghubungkan Pangsapuri Cempaka dan Pangsapuri Meranti. Juga dari stesen Sri Damansara West ke Tago.
- iii. Sri Damansara Sentral (STN03) – gantikan jejantas yang telah dialihkan. Beberapa jejantas tambahan diperlukan.
- iv. Jinjang (STN07) (**rujuk Rajah 3.44**).
- v. Kawasan Batu – Jinjang Utara (STN07), Pekan Batu (STN09), Kompleks Mutiara, Jalan Ipoh (STN11) (**rujuk Rajah 3.45**).

Segmen Selatan

- i. Kuchai Lama (STN23)
 - Lima (5) jejantas baharu diperlukan ke stesen (**rujuk Rajah 3.47**).
 - ramai penduduk warga emas dan OKU. Perlu juga jejantas yang ada eskalator.
- ii. Sg Besi (STN25) – perlukan jejantas merentasi lebuhraya, laluan keretapi dan LRT Laluan Ampang (**rujuk Rajah 3.48**).



Rajah 3.39: STN12, STN27 Serdang Raya Utara dan Selatan - Cadangan Laluan Pejalan Kaki dan Jejantas



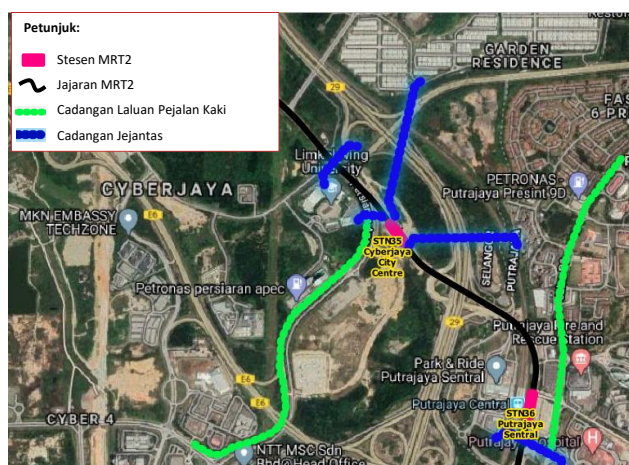
Rajah 3.40: STN28 Serdang Jaya- Cadangan Laluan Pejalan Kaki dan Jejantas



Rajah 3.41: STN31 Taman Equine - Cadangan Laluan Pejalan Kaki



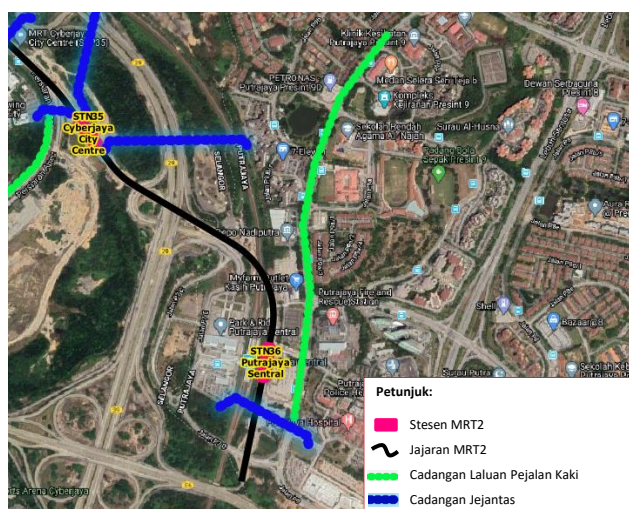
Rajah 3.44: STN07 Jinjang – Cadangan Jejantas



Rajah 3.42: STN35 Cyberjaya City Centre – Cadangan Laluan Pejalan Kaki dan Jejantas



Rajah 3.45: STN09 Kawasan Sekitar Kg Batu – Cadangan Jejantas



Rajah 3.43: STN36 Putrajaya Sentral – Cadangan Laluan Pejalan Kaki dan Jejantas



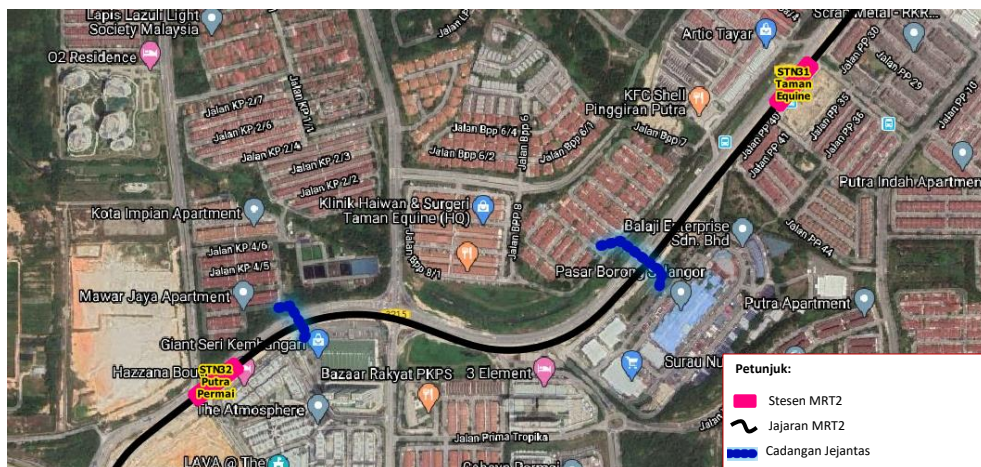
Rajah 3.46: STN11 Jalan Ipoh – Cadangan jejantas



Rajah 3.47: STN23 Kuchai – Cadangan Jejantas



Rajah 3.48: STN25 Sg Besi – Cadangan Jejantas Tambahan



Rajah 3.49: STN30 Putra Permai – Cadangan Jejantas

ii. Serdang Raya (STN26, STN27)

- jejantas khusus untuk motosikal di Jalan Utama Serdang Raya (STN26).
- merentasi Jalan Utama; dan satu lagi ke South City Plaza merentasi Lebuhraya Utara Selatan (STN27) (**rujuk Rajah 3.39**).

iv. Seri Kembangan (Kumpulan Peniaga) (STN28) – merentasi Jalan 1/6, ke South City Plaza dan ke Serdang Raya South (STN27) (**rujuk Rajah 3.39**).

v. Seri Kembangan (Kumpulan Penduduk) (STN28) – Jalan Pasar; Jalan Raya 6 (UPM) ke Sg Kuyoh; di Jalan 18/28; Serdang Raya Utara (STN26) dan Serdang Raya Selatan (STN27) merentasi PLUS ke Taman Serdang Perdana. (**rujuk Rajah 3.40**).

vi. Putra Permai – di stesen Putra Permai (STN30) dan Equine Park (STN31) (**rujuk Rajah 3.49**).

vii. Cyberjaya – dari stesen ke kawasan perumahan, komersial dan pejabat secara *seamless* di Cyberjaya Utara (STN34) (**rujuk Rajah 3.50**).

viii. Ahli Majlis MP Sepang – hubungkan stesen Sierra (STN33) ke V-Residence; stesen Cyberjaya Utara (STN34) ke Garden Plaza; dan Cyberjaya City Centre (STN35) ke kawasan perumahan Putrajaya.



Rajah 3.50: STN34 Cyberjaya Utara – Cadangan Jejantas

3.3.4 BAS PERANTARA

Sepertimana dijangkakan, hampir semua kumpulan yang ditemui meminta supaya bas perantara disediakan bagi menghubungkan stesen ke kawasan dalam taman perumahan dan komersial. Malah, banyak juga kumpulan peserta yang meminta dibekalkan dengan bas perantara mini supaya membolehkan ia dapat memasuki jalan-jalan dalam taman perumahan mereka yang amnya adalah sempit dan padat lagi disukari dengan perletakan kenderaan awam di kedua-dua belah jalan.

Segmen Utara

- i. Damansara Damai (STN01) – bas perantara akan menghadapi masalah kerana kesempitan jalanraya di hadapan Balai Polis. Bas perantara mini diperlukan.
- ii. Sri Damansara Barat (STN02) – untuk menghubungkan Pangsapuri Perdana, Meranti dan Cempaka; dan laluan lain dari Damansara Damai (STN01) ke Pangsapuri Meranti dan kawasan komersial.
- iii. Kepong Sentral (STN03, STN04) - elakkan daripada bas perantara menyeberang Jalan Kuala Selangor kerana ia akan menambah kesesakan di jalan tersebut dan tempoh perjalanan bas.
- iv. Sri Damansara Sentral (STN3) – 3 laluan – Jalan Tago ke Public Bank; stesen ke kawasan perindustrian; dan stesen ke Aman Permai, Wangsa Puri, Cemara dan Mahogani.

Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah)

- i. Kg Bharu (STN15) – Hanya bas perantara mini digunakan (jalan sempit di dalam kawasan kampung).
- ii. TRX (STN19) – perkhidmatan di sekitar TRX.

Segmen Selatan

- i. Gunakan bas perantara mini sahaja – Taman Naga Emas (STN24), Serdang Raya (STN26, STN27).
- iii. Diperlukan dari stesen Sg Besi (STN25) ke Kg Malaysia Raya.
- iv. Seri Kembangan (Kumpulan Peniaga) (STN28) – sediakan *layby* di stesen untuk bas perantara.
- v. Seri Kembangan (Kumpulan Penduduk) (STN28) – bas perantara mini ke kawasan perumahan.
- vi. Kakitangan UPM (STN29) – beri khidmat ke kawasan perumahan. Dicapang tempoh kekerapan bas 15 minit.
- vii. Putra Permai (STN30) – beri khidmat ke kawasan perumahan. Dicapang tempoh kekerapan bas 15 minit.
- viii. Cyberview (STN34, STN35)
 - Adakan bas *shuttle*.
 - Bas menghubungkan Garden Plaza – Universiti Lim Kok Wing – Cyberjaya City Centre.
- x. Ahli Majlis MP Sepang – bas perantara mini ke kawasan perumahan (STN33, STN34, STN35).
- xi. Institusi Putrajaya (STN36)
 - perlukan bas perantara ke Sg Pelek, Sepang dan Salak.
 - Adakan bas *shuttle*.
 - Bas *shuttle* dari stesen MRT Putrajaya Sentral ke Hospital Putrajaya dan Hospital Cyberjaya.

3.3.5 PENAMBAHBAIKAN INFRASTRUKTUR

Pandangan Peserta FGD & CI

Segmen Utara

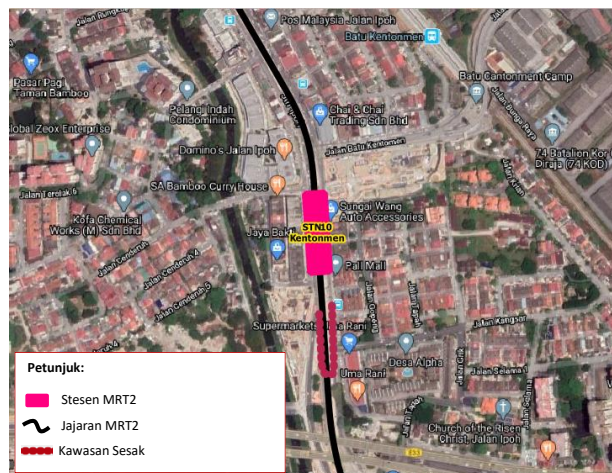
- i. Damansara Damai (STN1), Sri Damansara Barat (STN2), Sri Damansara Sentral (STN3) – pelebaran jalanraya diperlukan.
- ii. Hentian bas perlu dibina berasingan di susur jalan utama (bukan di bahu sepanjang jalan utama) – Sri Damansara Sentral (STN3).
- iii. Kg Batu hingga Jalan Ipoh (STN09, STN10, STN11) – antara lain membuka kiri-kanan jalan di sepanjang laluan di Kentonmen, dan meminta Jalan St Thomas dibesarkan bagi mengelakkan kesesakan lalulintas.
- iv. Pusingan U di Jalan Kangsar perlu dibuka semula selepas pembinaan tamat (**rujuk Rajah 3.51**).

Segmen Selatan

- i. Taman Naga Emas (STN24)
 - Laluan 16, Jalan Sinar, ke stesen dari Taman ini dikatakan akan ditutup pada 2020.
- ii. Serdang Raya (STN26, STN27):
 - Pelebaran Jalan Utama.
 - Pembahagi jalanraya (*road divider*) dibina tinggi.
 - Sesetengah laluan jalan-jalan taman ke Jalan Utama ditutup.
 - Simpang ke South City Plaza diluaskan.
 - Perlu lebihkan lampu isyarat di Jalan Utama.
 - Hentian bas perlu dibina berasing di susur jalan utama (bukan di sepanjang bahu jalan utama).
- iii. Seri Kembangan (Peniaga) (STN28)
 - Jalanraya sempit, tiada *layby* untuk perhentian bas menyebabkan kesesakan lalulintas apabila bas berhenti di laluan utama.
- iv. Seri Kembangan (Penduduk) (STN28)
 - Jalan Besar dilebarkan ke pekan Seri Kembangan dan ke Lebuhraya Balakong.
 - Hentian bas dan teksi mesti dibina di laluan khas dan bukannya di bahu jalan raya sedia ada.

v. Putra Permai

- Bina pembahagi jalan tinggi di antara stesen Putra Permai (STN30) dan Taman Equine (STN31).



Rajah 3.51: STN10 Pusingan U di Jalan Kangsar, Taman Rainbow

3.4 RUMUSAN

Kajian persepsi ini telah menggunakan kaedah FGD & CI serta borang soal selidik secara bersemuka dan atas talian. Ketiga-tiga kaedah ini telah mendapat pandangan daripada hampir 2,000 orang peserta merangkumi pelbagai kumpulan berkepentingan.

Kesemua instrumen kajian mendapati semua kumpulan menerima baik pembangunan MRT Laluan SSP dan didapati kebanyakan mereka akan menjadi pengguna perkhidmatan tersebut apabila ia mula beroperasi.

Faktor-faktor utama yang didapati akan menyokong penggunaan MRT Laluan SSP adalah:

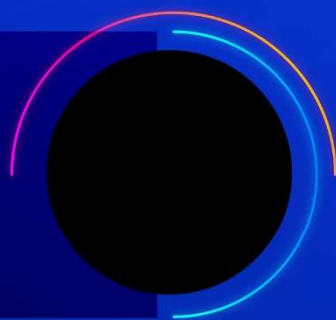
- i. stesen MRT mudah dicapai dari rumah atau tempat kerja mereka.
- ii. MRT mesti mempermudah perjalanan mereka ke destinasi yang kerap dikunjungi, dan
- iii. perlu ada tempat letak kereta berhampiran stesen MRT Laluan SSP.

Antara penemuan utama sektor kajian ini adalah:

- i. Segmen Utara dinyatakan sebagai sudah tepu bina. Sebarang pembangunan perumahan yang besar-besaran di masa hadapan kurang disenangi. Sebaliknya mereka meminta kualiti hidup penduduk sedia ada diperbaiki dengan penambahan infrastruktur dan kemudahan kemasyarakatan yang lebih baik untuk pengangkutan dan riadah serta alam sekitar yang lebih sihat.
- ii. Di Segmen Selatan, ketiadaan pengangkutan awam di kawasan mereka menjadikan pembangunan MRT Laluan SSP di Segmen ini disambut amat baik.
- iii. Perkhidmatan dan pembangunan yang diperlukan berkisar kepada:
 - Kemudahan tempat letak kenderaan
 - Laluan pejalan kaki
 - Jejantas
 - Bas perantara
 - Penambahbaikan infrastruktur jalanraya.
- iv. Kemudahan masyarakat yang dilihat amat penting di sekitar stesen MRT Laluan SSP adalah:
 - perumahan mampu milik,
 - rumah kedai/pejabat,
 - kemudahan rekreasi/riadah, serta
 - institusi seperti sekolah, klinik kesihatan, balai polis dan sebagainya.

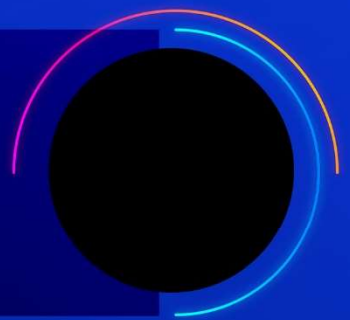
Dapat dilihat bahawa kebanyakan peserta dan responden sedia menggunakan MRT Laluan SSP dan mengurangkan kebergantungan mereka kepada kereta dan motorsikal.

LAMPIRAN BORANG SOAL SELIDIK



LAMPIRAN A

BORANG SOAL SELIDIK BERSEMUKA



LAMPIRAN A: BORANG SOAL SELIDIK BERSEMUKA

Kajian persepsi ini bertujuan untuk mendapat pandangan daripada penduduk dalam lingkungan 2,500m dari stesen-stesen MRT SSP (Laluan 2) (MRT2).

