

## ABSTRACT

Kuala Lumpur faced serious traffic jam due to increase in automobile usage. The construction of highway and ring road is hoped to ease to the traffic jam problems. However, it caused increased in modal split for automobile usage. LRT system was introduced in Kuala Lumpur in the year of 1993. Unfortunately, LRT system in Malaysia is unable to achieve targeted ridership. The LRT companies lost RM 5.32 billion. Therefore, Transit-Oriented-Development was pointed out to increase the LRT ridership. Transit-oriented-development was introduced by Calthorpe, P (1993). His was emphasized on high density and intensity development within 610 meter from transit station. This study involves reviewing The Next American Metropolis: Ecology, Community and The American Dream Guideline, Shopping Up, Hong Kong Planning Standard and Guideline, Development Control Parameters for Residential and Non-Residential Development of Singapore. Guidelines reviewing were scheduled into table form. Findings from the table are shown the similarities and differences between all the different guidelines. Besides, it also showed the different countries emphasize regarding transit-oriented-development. Land use percentage within LRT catchments area around Cheras, Salak Selatan and Bandar Tun Razak stations were used to prove the same problems happened in Bandar Tasik Selatan. Site surveys and studies were carried out in Choa Chu Kang, Singapore and Bandar Tasik Selatan, Kuala Lumpur. This can be ground for this guideline only is used for development outer part of the Center Planning Area. This study is done on land use percentage, housing density, pedestrian route design and parking facilities aspects. The strength and weakness of Bandar Tasik Selatan be defined by comparison between the findings on Choa Chu Kang and guidelines reviewing. Review works also includes Kuala Lumpur City Hall land use policy, transportation policy, development control aspects and parking standard. Transit-Oriented-Development Guideline for Kuala Lumpur was proposed based on the findings from comparison between Bandar Tasik Selatan, Choa Chu Kang and Guidelines reviewing. However, this guideline only suitable for area outside center planning area, DBKL. Guideline for center planning area requires another study. This is due to the differences in land value and development characteristics. There is a need for detail study on Transit-Oriented-Development Guideline for center planning area.

**GARIS PANDUAN PEMBANGUNAN GUNA TANAH YANG  
BERORIENTASIKAN TRANSIT (*TRANSIT-ORIENTED-DEVELOPMENT*)  
DI SEKITAR STESEN SISTEM TRANSIT ALIRAN RINGAN (*LRT*)  
KAWASAN KAJIAN: BANDAR TASIK SELATAN, KUALA LUMPUR**

**LIM SUI FONG**

**Laporan Projek Sarjana Muda ini dikemukakan sebagai memenuhi sebahagian  
daripada syarat penganugerahan Ijazah Sarjana Muda Perancangan dan  
Wilayah**

**Fakulti Alam Bina  
Universiti Teknologi Malaysia**

**30 SEPTEMBER, 2002**

## ABSTRAK

Peningkatan penggunaan kenderaan bermotor mengakibatkan masalah kesesakan lalu lintas yang serius di Kuala Lumpur. Lebuhraya dan jalan lingkar telah dibina dengan harapan dapat mengatasi masalah kesesakan lalu lintas. Sebaliknya, mengakibatkan peningkatan mod pengangkutan persendirian dalam modal pecahan mod. Sistem *LRT* diperkenalkan di Kuala Lumpur untuk mengatasi masalah kesesakan lalu lintas. Tetapi, Sistem *LRT* di Malaysia tidak mampu mencapai sasaran penumpang dan menanggung kerugian RM 5.32 bilion. Dengan itu, Konsep Pembangunan Guna Tanah yang Berorientasikan Transit telah dikemukakan untuk menyelesaikan masalah tidak capai sasaran bilangan penumpang *LRT*. Pembangunan Guna Tanah yang Berorientasikan Transit telah dikemukakan oleh Calthorpe, P (1993). Beliau menekankan pembangunan intensiti tinggi, kawasan perumahan kepadatan tinggi dan campuran guna bangunan dalam lingkungan 610 meter dari stesen transit. Penyelidikan ini melibatkan penyemakan Garis Panduan *The Next American Metropolis: Ecology, Community and The American Dream, Shapping Up*, Garis Panduan dan Piawaian Perancangan Hong Kong dan *Development Control Parameters for Residential and Non-Residential Development* Singapura. Penyemakan garis panduan ini dijadualkan ke dalam Matriks Perbandingan untuk mendapatkan hasil penyemakan garis panduan. Hasil penyemakan garis panduan menunjukkan perbezaan penekanan aspek garis panduan. Peratusan guna tanah dalam lingkungan kawasan liputan *LRT* di stesen Cheras, Salak Selatan dan Bandar Tun Razak adalah untuk menunjukkan masalah yang sama berlaku di kawasan Bandar Tasik Selatan. Kajian lapangan telah dijalankan di Choa Chu Kang, Singapura dan Bandar Tasik Selatan, Kuala Lumpur. Kajian ini dijalankan di luar Kawasan Perancangan Pusat. Kajian ini dijalankan terhadap aspek peratusan guna tanah, kepadatan kawasan perumahan, reka bentuk laluan pejalan kaki, kemudahan di sekitar stesen transit dan tempat letak kereta. Kelemahan dan kekuatan Bandar Tasik Selatan dikenalpasti melalui perbandingan dengan Choa Chu Kang dan hasil penyemakan garis panduan. Penyemakan turut dijalankan terhadap polisi guna tanah, polisi pengangkutan, aspek kawalan pembangunan dan piawaian tempat letak kereta DBKL. Cadangan garis panduan Pembangunan Guna Tanah yang Berorientasikan Transit di Kuala Lumpur dikemukakan berdasarkan hasil perbandingan antara Bandar Tasik Selatan dengan Choa Chu Kang dan hasil penyemakan garis panduan. Walau bagaimanapun, cadangan garis panduan ini hanya sesuai digunakan di luar Kawasan Perancangan Pusat, DBKL. Garis Panduan Pembangunan Guna Tanah yang Berorientasikan Transit untuk Kawasan Perancangan Pusat memerlukan kajian yang lebih terperinci. Ini berdasarkan perbezaan ciri-ciri fizikal dan nilai tanah.