

MATLAMAT DAN ARAH PEMBANGUNAN BANDAR BARU DI MALAYSIA: PENGALAMAN BANDAR BARU BANGI, SELANGOR

oleh **SULONG MOHAMAD & KATIMAN ROSTAM**

Salinan ini disediakan oleh: [Syed Muhd Danial](#)

Pendahuluan

Bandar-bandar di Malaysia boleh dibahagikan kepada dua kumpulan utama, iaitu: 1) bandar tradisional dan 2) bandar baru. Setengah-setengah bandar tradisional itu telah lama wujud. Bandar Melaka, misalnya, telah dibina semenjak abad kelima belas lagi, dan berkembang dari zaman ke zaman sehingga ke hari ini. Kedatangan dua kuasa asing pada abad kelima belas, yakni Portugis dan Belanda, tidak memberi sebarang kesan kepada pembinaan bandar-bandar baru. Tetapi kedatangan Inggeris pada abad kelapan belas memberi pengaruh yang penting kepada pembangunan dan pertumbuhan bandar. Pembinaan Georgetown, misalnya, diasaskan oleh kolonial Inggeris. Semasa pemerintahan Inggeris beberapa bandar tradisional diberi nafas baru, dan pembinaan bandar-bandar baru juga telah dimulakan terutama di kawasan-kawasan perlombongan tersebut. Sebelum Malaysia mendapat kemerdekaan, Kerajaan Kolonial Inggeris hanya membina sebuah bandar baru, iaitu Petaling Jaya. Bandar ini, yang pada mulanya diilhamkan pada tahun 1951, tetapi mula dibina pada awal tahun 1953, dirancang sebagai bandar penempatan semula setinggan dan penduduk yang berlebihan di Kuala Lumpur. Tetapi selepas merdeka, terutama selepas tahun 1970, bandar baru banyak sekali dibina. Mungkin terdapat hanya dua buah bandar baru sahaja, iaitu Petaling Jaya dan Shah Alam, yang dibina sebelum tahun 1970. Walaupun Petaling Jaya sudah pun mencapai tahap pembangunan yang matang, tetapi Shah Alam masih lagi membangun. Oleh kerana itu DEB yang dilancarkan semenjak tahun tersebut, tidak dapat dilaksanakan di Petaling Jaya sebagaimana ia dilaksanakan di bandar-bandar baru lain, termasuklah Shah Alam. Strategi DEB yang dilaksanakan di Petaling Jaya adalah sama dengan strategi yang diamalkan di bandar-bandar tradisional yang lain. Dalam konteks ini, maka kita mungkin dapat kelaskan bandar-bandar baru di Malaysia kepada dua kumpulan, iaitu bandar baru generasi pertama, yang terdiri daripada Petaling Jaya sahaja, dan bandar baru generasi kedua, yang terdiri daripada kesemua bandar baru yang lain.

Kertas ini bertujuan untuk membincangkan perancangan, pelaksanaan dan pembangunan bandar baru kumpulan kedua, dengan menumpukan kepada Bandar Baru Bangi sebagai satu kajian kes. Untuk tujuan ini Bandar Baru Bangi dikaji dari empat aspek, iaitu: 1) perancangan, 2) pekerjaan, penduduk dan perumahan 3) pembangunan perindustrian, dan 4) pembangunan perniagaan. Oleh begitu kertas ini juga akan membincangkan perancangan dan pelaksanaan bandar-bandar baru dalam konteks sejarah di peringkat antarabangsa dan nasional. Ini memungkinan kita untuk melihat perancangan Bandar Baru Bangi dalam perspektif yang lebih luas.

Bandar Baru Dari Segi Sejarah dan Teori

Bandar baru, sebagai satu konsep, berasal daripada idea bandar taman yang diilhamkan oleh

Ebenezer Howard pada tahun 1893. Bandar taman merupakan satu skim yang dikemukakan oleh beliau untuk mengatasi masalah-masalah sosial dan ekonomi dalam dan sekitar yang melanda bandar-bandar besar di Britain pada abad kesembilan belas, selepas tercetusnya revolusi industri yang membawa perubahan yang pesat. Bandar ini, yang merupakan satu pergabungan antara unsur-unsur yang terdapat di bandar (seperti peluang pekerjaan yang banyak, kadar upah yang tinggi dan tempat-tempat pusat hiburan) dan desa (seperti kekayaan sumber-sumber semula jadi serta tersedianya udara dan suasana persekitaran sosial yang erat dan cahaya matahari yang banyak), mewujudkan:

“the best of nature and social opportunity; low taxes, prices and rents; pure air, but water and good drainage; easy access to fields and parks; no smoke; no slum; brighter houses and gardens; high wages; freedom of cooperation” (Rodwin, 1956: 11)

. Dengan perkataan lain, bandar taman diilhamkan sebagai sebuah komuniti baru yang bebas daripada segala keburukan yang terdapat di bandar (seperti kesesakan, kemusnahan hubungan sosial, bising, busuk, dan kos penghidupan yang tinggi) dan di desa (seperti kadar upah yang rendah, tiada kemudahan hiburan, dan kemudahan-kemudahan sosial yang tidak berkembang dan terpencil).

Bandar taman, yang dilengkapi dengan peluang pekerjaan, kemudahan komuniti dan pusat hiburan yang cukup, membolehkan para penghuni, bekerja dan memperoleh sebahagian besar daripada perkhidmatan dan keperluan di dalam bandar di mana mereka tinggal. Industri yang dirancang adalah daripada jenis-jenis yang tidak mencemarkan alam sekitar. Kawasan ruang terbuka dan kawasan-kawasan hijau disediakan dengan strategik dan mencukupi untuk mengurangkan bencana pencemaran alam sekitar, mengawal pembangunan guna tanah dengan guna tanah yang lain, mengawal pembangunan guna tanah, dan menyediakan peluang-peluang riadah kepada para penghuni di bandar dan desa itu; dan di bandar ini, melalui kawalan kepadatan, penghuni-penghuni menikmati persekitaran yang baik untuk bertemu muka dan berinteraksi antara satu sama lain. Bagi menjamin kelancaran perancangan yang sangat dititik beratkan bagi pembangunan bandar taman itu, maka adalah penting supaya pembangunan tersebut dijalankan oleh sebuah badan awam atau sebuah perbadanan yang mempunyai hak milik ke atas tanah bagi seluruh sesuatu tapak bandar, dan melalui badan ini lot-lot tanah yang telah dikenalpasti untuk dimajukan dijual bagi suatu tempoh tertentu kepada para penghuni. Tidak seperti bandar-bandar lain yang memperuntukkan sebahagian besar (sehingga 80%) kawasan tanah bagi pembangunan kediaman, bandar taman merupakan satu projek pembangunan bandar yang lengkap dan menyeluruh kerana pembangunannya meliputi pembangunan kediaman, perniagaan, kemudahan awam, tempat seni industri, industri, kawasan hijau dan ruang terbuka dan lain-lain. Di kawasan kediaman pula, berbagai-bagai jenis rumah disediakan bagi membolehkan pelbagai kumpulan masyarakat mendiami komuniti bersama, dan ini menggalakkan perpaduan sosial dan ekonomi. Bagi memberikan khidmat yang diperlukan oleh para penghuni, bandar taman ditadbirkan oleh sebuah kerajaan tempatan.