(Pembanci: Sila pastikan kad penunjuk bagi jajaran laluan dan stesen disediakan untuk perhatian responden)

Borang No:

--	--	--	--

 1) Zon Impak 1. Primer (≤800m) 2. Sekunder(801m- 2,500m)

SEKSYEN A: MAKLUMAT AM RESPONDEN

A1) Nama Responden: _____

A2) Ketua Isirumah: 1. Ya (sila ke soalan A4) 2. Tidak (sila ke Soalan A3)

A3) Jika Tidak, apakah hubungan anda dengan ketua isirumah:

- | | |
|--------------------------------|---------------|
| 1. Isteri | 2. Anak |
| 3. Ibu bapa/mertua | 4. Adik/Abang |
| 5. Lain-lain (Nyatakan): _____ | |

A4) Jalan: _____

Taman: _____

Poskod: _____

No telefon bimbit: _____

A5) Jenis premis kediaman:

- | | |
|---------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Rumah kampung | 2. Rumah banglo (1 atau 2 tingkat) |
| 3. Rumah berkembar (1 atau 2 tingkat) | 4. Rumah teres (1 atau 2 tingkat) |
| 5. Kondominium/Rumah Pangsa | 6. PPR/Rumah kos rendah |

A6) Status kediaman:

- | | |
|----------------------------|---------------------|
| 1. Pemilik | 2. Penyewa |
| 3. Disediakan oleh majikan | 4. Lain-lain: _____ |

A7) Jantina

- | | |
|-----------|--------------|
| 1. Lelaki | 2. Perempuan |
|-----------|--------------|

A8) Kumpulan Etnik

- | | |
|--------------------------------|--------------------|
| 1. Melayu | 2. Cina |
| 3. India | 4. Bumiputera lain |
| 5. Lain-lain (nyatakan): _____ | |

A9) Kategori Umur

- | | |
|------------------|-------------------|
| 1. 15 – 19 tahun | 2. 20 – 24 tahun |
| 3. 25 – 29 tahun | 4. 30 – 34 tahun |
| 5. 35 – 39 tahun | 6. 40 – 44 tahun |
| 7. 45 – 49 tahun | 8. 50 – 54 tahun |
| 9. 55 – 59 tahun | 10. 60 - 64 tahun |
| 11. > 64 tahun | |

A10) Bilangan ahli isirumah:

- | | |
|----------------|----------------|
| 1. 1 orang | 2. 2 - 3 orang |
| 3. 4 – 5 orang | 4. > 5 orang |

A11) Bilangan ahli isi rumah yang bekerja (termasuk responden)

- | | |
|------------|--------------|
| 1. 1 orang | 2. 2 orang |
| 3. 3 orang | 4. > 3 orang |

A12) Anggaran pendapatan isirumah sebulan

- | | |
|------------------------|-------------------------|
| 1. < RM 2,000 | 2. RM 2,000 – RM 3,000 |
| 3. RM 3,001 – RM 4,500 | 4. RM 4,501 – RM5,500 |
| 5. RM 5,501 – RM 6,500 | 6. RM 6,501 – RM7,700 |
| 7. RM 7,701 – RM10,000 | 8. RM 10,001 – RM12,500 |
| 9. RM12,501 – RM15,200 | 10. > RM 15,200 |

A13) Pemilikan kenderaan (tandakan semua yang berkenaan)

- | | |
|---------------------|---------------|
| 1. Kereta | 2. Motorsikal |
| 3. Lain-lain: _____ | |

A14) Status pekerjaan responden:

- | | |
|---------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Pekerja (Awam/Swasta) | 2. Bekerja sendiri |
| 3. Pesara | 4. Surirumah |
| 5. Pelajar Institusi Pengajian Tinggi | 6. Sedang mencari kerja/Menganggur |

Soalan A15 adalah untuk responden Pekerja (Awam/Swasta) dan Bekerja Sendiri sahaja

A15) Jenis Pekerjaan

- | | |
|-------------------------------------|----------------------|
| 1. Pengurus | 2. Pentadbir |
| 3. Profesional | 4. Juruteknik |
| 5. Kerani, jurujual, pekerja servis | 6. Pekerja pembuatan |
| 7. Pekerja seni/kraf | 8. Pekerja am |

SEKSYEN B: TRAFIK - PERJALANAN, MOD PENGANGKUTAN DAN PERSEPSI**B1) Destinasi yang paling kerap dikunjungi (pada hari kerja) dari tempat kediaman:**

- | | |
|-------------------------------------|------------------------|
| 1. Tempat kerja | 2. Tempat sekolah anak |
| 3. Institusi pelajaran tinggi/kolej | 4. Pasar |
| 5. Pusat beli-belah dan hiburan | 6. Taman rekreasi |

B2) Destinasi yang paling kerap dikunjungi (Pilih satu sahaja)

1. Kuala Lumpur (Pusat Bandaraya)
2. Kuala Lumpur (Luar Pusat Bandaraya)
3. Gombak/Selayang/Batu Caves
4. Petaling Jaya (Pusat Bandaraya)
5. Petaling Jaya (Damansara Damai/Sri Damansara)
6. Petaling Jaya (Luar dari Pusat Bandar/Damansara Damai/Sri Damansara)
7. Subang Jaya (Serdang/Seri Kembangan/Taman Equine/Taman Putra Permai)
8. Subang Jaya (Luar dari Seri Kembangan/Serdang/Taman Equine/Taman Putra Permai)
9. Cyberjaya
10. Putrajaya
11. Shah Alam
12. Klang
13. Kajang/Bangi
14. Lain-lain tempat (sila nyatakan): _____

B3) Mod pengangkutan utama ke destinasi tersebut (Maksimum tiga yang berkaitan)

- | | |
|-------------|------------------|
| 1. Kereta | 2. Motorsikal |
| 3. Bas | 4. Berjalan kaki |
| 5. Teksi | 6. Grab |
| 7. Lori/Van | 8. Basikal |
| 9. KTM | 10. LRT |
| 11. MRT | 12. Monorel |
| 13. ERL | 14. Lain-lain: |
-

B4) Tempoh masa perjalanan sehala ke destinasi setiap hari

- | | |
|------------------|------------------|
| 1. < 15 minit | 2. 15 – 30 minit |
| 3. 31 – 45 minit | 4. 46 – 60 minit |
| 5. 61 – 90 minit | 6. > 90 minit |

B5) Untuk pengguna pengangkutan awam sahaja (LRT, KTM, Monorel, MRT, Bas, ERL)

Tahap kepuasan anda terhadap perkhidmatan pengangkutan awam berikut (Tandakan yang berkaitan sahaja):

	<u>Sangat Memuaskan</u>	<u>Sederhana memuaskan</u>	<u>Sangat tidak memuaskan</u>
1. LRT	[]	[]	[]
2. KTM	[]	[]	[]
3. Monorel	[]	[]	[]
4. MRT	[]	[]	[]
5. Bas	[]	[]	[]
6. ERL	[]	[]	[]

B6) Jika tidak mengguna pengangkutan awam ke destinasi yang paling kerap dikunjungi, adakah anda pernah menggunakan perkhidmatan pengangkutan awam dalam tempoh enam bulan lalu?

- | | |
|-------------------------------|----------------------------|
| 1. Tidak (sila ke Soalan B7a) | 2. Ya (sila ke Soalan B7b) |
|-------------------------------|----------------------------|

B7a)

Jika Tidak, kenapa? (Pilih satu sahaja)

1. Tiada perkhidmatan di kawasan kediaman saya
2. Tiada tempat letak kereta di stesen berdekatan
3. Tidak mampu
4. Perkhidmatan lembab - tidak kerap; tidak boleh diharap

B7b. Jika Ya, sila nilai perkhidmatan pengangkutan awam? (Pilih satu sahaja)

1. Boleh diharap
2. Mudah didapati
3. Pantas
4. Berpatutan / Murah

B8) Untuk pengguna yang tidak menggunakan pengangkutan awam, nyatakan tahap kepuasan dengan mod pengangkutan anda ke sini?

- | | |
|--------------|--------------------|
| 1. Memuaskan | 2. Tidak memuaskan |
|--------------|--------------------|

B9a) Sebab memuaskan?

1. Boleh diharap
2. Pantas
3. Senang didapati
4. Murah

B9b) Sebab tidka memuaskan?

1. Tidak boleh diharap
2. Lambat
3. Sukar didapati
4. Mahal
5. Mod yang tersedia untuk saya

SEKSYEN C: KESEDARAN TENTANG MRT SSP LALUAN 2 (MRT2)

- C1) Sebelum hari ini, adakah anda mengetahui tentang MRT SSP Laluan 2?
1. Tidak
 2. Ya
- C2) Adakah terdapat stesen MRT SSP Laluan 2 berhampiran kediaman anda?
1. Tidak
 2. Ya
- C3) Adakah anda tahu MRT SSP akan menghubungkan anda kepada KTM, LRT (Ampang & Kelana Jaya), MRT SBK dan ERL melalui stesen pertukaran (interchange)?
1. Tidak
 2. Ya
- C4) Bilakah jangkaan tamat pembinaan MRT SSP Laluan 2?
1. 2021
 2. 2022
 3. 2023
 4. 2024
- C5) Berpandukan kepada jawapan di atas, apakah penilaian anda tentang tahap pengetahuan anda mengenai MRT SSP Laluan 2?
1. Sangat rendah
 2. Rendah
 3. Baik
 4. Sangat Baik

SEKSYEN D: SOKONGAN DAN PENGGUNAAN MRT SSP LALUAN 2 (MRT2)

Sila jawab soalan-soalan berikut berpandukan kepada apa yang telah ditunjuk kepada anda tentang Laluan MRT2.

- D1) Apakah pandangan anda tentang jajaran MRT SSP Laluan 2?
1. Baik
 2. Sederhana
 3. Buruk
- D2) Apakah tahap sokongan anda kepada MRT SSP Laluan 2?
1. Amat sokong
 2. Sokong
 3. Tidak sokong
 4. Amat tidak sokong
- D3) Adakah anda akan menggunakan MRT SSP Laluan 2 semasa beroperasi?
1. Ya
 2. Mungkin
 3. Tidak (sila ke soalan D7)
- D4) (Jika Ya/Mungkin akan menggunakan perkhidmatan MRT SSP Laluan 2). Tandakan 3 faktor terpenting (antara yang berikut) yang mempengaruhi keputusan anda untuk bakal menggunakan MRT SSP Laluan 2? (Pilih hanya 3 jawapan terpenting)
1. Mudah sampai ke destinasi yang paling kerap dikunjungi
 2. Stesen mudah dicapai dari kediaman saya
 3. Penyediaan tempat letak kereta di stesen berhampiran
 4. Stesen terhampir boleh dicapai melalui bas perantara
 5. Operasi bas perantara yang kerap
 6. Menjimatkan masa perjalanan saya ke destinasi yang paling kerap dikunjungi

7. Mengurangkan kos perjalanan bulanan saya
8. Mengurangkan kebergantungan saya kepada kereta/motorsikal
9. Menjimatkan kos penyelenggaraan kenderaan

D5) Jika Ya/Mungkin, apakah agaknya mod pengangkutan yang anda akan gunakan untuk ke stesen MRT SSP Laluan 2? (Tandakan semua yang berkaitan)

1. Berjalan kaki
2. Motorsikal
3. Teksi
4. Bas
5. Kereta
6. Berbasikal
7. Grab

D6) Sekiranya perjalanan dengan MRT SSP Laluan 2 ke destinasi biasa anda mengambil 40 minit, adakah anda akan menggunakannya?

1. Ya (Sila ke soalan E1) 2. Mungkin (Sila ke soalan E1) 3. Tidak

D7) (Jika Tidak akan menggunakan perkhidmatan MRT SSP Laluan 2). Tandakan 3 faktor terpenting yang mempengaruhi keputusan anda sekiranya tidak akan menggunakan MRT Laluan 2 di masa depan? (Pilih hanya 3 jawapan terpenting)

1. Jajaran Laluan 2 tidak sesuai untuk sampai ke destinasi yang paling kerap saya kunjungi
2. Salinghubung dengan laluan rel yang lain tidak cukup maka meningkatkan masa perjalanan saya
3. Ianya adalah lebih mahal untuk saya sampai ke destinasi harian saya
4. Stesen tidak dapat dicapai dari kediaman saya dengan mudah
5. Tiada tempat letak kereta di stesen yang terdekat
6. Perkhidmatan bas perantara tidak boleh diharap
7. Lebih mudah menggunakan kenderaan sendiri ke destinasi saya

SEKSYEN E: PERSEPSI TENTANG PEMBANGUNAN MRT SSP LALUAN 2

E1) Apakah 5 kebaikan terpenting adanya MRT SSP Laluan 2? (Pilih hanya 5 jawapan terpenting)

1. Meningkatkan mobiliti dan salinghubung untuk komuniti sepanjang laluan
2. Adanya stesen pertukaran (interchanges) dengan laluan rel lain memberi salinghubung yang baik
3. Adanya stesen di kebanyakan tempat yang diperlukan oleh bakal pengguna
4. Menjimat masa perjalanan pengguna
5. Menawarkan mod pengangkutan alternatif kepada saya dan keluarga saya
6. Menyediakan kemudahan untuk perjalanan orang awam dengan lebih selamat
7. Mengurangkan kebergantungan kepada kenderaan bermotor
8. Mengurangkan kemalangan, kecederaan dan kematian di jalanraya
9. Mengurangkan kesesakan trafik pada waktu puncak
10. Menawarkan peluang membangunkan kawasan untuk perumahan mampu milik berhampiran stesen
11. Meningkatkan ekonomi setempat kepada peniaga di sekitar stesen.

E2) Apakah 5 perkara terpenting yang anda tidak suka tentang MRT SSP Laluan 2 (Pilih hanya 5 jawapan terpenting)

1. Jajaran ini terlalu panjang/jauh
2. Saya fikir masa perjalanan melalui MRT SSP Laluan 2 akan menjadi lebih lama
3. Menggunakan kenderaan sendiri akan lebih cepat sampai ke destinasi dari bergantung kepada MRT SSP Laluan 2
4. Tidak mampu tambang khususnya apabila terpaksa melalui beberapa stesen pertukaran (exchanges) rel untuk sampai ke destinasi saya
5. Sukar untuk mencari rumah mampu milik dekat stesen MRT SSP Laluan 2
6. Laluan di segmen landasan bertingkat adalah tidak menarik untuk kejiranan saya
7. Saya khuatir tentang keselamatan kediaman saya jika jajaran berada di bawah aras tanah

8. Saya mungkin tidak dapat sampai ke stesen dengan mudah
9. Perkhidmatan bas perantara yang tidak memuaskan
10. Akan ada kesesakan trafik di sekitar stesen semasa operasi
11. Kediaman saya akan berada terlalu hampir dengan jajaran MRT SSP Laluan 2- akan bising semasa operasi.

SEKSYEN F: PERSEPSI TERHADAP PEMBANGUNAN STESEN MRT SSP LALUAN 2

- F1) Apakah yang anda harapkan untuk ada serta merta di luar stesen berhampiran tempat anda? (Tandakan semua yang berkaitan)
1. Tempat letak kereta dan motorsikal awam
 2. Tempat letak basikal
 3. Hentian bas berbumbung (sheltered bus stop) untuk kemudahan pengguna bas perantara
 4. Petak yang mencukupi bagi perkhidmatan teksi dan Grab
 5. Lalulintas yang lancar apabila MRT SSP Laluan 2 beroperasi
 6. Papan tanda yang jelas ke stesen, bangunan atau lokasi utama
 7. Laluan berbumbung pejalan kaki ke stesen
 8. Ruang yang sesuai untuk penjaja makanan yang terkawal
 9. Kawalan ketat ke atas laluan pejalan kaki menuju ke stesen (penjaja makanan dan perletakan motorsikal tidak dibenarkan)
 10. Penjaja makanan dan perletakan motosikal dilarang menghalang laluan masuk ke stesen
 11. Adakan ruang kecil berbumbung di luar untuk pengguna duduk, berehat, makan dan menunggu pengangkutan mereka
 12. Capaian mudah untuk pengguna OKU
 13. Ruang untuk aktiviti kemasyarakatan seperti ruang awam, aktiviti budaya
- F2) Apakah yang anda harap disediakan di dalam stesen berhampiran anda (Tandakan semua yang berkaitan)
- a) Ruang Fizikal
1. Stesen yang disenggara baik dan bersih
 2. Tempat duduk untuk penumpang
 3. Papan tanda arah yang jelas
 4. Kemudahan tandas
 5. Capaian mudah untuk pengguna OKU
 6. Kemudahan membeli barangan/makanan untuk pengguna
 7. Sistem audio yang jelas
 8. CCTV
 9. Lif
 10. Butang kecemasan
- b) Perkhidmatan
1. Berlampu cerah untuk keselamatan awam
 2. Ventilasi (peredaran udara) untuk keselesaan pengguna
 3. Kemudahan tandas yang bersih dan disenggara baik
 4. Staf yang bersopan dan boleh bertutur dalam pelbagai bahasa
 5. Perkhidmatan sekuriti khususnya di awal pagi dan lewat malam
 6. Perkhidmatan keselamatan oleh staf di stesen yang boleh membantu dalam kecemasan, kecurian, kecederaan dll.
 7. Ruang khas yang menempatkan kedai serbaneka.

G	1)	Nama Pemandiri:			2)	Tarikh temuual:_____		
	3)	Stesen MRT2						
	4)	Segmen MRT:						
	1.	Utara (NE)	2.	Bawah tanah (UG)	3.	Selatan (SE)		

Soal Selidik Persepsi Kumpulan Lain

Kajian persepsi ini bertujuan untuk mendapat pandangan daripada peniaga, pelanggan, pembeli-belah, pengunjung, pekerja, pelajar serta komuter dalam lingkungan 2,500m dari stesen-stesen MRT SSP (Laluan 2) (MRT2)

(Pembanci: Sila pastikan kad penunjuk bagi jajaran laluan dan stesen disediakan untuk perhatian responden)

No Borang:

--	--	--	--

SEKSYEN A: MAKLUMAT AM RESPONDEN

- A1)** Nama Perniagaan/Perindustrian/Institusi (jika berkenaan): _____
- A2)** Alamat Firma:
- Jalan: _____
 - Taman/Bandar: _____
- A3)** 1. Nama Responden: _____
- A4)** Tempat Kediaman Responden:
- Jalan: _____
 - Taman/Bandar: _____
 - No. Telefon bimbit: _____
- A5)** Jantina
- Lelaki
 - Perempuan
- A6)** Kumpulan Etnik
- Melayu
 - Cina
 - India
 - Bumiputera lain
 - Lain-lain (nyatakan): _____
- A7)** Kategori Umur
- 15 – 19 tahun
 - 20 – 24 tahun
 - 25 – 29 tahun
 - 30 – 34 tahun
 - 35 – 39 tahun
 - 40 – 44 tahun
 - 45 – 49 tahun
 - 50 – 54 tahun
 - 55 – 59 tahun
 - 60 – 64 tahun
 - > 64 tahun
- A8)** Pemilikan kenderaan
- Kereta
 - Motorsikal
 - Lain-lain: _____
- A9)** Pendapatan bulanan (sendiri)
- < RM 2,000
 - RM 2,000 – RM 3,000
 - RM 3,001 – RM 4,500
 - RM 4,501 – RM5,500
 - RM 5,501 – RM, 6,500
 - RM 6,501 – RM7,700
 - RM 7,701 – RM10,000
 - RM 10,001 – RM12,500
 - RM 12,501 – RM15,200
 - > RM 15,200

A11) Jika PEKERJA, nyatakan jenis pekerjaan:

- | | |
|-------------------------------------|----------------------|
| 1. Pengurus | 2. Pentadbir |
| 3. Profesional | 4. Juruteknik |
| 5. Kerani, jurujual, pekerja servis | 6. Pekerja pembuatan |
| 7. Pekerja seni/kraf | 8. Pekerja am |

SEKSYEN B: TRAFIK - PERJALANAN, MOD PENGANGKUTAN DAN PERSEPSI
B1) Mod pengangkutan ke tempat ini (Tandakan semua yang berkaitan):

- | | |
|-------------|----------------------|
| 1. Kereta | 2. Motorsikal |
| 3. Bas | 4. Berjalan kaki |
| 5. Teksi | 6. Grab |
| 7. Lori/Van | 8. Basikal |
| 9. KTM | 10. LRT |
| 11. MRT | 12. Monorel |
| 13. ERL | 14. Lain-lain: _____ |

B2) Tempoh masa perjalanan ke tempat ini:

- | | |
|------------------|------------------|
| 1. < 15 minit | 2. 15 - 30 minit |
| 3. 31 – 45 minit | 4. 46 – 60 minit |
| 5. 61 – 90 minit | 6. > 90 minit |

**B3) Untuk pengguna pengangkutan awam sahaja (Bas, LRT, KTM, MRT, Monorel, ERL)
Tahap kepuasan anda terhadap perkhidmatan pengangkutan awam berikut (Tandakan yang berkaitan Sahaja)**

	<u>Sangat Memuaskan</u>	<u>Sederhana</u>	<u>Sangat Tidak memuaskan</u>
1. LRT	[]	[]	[]
2. KTM	[]	[]	[]
3. Monorel	[]	[]	[]
4. MRT	[]	[]	[]
5. Bas	[]	[]	[]
6. ERL	[]	[]	[]

**B4) Untuk pengguna yang tidak menggunakan pengangkutan awam
Nyatakan tahap kepuasan dengan mod pengangkutan anda ke sini?**

- | | |
|--------------|--------------------|
| 1. Memuaskan | 2. Tidak memuaskan |
|--------------|--------------------|

B5a) Sebab memuaskan?

- Boleh diharap
- Pantas
- Senang didapati
- Murah

B5b) Sebab tidak memuaskan?

- Tidak boleh diharap
- Lambat
- Sukar didapati
- Mahal
- Mod yang tersedia untuk saya

B6) Jika tidak mengguna pengangkutan awam ke destinasi yang paling kerap dikunjungi, adakah anda pernah menggunakan perkhidmatan pengangkutan awam dalam tempoh enam bulan lalu?

- | | |
|-------------------------------|----------------------------|
| 1. Tidak (Sila ke soalan B7a) | 2. Ya (Sila ke soalan B7b) |
|-------------------------------|----------------------------|

B7a) Jika Tidak, kenapa?

1. Tiada perkhidmatan di kawasan kediaman saya
2. Tiada tempat letak kereta di stesen berdekatan
3. Tidak mampu
4. Perkhidmatan lembab - tidak kerap; tidak boleh diharap

B7b). Jika Ya, sila nilai perkhidmatan pengangkutan awam

1. Boleh diharap
2. Mudah didapati
3. Pantas
4. Berpatutan / Murah

SEKSYEN C: KESEDARAN TENTANG MRT SSP LALUAN 2 (MRT2)**C1) Sebelum hari ini, adakah anda mengetahui tentang MRT SSP Laluan 2?**

1. Tidak
2. Ya

C2) Adakah terdapat stesen terdekat ke tempat ini?

1. Tidak
2. Ya

C3) Adakah anda tahu MRT SS Laluan 2 akan menghubungkan anda kepada KTM, LRT (Ampang & Kelana Jaya), MRT SBK dan ERL melalui stesen pertukaran (interchange)?

1. Tidak
2. Ya

C4) Bilakah jangkaan tamat pembinaan MRT SSP Laluan 2?

1. 2021
2. 2022
3. 2023
4. 2024

C5) Berpandukan kepada jawapan di atas, apakah penilaian anda tentang tahap pengetahuan anda mengenai MRT SSP Laluan 2?

1. Sangat rendah
2. Rendah
3. Baik
4. Sangat Baik

SEKSYEN D: SOKONGAN DAN PENGGUNAAN MRT SSP LALUAN 2 (MRT2)

Sila jawab soalan-soalan berikut berpandukan kepada apa yang telah ditunjuk kepada anda tentang Laluan MRT2.

D1) Apakah pandangan anda tentang jajaran MRT SSP Laluan 2?

1. Baik
2. Sederhana
3. Buruk

D2) Apakah tahap sokongan anda kepada MRT SSP Laluan 2?

1. Amat sokong
2. Sokong
3. Tidak sokong
4. Amat tidak sokong

D3) Adakah anda akan menggunakan MRT SSP Laluan 2 semasa ia beroperasi?

1. Ya
2. Mungkin
3. Tidak (Sila ke soalan D6)

D4) (Jika Ya/Mungkin akan menggunakan perkhidmatan MRT SSP Laluan 2). Tandakan 3 faktor terpenting (antara yang berikut) yang mempengaruhi keputusan anda untuk bakal menggunakan MRT SSP Laluan 2? (Pilih hanya 3 jawapan terpenting)

1. Mudah sampai ke destinasi yang paling kerap dikunjungi
2. Stesen mudah dicapai dari kediaman saya/tempat saya bekerja/berniaga
3. Penyediaan tempat parkir kereta di stesen berhampiran kediaman/tempat bekerja/membeli-belah
4. Stesen terhampir boleh dicapai melalui bas perantara
5. Operasi bas perantara yang kerap

6. Menjimatkan masa perjalanan saya ke destinasi yang paling kerap dikunjungi
7. Mengurangkan kos perjalanan bulanan saya
8. Mengurangkan kebergantungan saya kepada kereta/motorsikal
9. Menjimatkan kos penyelenggaraan kenderaan

D5) Jika Ya/Mungkin, apakah agaknya mod pengangkutan yang anda akan gunakan untuk ke stesen MRT SSP Laluan 2? (Tandakan semua yang berkaitan)

1. Berjalan kaki
2. Motorsikal
3. Teksi
4. Bas
5. Kereta
6. Berbasikal
7. Grab

D6) Sekiranya perjalanan dengan MRT SSP Laluan 2 ke destinasi biasa anda mengambil 40 minit, adakah anda akan menggunakannya?

