

Oleh **Muhamad Razis Ismail**
razis@mediaprima.com.my

Dahulu beberapa kawasan yang terletak agak jauh daripada ibu kota bukan pilihan untuk dijadikan sebagai lokasi membeli rumah.

Pada ketika itu ramai yang beranggapan lokasi seperti ini mustahil untuk dibangunkan, namun kini sebaliknya berlaku, apabila projek pembangunan tumbuh dengan pesat seperti cendawan seiring pertambahan jumlah penduduk.

Dari sudut positif, ia dilihat membuka peluang baharu bagi pembangunan dan peluang ekonomi kepada penduduk tempatan dan peluang memperbaharui polisi semasa jalan raya dan kemudahan awam bagi agensi berkaitan dan badan profesional.

Antara kesan negatif yang timbul adalah kesesakan jalan raya terutama pada waktu puncak. Jika dahulu penduduk yang tinggal di kawasan itu boleh keluar ke tempat kerja seawal jam 7 pagi, namun kini sebelum Subuh, sudah berada atas jalan raya.

Pensyarah Kanan Fakulti Reka Bentuk dan Seni Bina, Universiti Putra Malaysia (UPM), Dr Mohd Sallehudin Mat Nor berkata, kebanyakan isu ini berlaku bergantung kepada lokaliti kemudahan dan jalan raya itu kerana beberapa faktor.

"Antaranya pihak berkuasa tempatan (PBT) tiada peruntukan (bagi PBT bersaiz kecil), keperluan perundangan dan bidang kuasa, konsep pembangunan yang unik pemaju dan/atau kurang penekanan berkaitan integrasi perancangan pembangunan dalam jangka sederhana atau

panjang.

"Kekurangan data integrasi juga adalah cabaran pelbagai pihak kerana bagi merancang dan melakukan simulasi keadaan jalan raya pada keadaan tertentu tidak dapat dilakukan. Maka pendekatan pengurusan kapasiti jalan raya dan kemudahan adalah lebih reaktif dari proaktif," katanya.

Menurutnya, mengikut praktis semasa, integrasi pembangunan dilihat mungkin faktor utama kerana kawasan pembangunan yang berskala kecil atau sederhana terutama di kawasan yang sudah separa membangun atau sudah tepu pembangunan.

"Kawasan pembangunan berskala begini akan menjurus kepada pembangunan yang memfokus kepada pembinaan bangunan sahaja dan kemudahan awam termasuk jalan raya adalah elemen sampingan yang hanya dinilai melalui faktor kebolehsampaian kepada kawasan pembangunan selain kurang kepada integrasi jalan raya semasa atau akan datang.

"Ini mungkin menjadi punca kapasiti jalan raya dan kemudahan tidak dapat menampung keperluan pengguna pada masa tertentu," katanya.

Jelasnya, ada banyak kawasan yang mengalami masalah ini terutama kawasan 'sub urban' yang mempunyai tarikan pengunjung luar atau kemudahan akses merentasi kawasan sesak, di samping kadar penduduk tempatan yang tinggi.

Katanya, ini berlaku kerana kawasan yang tidak mempunyai integrasi perancangan penggunaan jalan raya dan kemudahan yang baik.



FOTO ARKIB NSTP DAN FREEPIK.COM
KESESAKAN jalan raya pada waktu puncak antara cabaran yang dihadapi penduduk. - Gambar hiasan

SUBUH PUN DAH SESAK!

Kawasan pembangunan baharu antara punca kapasiti jalan raya tidak dapat tampung keperluan pengguna pada masa tertentu

"Contoh kawasan sesak kerana kemudahan luar bandar yang penting seperti Sepang disebabkan adanya Lapangan Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIA) dan tumbuhnya kawasan pembangunan baru yang menjadikan kawasan sesak pada waktu puncak

dan hujung minggu kerana kadar pengguna dan pekerja kemudahan pengangkutan udara yang tinggi.

"Contoh kawasan lain adalah Puncak Alam yang mempunyai banyak pembangunan perumahan baharu, universiti yang mempunyai kemudahan asas seperti hospital pakar dan lokasi Puncak Alam yang terletak di antara banyak kawasan perumahan yang dikira mampu milik oleh profesional yang bekerja di Lembah Klang seperti Batu Arang, Jeram, Meru dan sekitarnya.

"Bagaimanapun, jalan raya dan kemudahan sedia ada yang menghubungkan kawasan ini sedang ditambah baik dan menyebabkan kesesakan," katanya.

Beliau berpendapat, dalam hal ini perlu ada kesedaran berkaitan pengurusan kemudahan awam dan jalan raya selari dengan pembangunan semasa terutama guna

tanah sebenar di antara orang awam, pihak berkuasa dan profesional alam bina.

"Dengan kadar pembangunan fizikal yang pesat, kemudahan akses dan mobiliti antara lokaliti, mukim, daerah dan negeri perlu selari dengan kadar pembangunan.

"Perlu juga mengenal pasti faktor yang kritikal yang boleh mengubah tren penggunaan jalan raya dan kemudahan awam dan pangkalan data raya menghubungkan jenis jalan di kawasan kampung, sub urban, bandar, penghubung bandar dan lebuh raya.

"Jika perlu, kajian berkaitan akta dalam pengurusan jalan raya dan kemudahan awam selain daripada keselamatan jalan raya perlu dilakukan bagi menilai keberhasilan penyampaian nilai dalam pengurusan pengangkutan dan mobiliti awam dari perspektif jalan raya serta kemudahan awam sedia ada," katanya.

Dr Mohd Sallehudin berharap, perancangan integrasi pembangunan meliputi kemudahan awam dan kemudahan alam sekitar yang tuntas berdasarkan data masa sebenar akan dilakukan.

"Ini dapat dilaksanakan jika kajian dilakukan pihak berkaitan dengan membangunkan sistem data yang dinamik. Dengan ini, garis panduan pembangunan sedia ada lebih kukuh dan berkesan serta jika perlu perubahan, kaveat dapat dinyatakan dan proses berdasarkan garis panduan tidak rigid.

"Selain itu, penekanan kepada kewajipan moral profesional dalam perkara yang mungkin terlepas pandang dalam proses mereka bentuk kawasan pembangunan dan kesediaan bagi pendidikan di Malaysia berkaitan pengurusan kemudahan jalan raya dan kemudahan awam dapat diselaraskan selari dengan pembangunan pesat semasa," katanya.



PENGURUSAN pengangkutan awam yang efisien dapat membantu mengatasi isu kesesakan di sesebuah kawasan. - Gambar hiasan