

Kualiti Hidup Sosial Dan Proses Perbandaran Di Malaysia

Oleh

Prof. Madya Dr Hj Wan Rozali Hj Wan Hussin

Bahagian Geografi
Pusat Pengajian Pendidikan Jarak Jauh
Universiti Sains Malaysia
11800 Pulau Pinang

Abstrak

Kualiti hidup sosial dan proses perbandaran merupakan cerminan tamadun manusia dalam pembangunan sesebuah negara. Kedua-duanya mempunyai pertalian yang erat dalam menentukan tahap sosio-ekonomi penduduk setempat walaupun sukar untuk diselarikan. Ini disebabkan proses perbandaran yang sebahagian besarnya berpunca daripada pertambahan bilangan penduduk sering berdepan dengan masalah dan isu kualiti hidup sosial di sesebuah bandar. Pembangunan bandar yang pesat secara langsungnya menuntut perubahan paradigma baru di kalangan penghuninya yang akhirnya menjadi titik penentu terhadap kualiti hidup sosial sesebuah masyarakat bandar. Dengan ini suatu kerangka pembangunan fizikal yang melibatkan proses perbandaran dan spiritual yang melibatkan manusia dan kemanusiaan hendaklah dirancang secara komprehensif. Ini bertujuan untuk memenuhi keperluan kualiti hidup sosial yang mempunyai nilai-nilai ketamadunannya yang tersendiri tanpa menghadapi dilemma dan kekeliruan dalam memahami budaya kehidupan bandar yang selama ini dianggap sebagai pusat segala penyakit sosial.

Pendahuluan

Pembangunan bandar, jika dirancang dan dikawal dengan baik dapat membantu dalam meningkatkan tahap pembangunan ekonomi sesebuah negara. Ini disebabkan tidak semua proses perbandaran meninggalkan kesan yang positif

terutamanya dalam memenuhi keperluan kualiti kehidupan sosial di sesebuah bandar termasuk di Malaysia. Pembangunan bandar di Malaysia setakat ini sememangnya boleh dibanggakan jika dibandingkan dengan kebanyakan negara membangun yang lain. Dalam tempoh 50 tahun Merdeka sehingga tahun 2007, kita telah dapat mewujudkan prasarana lengkap dan berjaya membina suatu sistem perbandaran yang lebih baik dan teratur berbanding negara-negara sedang membangun yang lain. Pembangunan bandar yang pesat ini telah membuktikan kemampuan negara mencapai matlamat pembangunan seperti yang dirancang sehingga dapat menggantikan sistem perbandaran tinggalan British sebelumnya yang dibangunkan berdasarkan kepentingan ekonomi mereka.

Walaupun dapat menikmati corak penghidupan bandar di negara ini yang kian mencabar, namun akhir-akhir ini telah timbul pelbagai isu dan masalah yang melibatkan kualiti kehidupan sosial akibat daripada pembangunan bandar yang pesat. Antaranya termasuk isu penyediaan kemudahan asas kepada penghuni bandar, isu penghijrahan penduduk desa dan pendatang asing, isu kemiskinan, isu penyediaan peluang pekerjaan, isu perumahan, pencemaran persekitaran, kesesakan lalu lintas, isu jenayah dan keselamatan penghuni serta keruntuhan moral. Terdapat pelbagai laporan dan berita tentang perilaku jenayah dan keganasan yang kian menjadi-jadi ketika ini. Antaranya termasuk serangan terhadap orang awam, serangan ketika sedang beriadah, perlakuan jenayah di tempat letak kenderaan, penculikan, rompakan, kes ragut, perkosaan, bersekedudukan, sumbang mahram, tidak termasuk lagi dengan pelbagai gejala dadah dan pelbagai kes kecurian.

Ternyata pelbagai isu dan masalah ini menimbulkan pelbagai trauma emosi, kehilangan harta benda, kecederaan, perasaan tidak selamat, hilang keyakinan dan kepercayaan, penghakisan sifat toleransi, pengasingan diri sesama jiran dan saling curiga mencurigai sesama sendiri yang sekaligus tidak membawa sebarang makna dalam pengharapan terhadap kualiti kehidupan sosial yang

sewajarnya dalam penghunian di sesebuah bandar. Daripada keseluruhan isu ini, ia merupakan kayu pengukur utama untuk merangka perancangan baru yang komprehensif bagi mengatasi pelbagai isu dan masalah yang dihadapi penghuni bandar dalam memenuhi keperluan kualiti kehidupan sosial yang minimum di Malaysia.

Konsep dan Definisi Proses Perbandaran dan Kualiti Hidup Sosial

Bagi memperincikan topik perbincangan ini, terdapat beberapa konsep penting berserta istilah-istilah lain yang mempunyai hubungan dengannya. Kefahaman ini penting bagi membezakan pelbagai pengertian, walaupun mempunyai pertalian yang rapat antara satu sama lain. Proses perbandaran dalam konteks perbincangan ini mempunyai hubungan yang rapat dengan konsep 'bandar' itu sendiri yang tidak mempunyai pengertian yang khusus setakat ini disebabkan terdapatnya pelbagai pendapat daripada pelbagai bidang pengajian.

Antara definisi 'bandar' yang berdasarkan kriteria-kriteria tertentu dikemukakan seperti berikut:

- (i) Berdasarkan saiz penduduk, umpamanya Malaysia dengan jumlah minimum penduduknya 10,000 orang (Malaysia: Banci Penduduk dan Perumahan: 1970), Amerika Syarikat sejumlah 2,500 orang (Knowles & Wareing: 1976), Perancis 2,000 orang, India 5,000 orang, Denmark 250 orang, Netherlands 20,000 orang dan Jepun 30,000 orang.
- (ii) Berdasarkan kepadatan penduduk minimum, umpamanya India menganggap sesebuah kawasan itu sebagai bandar, jika bilangan penduduk melebihi 5,000 orang atau kepadatannya melebihi 386 orang bagi setiap kilometer persegi (Knowles & Wareing: 1976).

- (iii) Berdasarkan penggunaan tanah dan fungsi bandar, umpamanya ruang tanah yang digunakan untuk aktiviti bukan pertanian di samping berfungsi sebagai pusat pentadbiran, perdagangan, perniagaan, pendidikan dan kebudayaan (Gerald Breese, 1966).
- (iv) Berdasarkan definisi formal seperti yang telah ditetapkan oleh Jabatan Perangkaan sesebuah negara termasuk sempadan pentadbiran tertentu (O'Connor: 1980).

Daripada kriteria-kriteria di atas dapat difahami bahawa konsep 'perbandaran' didefinisikan dengan berdasarkan bilangan penduduk sesebuah bandar. Kebiasaannya bilangan penduduk sesebuah bandar akan bertambah dengan lebih pesat jika dibandingkan dengan bilangan penduduk di kawasan luar bandar. Oleh itu 'proses perbandaran' mengikut konteks perbincangan ini merupakan asas di dalam proses pertumbuhan dan peningkatan yang bukan sahaja melibatkan aspek penduduk semata-mata. Tetapi yang sebenarnya melibatkan aspek-aspek lain yang sehubungannya termasuk ekonomi, rangkaian pengangkutan, infrastruktur, penggunaan tanah, lanskap budaya dan fizikal serta pembangunan bandar secara keseluruhannya. Perkembangan ini selanjutnya melibatkan proses keruangan yang menunjukkan perubahan konsentrasi penduduk yang mendiami di kawasan bandar berbanding kawasan luar bandar yang membawa kepada tumpuan pelbagai aktiviti ekonomi terutama sekunder, tertiar dan kuarternari, tumpuan pelbagai institusi, organisasi masyarakat dan pelbagai perubahan tingkah laku manusia mengikut ciri-ciri kebandaran yang moden dan kompleks.

Kualiti hidup sosial pula melambangkan kemajuan sesebuah negara. Rakyat jelata di bawah sesebuah pemerintahan berhak memiliki dan memperoleh kualiti hidup yang diperlukan. Kefahaman terhadap konsep dan pengertian kualiti hidup sosial juga berbeza berdasarkan indeks tertentu di sesebuah negara. Namun, walaupun ia mempunyai pelbagai tafsiran dan pengertian yang berbeza, tetapi

secara asasnya kualiti hidup sosial itu mengikut konteks perbincangan ini merupakan keperluan asas pada tahap minimum yang sepatutnya dimiliki dan dinikmati oleh penghuni sesebuah bandar.

Berdasarkan indeks kualiti hidup, pelbagai angkubah telah disenaraikan secara menyeluruh yang melibatkan keperluan kesejahteraan hidup selaras dengan matlamat pembangunan negara. Antaranya termasuk angkubah pendapatan, persekitaran kerja, pemilikan perumahan, keadaan alam sekitar, kehidupan keluarga, penyertaan sosial dan penyediaan pelbagai kemudahan infrastruktur dan kemudahan-kemudahan asas yang sehubungan dengannya termasuk bekalan air bersih, bekalan elektrik, rangkaian jalan raya, peparitan, saliran, sistem pembuangan najis, sampah sarap, kemudahan khidmat kesihatan, pendidikan, rekreasi, kemudahan talian telefon serta perhubungan yang sekaligus memberi keselesaan dan kebahagiaan dalam sepanjang penghidupan penduduk setempat.

Berdasarkan perbincangan di atas, penggunaan pelbagai konsep dan istilah-istilah yang berkaitan telah disesuaikan dari semasa ke semasa oleh ahli-ahli penyelidikan yang melibatkan pelbagai pendekatan dan kaedah penyelidikan untuk merealisasikan dengan dunia nyata. Oleh itu pelbagai metodologi kajian yang digunakan kini telah banyak diperbaharui dan dikemaskini sesuai dengan keadaan semasa.

Kualiti Hidup Sosial dan Hubungannya Dengan Perkembangan Kajian Perbandaran

Proses perbandaran dan hubungannya dengan kualiti hidup sosial mencerminkan ketamadunan sesebuah negara. Oleh itu bidang perbandaran amat penting dalam memainkan peranannya disebabkan mempunyai pengaruhnya yang besar terhadap kualiti kehidupan manusia. Kepentingan ini bermula sejak zaman pra-sejarah lagi sehingga ke hari ini. Kajian awal yang menonjol tentang kepentingan perbandaran dan pertaliannya dengan

pembangunan sektor lain umpamanya sistem pengangkutan jalan raya bagi kemudahan peningkatan kualiti hidup penduduk setempat telah mula dijalankan oleh Charles H. Cooley (1894) pada tahun 1894 melalui penulisannya 'The Theory Of Transportation'. Kemudian diikuti oleh Adna F. Weber (1899) melalui bukunya 'The Growth Of Cities In The Nineteenth Century: A Study In Statistics'. Lord Lugard (1922) pula kemudiannya mengkaji tentang kepentingan pengangkutan dan proses perbandaran terhadap pembangunan Afrika yang merumuskan bahawa untuk membangunkan Benua Afrika ialah dengan hanya satu patah perkataan sahaja iaitu pengangkutan. Rumusan ini ternyata benar dalam meningkatkan kualiti hidup sosial seperti yang diharap-harapkan di kebanyakan negara di Benua Afrika ketika ini.

Seterusnya dalam tahun-tahun 1920-an dan 1930-an, terdapat beberapa tokoh lain yang mengkaji kepentingan aspek-aspek perbandaran. Antaranya termasuk Wright (1916) yang mengkaji tentang pembangunan bandar dan kepentingan fungsi bandar di Amerika Syarikat. Cornish (1923) mengkaji tentang bandar besar mengikut sejarah geografi; Burgess (1925) mengkaji tentang pertumbuhan bandar; Dorau (1928) mengkaji tentang ekonomi bandar dan Jefferson (1939) mengkaji tentang undang-undang bandar primat. Bidang perbandaran walaupun pada peringkat awalnya secara relatif kurang mendapat perhatian disebabkan pengaruh bidang pengajian ekonomi (O'Connor, 1965a), tetapi ia merupakan asas dan perintis utama dalam perkembangan selanjutnya. Daripada asas dan perkembangan ini, kajian dalam aspek perbandaran telah mula menjadi bertambah penting dan menonjol sejak akhir tahun-tahun 1950-an dengan munculnya para sarjana seperti Mitchell R.B. dan Chaster Rapkin (1954) dan Garrison dan Marts (1958) yang mengkaji tentang aspek-aspek pengangkutan dan penggunaan tanah di bandar. Proses ini berterusan dengan pelbagai kajian sama ada dari luar negara atau juga di peringkat tempatan yang kemudiannya terus berkembang sehingga ke hari ini.

Analisis Terhadap Beberapa Teori Asas Perbandaran

Terdapat beberapa tokoh yang mengemukakan teori perbandaran yang menekankan kepentingan sesebuah bandar dan keperluan kualiti hidup sosial dalam arus pembangunan negara mengikut konteks orientasi setempat. Antara tokoh-tokoh yang mengemukakan teori asas tentang bandar di peringkat awal termasuk Richard M. Hurd (1903), Ernest W. Burgess (1925), Homes Hoyt (1939), Chauncy D. Harris (1945) dan Edward L. Ullman (1945). Dari semasa ke semasa terdapat beberapa pengubahsuaian di dalam penggunaan teori-teori yang dikemukakan. Namun pada dasarnya terdapat ciri-ciri penting dan istimewa yang boleh dijadikan perintis kepada pengembangan teori-teori dan model-model lain berikutnya.

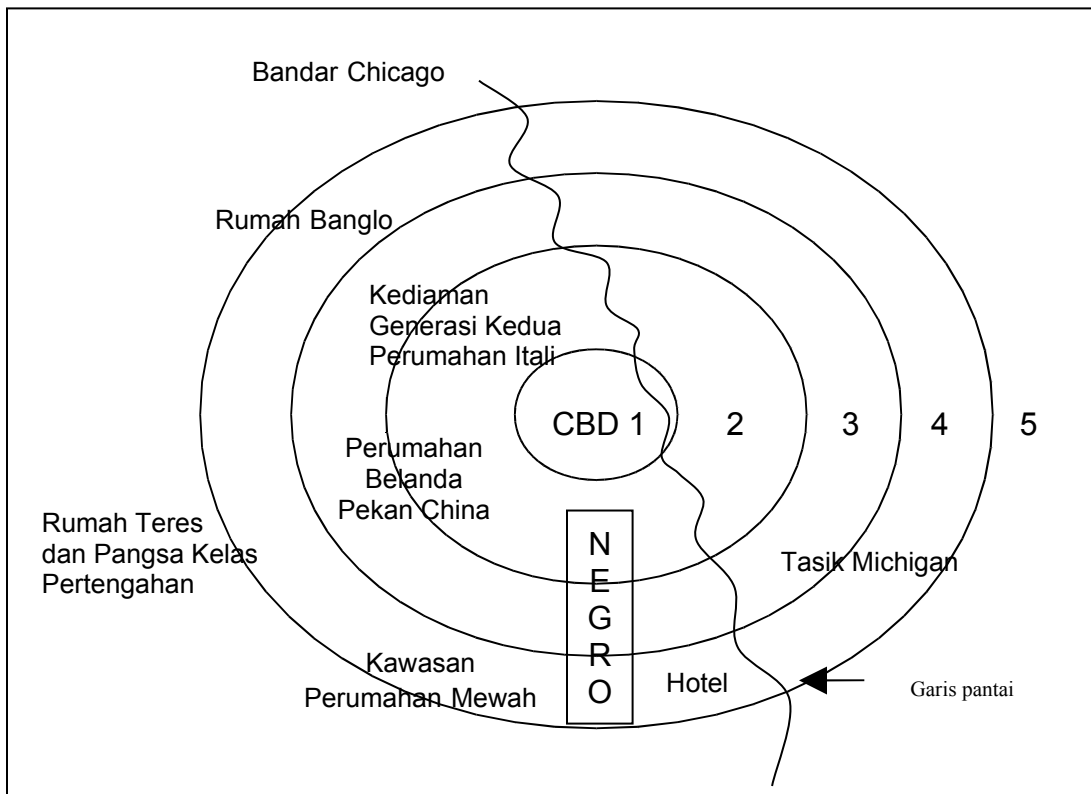
Salah satu teori yang terawal tentang perbandaran yang menunjukkan kepentingan kualiti hidup sosial masyarakat setempat telah dikemukakan oleh Richard M. Hurd (1903) melalui penulisannya 'The Principles Of City Land Values' pada tahun 1903. Dengan menggunakan model deskriptif berbentuk bulatan, Richard membuat pemerhatian terhadap pola-pola pertumbuhan bandar di Amerika Syarikat dan Eropah. Di sini, beliau menemui bahawa bandar-bandar mengalami proses pertumbuhan mengikut bulatan. Pada mulanya perkembangan bandar bermula di pusat bandar dan kemudiannya berkembang menghala ke kawasan pinggiran terutama di sepanjang rangkaian pengangkutan jalan raya. Disebabkan keperluan yang tidak begitu mendesak ketika itu, teori ini tidak mendapat perhatian dan ditinggalkan ia berlalu begitu sahaja.

a) Teori Asas Zon Bandar

Hanya pada tahun 1925, muncul teori lain yang diperkenalkan Ernest W. Burgess (1925). Teori ini dinamakan 'Zon Bandar' atau lebih dikenali sebagai 'Model Zon Sepusat' yang asalnya diubahsuaikan daripada teori Von Thunen untuk digunakan secara empirikal di dalam kajiannya di wilayah Chicago.

Dengan menggunakan kos pengangkutan dan keperluan kualiti hidup sosial penduduk setempat serta fungsi penggunaan tanah tanpa melibatkan faktor-faktor lain, Burgess membahagikan penggunaan tanah kepada lima zon utama mengikut siri bulatan konsentris seperti Rajah 1 berikut.

Rajah 1: Model Asas Zon Hipotesis Pertumbuhan Bandar



Sumber: Diubahsuai daripada Burgess dan Park (Ed.) 1925. **The City**, The University of Chicago Press.

Rajah 1 di atas menunjukkan Zon 1 sebagai Daerah Perniagaan Pusat (DPP) yang merupakan pusat tumpuan ekonomi termasuk perniagaan, perdagangan dan kewangan di samping menjadi pusat tumpuan pelbagai kegiatan sosial, hiburan, pengangkutan, politik dan pentadbiran. Zon 2 sebagai zon peralihan dan merupakan kawasan persediaan kepada pengembangan dari zon 1 yang

pada asalnya didiami pekerja kilang dan pendatang baru serta kewujudan kawasan kilang dan bangunan-bangunan rumah lama. Zon 3 pula dijadikan kawasan kediaman kaum pekerja yang kebanyakannya berpindah dari zon 2 dan berulang alik ke tempat kerja di pusat bandar. Manakala Zon 4 dijadikan kawasan kediaman golongan pertengahan yang terdiri daripada peniaga, pemilik kedai, pengusaha, pekerja ikhtisas, kerani dan juru jual. Mereka mendiami di rumah-rumah banglo, rumah teres, rumah pangsa mewah dan rumah orang kenamaan yang purata jaraknya kira-kira 15 hingga 20 minit perjalanan ke pusat bandar. Akhirnya Zon 5 dijadikan kawasan mewah dan menjadi kediaman golongan atasan yang menggunakan kenderaan persendirian dengan masa perjalanan kira-kira 30 hingga 60 minit ke pusat bandar.

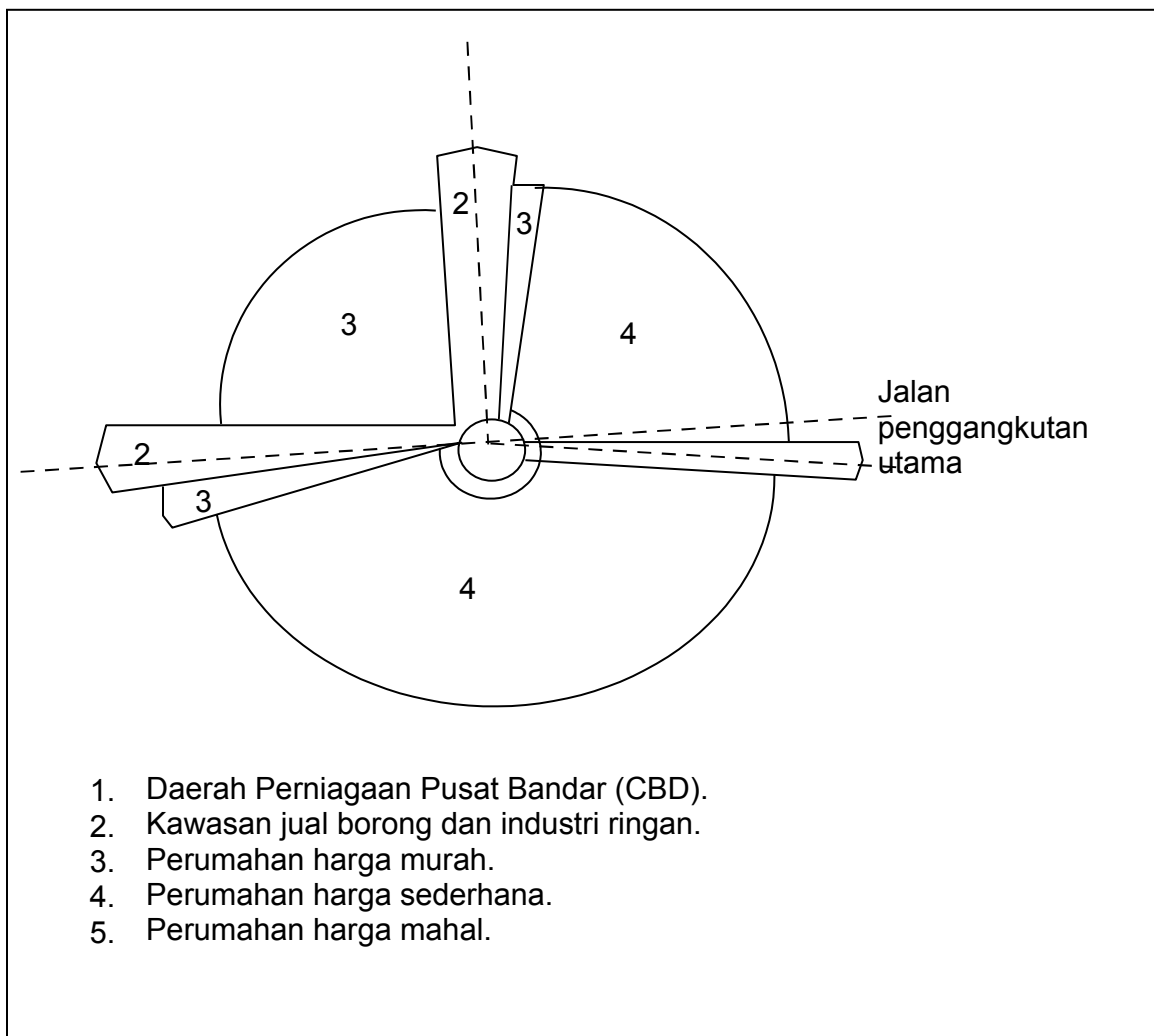
Walaupun model ini menerima kritikan, tetapi teori ini mampu mencerminkan corak penggunaan tanah bandar yang menunjukkan perbezaan kelas sosial yang memerlukan tahap kualiti hidup sosial terbaik disebabkan pertambahan penduduk. Dengan ini wujud kepelbagaian pengkhususan fungsi yang tertumpu secara berkelompok di pusat bandar dan kemudiannya menjalar ke kawasan pinggiran disebabkan keperluan kualiti hidup sosial dengan melibatkan sempadan bandar yang semakin meluas.

