

BAB 1

PENGENALAN

1.1 Pendahuluan

Pengurusan merupakan suatu proses yang sangat penting dalam banyak disiplin - daripada persoalan individu hinggalah kepada hal-hal yang melibatkan isu global. Ia selalunya perlu untuk memastikan setiap operasi dan aktiviti individu atau organisasi itu berjalan lancar di atas landasan yang tepat dan mencapai kecemerlangan. Mengikut Kamus Dewan (Edisi Ketiga) 1994, 'pengurusan' boleh ditafsirkan sebagai proses mengatur, menyusun, mentertib, menyelaras, menentu dan mendisiplinkan sesuatu aktiviti atau ketetapan. Dalam bahasa Inggeris pula '*management*' adalah perkataan yang diambil daripada bahasa Latin iaitu '*manus*' yang merujuk kepada pemandu yang mengawal sekumpulan kuda yang membawa/menarik kereta kuda (Malcolm Peel, 1993: 1). Istilah '*management*' itu kini tidak lagi digunakan dalam konteks yang demikian tetapi lebih merujuk kepada perbuatan 'mengorganisasi' sesuatu. Dengan kata lain, ia merupakan satu tatatindakan untuk menentukan sesuatu perkara atau operasi itu tepat pada tempatnya. Seterusnya, ia dapat menjamin pencapaian objektif dan sasaran yang tepat atau setidak-tidaknya berada pada kedudukan yang paling hampir dengan sasaran. Aspek pengurusan ini telah diberi perhatian utama oleh kebanyakan

organisasi di mana-mana peringkat di dunia terutama dalam bidang-bidang yang berkaitan dengan ekonomi, sosial, pentadbiran dan politik.

Dalam konteks perbandaran, peranan pengurusan ialah sebagai proses asas dalam setiap aktiviti organisasi yang melibatkan keteraturan, keselesaan dan masa depan. Salah satu daripada jenis aktiviti pengurusan ialah pengurusan letak kereta (*parking management*). Walaupun isu letak kereta kadang-kadang dianggap kecil berbanding skop isu perbandaran yang luas, namun ia adalah satu daripada infrastruktur bandar yang semakin diperlukan. Sekiranya pengurusan bandar ingin dilihat secara menyeluruh, proses pengurusan infrastruktur dan komponen-komponen seperti letak kereta ini juga tidak boleh ketinggalan, sama seperti pengurusan kewangan, pengurusan perumahan, pengurusan sisa pepejal, pengurusan pengangkutan awam dan pelbagai lagi. Dengan mengkaji pengurusan satu daripada komponen perbandaran tersebut, kita dapat melihat proses pengurusan bandar pada sesuatu isu. Malah ia boleh memberi gambaran terhadap pengurusan bandar pada skop yang lebih luas. Kajian sistem pengurusan letak kereta ini adalah sebahagian daripada keperluan tersebut.

Meletak kereta juga bukan suatu isu yang remeh kerana ia terlibat dalam proses pembangunan dan pengurusan bandar, terutama sekali persoalan mengenai kecekapan dan keberkesanan sistem pengurusannya. Di samping persoalan itu terdapat pula beberapa yang lain seperti soal ketelusan, ketepatan membuat keputusan (*decision making*), campur tangan politik, kontroversi sistem dan harga, perimbangan alam sekitar, kawalan kos efektif (*cost effective control*) dan mesra pengguna (*user friendly*). Tambahan pula isu letak kereta ini seringkali disabitkan

dengan kesesakan lalu lintas, kelembapan pergerakan, guna tanah, sumber pendapatan, kerusakan estetika dan ketidakaturan bandar. Bermakna di sini, sistem pengurusan letak kereta yang dijalankan oleh pihak berkuasa tempatan (PBT) juga tidak harus ketinggalan untuk diteliti, lebih-lebih lagi dewasa ini pengurusannya telah dikongsi bersama dengan pihak swasta menerusi dasar penswastaan.

Tempat letak kereta (*parking*) (TLK) dan konsep meletak kereta bermula apabila berlaku perkembangan inovatif dalam bidang pengangkutan. Menyorot kembali perkembangan sistem pengangkutan sejak tahun 1800-an, pergerakan manusia didominasi oleh mod berjalan kaki¹ sahaja. Ini menjelaskan bahawa sistem pengangkutan atau pergerakan pada masa itu tidak banyak berkembang kecuali sedikit sahaja mod yang menggunakan roda. Penggunaan mod berjalan kaki ini telah menerbitkan gelaran 'Walking City' kepada bandar-bandar di barat (Schaeffer and Sclar, 1975).

Menerusi masa, telah tercetus idea untuk mencipta mod pengangkutan dengan menggunakan kaedah mekanikal (Robin Kerrod, 1994). Mod pengangkutan yang amat ketara merubah sistem pengangkutan di bandar ialah automobil, di samping yang lain-lain seperti basikal, motosikal, tram dan sebagainya. Kewujudan automobil hasil ciptaan tokoh-tokoh seperti Gottlieb Daimler (1883)², Karl Benz (1885)³, dan Henry Ford (1903)⁴, bersama sokongan dari ciptaan komponennya oleh Dunlop⁵ dan Diesel (1893)⁶ telah mencetus perubahan yang inovatif hingga memberi kesan kepada pergerakan manusia dan barang bagi jangka panjang serta kesan kepada struktur dan guna tanah bandar. Kewujudannya telah menyebabkan

tiga unsur baru yang penting muncul iaitu sistem jalan raya, sistem trafik/lalulintas dan sistem letak kereta (SILK).

Selain daripada unsur langsung itu terdapat juga unsur sampingan yang terkesan oleh kelahiran automobil iaitu pengaruhnya kepada ruang dan guna tanah bandar. Oleh kerana sifat pengangkutan itu yang bergerak serta memerlukan ruang, maka isu-isu pengangkutan harus dikaitkan dengan reruang dan guna tanah. Pergerakan pengangkutan bandar akan mempengaruhi ruang dan guna tanah dalam bandar. Secara amnya boleh dikatakan, semakin tinggi keupayaan pengangkutan seperti sistem, perkhidmatan, kelajuan dan lain-lain, semakin banyak pengaruhnya kepada ruang dan guna tanah bandar. Antara sebab hubungan itu ialah perlunya ruang infrastruktur seperti TLK dan jalan raya. Yang demikian Dr. Eng Mitsuyuki Asano (1982) telah menulis;

“More recently, the transport and land use planners have become aware that transport facilities have a potential to change the urban structure and to shape the urban environment by influencing the accessibility of locations within urban area.”

Dari situ dapat diperkatakan bahawa kewujudan automobil telah memberi implikasi langsung kepada kewujudan SILK di bandar. Ia merupakan satu keperluan yang bukan sekadar kemudahan tambahan kepada sistem pengangkutan tetapi infrastruktur penting kepada pengangkutan bandar. Penglibatan TLK di dalam bandar itu telah pula memberi satu lagi tanggungjawab kepada PBT untuk

mengambil berat tentang letak kereta sebagai salah satu komponen infrastruktur bandar. Ini kerana peranan TLK itu kepada mod pengangkutan automobil dan bandar amat signifikan seperti apa yang telah didefinisikan antaranya, sebagai satu ruang khas yang digunakan untuk meletak kereta dalam tempoh tertentu sebelum pemandunya meneruskan perjalanan atau sebagainya untuk tujuan lain (Ibrahim Wahab, 1991: 114).

Oleh hal yang demikian, aspek pengurusan TLK itu menjadi sasaran kajian ini. Kepentingan sistem pengurusannya adalah jelas, lebih-lebih lagi dewasa ini banyak PBT telah menggunakan SILK yang berautomasi serta mengamalkan sistem pengurusan yang mementingkan kecekapan dan keberkesanan di samping meringankan beban kewangan dan pentadbiran. Mereka juga dikenalpasti telah menggunakan dasar penswastaan di peringkat pentadbiran kerajaan tempatan dengan menswastakan pengurusan letak kereta itu.

Untuk mencapai matlamat kajian, dua kawasan PBT telah dipilih sebagai kajian kes iaitu Majlis Perbandaran Petaling Jaya (MPPJ) dan Majlis Perbandaran Subang Jaya (MPSJ). Kedua-duanya menguruskan TLK di dalam kawasan liputan pentadbiran mereka dengan cara yang tersendiri. MPPJ adalah sebuah Majlis Perbandaran yang tersohor di Malaysia serta mempunyai pengalaman yang luas dalam hal pengurusan bandar, manakala MPSJ pula adalah sebuah Majlis Perbandaran baru yang cuba menonjolkan imej korporat mereka untuk sebaris dengan zaman. Oleh itu, mengkaji sistem pengurusan letak kereta yang digunakan mereka adalah suatu yang wajar, berfaedah dan menarik, dimana kedua-duanya menggunakan sistem yang berbeza. MPPJ menggunakan SILK Bayar dan Peraga

(*Pay and Display*) manakala MPSJ pula menggunakan sistem kupon. Menerusi penyelidikan ini isu-isu pengurusan infrastruktur akan dikaji seterusnya perbandingan sistem pengurusan letak kereta antara kedua-dua PBT akan dianalisis dan dinilai untuk dijadikan sebuah model contoh kepada pengurusan infrastruktur organisasi lain dalam konteks pengurusan bandar.

1.2 Matlamat dan Objektif-objektif Kajian

Matlamat utama penyelidikan ini ialah membuat kajian terhadap satu aspek pengurusan bandar iaitu pengurusan infrastruktur bandar dengan mengambil sistem pengurusan letak kereta sebagai fokus kajian. Dengan itu, satu penilaian terhadap kecekapan (*Efficiency*) dan keberkesanan (*Effectiveness*) pengurusan bandar dari satu sudut khusus dapat dibuat. Dengan kata lain, penyelidikan ini bermatlamat untuk melihat kecekapan pengurusan letak kereta serta keberkesanannya kepada pencapaian matlamat pengurusan bandar secara am, terutama kepada aspek pengorganisasian, keteraturan, kewangan, budaya korporat, pengagihan/perkongasian kuasa, kemudahan pergerakan, kemudahsampaian, memaksimumkan faedah, keteraturan bandar, kerancakan ekonomi dan kesihatan persekitaran. Seperti yang telah dinyatakan aktiviti meletak kereta memberi impak yang besar kepada operasi dan persekitaran bandar kerana menjadi tempat persinggahan manusia/kenderaan untuk mendapat dan mengagihkan sumber, tenaga, penumpang, barang dan perkhidmatan yang pelbagai. Dengan adanya sistem pengurusan letak kereta yang baik, bandar dapat beroperasi dengan

sempurna terutamanya aspek ekonomi, sosial dan alam sekitar di samping memberi manfaat kepada pihak pentadbir sendiri.

Bertepatan dengan matlamat di atas terdapat tujuh objektif yang ingin dicapai melalui penyelidikan ini:

- i. Objektif pertama penyelidikan ini ialah melihat aspek-aspek penting dalam bidang pengurusan bandar khususnya pengurusan infrastruktur bandar. Sebagai asas pengetahuan, konsep pengurusan bandar itu akan dipertajamkan tafsirannya. Beberapa aspek penting yang berkaitan dengan pengurusan bandar seperti struktur eksekutif dan organisasi pengurusan bandar, aspek perancangan kewangan dan belanjawan organisasi, polisi-polisi asas pengurusan dan pentadbiran, proses-proses asas pengurusan infrastruktur serta strategi-strategi akan menjadi fokus kepada objektif ini. Objektif ini akan dicapai menerusi bab yang kedua. Kebanyakan data untuk objektif ini diperolehi daripada sumber-sumber sekunder terutama daripada kajian-kajian literatur.
- ii. Objektif kedua penyelidikan ini ialah mengetahui struktur pengurusan dan pembangunan infrastruktur bandar. Melalui objektif ini pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam pengurusan, pembangunan dan operasi infrastruktur bandar akan dikenalpasti. Selain itu, objektif ini juga akan memfokus kepada infrastruktur bandar yang diuruskan mengikut skop kajian. Objektif ini akan dicapai dalam bab ketiga dan keempat.
- iii. Seterusnya, objektif ketiga ialah mengkaji pengurusan infrastruktur bandar yang dijalankan oleh PBT serta mengenalpasti struktur, polisi, sumber

kewangan untuk pelaburan, operasi dan penyelenggaraan infrastruktur bandar. Objektif ketiga ini melibatkan secara langsung komponen pengurusan infrastruktur bandar iaitu pengurusan infrastruktur itu sendiri serta kewangan khas untuk mengurus infrastruktur tersebut. Aspek struktur, polisi dan kewangan ditekankan dalam objektif ini kerana ia adalah aspek tumpuan dalam kebanyakan aktiviti pengurusan organisasi. Objektif ini akan cuba dicapai dalam bab keempat dan kelima.

- iv. Objektif keempat penyelidikan ini pula ialah mengkaji penglibatan pihak swasta dalam pengurusan infrastruktur bandar. Kini terdapat banyak PBT telah mengamalkan Dasar Penswastaan untuk meringankan beban kewangan dan pentadbiran mereka di samping menjamin perkhidmatan yang lebih baik dapat disediakan. Oleh itu adalah wajar untuk penyelidikan ini meletakkan satu objektif untuk mengkaji penglibatan pihak swasta dalam pengurusan infrastruktur bandar. Objektif ini akan dicapai dalam bab-bab keempat, kelima dan keenam nanti.
- v. Objektif selanjutnya ialah mengetahui kelebihan serta kekurangan sistem dan teknologi yang digunakan dalam pengurusan SILK kepada pengguna, pentadbir dan persekitaran bandar. Objektif ini bertujuan untuk menilai keputusan yang telah dibuat dalam proses pengurusan bandar terhadap pemakaian sistem dan teknologi letak kereta di dalam kawasan-kawasan kajian. Objektif ini juga akan memberi kesan kepada perbandingan antara kedua-dua PBT yang dikaji tentang pemilihan, operasi dan penyelenggaraan sistem yang digunakan. Ianya juga bertujuan menentukan cara mana serta

sistem mana yang lebih baik untuk diamalkan. Objektif ini akan dicapai dalam bab keenam nanti.

- vi. Di dalam bab keenam juga akan diterapkan objektif seterusnya iaitu mengkaji kecekapan dan keberkesanan sistem pengurusan yang dijalankan termasuklah program penyelenggaraannya dari sudut perancangan, operasi dan kos. Ini kerana pada setiap isu pengurusan kecekapan dan keberkesanan adalah aspek yang sangat diambil berat.
- vii. Objektif terakhir penyelidikan ini ialah merumus dan mencadangkan beberapa pandangan tentang pengurusan dan teknologi penyediaan infrastruktur bandar. Seterusnya mengemukakan model prototaip tentang pengurusan infrastruktur bandar Objektif ini adalah penutup kepada penyelidikan yang akan dimuatkan pada bab yang ketujuh nanti. Segala hasil penyelidikan akan diterapkan bersandar kepada objektif ini.