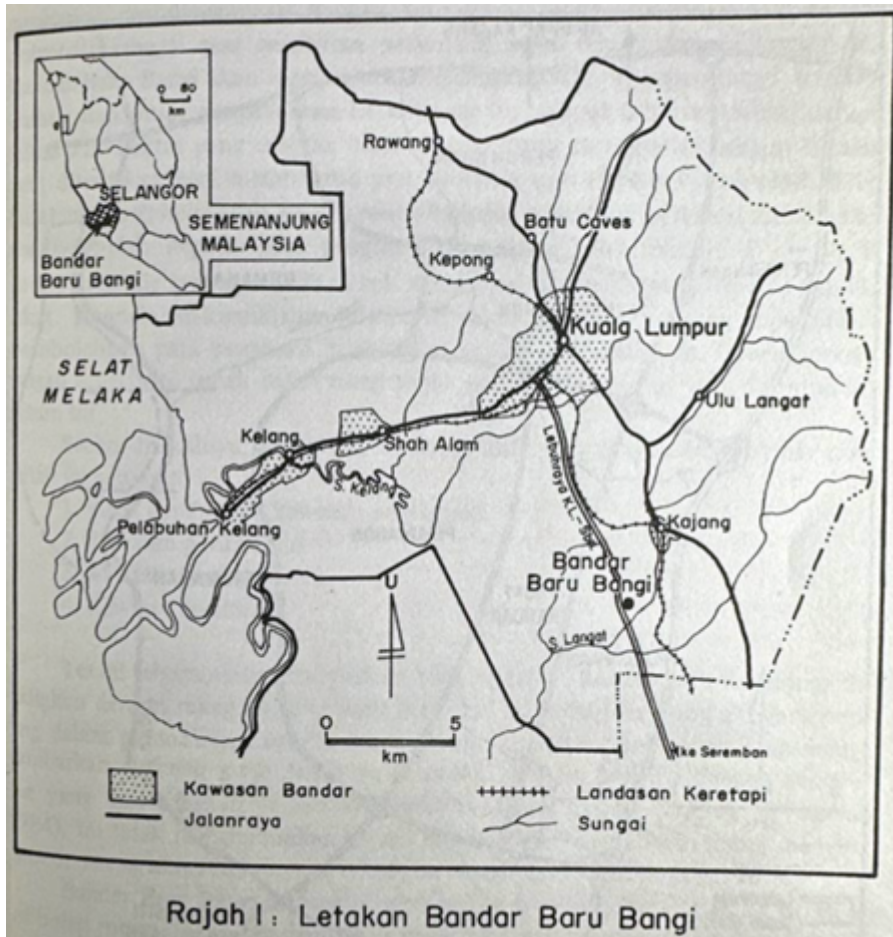
Ringkasnya, bandar taman diilhamkan supaya mempunyai ciri-ciri, seperti: 1) cukup diri dari segi ekonomi dan sosial, 2) masyarakat yang seimbang, 3) saiz penduduk dan saiz bandar yang terkawal, 4) susunan guna tanah yang seimbang antara tempat tinggal dan tempat kerja, 5) persekitaran sosial dan fizikal yang baik untuk kehidupan yang selesa dan 6) perancangan pembangunan bandar pada masa hadapan.

Sepanjang hayatnya, Howard sempat mengasaskan dua buah bandar taman, iaitu Letchworth dan Welwyn yang masing-masing mula dibina pada tahun 1903 dan 1920. Tetapi idea bandar taman ini, secara rasminya, mula diterima oleh Kerajaan British pada tahun 1946 dengan termaktubnya Akta Bandar Baru 1946. Kejayaan pembinaan bandar-bandar baru di Britain telah menarik minat banyak

negara lain. Ekoran daripada itu, pembinaan bandar-bandar baru merebak ke seluruh dunia dan kini bandar baru telah menjadi satu fenomena antarabangsa (Golony, 1976: 25). Di setengah-setengah negara, pembinaan bandar-bandar baru telah menjadi sebahagian daripada perancangan negara (Rusli Buyong, 1978). Bandar baru dibina untuk mencapai berbagai-bagai matlamat, seperti 1) keperluan ketenteraan, ekonomi dan pengangkutan, 2) keinginan untuk mengeksploit sumber asli, membina bandar baru ibu negara, meningkatkan penggunaan wilayah, dan mengurangkan kesesakan bandar-bandar besar, 3) keperluan untuk memperbaiki persekitaran sosial, ekonomi atau fizikal (Golony, 1976: 25). Projek pembedaran yang pesat di negara-negara membangun, malah lebih pesat lagi daripada kadar perbandaran di negara-negara maju, telah menjadikan negara ini menghadapi beberapa masalah di bandar-bandar besar di negara-negara tersebut. Di Malaysia, khususnya, terdapat: 1) penumpuan penduduk yang berlebihan di Lembah Kelang, khususnya Kuala Lumpur, berikutan daripada kadar migrasi desa-bandar yang pesat, 2) taburan etnik yang tidak seimbang antara bandar dan desa, dan kerana itu kumpulan etnik tertentu menikmati faedah perbandaran yang lebih daripada kumpulan etnik yang lain, 3) masalah perumahan dan persetempatan, 4) penguasaan ekonomi bandar oleh suatu kumpulan etnik tertentu sahaja, 5) penumpuan kegiatan industri di beberapa buah bandar besar yang menimbulkan masalah pencemaran sekitar dan kesesakan lalu lintas di bandar-bandar utama dan 7) masalah kekurangan kemudahan sosial dan awam di bandar-bandar besar. Dalam konteks untuk menyelesaikan masalah di ataslah, maka bandar-bandar baru dibina di negara ini, sejak dari awal tahun 1950-an sehingga sekarang. Pada masa ini terdapat kira-kira 75 buah bandar baru yang berada dalam pelbagai peringkat perancangan dan perlaksanaan di seluruh negara. Kecuali Petaling Jaya yang sudah pun mantap pembangunannya, kesemua bandar-bandar baru sedang dalam proses pembangunan.

Perancangan dan Matlamat Penubuhan Bandar Baru Bangi

Rajah 1: Letakan Bandar Baru Bangi



Rajah 1: Letakan Bandar Baru Bangi

Bandar Baru Bangi, yang mula dimajukan pada tahun 1975, terletak kira-kira 30 kilometer dari Kuala Lumpur, di suatu tapak bersebelahan lebuh raya Kuala Lumpur-Seremban (Rajah 1). Kedudukannya yang strategik ini memberikan daya tarikan yang kuat untuk fungsi-fungsi tertentu dan penduduk dari bandar-bandar lain dalam Lembah Kelang yang sudah pun sesak.

Perbadanan Kemajuan Negeri Selangor (PKNS), iaitu badan yang bertanggungjawab membangunkan Bandar Baru Bangi mula dibentuk pada tahun 1972 untuk melaksanakan perancangannya. Badan ini, antara lain, mensyorkan supaya jawatankuasa petugas dibentuk bagi merancang bandar ini. Jawatankuasa ini, antara lain, mensyorkan supaya jawatankuasa ini merancang untuk menyediakan kemudahan-kemudahan, seperti perumahan, pendidikan dan tapak industri. Idea ini didapati bersesuaian dengan dasar kerajaan untuk mengawal pertumbuhan bandar-bandar besar melalui penyebaran pertumbuhan ke bandar-bandar kecil dan bandar satelit. Dengan ini adalah diharapkan supaya pembinaan Bandar Baru Bangi dapat mengurangkan masalah kesesakan penduduk yang dialami di bandar-bandar utama di Lembah Kelang, seperti Kuala Lumpur, Kelang dan Petaling Jaya. Penumpuan penduduk yang berlebihan di bandar-bandar tersebut telah menimbulkan masalah-masalah, seperti kekurangan tapak perumahan dan tempat tinggal, kekurangan peluang pekerjaan, kekurangan tapak perniagaan dan industri, kekurangan kemudahan dan perkhidmatan awam dan kesesakan lalu lintas.

Idea menubuhkan Bandar Baru Bangi semakin diterima apabila kerajaan pusat bercadang untuk membina kampus Universiti Kebangsaan Malaysia di tapak yang berhampiran dengan tapak yang dicadangkan bagi Bandar Baru Bangi. Saranan ke arah mempercepatkan lagi pelaksanaan DEB, khususnya, bagi mewujudkan penyertaan Bumiputera dalam sektor ekonomi bandar melalui penempatan penduduk yang seimbang mengikut kaum antara bandar dan desa juga telah memberi kesan yang positif terhadap idea tersebut. Bandar Baru Bangi sama juga dengan matlamat penubuhan bandar-bandar baru lain, diharapkan akan menyediakan lebih banyak lagi peluang

pekerjaan, perniagaan dan pemilikan harta di kalangan Bumiputera di bandar.

Jadual 1: Keluasan Kawasan yang Dimajukan Mengikut Jenis Guna Tanah

| Guna tanah | Keluasan (hektar) | Peratus |
|----------------------------|-------------------|---------|
| Perumahan | 578 | 35.8 |
| Institusi | 348 | 21.6 |
| Kawasan lapang | 243 | 15.0 |
| Perindustrian | 223 | 13.8 |
| Pelajaran | 69 | 4.3 |
| Perniagaan dan Perdagangan | 30 | 1.9 |
| Lain-lain | 121 | 7.6 |

(Versi asal: ). Sumber: PKNS, 1983.

Perbadanan Kemajuan Negeri Selangor (PKNS), iaitu badan yang bertanggungjawab membangunkan Bandar Baru Bangi, telah memilih konsep bandar universiti sebagai asas pemikiran perancangannya. Sesuai dengan konsep ini, Bandar Baru Bangi akan menempatkan pelbagai pusat pengajian tinggi, institusi latihan dan pusat penyelidikan. Di samping itu, sebuah kawasan perniagaan seluas 223 hektar yang terletak bersebelahan lebuh raya Kuala Lumpur-Seremban, disediakan bagi membentuk asas ekonomi bandar yang kukuh (Jadual 1). Pusat membeli-belah dan kedai-kedai dirancang untuk memberikan kemudahan membeli-belah kepada para penghuni. Perumahan pula dirancang supaya terdiri daripada pelbagai jenis untuk menempatkan pelbagai kumpulan masyarakat. Kemudahan-kemudahan komuniti disusun sedemikian rupa untuk membolehkan para penghuni berinteraksi antara satu sama lain. Ciri-ciri perancangan seperti ini sudah tentu menyerupai idea bandar taman yang disentuh sebelum ini.

Secara fizikalnya, Bandar Baru Bangi dirancang dengan empat jenis guna tanah yang utama:

1. Pusat bandar dan kawasan perniagaan
2. Kawasan perumahan
3. Kawasan perindustrian
4. Kawasan institusi

Tetapi sebagaimana ditunjukkan oleh Jadual 1, Bandar Baru Bangi juga disediakan dengan ruang terbuka yang luas, dan ini merupakan satu ciri yang penting dalam perancangan bandar baru. Struktur bandar yang sedemikian menggambarkan susunan guna tanah yang padat, dan ini berbeza dengan keadaan yang dirancang di bandar-bandar baru luar bandar (Sulong Mohamad, 1984). Ini tidak menghairankan kerana Bandar Baru Bangi dibina untuk menempatkan masyarakat Melayu yang telah pun terbandar (Rusli Buyong, 1978).

Rajah 2 dan 3

Rajah 2: Arah Perkembangan Bandar Baru Bangi



Rajah 2: Arah Perkembangan Bandar Baru Bangi.

Rajah 3: Pelan Pembangunan Bandar Baru Bangi



Rajah 3: Pelan Pembangunan Bandar Baru Bangi.

Bandar Baru Bangi dirancang berdasarkan prinsip linear (Rajah 2). Strategi ini boleh mewujudkan pembangunan yang seimbang di seluruh kawasan bandar dan dapat disesuaikan dari semasa ke semasa mengikut perubahan dan kehendak masyarakat. Ini juga membolehkan penyediaan rangka jalanraya bandar yang tepat kerja masing-masing; di samping menggalakkan interaksi antara institusi-institusi utama yang terdapat di bandar ini. Di peringkat kawasan, kemudahan-kemudahan komuniti disediakan dan diagihkan mengikut konsep kejiranan, dan lorong-lorong pejalan kaki dibina untuk menghubungkan kawasan kediaman dengan kemudahan-kemudahan tersebut. Rajah 3 menunjukkan pelan pembangunan masa depan Bandar Baru Bangi.

Pada dasarnya, Bandar Baru Bangi dimajukan untuk mencapai tiga matlamat khusus iaitu untuk:

1. dijadikan sebagai sebuah pusat pertumbuhan yang akan menyerap fungsi-fungsi, seperti perindustrian dan perniagaan dari kawasan-kawasan yang terlalu sesak dan tepu, dan dengan itu bandar ini bolehlah menyediakan peluang pekerjaan yang cukup kepada penduduknya sendiri dan kawasan-kawasan sekitarnya.
2. mengurangkan kesesakan penduduk di bandar-bandar besar yang berdekatan, khasnya di Lembah Kelang yang telah pun padat.
3. memberi kemudahan perbandaran kepada universiti-universiti yang berdekatan.

Segala matlamat di atas dilaksanakan dalam semangat DEB, khasnya dalam konteks menyusun semula masyarakat Malaysia. Untuk tujuan ini satu pelan struktur bandar dirangka, dan saiz penduduk dan luas kawasan bandar ditentukan awal-awal lagi (Jadual 1).

Pekerjaan, Perumahan dan Penduduk

Untuk memudahkan perbincangan, bahagian ini dibahagikan kepada dua bahagian, iaitu 1) pekerjaan dan 2) penduduk dan perumahan.

Pekerjaan

Matlamat DEB yang ditetapkan dalam konteks perancangan bandar baru ialah menyusun semula masyarakat, yang dilaksanakan untuk mengurangkan jurang perbezaan pendapatan antara kaum, antara bandar dengan desa dan antara kawasan mundur dengan kawasan maju. Strategi penyebaran pembangunan bandar dan mewujudkan peluang pekerjaan yang lebih tinggi di luar daya penguatannya di pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru, adalah satu langkah untuk mencapai matlamat DEB di atas. Melalui pembinaan bandar baru, kerajaan berharap supaya kaum Bumiputera, yang ramai tinggal di desa, dapat diperbandarkan, dan dengan cara ini juga kehidupan mereka dapat diperbandarkan, serta membentuk dan menempatkan sekumpulan usahawan dan peniaga Bumiputera bandar dalam tempoh satu generasi. Pembentukan masyarakat Bumiputera yang akan memiliki dan mengurus sekurang-kurangnya 30% daripada seluruh kegiatan perdagangan dan perindustrian dalam semua lapangan dan peringkat adalah asas penyusunan masyarakat yang baru (Malaysia, 1981). Untuk mencapai matlamat ini, bandar-bandar baru telah diutamakan kerana pada masa ini adalah dipercayai bahawa bandar-bandar baru dapat menyediakan peluang yang lebih baik kepada Bumiputera untuk melibatkan mereka dalam kegiatan bandar melalui kawalan perbandaran, berasingan daripada kaum-kaum lain di bandar-bandar tersebut adalah kurang atau dapat dikawal (Sulong Mohamad, 1984).

Di Bandar Baru Bangi, peluang pekerjaan yang dirancangkan terbahagi kepada dua sektor, iaitu 1) pekerjaan sektor asas yang terdiri daripada perkhidmatan asas (universiti, institusi latihan, pusat penyelidikan dan lain-lain) dan 2) pekerjaan sektor bukan asas. Menjelang tahun 1990, bilangan pekerjaan yang disediakan dalam sektor asas ialah 12,250; iaitu sebanyak 4,000 peluang pekerjaan akan diwujudkan dalam perkhidmatan asas dan 8,250 pekerjaan bukan asas yang digunakan oleh PKNS dalam merancang peluang pekerjaan ialah 100:90. Ini bermakna bahawa sejumlah 11,000 pekerjaan lagi akan diwujudkan dalam pelbagai sektor bukan asas, khususnya perniagaan, perdagangan dan perkhidmatan. Dengan bilangan pekerjaan sebanyak 32,280 kesemuanya yang dirancangkan akan diwujudkan menjelang tahun 1990, maka Bandar Baru Bangi dijangkakan boleh menampung bilangan pekerjaan yang hampir cukup kepada penduduknya, berdasarkan jumlah penduduk seramai 75,000 pada tahun tersebut. Kalau kadar penyertaan kaum 35% sahaja daripada jumlah penduduk yang bekerja, maka sejumlah 24,937 peluang pekerjaan diperlukan. Ini bermakna bahawa terdapat kekurangan sebanyak 1,680 pekerjaan, dan kerana itu sebahagian kecil penduduk tempatan mungkin terpaksa bekerja di luar Bandar Baru Bangi.

Jadual 2: Anggaran Jumlah Pekerja dalam Beberapa Sektor Terpilih di Bandar Baru Bangi

| Sektor Pekerjaan | 1981 | 1983/84 | 1990 (Matlamat) |
|-------------------|-------|---------|-----------------|
| Perindustrian | 501 | 4,095 | 8,250 |
| Perkhidmatan asas | 4,633 | 5,836 | 4,000 |
| Perkhidmatan lain | 200* | 500* | 11,000 |
| Jumlah | 5,334 | 10,481 | 23,250 |

(Versi asal: [REDACTED]). Sumber: Angka-angka di atas diperolehi daripada semua agensi sama ada badan kerajaan atau swasta di Bandar Baru Bangi. Angka yang bertanda* adalah anggaran yang dibuat secara kasar kerana ketiadaan rekod-rekod rasmi mengenainya.

Dari segi penyediaan peluang pekerjaan, trend perkembangan sekarang menunjukkan bahawa matlamat yang dirancangkan itu mungkin boleh dicapai. Hakikat ini ditunjukkan dalam Jadual 2.

Sumbangan sektor perkhidmatan asas dalam menyediakan peluang pekerjaan adalah penting kerana sebahagian besar pekerjaan yang telah diwujudkan tertumpu dalam badan-badan berkanun, seperti Universiti Kebangsaan Malaysia, PUSPATI, Jabatan Kemajuan Bangi, Pusat Latihan LLN, PORIM, sekolah dan lain-lain. Manakala dalam sektor industri pula, walaupun jumlah pekerjaan yang diwujudkan itu masih jauh daripada jumlah sasarannya, namun berdasarkan tren sekarang adalah dijangkakan bahawa sektor ini boleh menyediakan peluang pekerjaan sebagaimana dirancangkan. Antara tahun 1981-1984, sektor perindustrian memperlihatkan perkembangan yang pesat (Jadual 2). Adalah jelas bahawa, oleh kerana kedudukannya yang strategik, Bandar Baru Bangi tidak menghadapi masalah yang sukar untuk menarik industri-industri baru bagi bertapak di sini. Walau bagaimanapun, perkembangan peluang pekerjaan dalam sektor perniagaan, perdagangan dan perkhidmatan yang lain masih lagi perlahan (Jadual 2). Ini disebabkan, sebagaimana akan dibincangkan nanti, lembabnya pertumbuhan penduduk.

Penduduk dan Perumahan

Sesuai dengan matlamat kerajaan untuk mengembangkan penduduk Bumiputera dengan bukan Bumiputera di bandar-bandar di negara ini, maka Bandar Baru Bangi telah dirancang supaya mempunyai komposisi penduduk seperti berikut: 60% Melayu, 30% Cina dan 10% India. Pecahan penduduk seperti ini sudah tentu mencerminkan komposisi penduduk di peringkat nasional. Tetapi pada peringkat pembangunan sekarang, Bandar Baru Bangi nampaknya menempatkan penduduk Bumiputera sahaja (Sulong Mohamad, 1984). Sangat sedikit penduduk bukan Melayu yang tinggal di bandar baru ini pada masa ini. Sama ada arus aliran ini akan berterusan atau tidak adalah sukar untuk ditentukan. Berdasarkan rekod PKNS, terdapat sebilangan besar pembeli bumiputera yang telah membeli sebilangan rumah di Bandar Baru Bangi tetapi ternyata rumah-rumah yang telah dibeli itu disewakan kepada pihak lain atau dibiarkan kosong. Pada masa ini ini oleh kerana tiada data khusus, maka adalah sukar untuk mengetahui sikap golongan bukan Bumiputera mengenai minat mereka untuk tinggal di bandar-bandar baru yang dibina oleh kerajaan, khasnya Bandar Baru Bangi. Kajian seperti ini adalah penting untuk menentukan suatu komposisi penduduk yang dirancangkan atau dapat dirancangkan dengan cara yang lebih berkesan lagi.

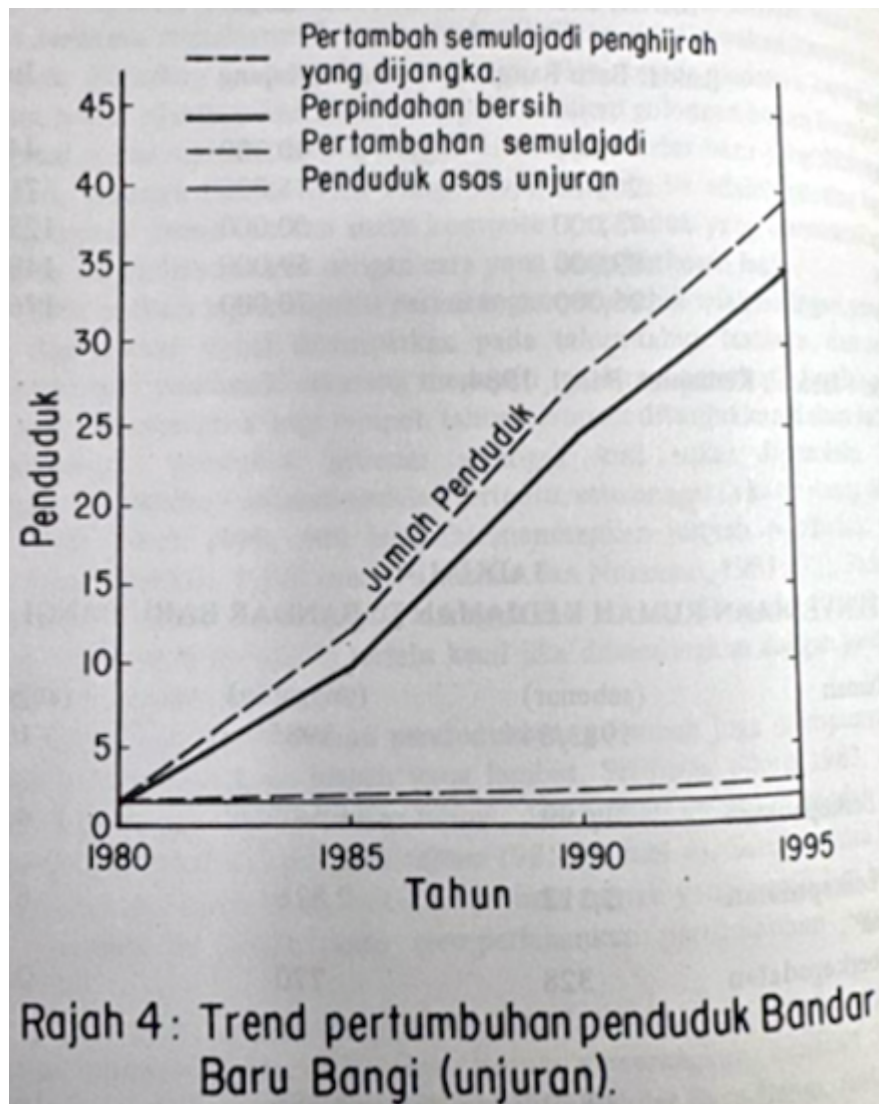
Jadual 3: Penduduk yang Dijangkakan bagi Bandar Baru Bangi dan Kajang, 1980-2000

| Tahun | Bandar Baru Bangi | Kajang | Jumlah |
|-------|-------------------|--------|---------|
| 1980 | 4,000 | 40,000 | 44,000 |
| 1985 | 26,000 | 45,000 | 71,000 |
| 1990 | 75,000 | 50,000 | 125,000 |
| 1995 | 89,000 | 59,000 | 148,000 |
| 2000 | 106,000 | 70,000 | 176,000 |

(Versi asal: [REDACTED]). Sumber: Jabatan Kemajuan Bangi, 1984.

Satu perkara lagi mengenai perancangan penduduk ialah bilangan penduduk yang dijangkakan dapat ditempatkan pada tahun-tahun tertentu, dan ini boleh menunjukkan daya tarikan sesuatu bandar terhadap penduduk. Jumlah penduduk yang dijangkakan pada tahun-tahun tertentu ditunjukkan dalam Jadual 3. Perkembangan penduduk sebenar sehingga kini sukar diperoleh.

Rajah 4: Trend Pertumbuhan Penduduk Bandar Baru Bangi (unjuran)



Pada tahun 1980, satu anggaran menunjukkan bahawa bilangan penduduk Bandar Baru Bangi kira-kira 2,100 orang (Katiman dan Noraziah, 1981: 32). Pada tahun 1984 pula, jumlah penduduknya dianggarkan kurang daripada 10,000 orang (Rajah 4). Jumlah ini adalah terlalu kecil jika dibandingkan dengan jumlah penduduk sasaran (Jadual 4).

Jadual 4: Penyediaan Rumah Kediaman di Bandar Baru Bangi

| Jenis Rumah | (sebenar) 1983/84 | (anggaran) 1985 | (anggaran) 1990 |
|------------------------------|-------------------|-----------------|-----------------|
| Rumah berkepadatan tinggi | 1,199 | 1,542 | 4,849 |
| Rumah berkepadatan sederhana | 2,312 | 2,826 | 8,890 |
| Rumah berkepadatan lemah | 328 | 770 | 2,425 |
| Jumlah | 3,839 | 5,138 | 16,164 |

(Versi asal: ). Sumber: *Jabatan Kemajuan Bangi, 1984.*

Antara lain, pertambahan penduduk yang lembab juga mempunyai kaitan dengan kadar pembinaan rumah yang lambat. Sehingga tahun 1983, sejumlah 3,839 unit rumah telah pun siap dibina, dan jumlah ini masih rendah daripada angka yang hendak dicapai pada tahun 1985 (Jadual 4). Satu perkara lagi ialah terdapatnya sejumlah besar, iaitu 1,155 unit rumah yang masih belum terjual. Keadaan ini sudah tentu memperlahankan pertumbuhan penduduk bandar ini.

Berdasarkan tanggapan para pembeli dan bakal pembeli, beberapa faktor penting mungkin boleh diutarakan untuk menerangkan keadaan kurangnya sambutan penduduk untuk membeli rumah di Bandar Baru Bangi. Antara faktor-faktor tersebut ialah:

1. Bandar Baru Bangi belum disediakan dengan kemudahan pelajaran, sudah agama, dewan orang ramai, membeli-belah dan perkhidmatan bandar dan yang lain yang cukup.
2. Harga rumah dan tanah adalah lebih mahal daripada harga rumah dan tanah di bandar-bandar lain dalam Lembah Kelang.
3. Mutu rumah dan pengagihan tanah tapak rumah dikatakan kurang memuaskan (Utusan Malaysia, 25hb. Julai, 1984).
4. Bandar Baru Bangi juga dikatakan belum lagi dapat memancarkan imej sebagai bandar yang mempunyai taraf sosio-ekonomi yang tinggi, seperti Petaling Jaya, Subang Jaya dan Kuala Lumpur.
5. Terdapat juga pendapat yang mengatakan bahawa Bandar Baru Bangi menempatkan penduduk yang agak seragam, iaitu mereka yang bekerja di institusi pengajian tinggi dan institusi penyelidikan sahaja. Bagi kumpulan ini, mereka mahukan penduduk yang lebih pelbagai dari segi taraf sosioekonomi, komposisi etnik dan tempat bekerja.

Faktor-faktor di atas menyebabkan lemahnya daya tarikan Bandar Baru Bangi untuk menggalakkan perpindahan masuk penduduk. Keadaan ini juga berlaku di Bandar Baru Shah Alam dan amat berlainan dengan perpindahan penduduk ke bandar-bandar di Kuala Lumpur, Petaling Jaya dan Kelang (Megat Adlan, 1978). Sebagai kesannya, maka bandar Kajang membangun dengan kadar yang agak cepat semenjak perpindahan kampus Universiti Kebangsaan dan dari Jalan Pantai Baru, Kuala Lumpur ke Bangi pada tahun 1977. Pembangunan bandar Kajang adalah sebagai hasil daripada kewujudan Bandar Baru Bangi. Pembangunan bandar Kajang tidak selaras rupa bentuknya kerana dalam perancangan Bandar Baru Bangi, terdapat cadangan untuk membendung pembangunan Kajang, tetapi kini nampaknya keadaan yang berlaku sama sekali tidak menepati idea asal tersebut. Pembangunan bandar Kajang mungkin tidak bercanggah dengan rancangan untuk menyelaraskan pembangunan dari bandar-bandar yang besar di Lembah Kelang, tetapi mungkin akan melambatkan pembangunan Bandar Baru Bangi dan seterusnya pencapaian DEB melalui penubuhan bandar baru.

Pembangunan Perindustrian

Perancangan dan pembangunan sektor perkilangan di Bandar Baru Bangi boleh ditinjau dan dinilai dari tiga sudut. Pertama ialah dari segi matlamat kerajaan untuk menyelerakkan pembangunan industri ke kawasan-kawasan pinggir di Lembah Kelang.

Sejak kawasan perindustrian di Bandar Baru Bangi dibuka, terdapat sebanyak 557 permohonan untuk mendirikan kilang di tapak-tapak yang disediakan. Daripada jumlah itu hanya 61 permohonan sahaja yang dipertimbangkan dan diterima. Pada masa ini terdapat 13 buah kilang yang telah pun menjalankan operasinya. Industri yang dibina di bandar ini adalah daripada jenis yang tidak mencemarkan alam sekitar, seperti kilang mengeluarkan komponen televisyen dan alat elektrik, alat

untuk kegunaan pertanian, kilang plastik, kilang alat pendingin udara, kertas dan bahan binaan.

Tinjauan yang dilakukan mendapati bahawa kebanyakan kilang tersebut menggunakan tenaga pekerja yang ramai, iaitu purata seramai 315 orang di satu-satu kilang. Sejumlah 10 daripada 13 buah kilang menggunakan alat dan bahan yang diimport, yang kebanyakannya datang dari Jepun. Kecuali industri bahan binaan, sebahagian besar hasil keluaran industri ini adalah untuk pasaran tempatan, dan sebahagiannya adalah untuk eksport. Ciri-ciri industri di atas bolehlah dianggap sebagai lanjutan daripada keluaran utamanya untuk eksport dan penggunaan tempatan.


Daripada angka permohonan yang diberikan di atas, nampaknya jelas bahawa Bandar Baru Bangi mempunyai daya tarikan yang kuat untuk menarik pelabur dan usahawan. Ini adalah kerana Bandar Baru Bangi menyediakan tapak industri yang lebih menarik berbanding dengan tapak industri di bandar-bandar lain di Lembah Kelang yang mempunyai masalah kekurangan tanah dan tapak perindustrian. Selain daripada itu, bandar ini mempunyai rangkaian jalan raya yang baik, letakan yang terbaik sekali berhampiran dengan bandar-bandar lain di Lembah Kelang dan kedudukannya di tengah-tengah kawasan perdagangan yang luas dan mempunyai pasaran yang luas. Oleh itu adalah jelas bahawa Bandar Baru Bangi mampu menggalakkan penyeberan industri dari kawasan pusat-pusat tradisional ke pusat pertumbuhan baru.

Aspek kedua pula menunjukkan matlamat DEB. Berhubung dengan ini, adalah penting untuk meninjau sejauh manakah penyertaan Bumiputera di dalam sektor perindustrian pada masa ini dan di masa hadapan. Apakah peranan yang dapat mereka mainkan untuk melahirkan para usahawan Melayu?

Tinjauan yang dilakukan menunjukkan bahawa penyertaan Bumiputera masih lagi rendah dari segi pemilikan dan tenaga kerja dalam sektor perkilangan di Bandar Baru Bangi. Hampir kesemua kilang yang dibina itu dimiliki oleh para usahawan asing, khususnya dari luar negeri. Walaupun tapak kilang untuk para Bumiputera disediakan di bandar ini namun sehingga sekarang belum lagi terdapat tapak kilang-kilang Bumiputera yang didirikan di sini.

Jadual 5: Penyertaan Bumiputera dalam Sektor Perkilangan

| Kategori Pekerja | Bilangan Bumiputera | Jumlah | Peratus Bumiputera daripada Jumlah Pekerja |
|------------------|---------------------|--------|--|
| Eksekutif | 39 | 377 | 10.3 |
| Perkeranian | 222 | 530 | 41.9 |
| Pengeluaran | 2,348 | 3,188 | 73.7 |
| Jumlah | 2,609 | 4,095 | 63.7 |

(Versi asal: ). Sumber: *Kerja Lapangan, 1984*.

Bilangan Bumiputera yang bekerja di dalam industri-industri itu adalah tinggi, iaitu 64% daripada seluruh tenaga kerja kilang (4,095) di bandar ini. Tetapi sebagaimana ditunjukkan oleh Jadual 5, penyertaan mereka adalah di peringkat bawahan khususnya dalam bahagian pengeluaran. Penyertaan Bumiputera di peringkat eksekutif adalah sangat rendah. Malah di peringkat perkeranian pun penyertaan mereka masih lagi rendah berbanding dengan penyertaan kaum lain.

Walaupun usaha mewujudkan peluang pekerjaan dan memberi pekerjaan kepada penduduk tempatan menunjukkan trend perkembangan sekarang dengan gan matlamat perancangan, namun pencapaian itu masih lagi belum dapat mencapai matlamat untuk memberi peluang yang sama kepada Bumiputera di semua peringkat pekerjaan. Kelambatan untuk mencapai sasaran 30%

penyertaan Bumiputera dalam semua peringkat pekerjaan sudah tentu akan memberi kesan yang negatif terhadap usaha untuk mewujudkan masyarakat usahawan Bumiputera. Ini adalah kerana kelambatan tersebut boleh menjejaskan usaha untuk melatih dan mendedahkan masyarakat Bumiputera kepada berbagai-bagai pengalaman pengurusan serta pengetahuan tentang teknologi industri moden. Walaupun terdapat ramai pekerja Bumiputera yang diserapkan dalam bidang pengeluaran, tetapi latihan dan pendedahan di peringkat bawah itu tidak banyak membantu melahirkan kumpulan pakar, pengurus dan pekerja mahir Bumiputera yang boleh mempercepatkan pencapaian matlamat DEB.

Akhir sekali pembangunan industri dilihat dari segi matlamat penubuhan Bandar Baru Bangi itu sendiri. Dalam perancangan bandar ini, penubuhan industri diharapkan akan dapat menarik para pekerja dari luar untuk menetap di sini, dan dengan itu, akan menggalakkan pertumbuhan penduduk dan perkembangan sektor perkhidmatan lain, khususnya perniagaan apabila permintaan terhadap perkhidmatan tersebut bertambah besar.

Walau bagaimanapun, rekod mengenai alamat tempat tinggal sekarang para pekerja kilang menunjukkan bahawa hanya 36.8% sahaja daripada mereka itu menetap di Bandar Baru Bangi dan sekitarnya. Manakala yang lainnya menetap di Kajang (52.0%), Kuala Lumpur dan Petaling Jaya (8.8%) dan tempat-tempat lain (2.4%). Ini menunjukkan bahawa sebahagian besar para pekerja kilang yang dijangka tinggal di Bandar Baru Bangi tidak berbuat demikian. Lebih daripada 91% pekerja kilang yang tinggal di bandar ini adalah para pekerja pengeluaran dan majoritinya masih bujang. Rata-rata pekerja pengeluaran berpendapatan antara \$200-\$500 sebulan pada tahun 1984. Kadar sewa rumah yang terendah pada tahun yang sama adalah dalam lingkungan \$200 sebulan, dan harga rumah yang termurah pula ialah \$45,000 sebuah. Kedua-dua faktor ini, iaitu kadar sewa dan harga rumah, adalah di luar kemampuan kebanyakan para pekerja pengeluaran kilang. Kerana itu, tidak hairanlah kalau ramai daripada mereka lebih cenderung untuk tinggal di luar Bandar Baru Bangi. Para pekerja kilang, yang dianggap sebagai para pekerja sektor asas, nampaknya tidak dapat membantu perkembangan sektor perniagaan, perdagangan dan perkhidmatan lain di bandar ini, kerana sebahagian besar pendapatan bulanan mereka dibelanjakan di tempat lain.

Dari segi ini, maka bolehlah dikatakan bahawa sumbangan sebenar sektor perkilangan terhadap perkembangan dan pembangunan Bandar Baru Bangi masih terhad. Begitu juga peranannya dalam menjayakan DEB, dari berbagai-bagai segi, belum lagi berkesan. Ringkasnya, walaupun dasar penyelerakan industri ke kawasan pinggir memperlihatkan tanda-tanda kejayaan yang menggalakkan pada masa ini, namun begitu kegiatan ini belum lagi dapat memperlihatkan keberkesanan yang diharapkan dalam membantu mencapai matlamat DEB dan matlamat pembangunan Bandar Baru Bangi.

Daripada perbincangan di atas, adalah jelas bahawa sektor perniagaan berkembang dengan kadar yang perlahan. Ini adalah kerana permintaan terhadap perkhidmatan ini masih lagi kecil. Penyediaan ruang perniagaan dirancang oleh PKNS dan jumlah ruang kedai yang disediakan itu adalah selari dengan pertambahan penduduk.

Rajah 5: Strategi Pembangunan Perniagaan



(Sumber: Maznah Saat, 1983: 52)

Perancangan kemudahan membeli-belah di Bandar Baru Bangi ditunjukkan dalam Rajah 5. Kemudahan ini ditempatkan di dua kawasan, iaitu pusat bandar, yang menyediakan barangan dan perkhidmatan daripada peringkat rendah sehinggalah ke peringkat tinggi, dan pusat kecil yang diagihkan di unit-unit kejiranan dan menyediakan barangan peringkat rendah yang kerap diperlukan oleh isi rumah. Kemudian di setiap unit kejiranan itu, disediakan pula kedai-kedai sudut yang terdiri daripada satu baris kedai dan mengandungi empat unit kedai. Kedai-kedai sudut ini diletakkan di kawasan-kawasan perumahan di dalam sesuatu unit kejiranan, dan menyediakan barangan dan perkhidmatan peringkat rendah. Strategi perancangan kemudahan membeli-belah seperti ini membolehkan kedai-kedai diletakkan berhampiran dengan para pengguna dan dengan itu kos dan masa perjalanan dapat diijmatkan.

Pada masa ini pusat membeli-belah di pusat bandar belum lagi dibangunkan kerana kuasa permintaan masih lagi dianggap kecil oleh PKNS (Maznah Saat, 1984: 52). Pusat bandar akan dibina apabila jumlah penduduk meningkat ke angka 30,000 orang. Mengikut perancangan dan kalaulah pertambahan penduduk berlaku sebagaimana direncanakan (Jadual 5), maka pusat bandar akan dibina selepas tahun 1985. Tetapi dengan trend pertambahan penduduk sekarang, maka adalah dijangkakan yang pusat bandar tidak akan dibina dalam masa yang singkat dari sekarang; tetapi mungkin lebih lama lagi.

Rajah 6: Pembangunan Ruang Perniagaan di Bandar Baru Bangi, 1983

Adalah jelas bahawa barangan dan perkhidmatan yang disediakan itu adalah yang paling asas, yang merupakan jenis yang paling kerap diminta oleh para pengguna.

Jadual 7: Jenis-Jenis Perniagaan di Rumah Kedai, 1983

| Bil. | Jenis | Taraf Kedai | Etnik |
|-------------------|----------------------|-------------|--------|
| Jalan 1/2A | | | |
| 1 | Restoran | Jual | Melayu |
| 3 | Pasar Mini | Sewa | Melayu |
| 5 | Kedai Gunting Rambut | Sewa | India |
| 7 | Pasar Mini | Jual | Melayu |
| Jalan 1/4 | | | |
| 1 | Pejabat PKNS | - | - |
| 2 | Pejabat PKNS | - | - |
| 3 | Pejabat PKNS | - | - |
| 4 | Pejabat PKNS | - | - |
| 5 | Kosong | - | - |
| 6 | Kosong | - | - |
| 7 | Kosong | - | - |
| 8 | Kosong | - | - |
| 9 | Kosong | - | - |
| 10 | Klinik | Jual | Melayu |
| 11 | Pasar Mini | Jual | Melayu |
| Jalan 1/4A | | | |
| 12 | Syarikat Percetakan | Jual | Melayu |
| 13 | Restoran | Jual | Melayu |
| 14 | Klinik | Jual | Melayu |
| 15 | Koop PUSPATI | Jual | Melayu |
| Jalan 2/4E | | | |
| 2 | Pasar Mini | Jual | Melayu |
| 3 | Kedai Alat Tulis | Jual | Melayu |
| 6 | Alat Elektrik | Jual | Cina |
| 8 | Agen Tayar | Jual | Melayu |
| Jalan 1/7E | | | |
| 2 | Balai Polis | Sewa | - |
| 4 | Kosong | - | - |
| 6 | Restoran | Jual | India |
| 8 | Pasar Mini | Jual | Melayu |
| Jalan 1/8C | | | |
| 1 | Pasar Mini | Sewa | Melayu |
| 2 | - | Sewa | Melayu |
| 5 | Klinik | Sewa | Cina |
| 7 | Perabut | Sewa | Melayu |
| Jalan 1/9G | | | |
| 1 | Agen Kereta | Jual | Melayu |
| 2 | Syarikat pembinaan | Jual | Cina |

| Bil. | Jenis | Taraf Kedai | Etnik |
|------|------------|-------------|--------|
| 5 | Kosong | - | India |
| 7 | Pasar Mini | Jual | Melayu |

(Versi asal: [REDACTED]). Sumber: *Jabatan Kemajuan Bangi, 1984.*

Oleh kerana kawalan yang ketat yang dilakukan oleh PKNS, maka adalah didapati bahawa penyertaan Bumiputera dalam kegiatan ini sangat menggalakkan dengan kadar 88% berbanding dengan 12% peniaga daripada kaum-kaum lain, dan ini didapati selari dengan kuota yang dikenakan oleh PKNS, iaitu 75% peniaga Melayu, 15% peniaga Cina dan 15% lagi kaum-kaum lain (Maznah Saat, 1984).

Jadual 8: Modal Asal dan Nilai Perniagaan Masa Kini (1983)

| Modal Asal | Bil. Kedai | % | Nilai Masa Kini | Bil. Kedai | % |
|-----------------|------------|--------|-----------------|------------|--------|
| \$10,000 | 2 | 12.50 | \$10,000 | - | - |
| \$10,000-25,000 | 7 | 43.75 | \$10,000-25,000 | 5 | 31.25 |
| \$25,000-50,000 | 4 | 25.000 | \$25,000-50,000 | 7 | 43.75 |
| \$50,000+ | 3 | 18.75 | \$50,000+ | 4 | 25.00 |
| Jumlah | 16 | 100.00 | - | 16 | 100.00 |

(Versi asal: [REDACTED]) Sumber: *Maznah Saat, 1984: 64*

Walaupun saiz perniagaan Bumiputera rata-ratanya kecil, tetapi satu kajian menunjukkan bahawa ramai daripada mereka yang telah mengalami pertambahan nilai modal daripada modal asal (Jadual 8). Ini merupakan satu kemajuan yang agak baik yang dicapai oleh peniaga-peniaga Bumiputera di bandar ini, dan ramai daripada mereka menaruh harapan yang optimis untuk terus maju pada masa hadapan (Maznah Saat, 1984). Walaupun begitu nilai jualan harian yang diperolehi oleh peniaga-peniaga Bumiputera di bandar ini masih lagi kecil kerana sebahagian besar daripada mereka memperolehi nilai jualan harian kurang daripada \$750 (Maznah Saat, 1984) berbanding dengan nilai jualan harian yang diperolehi oleh peniaga Cina di Kota Bharu, iaitu antara \$751 dan lebih daripada \$1,000 (Mamat Dollah, 1979).

Jadual 9: Purata Keuntungan Bersih Dalam 1 Bulan

| Nilai Keuntungan (Purata) | Bil. | Purata |
|---------------------------|------|--------|
| \$500-\$1,000 | 6 | 37.5 |
| \$1,001-\$1,500 | 6 | 37.5 |
| \$1,500 | 4 | 25.0 |
| Jumlah | 16 | 100.00 |

(Versi asal: [REDACTED]) Sumber: *Maznah Saat, 1984: 67*


Jadual 9 menunjukkan purata keuntungan bersih dalam satu bulan yang diperolehi oleh peniaga-peniaga di Bandar Baru Bangi, dan nilai keuntungan bulanan bersih ini bolehlah dianggap sebagai sederhana.

Maznah Saat (1984) dalam kajiannya menunjukkan bahawa para pengguna yang mengunjungi kedai-kedai di Bandar Baru Bangi adalah penduduk bandar itu sendiri dan penduduk kampung-kampung yang terletak berhampiran dengannya. Oleh kerana barangan yang disediakan di bandar ini masih

lagi terhad, maka Bandar Baru Bangi tidak berupaya untuk menarik para pengguna dari Kajang, Semenyih dan Bangi Lama. Ini adalah kerana di bandar-bandar tersebut, terutama sekali Kajang, barangan dan perkhidmatan yang disediakan adalah lebih pelbagai. Oleh itu pusat-pusat itu, khususnya Kajang, mempunyai daya tarikan yang lebih baik daripada Bandar Baru Bangi.

Jadual 10: Pusat Membeli-belah Barangan dan Perkhidmatan di Kalangan Pengguna Bandar Baru Bangi, 1983 (dalam %)

| Pusat Membeli-belah | Jenis Barangan dan Perkhidmatan | | | | | | |
|---------------------|---------------------------------|----------------|---------|----------------------|---------|-------------------|------------------------|
| | Barangan kering | Barangan pasar | Pakaian | Televisyen dan radio | Perabut | Alat tulis/bacaan | Perkhidmatan perubatan |
| Bandar Baru Bangi | 84 | 80 | - | - | 12 | 25 | 60 |
| Kajang | 12 | 10 | 28 | 60 | 40 | 62 | 40 |
| Semenyih | - | - | - | - | - | - | - |
| Bangi Lama | - | - | - | - | - | - | - |
| Kuala Lumpur | 3 | 15 | 72 | 28 | 17 | 13 | - |
| Tiada | - | - | - | 12 | 31 | - | - |
| Jumlah (N=100) | 100 | 100 | - | 100 | 100 | 100 | 100 |

(Versi asal: ). Sumber: Maznah Saat, 1983: 84

Walaupun begitu, Jadual 10 memperlihatkan satu pola perlakuan membeli-belah yang menarik di kalangan penduduk Bandar Baru Bangi pada masa ini. Nyata sekali bahawa penduduk bandar ini akan membeli-belah di bandar sendiri kalaulah terdapat barangan dan perkhidmatan yang disediakan dengan cukup. Tetapi bagi barangan peringkat menengah dan tinggi yang sangat terhad atau langsung tidak disediakan di sini, maka bandar alternatif untuk membeli-belah ialah Kajang. Kuala Lumpur nampaknya tidak menarik ramai pengguna dari Bandar Baru Bangi, kecuali bagi barangan seperti pakaian dan alat tulis. Keadaan ini dengan jelas menunjukkan bahawa jarak dan keadaan lalulintas mempunyai pengaruh yang kuat terhadap pemilihan pusat membeli-belah di kalangan penduduk Bandar Baru Bangi. Kurangnya bilangan pengguna dari bandar ini yang mengunjungi Kajang untuk membeli-belah barangan kering dan barangan pasar adalah kerana kesesakan lalulintas dan kesukaran untuk mendapatkan tempat letak kereta di bandar tersebut. Faktor ini bersama-sama dengan faktor jarak menyebabkan ramai daripada para pengguna di Bandar Baru Bangi, yang cuba mengelakkan daripada membeli-belah di Kuala Lumpur dan juga Kajang kalaulah segala keperluan mereka boleh didapati di Bandar Baru Bangi. Sekumpulan kecil yang membeli-belah di Kuala Lumpur bagi barangan di atas terdiri daripada mereka yang bekerja di bandaraya tersebut. Kesesakan lalulintas dan kesukaran mendapatkan tempat letak kereta di Kajang merupakan faktor negatif yang boleh menolak para pengguna di Kajang untuk membeli-belah ke tempat lain.

Kerana faktor-faktor di atas, maka adalah tidak mustahil bagi Bandar Baru Bangi untuk menarik sebahagian besar para pengguna dari Kajang, Semenyih, Bangi Lama dan kampung-kampung di sekitarnya kalaulah Bandar Baru Bangi dapat menyediakan barangan dan perkhidmatan yang cukup dan pelbagai, seperti yang disediakan di Petaling Jaya, misalnya. Atas pertimbangan di atas, maka nampaknya adalah tidak wajar bagi PKNS untuk membina kemudahan membeli-belah di pusat bandar setelah penduduk Bandar Baru Bangi mencapai angka 30,000 orang. Pada masa ini kuasa permintaan yang agak besar sudah pun wujud di sekitar bandar ini. Rata-rata pengguna di Bandar Baru Bangi berpendapatan lebih daripada \$700 sebulan (Jadual 11).

Jadual 11: Pendapatan Bulanan Para Pengguna

| Pendapatan bulanan (\$) | % |
|-------------------------|-----|
| Kurang daripada \$400 | 15 |
| \$400-\$699 | 24 |
| \$700-\$999 | 30 |
| Lebih daripada \$1000 | 31 |
| Jumlah (N=100) | 100 |

Sumber: Maznah Saat, 1984: 81

Pendapatan purata pengguna yang boleh dianggap tinggi ini memungkan besarnya jumlah wang yang boleh dibelanjakan oleh penduduk sekiranya ada tempat-tempat yang sesuai untuk membeli-belah di pusat yang berhampiran. Oleh itu adalah tidak munasabah untuk melambatkan pembinaan kemudahan membeli-belah di pusat bandar. Kemudahan ini mestilah dilihat oleh pelaksana Bandar Baru Bangi sebagai satu tarikan yang dapat menarik penduduk untuk tinggal di bandar ini. Dengan cara ini juga beberapa fungsi perniagaan dapat diagihkan semula dari bandar-bandar besar di Lembah Kelang ke Bandar Baru Bangi. Ini dapat juga mengurangkan perjalanan membeli-belah ke Kuala Lumpur dan Kajang, dan dengan itu mungkin dapat mengurangkan kesesakan lalulintas yang dihadapi oleh bandaraya dan bandar tersebut. Tetapi dalam memajukan kemudahan membeli-belah di pusat bandar, langkah mestilah diambil supaya peluang penyertaan bagi Bumiputera tidak terjejas.

Kesimpulan

Perlaksanaan pembangunan Bandar Baru Bangi memperlihatkan beberapa kejayaan dan kegagalan. Kejayaannya dapat disaksikan dari segi keupayaannya untuk menarik industri baru dan penyediaan peluang pekerjaan dalam sektor asas. Ini adalah kerana industri dan pejabat-pejabat kerajaan dan swasta yang menawarkan pekerjaan tersebut berkembang sebagaimana ia direncanakan. Kejayaan ini berpunca daripada kedudukannya di pinggir Lembah Kelang, suatu kawasan yang paling pesat membangun di Malaysia. Tetapi melihat kepada struktur pemilihan industri dan penyertaan penduduk tempatan mengikut kaum, maka adalah jelas bahawa ia masih lagi jauh daripada matlamat yang dikehendaki oleh DEB. Walaupun peluang pekerjaan berkembang sebagaimana dijangkakan, namun ia gagal untuk menarik penduduk dari luar untuk menetap di Bandar Baru Bangi. Kerana itu penduduk bertambah dengan kadar yang perlahan. Ini mungkin memberi kesan yang negatif kepada usaha untuk menyerapkan sebahagian daripada penduduk yang tertumpu di Kuala Lumpur dan Petaling Jaya. Pembangunan kediaman masih lagi pesat berjalan di kedua-dua bandar tersebut. Dari segi ini Bandar Baru Bangi mempunyai daya tarikan yang rendah untuk menarik penduduk berbanding dengan Kuala Lumpur, Petaling Jaya dan malah Subang Jaya. Kelemahan di dalam beberapa aspek mengenai perumahan yang diuraikan sebelum ini menyebabkan kurangnya sambutan masyarakat untuk membeli rumah di Bandar Baru Bangi, dan ini telah menggalakkan pembangunan kediaman di bandar dan kampung-kampung di sekitar Bandar Baru Bangi.

Pertambahan penduduk yang lembab juga mempengaruhi pembangunan dan perkembangan sektor perniagaan. Pada masa ini kedai-kedai yang wujud adalah terhad bilangannya dan tidak dapat menandingi pusat-pusat seperti Kajang, misalnya. Begitu juga, oleh kerana bilangan penduduk yang kecil pada masa ini, Bandar Baru Bangi belum bagi mempunyai sebarang kemudahan komuniti lain yang diperlukan oleh penduduk, kecuali sebuah sekolah rendah dan menengah. Pada hemat kami, kegagalan PKNS untuk memajukan pusat bandar dan jabatan-jabatan kerajaan berkenaan untuk menyediakan kemudahan-kemudahan komuniti yang penting adalah satu salah-anggapan yang agak

serius. Kita sering mendengar sungutan tentang pertumbuhan bandar-bandar baru yang lain (terutama bandar-bandar baru luar bandar) yang lembab kerana kurangnya kemudahan-kemudahan tersebut. Kemudahan-kemudahan ini mestilah dianggap sebagai satu daya tarikan yang penting, yang mampu menarik-masuk penduduk ke bandar-bandar baru. Apa yang penting di Bandar Baru Bangi ini ialah terdapatnya permintaan yang telah sedia wujud di sekitar bandar ini bagi satu pusat membeli-belah yang dapat menyediakan barangan dan perkhidmatan yang lengkap dan pelbagai. Tetapi oleh kerana penyediaan kemudahan ini masih lagi terhad, maka terdapat sebilangan penduduk Bandar Baru Bangi yang membuat perjalanan membeli-belah ke Kajang dan Kuala Lumpur dan menambah-sesakkan lagi keadaan lalulintas di pusat-pusat tersebut, dan dalam jangka masa panjang ini akan merugikan Bandar Baru Bangi itu sendiri.

Secara keseluruhannya, kertas ini bukanlah bertujuan untuk semata-mata mengkritik usaha-usaha pembangunan yang sedang pesat dilaksanakan di Bandar Baru Bangi. Sebaliknya, segala pandangan yang diutarakan di atas semata-mata bertujuan memberi maklum balas yang ringkas kepada para pelaksana pembangunan yang berkaitan dengan bandar baru, dengan semangat untuk mencapai DEB. Sebagai orang luar, kami turut menyedari wujudnya pelbagai halangan dalam melaksanakan pembangunan bandar-bandar baru. Tetapi sekiranya kita berhasrat untuk mencapai matlamat DEB yang direncanakan itu, beberapa cadangan di atas mungkin perlu diberi perhatian yang wajar.

RUJUKAN

1. Mamat Dollah (1979), *Aktiviti Retail di Kota Bahru: Satu Analisis Dari Aspek Modal, Lokasi dan Jenis Perniagaan*. Jabatan Geografi, UKM (latihan Ilmiah yang tidak diterbitkan).
2. Golony, G. (1976), *New Town Planning: Principles and Practice*, A Wiley-Interscience Publication, New York.
3. Katiman Rostam dan Noraziah Ali (1981). *The Population of Bangi and Its Surroundings*. Laporan disediakan untuk PUSPATI Bangi.
4. Malaysia (1981), *Rancangan Malaysia Keempat 1981-85*. Jab. Percetakan Kerajaan, Kuala Lumpur.
5. Maznah Saat (1984), *Perancangan dan Prospek Perniagaan di Bandar Baru Bangi*. