

BAB 1

PENGENALAN

1.1 LATAR BELAKANG

Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur (WPKL) merupakan ibu negara Malaysia serta bandar terbesar di Malaysia yang meliputi kawasan tanah seluas 243.56 kilometer persegi. Ibu Kota ini diduduki oleh lebih kurang 1.6 juta penduduk tetap mengikut bancian tahun 2010. Namun begitu, bilangan orang yang berada di WPKL pada sesuatu masa pada hari bekerja boleh mencecah hampir 3 juta orang. Penduduk WPKL dijangka mencapai hampir 2.2 juta menjelang tahun 2020. Bandaraya Kuala Lumpur tergolong dalam sebuah kawasan metropolitan besar yang turut meliputi sebahagian besar negeri Selangor. Ia merupakan kawasan metropolitan yang paling pesat membangun di negara dari segi bilangan penduduk dan tumpuan utama ekonomi negara. Jadual 1.1 di bawah menunjukkan pertambahan bilangan penduduk di Kuala Lumpur mengikut peredaran zaman.

Jadual 1.1 : Pertambahan Bilangan Penduduk di Kuala Lumpur mengikut peredaran zaman.

TAHUN	1980	1991	2000	2010	2013 (anggaran)
BIL. PENDUDUK KUALA LUMPUR	919,610	1,145,342	1,305,792	1,677,172	1,732,000

Sumber : Dewan Bandaraya Kuala Lumpur

Sejarah moden Kuala Lumpur bermula pada 1860an, melalui kegiatan pelaburan secara terancang dalam perusahaan melombong bijih timah. Aktiviti perlombongan ini bermula di Kuala Sungai Gombak ataupun Sungai Lumpur pada ketika itu, dan Sungai Klang. Lombong-lombong ini berkembang menjadi kawasan perdagangan yang semakin diterima sebagai bandar sempadan. Kepesatan pembangunan di sekitar kawasan ini menarik lebih ramai berhijrah masuk dan membuka ruang kepelbagaian kegiatan ekonomi di sini sehingga dinamakan sebagai ibu negeri Selangor pada tahun 1880an.

Kuala Lumpur mencapai status bandar raya pada tahun 1972, menjadikannya petempatan pertama di Malaysia yang dikurniakan status itu sejak mencapai kemerdekaan. Pada 1 Februari 1974, Kuala Lumpur menjadi Wilayah Persekutuan. Status ibu negeri Selangor telah diserahkan kepada Shah Alam pada tahun 1978.

Tugas mentadbir WPKL dipikul oleh Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL), sebuah agensi di bawah Kementerian Wilayah Persekutuan dan Kesejahteraan Bandar Malaysia. Evolusi pentadbiran DBKL bermula pada 1890 apabila dikenali sebagai Lembaga Kesihatan. Pada tahun 1948 ianya telah dinaikkan taraf sebagai Suruhanjaya Persekutuan dan selanjutnya sebagai Majlis Perbandaran pada tahun 1951. Selaras dengan perkembangan yang pesat berlaku di Kuala Lumpur sebagai Ibu Kota kepada Tanah Melayu pada ketika itu telah mendorong kepada penganugerahan taraf sebagai Dewan Bandaraya Kuala Lumpur pada 1 Februari 1972 oleh Seri Paduka Baginda Yang diPertuan Agong. Rajah 1.1 menunjukkan evolusi pentadbiran Kuala Lumpur bermula tahun 1890 hingga kini.

DBKL bertanggungjawab terhadap kesihatan dan kebersihan awam, pelupusan dan pengurusan sampah dan bahan buangan, perancangan bandar, perlindungan alam sekitar dan kawalan pembinaan, pembangunan sosial dan ekonomi dan penyelenggaraan prasarana bandar secara amnya. Kuasa eksekutif dipegang oleh Datuk Bandar yang dilantik untuk penggal tiga tahun oleh Kementerian Wilayah Persekutuan. Sistem perlantikan datuk bandar ini diamalkan sejak pilihan raya kerajaan setempat digantung pada tahun 1970.

Rajah 1.1 : Evolusi pentadbiran Kuala Lumpur bermula tahun 1890 hingga kini.



Sumber : Dewan Bandaraya Kuala Lumpur.

Struktur organisasi DBKL terdiri daripada 26 buah Jabatan. Jabatan Kejuruteraan Awam dan Saliran adalah jabatan yang bertanggungjawab terhadap penyelenggaraan jalan dan saliran yang terdapat di bawah kawasan pentadbiran Dewan Bandaraya Kuala Lumpur. Jabatan Kejuruteraan Awam dan Saliran adalah terdiri daripada dua bahagian utama. Pertama ialah Bahagian Penyelaras Pembangunan dan Kejuruteraan Cerun terdiri daripada Unit Penyelaras dan Penyelenggaraan Jalan, Unit Pembinaan dan Unit Kejuruteraan Cerun. Manakala kedua ialah Bahagian Saliran yang terdiri daripada Unit Tebatan Banjir, Unit Pengurusan Sungai dan Unit Saliran Bandar.

Peranan utama Jabatan Kejuruteraan Awam dan Saliran ialah membina infrastruktur jalan, jambatan, jejambat, siarkaki, sistem perparitan yang lengkap dan sempurna. Selain itu, ia juga menyelenggara rangkaian jalan dan siarkaki supaya selamat, efisien dan selesa untuk kemudahan pengguna jalan. Penyelenggaraan kapasiti hidraulik sistem paritinduk dan sungai-sungai kecil bagi mengurangkan risiko banjir dan memelihara sistem perparitan, kolam takungan banjir dan perangkap kelodak dalam keadaan bersih dan berfungsi dengan baik. Jika dilihat secara terperinci di dapati bahawa Unit Penyelaras dan Penyelenggaraan Jalan adalah Unit yang dipertanggungjawab secara khusus berkenaan dengan pengurusan penyelenggaraan

jalan dengan fungsi unit iaitu pertama menjalankan kerja-kerja penyenggaraan dan pembaikan jalan, lorong, jambatan, terowong, tembok penahan, siarkaki, perparitan tepi jalan, pagar keselamatan, dan perabot jalan dan kedua mengawal kerja-kerja korekan jalan oleh syarikat utiliti. Jadual 1.2 menunjukkan infrastruktur jalan yang diselenggara oleh Dewan Bandaraya Kuala Lumpur seperti berikut.

Jadual 1.2 : Infrastruktur jalan yang diselenggara oleh Dewan Bandaraya Kuala Lumpur.

Bil	Jenis	Jumlah/Unit
1	Jalan Perbandaran	2,010 km
2	Lorong belakang/lorong sisi	2,000 km
3	Longkang tepi jalan	5,400 km
4	Jejambat (Flyovers)	60 unit
5	Jambatan	80 unit
6	Laluan Bawah tanah (Underpasses)	40 unit
7	Laluan Pejalan kaki bawah tanah	30 unit
8	Pagar keselamatan pejalan kaki	85 km
9	Pagar keselamatan lebuhraya	70 km
10	Penghadang konkrit "new jersey concrete barrier"	8 km
11	Penghadang bunyi	4 km

Sumber : Dewan Bandaraya Kuala Lumpur

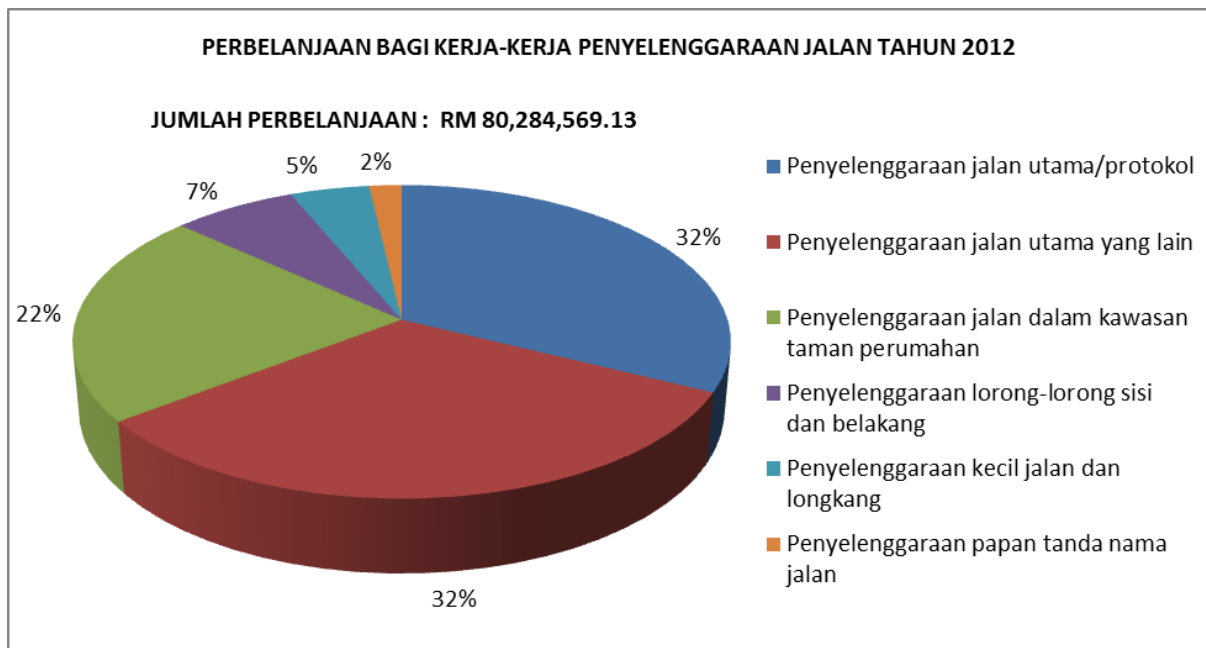
1.2 PENYATAAN MASALAH

Kuala Lumpur, sebagai sebuah bandaraya metropolitan, mempunyai suatu imej yang perlu dipelihara di mata dunia yang seringkali menjadi tumpuan orang ramai dari dalam dan luar Negara. Keadaan jalan raya menggambarkan imej sebuah Negara maju yang sistematik dan terurus. Warga kota Kuala Lumpur mempunyai ekspektasi yang sangat tinggi terhadap perkhidmatan jaringan jalan raya yang selesa dan berkualiti. Kerja – kerja penyelenggaraan jalan merupakan suatu tugas yang tidak boleh dipandang ringan.

Dari segi istilah, jalanraya didefinisikan sebagai suatu sistem perhubungan darat yang terdiri daripada struktur yang ditetapkan dan merupakan suatu bentuk perhubungan yang paling praktikal dan ekonomi. Ia memerlukan satu sistem penyelenggaraan yang berkesan dan berterusan supaya struktur jalan sentiasa berada di dalam keadaan yang memuaskan. Akibat daripada kegagalan menyelenggara dengan berkesan, akan timbul beberapa masalah kepada pengguna jalanraya samada dari segi keselesaan memandu, kerosakan kenderaan, pembaziran penggunaan bahan bakar serta kemungkinan mengakibatkan kemalangan.

Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi kerosakan jalanraya di WPKL yang telah dikenalpasti oleh pihak DBKL. Antaranya adalah kerja-kerja korekan yang dilakukan oleh syarikat utiliti, air yang bertakung atas jalan, kerja pembangunan oleh pihak swasta, tumpahan minyak diesel dan air sisa sampah, paip bawah tanah yang pecah, serta *manhole* yang tidak diselenggara. Pihak DBKL banyak membelanjakan peruntukan yang diterima untuk kerja-kerja penyelenggaraan jalan. Rajah 1.2 menunjukkan pecahan peruntukkan yang dibelanjakan untuk tujuan ini.

Rajah 1.2 : Perbelanjaan bagi kerja-kerja penyelenggaraan jalan oleh DBKL bagi Tahun 2012.



Sumber : Dewan Bandaraya Kuala Lumpur

Namun begitu, saban hari terdapat akhbar-akhbar tempatan dan media masa yang melaporkan aduan rakyat terhadap keadaan jalan raya di ibu kota Kuala Lumpur. Rekod aduan sebanyak 1554 yang diterima oleh DBKL bagi tahun 2012 membuktikan bahawa penduduk WPKL masih mempunyai banyak rungutan dan kurang berpuas hati dengan kerja-kerja penyelenggaraan jalan oleh DBKL. Perspektif negatif masyarakat terhadap kerja-kerja penyelenggaraan jalan oleh pihak DBKL perlu dikaji untuk mengenalpasti punca mereka kurang berpuashati dengan perkhidmatan yang ditawarkan.