1.3 Skop Kajian

Dari segi liputan, skop kawasan kajian ialah dalam lingkungan kawasan bandar yang ditadbir oleh kedua-dua buah PBT. Kedua-dua buah kawasan bandar itu adalah di bawah penguasaan pihak-pihak MPPJ dan MPSJ. Sempadan kawasan-kawasan kajian ini adalah setakat mana keluasan kawasan yang diwartakan dengan pemakaian satu jenis sistem letak kereta oleh setiap PBT tersebut. Ini kerana pilihannya adalah berdasarkan kepada jenis atau model sistem letak kereta dominan yang digunakan.

MPPJ adalah sebuah kerajaan tempatan yang telah lama mendapat taraf sebagai Majlis Perbandaran dan juga adalah di antara bandar yang menggunakan SILK terbaru di Malaysia iaitu sistem Bayar dan Peraga (*Pay and Display Parking System*). Manakala MPSJ pula adalah sebuah Majlis Perbandaran yang baru diwujudkan oleh kerajaan dan merupakan salah sebuah bandar yang menggunakan SILK berkupon (*Coupon Parking System*). Bagaimanapun, suka dijelaskan bahawa pemilihan kedua-dua buah bandar tersebut bukan sahaja bersandar kepada statusnya tetapi juga kerana model sistem, imej serta kedudukannya di Lembah Kelang yang sering menghadapi tekanan pembangunan. Di samping itu, PBT terbabit turut tercabar oleh polisi Kerajaan Negeri Selangor yang sering terkehadapan dalam menerapkan beberapa inovasi baru dalam pengurusan, malah kadang-kala menimbulkan sedikit kontroversi.

Dari segi penumpuan aspek kajian, sistem pengurusan letak kereta adalah fokus penyelidikan ini. Pengurusan letak kereta adalah satu daripada aspek pengurusan infrastruktur seperti yang digariskan oleh badan-badan dunia seperti United Nations Development Programme (UNDP), United Nations Centre for Human Settlements (UNCHS) dan The World Bank (Bank Dunia). Mengambil contoh daripada siri *Urban Management Programme* misalnya, pengurusan letak kereta ini telah dibincangkan sebagai salah satu daripada infrastruktur bandar yang penting. Berpandu kepada isu-isu yang telah dikemukakan itu, penyelidikan ini telah membentuk skop kajiannya. Secara umumnya kajian ini adalah mengenai pengurusan am dan eksekutif bandar serta sistem pengurusan letak kereta itu sendiri. Ia termasuklah penyelidikan tentang pengurusan dalaman organisasi,

struktur eksekutif dan politik dalam pengurusan bandar, perancangan, kewangan, undang-undang, polisi dan pembahagian kuasa. Kajian ini juga meneliti pengurusan letak kereta yang melibatkan pengstruktur, peraturan dan penguat kuasa, pembahagian kuasa, konsesi dan faedah, penswastan, polisi, belanjawan, penyelenggaraan dan lain-lain.

Selain daripada itu, penyelidikan ini juga menitikberatkan aspek sosio-ekonomi dan beberapa aspek am dan fizikal bandar-bandar kajian. Ia bertujuan untuk melihat ciri-ciri dan profil bandar tersebut supaya latar belakangnya jelas, di samping membolehkan beberapa penilaian dibuat dari sudut yang berbeza dan pelbagai. Secara ringkas, latar belakang sejarah bandar dan PBT akan diteliti untuk memberi gambaran yang lebih jelas serta komprehensif tentang kajian.

1.4 Kajian Terdahulu Dalam Bidang Pengurusan Bandar

Pengurusan bandar adalah suatu bidang yang baru berkembang di Malaysia. Kajian ini merupakan antara cubaan awal untuk mengetengahkan bidang ini secara serius. Sungguhpun begitu, ia tidak bermaksud amalan pengurusan bandar tidak berlaku di Malaysia. Ia berjalan seiring dengan kewujudan PBT di Malaysia. Adalah sesuatu yang mustahil kewujudan operasi sesebuah organisasi itu tanpa adanya sistem pengurusan yang tertentu. Pengurusan bandar berlaku di dalam organisasi kerajaan tempatan di Malaysia mengikut undang-undang, peraturan, dasar dan prosedur-prosedur yang ditetapkan oleh kerajaan dan perlembagaan. Apa yang dikatakan 'baru' itu ialah perbincangan mengenainya secara formal, ilmiah dan sistematik.

Daripada apa yang dapat diselidiki secara umumnya, perbincangan atau pengajian mengenai pengurusan bandar ini dijalankan bersekali dengan bidang-bidang pengajian yang lain. Antara bidang yang dikenalpasti menjalankan pengajian pengurusan bandar ini ialah ekonomi, pentadbiran awam/undang-undang, perancangan bandar/perbandaran, geografi, senibina dan kejuruteraan awam. Ini bermakna pengajian bidang pengurusan bandar itu diterapkan atau diselitkan di dalam kajian-kajian yang disebutkan tadi. Oleh kerana ia diterapkan bersama kajian-kajian yang lain, perbincangan serta isu-isu pengurusan bandar tidak diberi penekanan utama kecuali dalam bidang perbandaran dan pentadbiran awam.

Ekoran daripada senario yang demikian, amat kurang penyelidikan mengenai pengurusan bandar dari sudut perbandaran itu sendiri di buat di Malaysia sama ada oleh sarjana-sarjana, pegawai-pegawai, agensi-agensi kerajaan ataupun agensi-agensi swasta. Keadaan ini berbeza dengan beberapa negara maju terutamanya di Eropah, Ocenia dan Amerika. Misalnya di United Kingdom, terdapat beberapa buah universiti yang menjalankan kajian pengurusan bandar secara sendiri. Antaranya ialah Oxford Brookes University, University of Loughborough, University of Newcastle Upon-Tyne dan University of Glasgow. Begitu juga dengan Canada dimana kajian pengurusan bandar dijalankan di University of British Columbia. Manakala di Australia, kursus pengurusan bandar dianjurkan di University of Canberra. Pada masa ini, para sarjana Indonesia menjadikan universiti itu sebagai pusat penyelidikan utama. Antara kajian-kajiannya ialah oleh Toni Rusmarsidik (1999) dengan kajian yang bertajuk *Model Urban Governance Untuk Bandar Metropolitan Area Indonesia*; Shafik Ananta

(1999) *Towards Sustainable Solid Waste Management in Bandar Lampung, Indonesia*; dan Sengdara Douangmyxay (1999) *Policies for Managing Spontaneous Settlement in Vientian Municipality*.

Walau bagaimanapun, di Malaysia kajian dan persidangan mengenai sistem pengurusan bandar yang berskop kecil ada dijalankan di beberapa peringkat seperti peringkat ijazah pertama dan sarjana di IPT serta di peringkat kerajaan tempatan, agensi swasta dan kementerian – khususnya Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan (KPKT). Pun begitu, seperti yang telah disebutkan tedahulu, penyelidikan mengenai bidang pengurusan bandar secara komprehensif masih belum ditemui. Kebanyakan kajian adalah berkisar kepada aspek-aspek tertentu yang memfokuskan kepada aspek perancangan, kewangan, pentadbiran dan sumber manusia. Antara skop kajian yang menjadi tumpuan ramai pengkaji ialah pengurusan sisa pepejal, pengurusan sistem kumbahan dan pembetungan, pengurusan kewangan kerajaan tempatan, pengurusan perumahan, perancangan dan pengurusan pengangkutan bandar termasuklah pengurusan TLK.

Antara beberapa kajian mengenai pengurusan bandar yang pernah dibuat ialah oleh Lau Lee Ching yang menjalankan kajian bertajuk *Urban Management in Malaysia: A Study of the Federal Territory* pada tahun 1978. Beliau menjalankan kajian tersebut dari sudut pentadbiran awam sesuai dengan bidang yang dipelajarinya. Begitu juga dengan Phang Seiw Nooi (1978) yang menjalankan kajian bertajuk *Administration of Urban Redevelopment in Penang: The Case of The Penang Urban Centre*. Melalui bidang kejuruteraan/pengangkutan pula Chan Sook Wan (1991) pernah membuat kajian yang bertajuk *Traffic Management*

Scheme in Urban Areas: A Study of The One-Way System in Seremban. Sementara dalam aspek infrastruktur awam antara kajian yang dibuat ialah oleh Suhaila Suleiman (2000), yang membincangkan tajuk *Urban Stormwater Management by Computer Simulation*. Manakala yang lainnya adalah kajian aspek-aspek tertentu seperti yang disebutkan di perenggan terdahulu.

Kajian mengenai SILK pula memang telah dilakukan oleh para sarjana di beberapa IPT tempatan, termasuklah pengkaji sendiri yang pernah menjalankan kajian mengenai SILK Bayar dan Peraga pada tahun 1999 di peringkat ijazah pertama. Begitu juga dengan sistem yang lain seperti sistem kupon dan bermeter ada dijalankan oleh sarjana tempatan. Kajian am dan teknikal mengenai TLK (dari sudut kejuruteraan dan perancangan bandar) pula banyak dijalankan terutama oleh para pengkaji dari Universiti Teknologi Malaysia (UTM), Universiti Sains Malaysia (USM) dan Universiti Teknologi Mara (UiTM). Bagaimanapun penyelidikan mengenai pengurusan infrastruktur bandar dengan menumpukan kepada sistem pengurusan letak kereta masih belum ditemui. Dengan kata lain, apabila penekanan kepada bidang pengurusan bandar itu kurang diberikan, maka penyelidikan terhadap aspek yang berkaitan dengannya juga kurang.