1. Ya (Sila ke soalan E1)
2. Mungkin (Sila ke soalan E1)
3. Tidak

D7) (Jika Tidak akan menggunakan perkhidmatan MRT SSP Laluan 2). Tandakan 3 faktor terpenting yang mempengaruhi keputusan anda sekiranya tidak akan menggunakan MRT SSP Laluan 2 di masa depan? (Pilih hanya 3 jawapan terpenting)

1. Jajaran laluan tidak sesuai untuk sampai ke destinasi yang paling kerap saya kunjungi
2. Salinghubung dengan laluan rel yang lain tidak cukup maka meningkatkan masa perjalanan saya
3. Ianya adalah lebih mahal untuk saya sampai ke destinasi harian saya
4. Stesen tidak mudah dicapai dari kediaman saya, tempat bekerja atau pusat membeli-belah
5. Tiada tempat parkir kereta di stesen berdekatan kediaman saya, tempat bekerja atau pusat membeli-belah
6. Perkhidmatan bas perantara tidak boleh diharap
7. Lebih mudah menggunakan kenderaan sendiri ke destinasi saya

SEKSYEN E: PERSEPSI TERHADAP PEMBANGUNAN MRT2

E1) Apakah 5 kebaikan terpenting adanya MRT SSP Laluan 2? (Pilih hanya 5 jawapan terpenting)

1. Meningkatkan mobiliti dan salinghubung untuk komuniti sepanjang laluan
2. Adanya stesen pertukaran (interchanges) dengan laluan rel lain memberi salinghubung yang baik
3. Adanya stesen di kebanyakan tempat yang diperlukan oleh bakal pengguna
4. Menjimati masa perjalanan pengguna
5. Menawarkan mod pengangkutan alternatif kepada saya dan keluarga saya
6. Menyediakan kemudahan untuk perjalanan orang awam dengan lebih selamat
7. Mengurangkan kebergantungan kepada kenderaan bermotor
8. Mengurangkan kemalangan, kecederaan dan kematian di jalanraya
9. Mengurangkan kesesakan trafik pada waktu puncak
10. Menawarkan peluang membangunkan kawasan untuk perumahan mampu milik berhampiran stesen
11. Meningkatkan ekonomi setempat kepada peniaga di sekitar stesen

E2) Apakah 5 perkara terpenting yang anda tidak suka tentang MRT SSP Laluan 2? (Pilih hanya 5 jawapan terpenting)

1. Jajaran ini terlalu panjang/jauh
2. Saya fikir masa perjalanan melalui MRT SSP Laluan 2 akan menjadi lebih lama
3. Menggunakan kenderaan sendiri akan lebih cepat sampai ke destinasi dari bergantung kepada MRT SSP Laluan 2
4. Tidak mampu tambang khususnya apabila terpaksa melalui beberapa stesen pertukaran (exchanges) rel untuk sampai ke destinasi saya

5. Sukar untuk mencari rumah mampu milik dekat stesen MRT SSP Laluan 2
6. Laluan di segmen landasan bertingkat adalah tidak menarik untuk kejiranan saya
7. Saya khuatir tentang keselamatan kediaman saya jika jajaran berada di bawah aras tanah
8. Saya mungkin tidak dapat sampai ke stesen dengan mudah
9. Perkhidmatan bas perantara yang tidak memuaskan
10. Akan ada kesesakan trafik di sekitar stesen semasa operasi
11. Kediaman saya akan berada terlalu hampir dengan jajaran MRT SSP Laluan 2 – akan bising semasa operasi

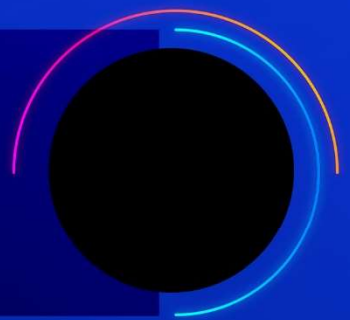
SEKSYEN F: PERSEPSI TERHADAP PEMBANGUNAN STESEN MRT2

- F1) Apakah yang anda harapkan untuk ada serta merta di luar stesen berhampiran tempat anda? (Tandakan semua yang berkaitan)
1. Tempat letak kereta dan motorsikal awam
 2. Tempat letak basikal
 3. Hentian bas berbumbung (sheltered stop) untuk kemudahan pengguna bas perantara
 4. Petak yang mencukupi bagi perkhidmatan teksi dan Grab
 5. Lalulintas yang lancar apabila MRT SSP Laluan 2 beroperasi
 6. Papan tanda arah yang jelas ke stesen, bangunan atau lokasi utama
 7. Laluan berbumbung pejalan kaki ke stesen
 8. Ruang yang sesuai untuk penjaja makanan yang terkawal
 9. Penjaja makanan dan perletakan motosikal dilarang menghalang laluan masuk ke stesen
 10. Adakan ruang kecil berbumbung di luar untuk pengguna duduk, berehat, makan dan menunggu pengangkutan mereka
 11. Capaian mudah untuk pengguna OKU
 12. Ruang untuk aktiviti kemasyarakatan seperti ruang awam, aktiviti budaya
- F2) Apakah yang anda harapkan untuk disediakan di dalam stesen berhampiran anda (Tandakan semua yang berkaitan)
- a) Ruang Fizikal
1. Stesen yang disenggara baik dan bersih
 2. Tempat duduk untuk penunggang
 3. Papan tanda arah yang jelas
 4. Kemudahan tandas
 5. Capaian mudah untuk pengguna OKU
 6. Kemudahan membeli barangan/makanan untuk pengguna
 7. Sistem audio yang jelas
 8. CCTV
 9. Lif
 10. Butang kecemasan
- b) Perkhidmatan
1. Berlampu cerah untuk keselamatan awam
 2. Ventilasi (peredaran udara) untuk keselesaan pengguna
 3. Kemudahan tandas yang bersih dan disenggara baik
 4. Staf yang bersopan dan boleh bertutur dalam pelbagai bahasa
 5. Perkhidmatan sekuriti khususnya di awal pagi dan lewat malam
 6. Perkhidmatan keselamatan oleh staf di stesen yang boleh membantu dalam kecemasan, kecurian, kecederaan dll.
 7. Ruang khas yang menempatkan kedai serbaneka.

- | | | | | | | |
|----|---------------------------|--|--|---|------------------|-------|
| 1. | Nama Pembanci: | _____ | | | Tarikh temubual: | _____ |
| 1. | Nama MRT Stesen terdekat: | _____ | | | | |
| 1. | Segmen MRT: | 1) Utara (NE) | 2) Bawah Tanah (UG) | 3) Selatan (SE) | | |
| 1. | Zon Impak: | 1. Primer ($\leq 800\text{m}$) | | 2. Sekunder (801 – 2,500m) | | |
| 1. | Kategori | 1) Peniaga | 2) Perindustrian | 3) Institusi | | |
| | Responden: | 4) Pekerja | 5) Pelanggan | 6) Pengunjung | | |
| | | 7) Pelajar | 8) Komuter | | | |
| 6. | Lokasi temubual: | 1) Damansara Damai/Tmn Perindustrian Kip | 2) Bdr Sri Damansara/ Medan Putra Business Centre, Bdr Menjalara | 3) Tmn Perusahaan Ehsan Jaya/Kepong Sentral Interchange | | |
| | | 4) Kaw. Metro Prima/Pekan Kepong | 5) Kepong Baru/Jinjang Baru | 6) Segambut/Jln Ipoh/Batu Complex | | |
| | | 7) Sentul/Jln Pekeliling | 8) Titiwangsa Interchange/KPJ Tawakkal Specialist Hospital | 9) Kaw. KL Hospital & sekeliling & istana Budaya | | |
| | | 10) Kaw. Chow Kit | 11) Kaw. Perniagaan Jln Ampang | 12) Kaw. Perniagaan Jln Conlay | | |
| | | 13) Kaw. TRX | 14) Kaw. Chan Sow Lin & LRT interchange | 15) Kuchai Lama/Salak South | | |
| | | 16) Serdang/Seri Kembangan | 17) Equine Park/Tmn Permai Putra | 18) Cyberjaya/Putrajaya | | |
| | | 19) Lain-lain lokasi (nyatakan: _____) | | | | |

LAMPIRAN B

BORANG SOAL SELIDIK ATAS TALIAN



MAKLUMBALAS KAJIAN PELAN INDUK GUNATANAH MRT SUNGAI BULOH – SERDANG – PUTRAJAYA (MRT SSP Laluan 2)

Planners M Consult Sdn Bhd telah dilantik oleh PlanMalaysia untuk menjalankan kajian Pelan Induk Gunatanah MRT Sungai Buloh – Serdang – Putrajaya (MRT SSP Laluan 2) yang biasa dikenali sebagai *Mass Rapid Transit Line 2* (MRT2).

Satu peta jajaran dipamerkan di sini (<https://ibb.co/kDrqbx>)

Jika anda adalah warga Malaysia dan tinggal berhampiran atau dalam lingkungan 2.5 km dari stesen MRT2, kami ingin mendengar pandangan daripada anda. Semua maklumat individu yang diberi hanya akan digunakan untuk tujuan kajian ini.

SEKSYEN A: MAKLUMAT AM RESPONDEN

Q1 Kawasan perumahan anda (sila pilih kawasan yang berdekatan):

- o **Kawasan 1**
Sungai Buloh, Damansara Damai, Sri Damansara, Bandar Sri Manjalara, Tmn Bukit Maluri
- o **Kawasan 2**
Metro Prima, Pekan Kepong, Kepong Baru, Desa Kepong, Jinjang Utara, Jinjang Selatan, Kg Batu, Tmn Indah Perdana, Sri Delima, Tmn Sri Kuching, Tmn Segambut, Kg Segambut
- o **Kawasan 3**
Jalan Ipoh, Sentul, Jalan Pekeliling, Titiwangsa
- o **Kawasan 4**
Kuala Lumpur city centre, Jalan Ampang, Jalan Conlay, Tun Abdul Razak Exchange, Chan Sow Lin, Kg Baru
- o **Kawasan 5**
Kuchai Lama, Sungai Besi, Salak South, Tmn Salak Selatan, Tmn Sg Besi, Kg Baru Salak South, Tmn Naga Mas, Kg Malaysia Raya, Bukit Sri Petaling, Tmn Castlefield, Tmn Sri Budiman, PPR Permai Murni, Tmn Tasik Damai, Bandar Tasik Selatan
- o **Kawasan 6**
Serdang, Serdang Raya, Seri Kembangan, Universiti Putra Malaysia
- o **Kawasan 7**
Equine Park, Tmn Putra Permai, Sierra 16, Cyberjaya, Putrajaya (Presint 2, 8, 9)
- o **Lain-lain:** – sila nyatakan di bawah:

Alamat & Taman: _____

Q2 Jantina:

1. Lelaki
2. Perempuan

Q3 Kategori umur anda:

1. 15 – 19 tahun
2. 20 – 24 tahun

3. 25 – 34 tahun
4. 35 – 44 tahun
5. 45 – 54 tahun
6. 55 – 64 tahun
7. > 64 tahun

Q4 Taraf pekerjaan anda:

1. Pekerja
2. Bekerja sendiri
3. Sedang mencari kerja/Menganggur
4. Pesara
5. Surirumah
6. Pelajar

Q5 Anggaran pendapatan isi rumah sebulan:

1. ≤ RM3000
2. RM3000-RM6275
3. RM6276-RM10000
4. RM10001-RM13147
5. ≥RM13147
6. Tidak Berkenaan

Q6 Pemilikan kenderaan oleh keluarga:

- | | | |
|-------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| 1. Kereta | ☐ Ya | ☐ Tidak |
| 2. Motorsikal | ☐ Ya | ☐ Tidak |
| 3. Basikal | ☐ Ya | ☐ Tidak |
| 4. Lain-lain (van, trak, dll) | ☐ Ya | ☐ Tidak |

SEKSYEN B: TRAFIK DI KAWASAN ANDA

Q7 Adakah anda menghadapi kesesakan trafik pada masa ini di kawasan perumahan anda?

1. Ya, dalam waktu kemucak pada hari bekerja
2. Ya, setiap hari
3. Tidak

Q8 Dalam tempoh 6 bulan lepas, pernahkah anda menggunakan pengangkutan awam?

1. Ya (**ke Q9**)
2. Tidak (**ke Q11**)

Q9 Nyatakan jenis pengangkutan awam yang kerap digunakan ke destinasi biasa

- | | | |
|------------|-----------------------------|--------------------------------|
| 1. Bas | ☐ Ya | ☐ Tidak |
| 2. Teksi | ☐ Ya | ☐ Tidak |
| 3. LRT | ☐ Ya | ☐ Tidak |
| 4. KTM | ☐ Ya | ☐ Tidak |
| 5. LRT | ☐ Ya | ☐ Tidak |
| 6. ERL | ☐ Ya | ☐ Tidak |
| 7. Monorel | ☐ Ya | ☐ Tidak |

Q10 Apakah tujuan ianya digunakan?

- | | | |
|---|-----------------------------|--------------------------------|
| 1. Ke tempat kerja | ☐ Ya | ☐ Tidak |
| 2. Ke sekolah & yang berkaitan | ☐ Ya | ☐ Tidak |
| 3. Ke pusat beli belah & yang berkaitan | ☐ Ya | ☐ Tidak |
| 4. Ke pasar | ☐ Ya | ☐ Tidak |

5. Ke hospital & yang berkaitan ☐ Ya ☐ Tidak
6. Ke tempat kurang biasa yang lain ☐ Ya ☐ Tidak

SEKSYEN C: KESEDARAN TENTANG LALUAN SSP (MRT2)

Q11 Sebelum survei ini, adakah anda telah mengetahui tentang MRT SSP Laluan 2 (MRT2)?

1. Ya
2. Tidak

Q12 Apakah tahap pengetahuan anda mengenai MRT SSP Laluan 2?

1. Sangat rendah
2. Rendah
3. Baik
4. Sangat baik

SEKSYEN D: SOKONGAN UNTUK MENGGUNAKAN SSP LALUAN 2 (MRT2)

Q13 Apabila siap, adakah MRT SSP Laluan 2 akan memberi manfaat kepada kawasan kejiranan anda?

1. Ya
2. Tidak
3. Tidak pasti

Q14 Setelah melihat showcard tentang jajaran dan stesen, apakah tahap sokongan anda kepada SSP Laluan 2 (MRT2)?

1. Amat sokong
2. Sokong
3. Tidak sokong
4. Amat tidak sokong

Q15 Adakah anda jangka akan menggunakan SSP Laluan 2 (MRT2) semasa ia beroperasi?

1. Ya
2. Mungkin
3. Tidak

Q16 Sekiranya perjalanan anda ke destinasi pilihan melalui SSP Laluan 2 (MRT2) mengambil masa maksimum 40 minit, adakah anda akan menggunakan SSP Laluan 2?

1. Ya
2. Mungkin
3. Tidak

Q17 Faktor-faktor berikut penting dalam menarik anda untuk menggunakan MRT SSP Laluan 2:

	Sangat tidak setuju	Tidak setuju	Nutral	Setuju	Sangat setuju
1. Stesen mudah dicapai dari kediaman saya	☐	☐	☐	☐	☐
2. Penyediaan tempat letak kereta/motorsikal di stesen MRT berhampiran	☐	☐	☐	☐	☐
3. Adanya bas perantara ke kawasan kejiranan saya	☐	☐	☐	☐	☐

4. Perjalanan ke destinasi saya melalui MRT mestilah cepat dan terhubung tanpa halangan	☐	☐	☐	☐	☐
5. Kos perjalanan saya dengan menggunakan Laluan SSP ke destinasi saya perlulah lebih rendah berbanding kos saya menggunakan kereta atau pengangkutan awam yang lain	☐	☐	☐	☐	☐

SEKSYEN E: PERSEPSI TERHADAP PEMBANGUNAN STESEN MRT LALUAN SSP

Q18 Harapan anda untuk ada serta merta di luar stesen MRT SSP Laluan 2 berhampiran tempat anda adalah:

1. Papan tanda yang jelas ke stesen
☐ Ya ☐ Tidak
2. Laluan berbumbung pejalan kaki ke stesen
☐ Ya ☐ Tidak
3. Hentian bas berbumbung
☐ Ya ☐ Tidak
4. Tempat letak kereta awam yang mencukupi
☐ Ya ☐ Tidak
5. Tempat letak motosikal awam yang mencukupi
☐ Ya ☐ Tidak
6. Tempat untuk letak basikal
☐ Ya ☐ Tidak
7. Tempat menunggu dan menurunkan pengguna bagi perkhidmatan teksi/Grab
☐ Ya ☐ Tidak
8. Capaian mudah untuk pengguna OKU ke tren
☐ Ya ☐ Tidak

Q19 Sila pilih 3 kemudahan awam **paling terpenting** yang anda harapkan di sekitar kawasan stesen MRT2:

1. Lintasan pejalan kaki yang selamat
☐ Ya ☐ Tidak
2. Lalulintas yang lancar menuju ke stesen
☐ Ya ☐ Tidak
3. Lebih banyak laluan pejalan kaki ke stesen dari kawasan kejiranan saya
☐ Ya ☐ Tidak
4. Laluan basikal yang berasingan dari laluan pejalan kaki ke stesen
☐ Ya ☐ Tidak
5. Laluan-laluan pejalan kaki yang saling terhubung ke stesen
☐ Ya ☐ Tidak
6. CCTV di sepanjang laluan pejalan kaki
☐ Ya ☐ Tidak

Q20 Pembangunan utama yang anda harapkan di sekitar kawasan stesen dekat kawasan anda adalah:

1. Kondominium
☐ Ya ☐ Tidak
2. Pangsapuri / Apartmen
☐ Ya ☐ Tidak
3. Rumah kos sederhana (> RM500,000)
☐ Ya ☐ Tidak
4. Rumah kos sederhana (RM350,000 – RM500,000)

- ☐ Ya ☐ Tidak
5. Rumah mampu milik
☐ Ya ☐ Tidak
6. Rumah kedai/pejabat
☐ Ya ☐ Tidak
7. Kemudahan masyarakat (contoh: sekolah/klinik/balai polis)
☐ Ya ☐ Tidak

TERIMA KASIH DI ATAS KERJASAMA ANDA

FEEDBACK ON LANDUSE MASTER PLAN STUDY OF SUNGAI BULOH – SERDANG – PUTRAJAYA LINE (MRT2)

Planners M Consult Sdn Bhd has been appointed by PlanMalaysia to undertaking a Master Plan Study of the Sungai Buloh-Serdang-Putrajaya (SSP) Line commonly known as the Mass Rapid Transit Line 2 (MRT2).

A showcard of the alignment is attached here (<https://ibb.co/kDrqbx>).

If you are a Malaysian above 15 years and living near or within 2.5km from MRT2 stations, we like to hear from you. All information provided here will be used strictly for the purpose of this study.

SECTION A: RESPONDENT PROFILE

Q1 Your place of residence (please select approximate residential areas):

- o **Area 1**
Sungai Buloh, Damansara Damai, Sri Damansara, Bandar Sri Manjalara, Taman Bukit Maluri
- o **Area 2**
Metro Prima, Pekan Kepong, Kepong Baru, Desa Kepong, Jinjang Utara, Jinjang Selatan, Kg Batu, Tmn Indah Perdana, Sri Delima, Tmn Sri Kuching, Tmn Segambut, Kg Segambut
- o **Area 3**
Jalan Ipoh, Sentul West, Sentul, Jalan Pekeliling, Titiwangsa
- o **Area 4**
Kuala Lumpur city centre, Jalan Ampang, Jalan Conlay, Tun Abdul Razak Exchange, Chan Sow Lin, Kg Baru
- o **Area 5**
Kuchai Lama, Sungai Besi, Salak South, Taman Salak Selatan, Tmn Sg Besi, Kg Baru Salak South, Taman Naga Mas, Kg Malaysia Raya, Bukit Sri Petaling, Tmn Castlefield, Tmn Sri Budiman, PPR Permai Murni, Tmn Tasik Damai, Bandar Tasik Selatan
- o **Area 6**
Serdang, Serdang Raya, Seri Kembangan, Universiti Putra Malaysia
- o **Area 7**
Equine Park, Taman Putra Permai, Bandar Sierra 16, Cyberjaya, Putrajaya (Precinct 2, 8, 9)
- o **I am unsure** - please state your residential area/address below for us to assign the area:

Address & Taman: _____

Q2 Gender:

1. Male
2. Female

Q3 Age Group:

1. 15 – 19 years
2. 20 – 24 years
3. 25 – 34 years

4. 35 – 44 years
5. 45 – 54 years
6. 55 – 64 years
7. > 64 years

Q4 Employment Status:

1. Employee
2. Self-employed
3. Looking for work
4. Retirees/Pensioners
5. Housewife
6. Student

Q5 Estimated household income per month:

1. ≤ RM3000
2. RM3000-RM6275
3. RM6276-RM10000
4. RM10001-RM13147
5. ≥RM13147
6. Not Applicable

Q6 Vehicle ownership by your family:

- | | | |
|------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| 1. Motorcar | ☐ Yes | ☐ No |
| 2. Motorcycle | ☐ Yes | ☐ No |
| 3. Bicycles | ☐ Yes | ☐ No |
| 4. Others (van, truck, etc). | ☐ Yes | ☐ No |

SECTION B: Traffic in your Neighbourhood

Q7 Do you currently encounter traffic congestion in your neighbourhood?

1. Yes, during peak hours on a working day
2. Yes, daily
3. No

Q8 Over the past 6 months, have you used public transport?

1. Yes (*to Q9*)
2. No (*to Q11*)

Q9 What type of public transportation do you use to your usual destinations?

- | | | |
|-------------|------------------------------|-----------------------------|
| 1. Bus | ☐ Yes | ☐ No |
| 2. Taxi | ☐ Yes | ☐ No |
| 3. LRT | ☐ Yes | ☐ No |
| 4. KTM | ☐ Yes | ☐ No |
| 5. LRT | ☐ Yes | ☐ No |
| 6. ERL | ☐ Yes | ☐ No |
| 7. Monorail | ☐ Yes | ☐ No |

Q10 What do you usually use it for?

- | | | |
|-------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| 1. Work | ☐ Yes | ☐ No |
| 2. School & related use | ☐ Yes | ☐ No |

- | | | |
|----------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| 3. Shopping & related use | ☐ Yes | ☐ No |
| 4. Market | ☐ Yes | ☐ No |
| 5. Hospital & related use | ☐ Yes | ☐ No |
| 6. Other not common destinations | ☐ Yes | ☐ No |

SECTION C: AWARENESS OF SSP LINE (MRT2)

Q11 Before this survey, have you heard of the SSP line (MRT2)?

1. Yes
2. No

Q12 How much do you know about the SSP line (MRT2)?

1. Very poor
2. Poor
3. Good
4. Very good

SECTION D: SUPPORT AND POTENTIAL USE OF THE SSP LINE (MRT 2)

Q13 When it is operational, do you think the SSP line (MRT2) will benefit your neighbourhood?

1. Yes
2. No
3. Not sure

Q14 Having seen the showcard on the alignment and stations, do you support the SSP line (MRT2)?

1. Strongly support
2. Support
3. Do not support
4. Strongly do not support

Q15 Do you think you would use the SSP line (MRT2) when it is operational?

1. Yes
2. Maybe
3. No

Q16 If your journey on the SSP line (MRT2) to your desired destination takes a maximum of 40 minutes, would you use the SSP line?

1. Yes
2. Maybe
3. No

Q17 The following factors would influence your decision to use the SSP line (MRT2): o

	Strongly disagree	Disagree	Neutral	Agree	Strongly agree
1. Station must be easily accessible from my home	☐	☐	☐	☐	☐
2. Nearby MRT stations should have adequate car and motorcycle parks for users	☐	☐	☐	☐	☐
3. There is a feeder bus service in my neighbourhood	☐	☐	☐	☐	☐

4. The journey on the SSP Line to my destination must be fast with seamless connectivity	☐	☐	☐	☐	☐
5. The cost of using the SSP line to my destination should be lower than if I use my car or any other form of public transportation	☐	☐	☐	☐	☐

SECTION E: PERCEPTION ON SSP LINE (MRT2) STATION DEVELOPMENT

Q18 Your expectation that the immediate area outside an MRT station along the SSP Line should have are:

- Clear sign boards showing directions to the station
☐ Yes ☐ No
- Sheltered pedestrian walkways to station
☐ Yes ☐ No
- Covered public bus stops
☐ Yes ☐ No
- Adequate public car parking
☐ Yes ☐ No
- Adequate public motorcycle parking
☐ Yes ☐ No
- Space for bicycle parking
☐ Yes ☐ No
- Adequate waiting and drop-off area for taxis/Grab
☐ Yes ☐ No
- Easy access for disabled train users
☐ Yes ☐ No

Q19 Please chose 3 public amenities that you think are the **most important** to have around any MRT2 station?

- Pedestrian walkways that are safe
☐ Yes ☐ No
- No traffic congestion on roads leading to station
☐ Yes ☐ No
- Many pedestrian walkways leading to the station in my neighbourhood
☐ Yes ☐ No
- Dedicated bicycle lanes that are separate from pedestrian walkways leading to station
☐ Yes ☐ No
- Continuous and interconnected pedestrian walkways to station
☐ Yes ☐ No
- CCTV along pedestrian routes
☐ Yes ☐ No

Q20 What types of development would you like to have around the nearest MRT2 station in your neighbourhood?

- Condominiums
☐ Yes ☐ No
- Apartments/Flats
☐ Yes ☐ No

- 3. Medium-cost housing at price > RM500,000
☐ Yes ☐ No
- 4. Medium-cost housing in range of RM350,000 – RM500,000
☐ Yes ☐ No
- 5. Affordable homes
☐ Yes ☐ No
- 6. Shophouses/offices
☐ Yes ☐ No
- 7. Community facilities (e.g. schools/clinics/ police station)
☐ Yes ☐ No

WE THANK YOU FOR YOUR KIND COOPERATION