1.3 MATLAMAT DAN OBJEKTIF KAJIAN

Matlamat kajian ini dijalankan adalah untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap keberkesanan kerja-kerja penyelenggaraan jalan yang dilaksanakan oleh pihak DBKL.

Objektif-objektif kajian ini adalah seperti berikut:

- i) Menentukan hubung kait di antara keadaan jalanraya terhadap persepsi keberkesanan kerja-kerja penyelenggaraan jalan yang dilaksanakan;
- ii) Menentukan hubung kait di antara tempoh masa penyelenggaraan terhadap persepsi keberkesanan kerja-kerja penyelenggaraan jalan yang dilaksanakan; dan
- iii) Menentukan hubung kait di antara keselamatan terhadap persepsi keberkesanan kerja-kerja penyelenggaraan jalan yang dilaksanakan.

1.4 SKOP KAJIAN

Skop kajian ini adalah dilaksanakan di sekitar kawasan pentadbiran DBKL yang terdiri daripada tiga zon utama iaitu zon tengah, zon selatan dan zon timur. Konsep zon ini diperkenalkan untuk memudahkan pemantauan yang melibatkan 11 kawasan parlimen yang wujud dalam Kuala Lumpur. Zon Tengah merangkumi Parlimen Setiawangsa, Parlimen Bukit Bintang dan Parlimen Wangsa Maju. Manakala Zon Selatan adalah terdiri daripada kawasan Parlimen Segambut, Parlimen Kepong, Parlimen Batu dan Parlimen Lembah Pantai. Zon Timur pula terdiri daripada kawasan Parlimen Cheras, Parlimen Bandar Tun Tazak, Parlimen Seputeh dan Parlimen Titiwangsa.

1.5 KEPENTINGAN KAJIAN

Kajian ini akan memberikan:

- i. kepentingan kepada sektor perkhidmatan awam khususnya di bidang pengurusan penyelenggaraan jalan terutama pihak yang berkepentingan terhadap PBT seperti Kerajaan Negeri, Kerajaan Persekutuan dan agensi lain yang mempunyai penugasan dan operasi yang sama dengan Dewan Bandaraya Kuala Lumpur;
- ii. kepentingan terhadap tahap keberkesanan penyelenggaraan jalan yang dilaksanakan oleh PBT selaras dengan dasar-dasar dan peraturan-peraturan yang diperkenalkan oleh Kerajaan;
- iii. memberikan peluang dan kajian baru kepada Dewan Bandaraya Kuala Lumpur dan agensi berkaitan penyelenggaraan jalan bagi mengetahui persepsi orang awam;
- iv. memberikan atau menyumbang kepada khazanah ilmu dalam bidang penyelenggaraan jalan memandangkan tidak ada kajian secara terperinci bagi mengetahui persepsi masyarakat terhadap penyelenggaraan jalan di PBT secara khusus;
- v. menjadi panduan kepada sarjana atau pengkaji dalam mengkaji persepsi rakyat terhadap penyampaian perkhidmatan awam dalam aspek penyelenggaraan jalan; dan
- vi. menjadikan asas perbandingan kepada Dewan Bandaraya Kuala Lumpur dan Pihak-pihak Berkuasa Tempatan dalam merangka sebarang dan merangka sebarang program/aktiviti terhadap skop perkhidmatan yang diberikan.

1.6 METODOLOGI KAJIAN

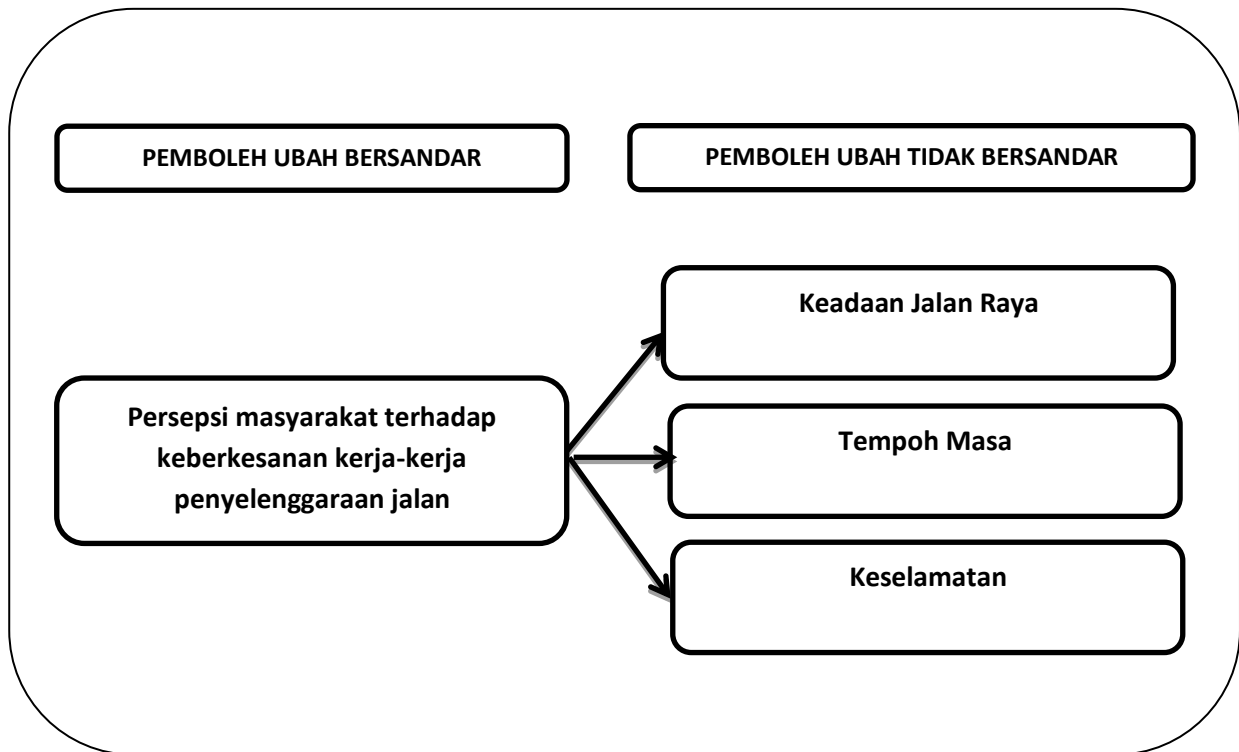
Dalam melaksanakan kajian ini beberapa metodologi kajian telah digunakan iaitu perbincangan awal, sorotan kajian, pengumpulan data, analisa data dan cadangan dan penutup.

Perbincangan awal di antara ahli kumpulan dilakukan untuk mendapatkan skop kajian yang dilaksanakan. Perbincangan awal ini termasuklah mendapatkan taklimat dan kefahaman secara lisan daripada pegawai-pegawai DBKL berkenaan masalah-masalah dan isu-isu utama yang dihadapi oleh pihaknya dalam aspek penyelenggaraan jalan raya. Sorotan kajian dilaksanakan untuk meneliti kajian yang pernah dilaksanakan oleh sarjana terdahulu bagi mendapatkan gambaran yang lebih jelas berhubung kajian ini.

Pengumpulan data bagi kajian ini dilaksanakan dengan berdasarkan kepada data primer dan data sekunder. Data primer dalam kajian ini adalah maklumat yang diperolehi daripada soal selidik yang diedarkan kepada penduduk yang berada di dalam Kuala Lumpur. Manakala bagi data sekunder adalah daripada bahan rujukan seperti buku-buku, artikel jurnal, artikel surat khabar dan majalah, dokumen-dokumen kerajaan termasuk dokumen DBKL, slaid-slaid powerpoint dan dan sumber daripada internet.

Kerangka kajian digunakan untuk memastikan kajian ini lebih teratur. Pemboleh ubah bersandar yang ditentukan ialah persepsi masyarakat terhadap keberkesanan kerja-kerja penyelenggaraan jalan yang dilaksanakan oleh pihak DBKL. Manakala pemboleh ubah tidak bersandar bagi kajian ini adalah terdiri daripada tiga pemboleh ubah yang utama iaitu pertama ialah keadaan jalanraya, kedua ialah tempoh masa dan ketiga ialah keselamatan. Rajah 1.1 menunjukkan kerangka kajian ini.

Rajah 1.3 : Kerangka Kajian

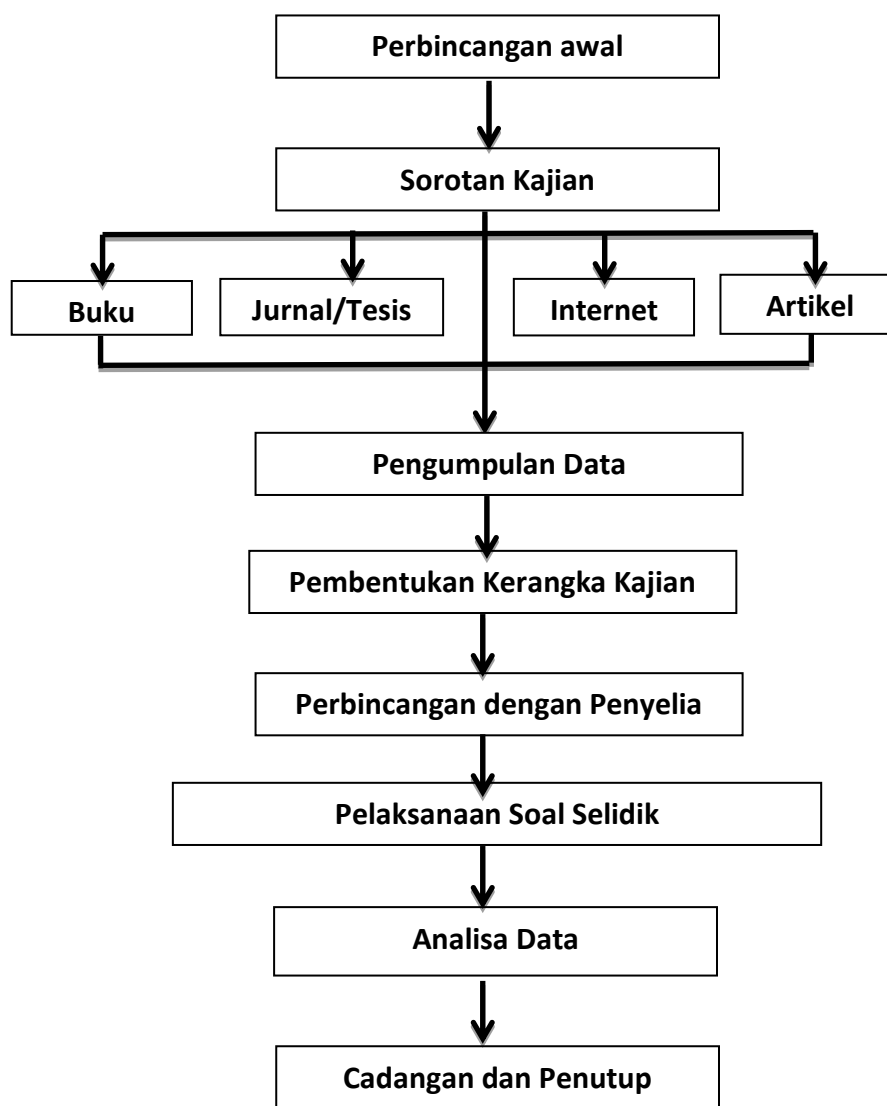


Perbincangan bersama peawai penyelia dilaksanakan untuk mendapat persetujuan terhadap tajuk kajian yang akan dilaksanakan termasuklah pemboleh-pemboleh ubah yang digunakan dalam kajian serta soal selidik yang akan diedarkan kepada masyarakat yang berada di Kuala Lumpur bagi mendapatkan persepsi mereka berhubung dengan aspek-aspek yang dikaji dalam kajian ini.

Dari segi pelaksanaan soal selidik dan populasi bagi kajian ini adalah melibatkan populasi penduduk Bandaraya Kuala Lumpur yang berjumlah hamper 1.7 juta orang. Sehubungan dengan itu, pemilihan jumlah pensampelan adalah berdasarkan kepada jadual penentuan pensampelan oleh Uma Sakaran iaitu saiz minima sampel ialah sebanyak 384 orang. Kajian ini telah berjaya mendapatkan sejumlah 400 orang responden. Pensampelan rawak dilaksanakan di tiga lokasi zon-zon utama dalam kawasan pentadbiran DBKL. Soal selidik untuk kajian ini terbahagi kepada empat bahagian utama iaitu latarbelakang demografi responden, keadaan jalan raya, tempoh masa penyelenggaraan dan keselamatan.

Skala Likert 1 hingga 5 digunakan untuk mengukur respon daripada responden terhadap soalan-soalan yang disediakan. Skala 1 ialah 'sangat tidak setuju' merujuk kepada responden memahami soalan yang diberikan dan sangat tidak setuju terhadap pernyataan itu. Skala 2 ialah 'tidak setuju' merujuk kepada responden memahami soalan yang diberikan dan tidak bersetuju dengan pernyataan soalan. Skala 3 ialah 'neutral' merujuk kepada kepada responden memahami soalan yang diberikan dan boleh menerima atau tiada halangan terhadap pernyataan soalan. Skala 4 ialah 'setuju' merujuk kepada responden memahami soalan yang diberikan dan bersetuju dengan pernyataan soalan dan Skala 5 ialah 'sangat setuju' merujuk kepada responden memahami soalan yang diberikan dan sangat bersetuju dengan pernyataan soalan. Jadual 1.4 di bawah menunjukkan carta alir metodologi kajian yang digunakan untuk mencapai objektif yang telah ditetapkan.

Rajah 1.4 : Carta Alir Metodologi Kajian



1.7 SUSUN ATUR BAB

Susunan laporan kajian ini mengandungi lima bab yang utama.

Bab 1 bagi kajian ini menerangkan latar belakang dan pernyataan masalah kajian ini. Matlamat dan objektif kajian dinyatakan dengan jelas dan tepat. Bab ini juga menyatakan skop kajian dan kepentingan kajian ini kepada organisasi dan perkhidmatan awam keseluruhannya dan pihak berkuasa tempatan khususnya. Metodologi kajian dalam pelaksanaan kajian ini dijelaskan.

Bab 2 membincangkan sorotan kajian yang dilaksanakan dalam melaksanakan kajian ini. Sumber literatur dinyatakan secara terperinci. Sumber-sumber yang diperolehi dalam kajian ini merangkumi sumber daripada artikel jurnal, artikel surat khabar dan majalah, dokumen kerajaan, kertas-kertas kajian daripada kajian oleh sarjana yang terdahulu dan sumber internet.

Bab 3 pula membincangkan kajian kes bagi kajian ini. Pengenalan disusun sub topik pertama untuk memberikan penerangan umum kepada aspek penulisan bab ini dalam kajian ini. Latarbelakang adalah berkenaan dengan kajian kes ini iaitu DBKL secara terperinci. Amalan semasa bagi kerja-kerja penyelenggaraan jalan oleh DBKL diperjelaskan.

Bab 4 membincangkan mengenai analisa kajian terhadap penemuan data-data yang diperolehi. Pengenalan disusun sub topik pertama untuk memberikan penerangan umum kepada aspek penulisan bab ini dalam kajian ini. Demografi responden dinyatakan dan dianalisa secara terperinci berdasarkan dapatan daripada soal selidik. Analisa dapatan adalah merujuk kepada penganalisaan data terhadap soal selidik yang diperolehi dengan menggunakan perisian SPSS Versi 18.0. Perbincangan dapatan adalah huraian dan perbincangan terhadap hasil soal selidik yang diperolehi. Manakala rumusan adalah merujuk kepada kesimpulan bagi bab ini.

Bab 5 membincangkan mengenai kesimpulan dan cadangan. Pengenalan disusun sub topik pertama untuk memberikan penerangan umum kepada aspek penulisan bab ini dalam kajian ini. Pencapaian matlamat dan objektif kajian ini adalah menghuraikan mengenai kajian ini mencapai ketetapan objektif dan matlamat yang telah ditetapkan pada peringkat awal. Cadangan penambahbaikan pula diberikan terhadap yang boleh diambil dan dilaksanakan untuk aktiviti atau program penyenggaraan jalan. Limitasi kajian adalah menerangkan kekangan yang dialami dalam kajian ini. Cadangan kajian lanjutan membincangkan mengenai skop kajian yang boleh dilaksanakan oleh sarjana lain hasil daripada kajian ini. Manakala kesimpulan adalah merujuk kepada kesimpulan bab ini dan kesimpulan keseluruhan kajian ini.