Sungguhpun begitu, dari sudut ilmiahnya konsep pengurusan bandar, infrastruktur bandar, tadbir urus bandar (*urban governance*), pentadbiran dan sebagainya telah mula dikaji secara aktif sejak tahun 1950-an di Eropah dan Amerika. Konsep pengurusan bandar telah diberi perhatian di United Kingdom sejak tahun-tahun 1950-an. Pada masa itu, ramai dari kalangan sarjana dan pentadbir mula memikirkan satu cara untuk mengubah sistem pengurusan bandar

mereka. Perubahan itu bertujuan untuk memperbaiki kelemahan-kelemahan yang timbul dalam pengurusan bandar. Ini kerana sejak sekian lama iaitu bermula dari Revolusi Industri yang membawa perubahan mendadak kepada kehidupan bandar, banyak perancangan yang dijalankan tidak mencapai matlamat sepenuhnya. Beberapa isu bandar masih tidak dapat diatasi menerusi sistem pengurusan yang dijalankan sejak Revolusi Industri. Ekoran itulah maka timbulnya konsep pengstruktur semula (*restructuring*) organisasi-organisasi kerajaan tempatan di Eropah. Selain daripada itu, berlaku juga penyusunan semula kerajaan tempatan di peringkat nasional di beberapa negara Eropah. Dalam konteks pemikiran, para sarjana menerapkan beberapa istilah penting untuk membentuk konsep pengurusan bandar yang kukuh. Antara istilah yang di ketengahkan adalah bersifat etika seperti adil, telus, cekap, berkesan, ekonomik, sistematik dan bertanggungjawab. Istilah-istilah ini adalah cita-cita untuk membaiki pengurusan bandar sebelumnya.

Untuk menjamin perlaksanaan pengurusan dan pentadbiran kerajaan tempatan seperti yang dicita-citakan, mereka telah membentuk undang-undang sebagai mekanisme 'pengikat dan pengawal'. Antara yang boleh dilihat ialah pembentukan dan pembaruan undang-undang kerajaan tempatan di United Kingdom. Sejak tahun 1834, mereka telah mengubah sebanyak 28 kali akta yang berkaitan dengan kerajaan tempatan. Semua itu secara tidak langsung bertujuan untuk mewujudkan suatu bentuk pengurusan bandar yang berkesan mengikut peredaran zaman. Paling baru dibentuk ialah *Local Government Act 2000* yang merupakan hasil perubahan-perubahan tadi.

Penjelasan di atas dapat menggambarkan bahawa kajian mengenai pengurusan bandar sentiasa berterusan bagi mencapai matlamat untuk mengecapi kehidupan yang berkualiti (*Quality of Life*). Sejak konsep *Urban Governance* dibincangkan secara aktif pada pertengahan tahun 1970-an dan pertengahan tahun 1990-an, semakin ramai penyelidik menjalankan kajian mengenai pengurusan bandar untuk memenuhi vakum yang ditinggalkan sejak tahun 1960-an. Antara penyelidik yang aktif membincangkannya ialah Hawley Rogers (1974), Alan E. Bent (1976), Kenneth J. Davey (1993), William F. Fox (1994), John Fenwick (1995), Peter Schubeler (1996), Georges Cavallier (1998) Leo Fonseka (1999) dan termasuk juga Phang Siew Nooi (2000) – sekadar menyebutkan beberapa nama. Perbincangan dan kajian mengenai pengurusan bandar dari pelbagai sudut ini memberikan satu perkembangan yang positif untuk mewujudkan satu bentuk pengetahuan yang komprehensif terhadap bidang pengurusan bandar.

1.5 Metodologi Kajian

Untuk mencapai matlamat dan objektif-objektif kajian yang telah dikenalpasti, kajian memerlukan pengumpulan data primer daripada responden-responden di lapangan serta data sekunder daripada kajian-kajian yang terdahulu. Data-data primer dicerap dengan mengedarkan borang soal selidik kepada responden-responden yang terpilih melalui teknik persempelan rambang. Selain daripada itu, pengkaji juga melakukan temubual dengan pegawai-pegawai berkenaan seperti Yang DiPertua Majlis, Pegawai Kewangan/Akauntan, Pegawai Undang-undang, Ahli Majlis, Pegawai/Penolong Pegawai Perancang Bandar,

Jurutera, Pegawai Penguat kuasa/Deketorat dan lain-lain yang difikirkan perlu. Ia bertujuan untuk mendapatkan maklumat yang lebih terperinci di samping melakukan pemerhatian di lapangan (*field observation*) untuk mendapatkan maklum balas terutama terhadap faktor-faktor yang dianggap sensitif.

Sumber-sumber untuk memperolehi data-data sekunder termasuklah Laporan-laporan Tahunan, Laporan-laporan Kewangan, Laporan Pemeriksaan Rancangan Struktur, Rancangan-rancangan Struktur, Rancangan-rancangan Tempatan, dasar-dasar bertulis dan tidak bertulis, undang-undang dan peraturan-peraturan bertulis dan tidak bertulis, minit-minit, kertas-kertas kerja, laporan-laporan lain yang berkenaan, buku-buku serta terbitan-terbitan rasmi yang berkenaan dengan sistem pengurusan PBT terbabit.

Pengumpulan data primer yang penting pula adalah melalui soal selidik pengguna untuk mendapatkan maklumat dan pandangan daripada pihak pengguna itu sendiri. Ia penting untuk menilai pengurusan infrastruktur yang telah diberikan oleh PBT kepada pengguna dari sudut pandangan pengguna itu sendiri. Untuk menjalankan kaedah pengumpulan data primer ini dua perkara utama telah ditentukan iaitu persampelan dan instrumen kajian.

i. Persampelan

Seramai 300 orang responden telah dipilih secara rawak di sepuluh zon utama dalam kawasan yang diwartakan dengan SILK yang dikaji di kedua-dua buah kawasan PBT kajian. Ini bermakna 150 orang responden telah dipilih sebagai sampel daripada lima zon yang dikenalpasti di setiap kawasan PBT. Oleh kerana setiap zon utama mempunyai saiz fizikal dan bilangan penduduk yang hampir sama,

pola taburan responden yang ditetapkan ialah 30 orang untuk setiap zon. Responden adalah terdiri daripada pengguna-pengguna lazim TLK dan SILK sama ada untuk tujuan bekerja, belajar, membeli belah atau menjalankan apa sahaja aktiviti di kawasan tersebut.

Zon-zon yang dipilih merupakan kawasan tumpuan perniagaan, perkhidmatan dan aktiviti-aktiviti utama yang lain. Zon tersebut biasanya menjadi tumpuan para pengguna serta mempunyai permintaan TLK yang tinggi. Lima zon yang dipilih dalam kawasan MPPJ ialah kawasan komersial di Petaling Jaya New Town (Seksyen 52), PJ Old Town, Seksyen 14, Kelana Jaya dan SS 2. Manakala zon-zon kajian soal selidik bagi kawasan MPSJ pula adalah terdiri daripada SS15, Taipan USJ (USJ 9 dan USJ 10), Bandar Baru Puchong, Bandar Sunway (PJS 11) dan Puchong IOI/Kinrara.

ii. Instrumen Kajian

Borang soal selidik adalah instrumen utama untuk menjalankan kaedah ini. Borang soal selidik dibentuk mengikut format yang sesuai dengan kajian sains sosial (Lihat lampiran). Sebanyak lima (5) bahagian telah disediakan yang mengandungi 39 soalan keseluruhannya. Secara umumnya soal selidik ini menyediakan soalan-soalan tertutup kecuali pada bahagian C dimana disediakan satu soalan terbuka pada setiap unit C(i) dan C(ii). Kebanyakan soalan tertutup mempunyai 3 atau 4 pilihan jawapan kecuali pada bahagian E yang terdapat 4 soalan yang mempunyai 2 pilihan. Pilihan-pilihan jawapan dibentuk agar menepati teknik Likert Scale yang berskala seperti contoh sangat sesuai, sesuai, tidak sesuai dan sangat tidak sesuai.

Bahagian pertama soal selidik ini iaitu Bahagian A mengandungi 4 soalan mengenai latar belakang sosio-ekonomi responden. Bahagian B terdiri daripada 11 soalan mengenai aspek-aspek kepenggunaan dan penyediaan TLK. Bahagian C terbahagi kepada dua unit iaitu C(i) yang mengandungi 15 soalan berkenaan dengan sistem Bayar dan Peraga iaitu khusus untuk responden di kawasan MPPJ. Unit kedua ialah C(ii) yang juga mengandungi 15 soalan khusus untuk responden sistem Kupon MPSJ. Pada bahagian C ini responden hanya akan menjawab unit soalan yang berkenaan dengan sistem yang digunakan sahaja. Bahagian D pula ialah khusus untuk 5 soalan yang berkenaan dengan penguat kuasa. Bahagian terakhir iaitu Bahagian E terdiri daripada 4 soalan yang mempunyai 2 pilihan jawapan tertutup berkenaan dengan pandangan mereka terhadap pengurusan am PBT kajian.

Dapatan kajian ini nanti akan dianalisis berpandukan teori, konsep, kaedah dan teknik yang bertepatan dengan penyelidikan sains sosial. Antara teknik yang akan digunakan ialah kaedah analisis statistik sains sosial terutama untuk membuat analisis terhadap data-data yang dikumpul daripada borang soalselidik pengguna. Kaedah analisis ANOVA (one-way analysis of variance) dan bentuk-bentuk statistik diskriptif yang lain akan digunakan. Untuk lebih mudah dan menjamin keputusan yang jitu penyelidikan ini menggunakan kaedah pemprosesan dan analisis berkomputer terhadap data-data berkaitan, iaitu dengan menggunakan perisian Statistical Package for Social Sciences (SPSS) versi 10.0.

1.6 Organisasi Bab

Penyelidikan ini ditulis dan dijilid mengikut format yang diterima oleh Universiti Malaya dengan mengandungi tujuh bab. Setiap bab mempunyai peranan masing-masing untuk menghuraikan tajuk yang diutarakan. Seperti biasa, ia mengekalkan tahap dan corak sebagai sebuah tulisan ilmiah di peringkat Ijazah Sarjana.

Pada bab yang pertama, penulisan ini menerangkan secara am tentang kandungan keseluruhan penyelidikan ini. Ia mengandungi perkara-perkara utama seperti tujuan, skop dan kaedah. Dari bab ini pengkaji dapat memberikan gambaran tentang keseluruhan penyelidikan yang dijalankan.

Bab kedua adalah bab dimana pengkaji menghuraikan konsep pengurusan bandar. Pada bab ini penafsiran mengenai pengurusan bandar itu akan diperjelaskan supaya apa yang cuba dimaksudkan dalam keseluruhan penyelidikan ini akan mudah difahami serta signifikan dengan bidang tersebut. Di dalamnya juga akan diterangkan pengertian-pengertian bandar, kaitan pengurusan dengan proses urbanisasi, sektor-sektor pengurusan bandar, pertanggungjawaban, organisasi, campurtangan politik dan hubungan pengurusan bandar dengan pengguna dan alam sekitar. Ringkasnya, bab kedua adalah satu bab yang menjadi pengantar kepada bidang pengurusan bandar terutama di sektor pengurusan infrastruktur bandar.

Bab ketiga pula membincangkan tentang infrastruktur bandar yang difokuskan dalam penyelidikan ini iaitu SILK. Bab ini berperanan menghuraikan perihal tentang konsep dan aspek-aspek yang berkaitan dengan SILK selengkap mungkin. Ia akan mencakupi aspek sejarah, fungsi, hubungannya dengan

urbanisasi, keperluan, penyediaan dan formula, inovasi dan perkembangan, kaitannya dengan ekonomi dan kewangan serta model-model sistem yang ada di serata dunia bersama-sama dengan kelebihan dan kekurangannya. Selain daripada membincangkan hal letak kereta bab ini juga menyelitkan sedikit tentang infrastruktur-infrastruktur bandar lain yang berkaitan dengan pengurusan bandar.

Bab keempat adalah ruang kepada pengkaji mengetengahkan pula identiti atau struktur dan organisasi pengurusan bandar-bandar kajian. Latarbelakang kedua-dua buah PBT kajian akan dijelaskan bersama dengan kedudukan sosio-ekonominya. Antara lain yang penting pada bab ini ialah kupasan tentang struktur eksekutif pengurusan bandar, imej korporat, perancangan kewangan dan belanjawan organisasi, polisi, proses dan strategi serta struktur perkhidmatan pengurusan dan pembangunan infrastruktur bandar masing-masing. Bab ini akan menghuraikan tentang struktur pengurusan bandar dan organisasi PBT kajian.

Seterusnya pada bab kelima, pengkaji akan menghuraikan berkenaan sistem pengurusan letak kereta bandar-bandar kajian. Bab ini adalah bab penting untuk melihat antara dapatan fokus kajian. Bab ini digunakan untuk menjelaskan secara langsung struktur pengurusan dan pembangunan SILK, proses membuat keputusan, sumber-sumber pelaburan, operasi dan penyelenggaraan, kerjasama dan penglibatan pihak swasta, peraturan-peraturan, pembahagian kuasa pengurusan dan program-program penyelenggaraan. Selainnya, bab ini juga turut memuatkan pandangan-pandangan mengenai kelebihan dan kekurangan serta isu-isu yang timbul kesan daripada penggunaan SILK berkenaan.

Bab keenam adalah bab penting untuk melihat hasil penyelidikan sama ada pengurusan yang dijalankan oleh kedua-dua PBT cekap dan berkesan atau tidak serta di antara kedua-duanya yang mana lebih baik dan dapat dijadikan model contoh. Penganalisan data-data primer dan sekunder secara kuantitatif dan kualitatif akan dibuat dalam bab ini untuk mendapatkan keputusan.

Penutup penulisan kajian ini ialah bab yang ketujuh, dimana terkandung di dalamnya rumusan kajian dan cadangan-cadangan oleh penyelidik terhadap sistem pengurusan letak kereta serta pengurusan infrastruktur bandar dan pengurusan bandar secara am.

Nota Hujung

¹ Berjalan kaki diklasifikasikan sebagai mod pengangkutan. Ia merupakan mod asas kepada pergerakan manusia. Berjalan kaki juga berperanan utama untuk menggerak dan membawa manusia dan barang. Di United Kingdom, 1/3 penduduknya berjalan kaki. Di India, 60% daripada golongan bawahannya bergantung kepada mod ini.

² Daimler (1834-1900), seorang jurutera dan pencipta kereta beroda empat yang pertama di Jerman. Kereta Jaguar-Daimler adalah produk mewahnya pada hari ini.

³ Karl Benz (1844-1929), pencipta kereta beroda tiga menggunakan kuasa gasolin yang pertama di Jerman dan kereta Mercedes Benz terkenal sebagai kereta mewah dan selamat masa ini.

⁴ Henry Ford (1863-1947) adalah seorang industrialis di Amerika, dilahirkan di ladang Dearborn, Michigan menjadi 'machinist' pada usia 16 tahun di Detroit. Beliau menyiapkan pembinaan kereta pertamanya serta menubuhkan Ford Motor Company pada 1903.

⁵ Dunlop adalah pencipta tayar getah bertiup angin untuk digunakan pada roda kereta.

⁶ Beliau adalah orang yang memperkenalkan bahan api daripada sumber galian semula jadi iaitu minyak diesel untuk menjana enjin kereta.