b) Teori Asas Model Sektor

Satu lagi model perbandaran dan cerminan kepentingan kualiti hidup sosial yang lebih baik telah dikemukakan oleh Homer Hoyt pada tahun 1939. Model ini dikenali Model Sektor yang dibentuk hasil pengubahsuaian daripada beberapa model sebelumnya seperti Von Thunen, Richard M. Hurd dan Burgess. Model ini menekankan kepada keberkesanan penyediaan laluan kemudahan pengangkutan dalam mempengaruhi pola petempatan dan gunatanah bandar bagi memenuhi tahap kualiti hidup sosial yang lebih baik di kawasan bandar. Dalam kajian empirikal terhadap 142 bandar di Amerika Syarikat, Hoyt mendapati bahawa gunatanah perumahan yang berlandaskan nilai tanah di

pusat bandar dan di sepanjang rangkaian pengangkutan jalan raya utama telah mencerminkan status sosial dan keperluan kualiti hidup sosial yang berbeza dengan melibatkan pelbagai masyarakat bandar, asas ekonomi, pemilikan harta individu dan persaingan dalam menggerakkan proses pebandaran yang lebih pesat (Rajah 2).

Rajah 2: Model Sektor Bandar dan Hubungannya Dengan Kualiti Hidup sosial.



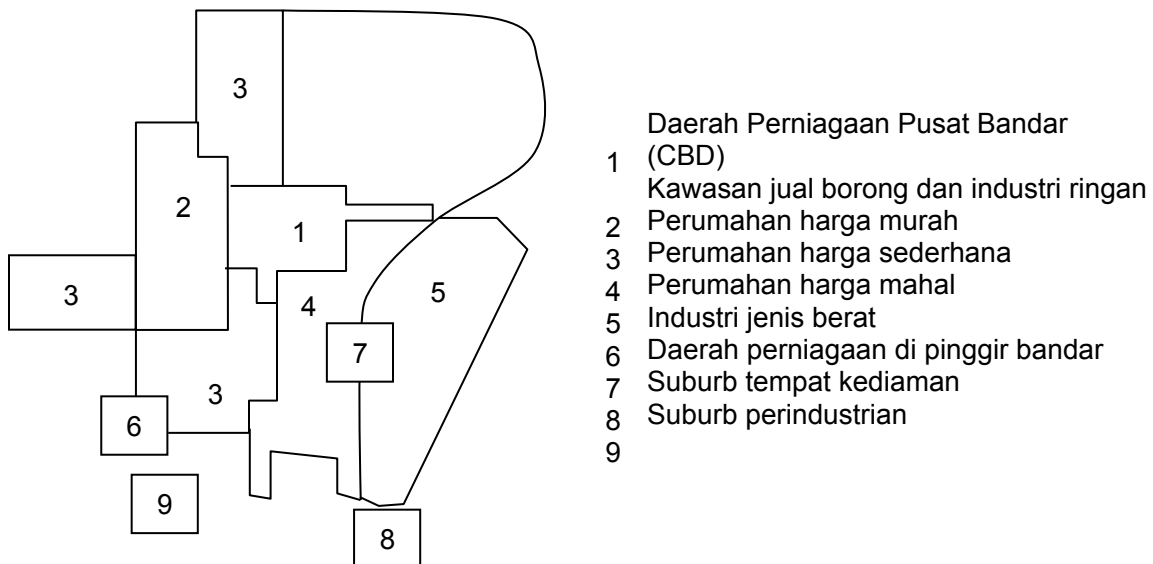
Sumber: Diubahsuai daripada Mayer dan Kohh 1959. **Reading in Urban Geography**, University of Chicago Press.

Rajah 2 di atas menunjukkan perkembangan gunatanah bandar yang keluar ke kawasan pinggiran bandar secara bersektor mengikut arah jaringan pengangkutan jalan raya utama. Pada asasnya model ini mampu menunjukkan wujudnya konsep perbandaran dan hubungannya dengan kepentingan kualiti hidup minimum penduduk setempat pada ketika itu.

c) Teori Asas Model Pelbagai Pusat

Satu lagi model perbandaran dan hubungannya dengan kualiti hidup sosial ialah 'Model Pelbagai Pusat'. Model ini telah dikemukakan oleh Chauncy D. Harris dan Edward L. Ullman pada tahun 1945. Model ini dibentuk hasil gabungan idea Burgess dan Hoyt dengan tambahan wujudnya pusat pertumbuhan bandar lain selain daripada bandar induk (Rajah 3).

Rajah 3: Model Pelbagai Pusat Bandar dan Hubungannya Dengan Kualiti Hidup Sosial



Sumber: Diubahsuai daripada Harris dan Ullman 1945, **The Nature of Cities**, Annals of the American Academy of Political and Social Science, 242.

Rajah 3 di atas turut menekankan bahawa proses perbandaran bermula dari pusat bandar dan kemudiannya berkembang ke kawasan pinggiran bandar. Sebagai tambahan kepada model-model sebelumnya, model ini menyarankan bahawa wujudnya proses perbandaran lain di pinggiran bandar utama. Proses ini berterusan secara serentak dengan bandar induk sehingga kemudiannya bercantum menjadi sebuah bandar yang lebih besar dan kompleks. Dengan ini pelbagai aktiviti perniagaan, perdagangan dan perkhidmatan dapat dijalankan dengan lebih giat di kawasan-kawasan di sepanjang jalan pengangkutan utama. Sekali lagi model ini mampu menunjukkan gabungan pelbagai aktiviti manusia secara komprehensif dengan mengambilkira jenis-jenis penggunaan tanah yang lain dan dianggap lebih bersedia untuk diubahsuaikan dengan sebarang perubahan yang berlaku dalam proses perbandaran pada zaman moden ini.

Perkembangan Sistem Perbandaran Di Malaysia

Sistem perbandaran di Malaysia jika ditinjau secara mendalam, ianya tidak berlaku secara tradisi yang sebenar (Lim Heng Kow: 1972) sebelum kedatangan zaman penjajah. Namun sebelum kedatangan zaman penjajahan, telahpun wujud pekan-pekan dan pelabuhan-pelabuhan kecil sebagai pusat pertumbuhan yang terletak di sepanjang pantai, sungai dan tasik dengan menjalankan aktiviti perniagaan dan perdagangan melalui pengangkutan air sebagai laluan utama sama ada di kalangan penduduk tempatan ataupun dari kawasan luar. Keadaan di pekan-pekan dan pelabuhan telah mula berubah setelah masuknya zaman penjajahan. Pulau Pinang yang dikatakan mula dijejak kaki penjajah pada tahun 1786 dan Singapura pada 1816 merupakan 'pintu' kepada terbukanya evolusi perbandaran dan di Malaysia. Kedua-dua pelabuhan ini merupakan pilihan utama penjajah untuk dijadikan pelabuhan kolonial disebabkan lokasinya yang strategik dan seterusnya dapat dikembangkan struktur ruang ekonomi penjajah ke kawasan-kawasan di sekitarnya.

Perkara utama yang diusahakan oleh pihak penjajah ketika itu ialah dengan menghubungi bandar-bandar kolonial dengan pusat-pusat pertumbuhan lain bagi mendapatkan bekalan sumber bahan mentah terutamanya bijih timah. Secara beransur-ansur, pusat-pusat pertumbuhan berkaitan berkembang dengan pesatnya disebabkan pertambahan bilangan penduduk, penyediaan kemudahan asas termasuk jaringan pengangkutan dan berfungsi sebagai pusat pengumpulan dan penyebaran hasil barangan. Di samping itu aktiviti perlombongan dipergiatkan dan penggalakan pendatang dari negara China diperhebatkan untuk dijadikan buruh perlombongan di bandar-bandar bijih timah seperti Taiping, Ipoh, Kuala Lumpur dan Seremban. Dalam tempoh tersebut rangkaian pengangkutan keretapi diperhebatkan di samping rangkaian jalan raya yang menghubungkan bandar-bandar dari utara ke selatan, dari barat ke timur sehingga terbentuknya satu sistem rangkaian jalan-jalan utama di seluruh Semenanjung Malaysia. Proses ini merupakan satu pertanda yang menonjol dalam proses perbandaran yang berperanan sebagai penggerak ekonomi yang lebih pesat dan merupakan pelaburan yang menguntungkan dalam tempoh jangka panjang.

Kini Malaysia mengamalkan sistem pengangkutan jalan raya yang lebih moden dan berteknologi tinggi di bawah 'Sistem Lebu Raya Malaysia' melalui pengawasan Lembaga Lebu Raya Malaysia. Justeru itu proses perbandaran di Malaysia semakin pesat membangun yang bertindak sebagai penggerak ekonomi negara. Antara yang utama termasuk Lebu Raya Utara-Selatan, Lebu Raya Timur-Barat, Kuala Lumpur-Karak, Kuala Lumpur- Air Hitam, Lebu Raya Pan-Borneo dan Lebu Raya Pantai Barat, Sabah. Kesemua rangkaian lebu raya yang siap dan sedang dalam pembinaan merupakan penghubung utama dengan semua rangkaian jalan raya dan bandar-bandar sedia ada di seluruh negara. Laluan Lebu Raya Utara-Selatan di antara Pantai Barat Semenanjung Malaysia menghubungi kawasan utara dari sempadan Malaysia-Thailand di Bukit Kayu Hitam ke Johor Bahru di selatan melalui bandar-bandar

utama bermula dari Alor Setar, Butterworth, Ipoh, Kuala Lumpur, Seremban dan Johor Bahru.

Bagi rangkaian Lebu Raya Timur-Barat pula menghubungi Pantai Barat dan Pantai Timur di bahagian utara Semenanjung Malaysia dengan menghubungi Grik, Perak dan Jeli di Kelantan. Manakala Lebu Raya Gua Musang pula menghubungi Kota Bharu, Gua Musang, Bentong dan Kuala Lumpur. Di bahagian Pantai Timur Semenanjung Malaysia, Lebu Raya Jerangau-Jabor menghubungi Kuala Terengganu, Kuantan, Bentong dan Kuala Lumpur atau terus melalui Lebu Raya Segamat dari Kuantan, Segamat dan Johor Bahru.

Di Sarawak, Lebu Raya Pan-Borneo menghubungi Bandaraya Kuching, Sibu dan Miri. Seterusnya dapat merentasi hingga ke Sabah melalui Lebu Raya Pantai Barat yang menghubungi Miri, Kota Kinabalu dan terus ke Sandakan dan Tawau melalui hubungan rangkaian jalan raya sedia ada. Dengan ini pada keseluruhannya rangkaian lebu raya di Malaysia mempunyai pengaruh dan pertalian dengan bandar-bandar yang sedang meningkat proses perbandarannya. Antaranya termasuk bandar Jitra, Sungai Petani, Taiping, Kuala Kangsar, Kota Tinggi dan Segamat, Johor. Proses ini dijangka berterusan dan akan menggalakkan lagi pertumbuhan bandar-bandar kecil di seluruh negara dalam tempoh jangka panjang.

Dengan ini proses pebandaran melalui prinsip-prinsip yang telah dibincangkan di dalam model-model yang berkaitan di atas dan hubungannya dengan pelbagai factor lain termasuk pengangkutan dengan jelas menjadi faktor penggerak utama dalam pembangunan negara yang secara langsungnya dapat meningkatkan kualiti hidup sosial. Sejarah telah membuktikan bahawa proses pebandaran telah banyak membawa kesan positif kepada pembangunan negara.. Dari awal lagi pusat bandar telah memainkan peranan yang penting sebagai pusat pengumpul, pertukaran barangan melalui aktiviti perniagaan dan perdagangan

serta menjadi pusat pengedaran hasil pengeluaran ke kawasan-kawasan lain atau di peringkat tempatan. Proses ini berterusan sehingga fungsi bandar merebak keluar ke kawasan-kawasan di sekitarnya setelah wujudnya kawasan-kawasan perindustrian, perdagangan, pejabat-pejabat pentadbiran, pasaraya dan kawasan kediaman yang memerlukan kawasan yang lebih luas. Akibatnya wujud pula bandar-bandar lain di pinggir bandar atau di sepanjang jalan pengangkutan utama mengikut fungsinya yang tertentu seperti bandar satelit, bandar baru, bandar peranginan, bandar universiti dan suburb yang terdiri daripada pelbagai jenis seperti suburb perumahan eksklusif, campuran dan suburb perindustrian ringan yang merangkumi kawasan bandar yang lebih luas dan kompleks seperti yang dialami pada masa kini. Justeru itu kesannya tidak dapat dinafikan di kalangan sebahagian penduduknya dalam memperoleh kualiti hidup sosial pada peringkat minimum disebabkan kepesatan proses perbandaran yang tidak terkawal.

Isu-Isu Perbandaran dan Kualiti Hidup Sosial

Malaysia mengalami proses perbandaran yang pesat sejak tahun 1970-an lagi dan malah menjadi negara yang terpesat membangun di Asia Tenggara dalam tahun 1980-an. Pertumbuhan yang pesat ini disebabkan perkembangan sektor ekonomi bandar di bawah dasar dan strategi pembangunan negara selaras dengan Dasar Ekonomi Baru (Malaysia; 1971). Dengan kepesatan proses perbandaran yang sebelum ini berlaku di negara-negara barat tetapi kini sedang berulang di negara-negara membangun (Leonard Reissman: 1964) walaupun mengikut tempoh dan tempat yang berbeza, tetapi di Malaysia ternyata kesannya amat mendadak dalam perolehan kualiti hidup sosial yang seimbang di kalangan masyarakat bandar, khasnya bandar-bandar utama seperti Kuala Lumpur, Ipoh, Johor Bharu dan Georgetown. Tidak mustahil dalam beberapa tahun yang mendatang, isu perbandaran dan kualiti hidup sosial akan menjalar dan merebak dengan cepatnya di bandar-bandar lain seperti Alor Setar, Kota Bharu, Kuala Terengganu, Kuantan, Kuching dan Kota Kinabalu jika langkah-

langkah pengawalan dan pengurusan kualiti hidup masyarakat bandar tidak dirancang dengan baik dan bersepadu.

Antara isu-isu perbandaran dan kualiti hidup sosial yang dihadapi di kalangan penduduk bandar sejak kebelakangan ini diringkasnya sebagaimana berikut:

i) **Isu Kesesakan Lalulintas**

Bandar-bandar di Malaysia kini sedang mengalami proses perbandaran yang pesat dengan melibatkan pelbagai aktiviti ekonomi, pergerakan barangan dan manusia serta jalinan rangkaian pengangkutan jalan raya yang bertambah kompleks. Tumpuan pembangunan dan proses perbandaran yang tidak terkawal serta keadaan sistem perbandaran yang tidak tersusun pada peringkat awalnya telah menyebabkan berlakunya pelbagai permasalahan dan isu pengangkutan di kebanyakan bandar utama dewasa ini. Pembangunan yang pesat bererti keluasan kawasan bandar menjadi bertambah 'sempit'. Ditambah pula dengan sebahagian daripada kawasan pusat bandar yang kebanyakannya dijadikan kawasan kediaman, terutama di rumah-rumah kedai dua tingkat yang dibina sebelum Perang Dunia Kedua dengan dihubungi oleh lorong-lorong sempit telah menyebabkan laluan kenderaan bertambah sesak dan padat.

Bagi setengah kawasan yang lain pula terdapat percanggahan penggunaan tanah dengan ditempatkan kawasan-kawasan industri di kawasan kediaman dan perniagaan di pusat-pusat bandar. Kedudukan bangunan-bangunan peninggalan sejarah sebelum perang yang berdekatan dengan laluan lorong-lorong yang sempit menyebabkan kerja-kerja untuk melebarkan jalan raya tidak dapat dilaksanakan. Keadaan ini dijangka menjadi bertambah buruk lagi pada masa akan datang dengan bertambahnya jumlah kenderaan sama ada persendirian, awam atau pengangkutan barangan dengan melibatkan pelbagai mod pengangkutan yang akhirnya membawa banyak masalah kesesakan lalulintas bukan saja di pusat bandar, tetapi juga di jalan-jalan utama yang sudahpun melebihi had isipadunya terutama pada waktu-waktu kemuncak.

Di samping itu, terdapat juga masalah ketidakcukupan ruang meletak kenderaan dan ketidakcukupan rangkaian jalan raya disebabkan peningkatan yang pesat dalam pemilikan kenderaan persendirian. Selain daripada itu, terdapat pelbagai isu pengangkutan yang lain terutama kemalangan jalan raya, kelewatan, ketidakselesaan perjalanan, jarak perjalanan yang jauh, konflik dan kekurangan dalam penggunaan perkhidmatan pengangkutan awam akibat daripada ketidaksempurnaan perkhidmatannya.

Keperluan terhadap pelbagai perkhidmatan dan pekerjaan telah menarik ramai pekerja dan orang ramai berulang alik dan berkunjung ke pusat bandar dengan menggunakan pelbagai jenis kenderaan. Dengan ini secara tidak langsung, masalah kesesakan lalu lintas tidak dapat dihindarkan di pusat bandar dan di jalan-jalan utama yang menghala ke pusat bandar terutama pada waktu-waktu kemuncak di samping kesibukan waktu masuk dan pulang dari sekolah yang pada keseluruhannya tidak memberi keselesaan dan jaminan kualiti penghidupan yang baik di kalangan penghuni bandar.

ii) **Isu Penyediaan Kemudahan Asas**

Proses perbandaran yang pesat secara langsungnya membawa kepada peningkatan bilangan penduduk disebabkan penghijrahan dan pertumbuhan semula jadi (Mc Gee: 1970) terutama di bandar-bandar utama di Malaysia. Dengan ini permintaan terhadap keperluan kemudahan asas turut meningkat terutama keperluan kediaman, bekalan air bersih, bekalan elektrik, sistem pembuangan najis, sampah sarap, perparitan, kemudahan kesihatan, ibadah, pendidikan, rekreasi dan sebagainya.

Walaupun disediakan peruntukan yang besar, tetapi keperluan masih belum mencukupi. Dalam banyak kes di kawasan-kawasan yang padat dengan penduduk sering terputus bekalan elektrik, terputus bekalan air bersih yang

kemudiannya terpaksa menggunakan pili bomba, sering berlaku banjir kilat, tempat air bertakung, sistem perparitan, pembuangan najis dan sampah sarap yang tidak efisien menyebabkan keadaan persekitaran yang daif, tidak selesa dan tidak selamat untuk didiami.

(iii) Isu Penghijrahan Penduduk

Masalah dan isu penghijrahan penduduk di negara ini merupakan isu yang berterusan sejak dahulu hingga sekarang. Penghijrahan penduduk di Malaysia bukan saja melibatkan dari desa ke bandar tetapi sejak kebelakangan ini melibatkan penghijrahan di peringkat antarabangsa sama ada secara sah ataupun sebagai pendatang haram. Kehadiran para penghijrah ke bandar dalam pelbagai bangsa, budaya, adat resam dan status pendidikan akan menambahkan lagi bebanan dengan kesulitan yang ada di kawasan-kawasan bandar yang akhirnya terdedah pula kepada pelbagai gejala sosial yang lain. Ini akan menimbulkan masalah keselamatan dan ketenteraman awam di kalangan penduduk setempat.

(iv) Isu Kemiskinan

Isu kemiskinan masyarakat bandar mempunyai hubungan yang sangat rapat dengan isu penyediaan kemudahan asas dan juga isu penghijrahan penduduk. Rata-rata penduduk miskin berada di kawasan yang kurang selesa dan tidak mendapat kemudahan asas yang cukup dan kebanyakannya merupakan penghijrah yang datang dari pelbagai destinasi. Isu ini akan menimbulkan pelbagai gejala lain termasuk penyakit berjangkit, kebakaran, banjir dan kekotoran yang melampau.

(v) Isu Perumahan

Isu perumahan juga merupakan masalah yang berterusan tanpa penyelesaian yang konkrit di kawasan-kawasan bandar. Disebabkan faktor kemiskinan, sesetengah penghuni bandar tidak mampu dan tidak berupaya untuk memiliki rumah walaupun ditawarkan dengan harga yang termurah. Pilihan terakhir bagi

mereka adalah untuk kekal menetap di kawasan setingan walaupun terpaksa berpindah berkali-kali disebabkan kawasan yang didiami mereka diambilalih oleh pihak berkuasa.

(vi) Isu-Isu Lain Yang Berkaitan

Pelbagai isu yang berkaitan timbul dan saling kait mengait di antara satu sama lain yang melibatkan kualiti hidup penduduk bandar yang terjejas daripada kepesatan proses perbandaran. Antaranya termasuk isu pengasingan kawasan kediaman mengikut ras dan status sosio-ekonomi, isu pencemaran alam sekitar, pengangguran, isu keruntuhan akhlak, isu jenayah dan gangsterism serta isu keciciran di kalangan anak-anak penghuni bandar yang sepatutnya menjadi pengganti kepada generasi akan datang.

Daripada kesemua isu yang telah dikenalpasti di atas pastinya memerlukan tindakan dan langkah-langkah yang sewajarnya untuk mengekalkan prestasi dan memperbaiki kelemahan yang ada untuk tempoh jangka pendek ataupun jangka panjang bagi memenuhi keperluan kualiti hidup sosial masyarakat bandar dalam arus pembangunan negara di Malaysia.

Potensi Penyelesaian Isu-Isu Perbandaran dan Kualiti Hidup Sosial Dalam Arus Pembangunan Negara

Setiap isu dan masalah yang dihadapi pastinya mempunyai cara untuk mengatasinya. Tetapi amat penting jika dirancang dan ditangani dengan baik dan berkesan. Untuk ini tidak mustahil untuk mewujudkan satu perancangan yang lengkap dan komprehensif melalui pembentukan dasar-dasar, strategi-strategi, tindakan dan langkah-langkah yang berkesan bagi mengurangkan pelbagai isu dan masalah yang dihadapi. Akhirnya menjadi harapan dalam perbincangan ini untuk memberi tahap keselesaan yang lebih baik dalam perolehan kualiti hidup sosial yang terbaik di Malaysia. Antara potensi

penyelesaian terhadap isu-isu yang dibincangkan di atas dicadangkan sebagaimana berikutny.

i) **Pengkuasaan Secara Berkesan Dasar Pemandaran Negara**

Pembentukan dan penguatkuasaan Dasar Pemandaran Negara yang menyeluruh dan komprehensif amat penting dalam mewujudkan pembangunan bandar yang seimbang bagi mencapai satu tahap sistem ekonomi yang mantap dan bersepadu melalui proses pengagihan faedah pembangunan ekonomi dan perkhidmatan asas bandar yang saksama dan meluas di seluruh negara. Melalui Dasar Pemandaran Negara juga dapat mewujudkan pusat-pusat bandar yang lebih sistematik dengan kepelbagaian penggunaan tanah secara optimum dengan dihubungi rangkaian pengangkutan bagi menghubungkan bandar-bandar yang berbeza dari segi saiz dan peranannya.

Antara objektif dan strategi serta pelaksanaan menyeluruh Dasar Pemandaran Negara yang dicadangkan dalam perbincangan ini termasuk:

- (a) Mewujudkan pusat-pusat bandar dengan perancangan penggunaan tanah melalui Pelan Tindakan di bawah Pelan Struktur dan Pelan Tempatan.
- (b) Mewujudkan penyebaran pusat-pusat bandar dengan pelbagai kemudahan termasuk rangkaian pengangkutan bagi mengelakkan kesesakan lalulintas.
- (c) Meningkatkan usaha untuk merapatkan jurang ketidakseimbangan antara kawasan bandar dengan kawasan luar bandar.
- (d) Meningkatkan perhubungan di antara kawasan bandar dan luar bandar dalam konteks melibatkan penyertaan dalam daya pengeluaran dan

mobiliti penduduk bagi mempercepatkan proses pemodenan kawasan luar bandar.

- (e) Menyusun semula pembangunan bandar tanpa menjejaskan hak kepentingan penduduk setempat dengan mengambilkira pengagihan dan penyertaan penduduk yang seimbang.
- (f) Membandarkan kawasan-kawasan luar bandar dan kawasan-kawasan 'daif' di pusat-pusat bandar dengan mengambilkira faktor-faktor setempat bagi menggerakkan pembangunan ekonomi yang lebih pesat.

Diharapkan melalui pelaksanaan Dasar Pemandaran Negara ini dapat membawa kepada pertumbuhan ekonomi negara yang lebih baik di samping dapat memberi jaminan keselesaan kualiti hidup sosial dan keselamatan di kalangan penghuni bandar di negara ini.

ii) **Penguatkuasaan Secara Berkesan Dasar Pengangkutan Negara**

Dasar Pengangkutan Negara amat penting dalam menangani kepesatan pertumbuhan ekonomi negara dan peningkatan kadar pemilikan kenderaan di kalangan penduduk Malaysia ketika ini. Ini bertujuan untuk dijadikan garis panduan bagi menyelesaikan masalah kesesakan lalulintas, masalah kemalangan jalan raya yang tinggi, masalah penumpuan aktiviti ekonomi di pusat bandar dan mengurangkan masalah ketidakseimbangan pembangunan wilayah yang secara langsungnya akan meningkatkan kualiti hidup sosial di kalangan penghuni bandar dan juga luar bandar.

Antara objektif Dasar Pengangkutan Negara termasuk sebagaimana berikut.

- (a) Menyumbangkan kepentingan sektor pengangkutan dalam pertumbuhan ekonomi negara.
- (b) Menjamin tahap keselesaan yang tinggi kepada pengguna untuk ke destinasi masing-masing dalam menjalankan aktiviti kehidupan seharian.
- (c) Menjamin tahap keselamatan yang terbaik kepada pengguna dalam melakukan perjalanan ke destinasi masing-masing.
- (d) Menjamin penjimatan masa dan kos kepada pengguna.
- (e) Meningkatkan kesedaran dan penguatkuasaan terhadap pengguna yang melanggar peraturan lalulintas dan pengangkutan bagi membentuk pengguna yang berdisiplin dan saling hormat menghormati di antara satu sama lain.
- (f) Mengimbangi pembangunan negara melalui konsep keseimbangan pembangunan wilayah dengan jaringan sistem pengangkutan yang terbaik tanpa menjejaskan mutu alam persekitaran.

Bagi mencapai matlamat dan objektif Dasar Pengangkutan Negara di atas, dicadangkan beberapa strategi untuk diambil perhatian oleh pihak-pihak yang terbabit seperti berikut:

- (a) Memastikan perancangan gunatanah dan pengawalan pembangunan yang seimbang.
- (b) Mengadakan kawalan dan pembinaan sistem rangkaian pengangkutan yang bersepadu dan menyeluruh.

- (c) Mewujudkan sistem pengurusan dan peraturan lalulintas yang berkesan.
- (d) Memperbaiki dan meningkatkan mutu perkhidmatan pengangkutan awam.

Untuk tempoh jangka panjang, pengawalan dan perancangan guna tanah amat penting dalam memenuhi keperluan kualiti hidup sosial di kawasan bandar. Ini bertujuan untuk mengelakkan daripada berlakunya tumpuan aktiviti ekonomi dan kesesakan lalulintas yang amat ketara dan berterusan di pusat bandar sehingga menimbulkan keadaan yang tidak seimbang di antara kawasan pusat bandar berbanding dengan kawasan-kawasan di sekitarnya.

iii) **Pembentukan Bandar Selamat**

Untuk merealisasikan kedua-dua dasar di atas terjemahan kepada konsep “Bandar Selamat, Rakyat Sejahtera” amat wajar diperkenalkan secara menyeluruh dan dilaksanakan dengan berkesan. Bandar Selamat didefinisikan sebagai bandar yang sentiasa berada dalam keadaan terpelihara daripada segala gejala yang boleh mengancam kesejahteraan masyarakat setempat melalui empat aspek utama seperti berikut.

1. Bandar yang bebas daripada keganasan, kerosakan harta benda dan ancaman nyawa seperti kejadian ragut, pecah rumah, kecurian dan lain-lain

2. Bandar yang bebas daripada kemusnahan dan malapetaka akibat bencana alam seperti banjir, tanah runtuh dan sebagainya.
3. Bandar yang bebas daripada kemerosotan sosial dan moral seperti penglibatan dalam penagihan dadah, rasuah, pelacuran dan jenayah kolar putih.
4. Bandar yang bebas daripada kemalangan sama ada dalam dan luar bangunan seperti kemalangan jalan raya, kebakaran, jatuh bangunan dan sebagainya.

Untuk ini sebarang perancangan pembangunan bandar hendaklah memenuhi ciri-ciri sebagai bandar yang selamat. Ini termasuk dalam soal reka bentuk bandar yang melibatkan persekitaran fizikal termasuk kawasan perumahan, bangunan, pejabat, ruang perniagaan, rangkaian jalan raya, ruang tempat letak kereta, taman-taman rekreasi, laluan khas untuk orang kurang upaya (OKU), landskap yang menarik dan mengadakan sistem kutipan sampah yang efisien. Di samping itu perlu dilengkapi sistem dan peralatan keselamatan seperti kamera CCTV di lokasi strategik termasuk kawasan persimpangan, perdagangan, laluan yang sibuk, kawasan komersil dan kawasan-kawasan awam yang lain. Tidak dapat dinafikan juga kepentingan pengawasan pihak berkuasa polis, rukun tetangga, anggota suka rela dan badan-badan NGO bukan kerajaan yang lain. Selain itu pendidikan kesedaran untuk komuniti perlu dipergiatkan di kawasan-kawasan perumahan dari semasa ke semasa. Masyarakat hendaklah sedar bahawa usaha menangani masalah setempat adalah tanggungjawab bersama dan bukan hanya dipikul oleh Pihak Berkuasa Tempatan sahaja. Sebaliknya setiap anggota masyarakat perlu memainkan peranan masing-masing mengikut kepakaran dan kemampuan masing-masing demi mendapat kesejahteraan dan perolehan kualiti hidup yang baik.

Rumusan

Untuk melaksanakan segala yang dirancang dalam memenuhi kualiti hidup sosial dalam arus pembangunan negara khususnya dalam pembangunan bandar bukanlah sesuatu yang mudah. Tetapi adalah tidak mustahil untuk mencapai matlamat dan objektifnya. Apa yang penting ialah penglibatan dan komitmen semua pihak untuk memberi perhatian dan tumpuan dalam mencari penyelesaian pelbagai isu perbandaran dan kualiti hidup sosial dalam pelbagai sudut dan perspektif. Dengan itu panduan terhadap Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976 (Akta 172) amat penting. Setiap individu atau agensi yang terlibat perlu memahami bahawa proses perancangan itu bermula daripada kajian di peringkat awal, kemudiannya penyediaan pelan dan seterusnya pelaksanaan yang melibatkan pengurusan dan pengawalan melalui struktur organisasi yang benar-benar dapat mengurus, mentadbir dan mengendalikan segala perancangan termasuk dasar-dasar perancangan pengangkutan dan perbandaran yang terkandung di bawah Rancangan Pelan Struktur dan Pelan Tempatan.

Kurangnya kefahaman dan sikap sambil lewa dalam memikul tugas dan tanggungjawab perancangan seperti yang terkandung di bawah Akta Perancangan Bandar Dan Desa 1976, kewibawaan Rancangan Pelan Struktur akan terjejas dan tidak mendapat kepercayaan masyarakat awam sedangkan penglibatan dan penyertaan awam dalam proses perancangan adalah amat penting dalam sesebuah negara yang mengamalkan sistem demokrasi. Selain itu, sokongan daripada peruntukan akta lain yang berkaitan turut dialu-alukan seumpama melalui Dasar Pemandaran Negara dan Dasar Pengangkutan Negara yang dirancang secara menyeluruh dan komprehensif untuk pelaksanaan yang lebih cekap dan berkesan sepanjang arus pembangunan negara di Malaysia.

Bibliografi

Adna F. Weber, 1899: ***The Growth of Cities In The Nineteenth Century: A Study In Statistics***. London.

Barry, J.S., 1985: ***Quantitative Methods For Planning And Urban Studies***, England: Gover House.

Black, J., 1981: ***Urban Transport Planning***, London: Groom Helm.

Breese, G. 1966: ***Urbanization In Newly Developing Countries***, New Delhi: Prentice Hall, India.

Bruton, M.J., 1988: ***Introduction To Transportation Planning***, London: Hutchinson Educational.

Burgess, E.W., 1925: ***The Growth of A City***. Proceedings of the American Sociological Society, Vol. 18.

Chan Kok Eng, 1987: ***Current and Prospective Urbanization In Malaysia***, Malaysia Journal Of Tropical Geography, Vol. 15.

Cooley, C.H., 1894: ***The Theory of Transportation***, American Economics Association, Volume 9, No. 3.

Cornish, V., 1923: ***The Great Capitals: An Historical Geography***; London: Methuen & Co.

Cross, M., 1981: ***Urbanization and Urban Growth In The Caribbean***, Cambridge: Cambridge University Press.

Dewan Bandaraya Kuala Lumpur 1982: ***Deraf Pelan Struktur Kuala Lumpur***, Jabatan Perancang Dewan Bandaraya Kuala Lumpur.

Dewar, D., Todes A., & Watson V., 1986: ***Regional Development And Settlement Policy: Premises And Prospects***, London: Allen and Unwin.

Dorau, H.P., 1928: ***Urban And Economics***, New York: The Mac Millan.

Garrison, W.L., & Marts, M., 1958: ***Influencing of Highway Improvement On Urban Land: A Brief Summery***. Department of Geography and Department of Civil Engineering, University of Washington.

Garrison, W.L., et. al, 1969: ***Studies of Highway Development & Geographical Change***, New York: Greenwood Press.

Harris, C.D., & Ullman, E.L., November 1945: ***The Nature of Cities***, Annals of the American Academy of Political and Social Science, 242.

Hoyt, H., 1939: ***The Structure And Growth of Residential Neighbourhoods In American Cities***, Washington: United States Federal Housing Allmin.

Hudson, F.S., 1970: ***A Geography of Settlements***, London: Mac Donald and Evan Ltd.

Hurd, R.M., 1903: ***The Principles of Cities Land Values***, New York: Record and Guild.

Hurst, M.E.E., 1974: ***Transportation Geography: Comments and Reading***, New York: Mc Graw-Hill.

Jabatan Perangkaan Malaysia 1992: ***Banci Penduduk dan Perumahan Malaysia***, Jabatan Percetakan Negara, Kuala Lumpur.

Jabatan Perangkaan Malaysia, 1970: ***Banci Penduduk dan Perumahan***, Kuala Lumpur: Jabatan Percetakan Negara.

Jameson, G.B., Mackay W., & Latchford, J.C.R., 1967: ***Transportation And Land Use Structures***, *Urban Studies*, Vol. 4.

Jefferson, M., 1939: ***The Law of the Private City***, *Geographical Review*, Vol. 29. No. 2.

Johnson, J.H., 1972: ***Urban Geography: An Introductory Analysis***, Oxford: Pergamon Press.

Knowles, R., & Wareing, J., 1976: ***Economic and Social Geography Made Simple***, London: W.H. Allen & Company Ltd.

Reissman, L., 1964: ***The Urban Process***, New York: The Free Press.

Lugard, Sir F.D., 1922: ***The Dual Mandate In British Tropica***, Africa: Edinburgh.

Malaysia, 1971: ***Dasar Ekonomi Baru***, Kuala Lumpur. Jabatan Percetakan Negara.

Malaysia: ***Akta Perancangan Bandar dan Desa*** (Akta 172).

Malaysia: ***Rancangan Malaysia Ketujuh 1996 – 2000***.

Mayer, H.M., & Kelvn C.f., 1959: ***Reading In Urban Geography***, University of Chicago Press.

Mc Gee, T.G., 1972: ***The Urbanization Process In The Third World***, London: Longman.

Mitchell, R.B. & Chasper Rapkin, 1954: ***Urban Traffic: A Function of Land Use***, New York: Praeger.

Myrdal, G, 1963: ***Economic Theory And Underdevelopment Region***, London: Methuen & Co.

Northam, R.M., 1975: ***Urban Geography***, New York: John Wiley & Son. Inc.

O'Connor, A.M., 1965 (a), ***Railways and Development In Uganda***, Oxford University Press.

O'Connor, K.B. 1980: ***The Geography of Settlement***, Australia, Malvern: Sorret Publishing.

Ooi Jin Bee, 1976: ***Peninsula Malaysia; Land, People And Economy In Malaya***, London: Longman.

Quinn, J.A., 1940: ***The Burgess Zonal Hypothesis And Its Cities***, American Sociological Review: Vol. 5.

Shafer, T.W., 1977: ***Urban Growth And Economic***, London: Prentice Hall.

Taaffee, E.J., & Gauthier, E.L., 1973: ***Geography of Transportation***, London: Longman.

Todaro, M.P., 1985: ***Economic Development In The Third World***, London: Longman.

Wallace, F.S., 1975: ***Urban Development: The Process And The Problem***, University of California Press.

Wheeler, J.O., & Muller, P.O., 1986: ***Economic Geography***, New York, John Wiley & Sons.

Wingo, L.A., 1964: ***Communication Theory of Urban Growth***, Massachusetts: MIT Press, Cambridge.

Wright, L., 1916: ***The American City: An Outline Of Its Development And Functions***, Chicago: The University of Chicago.

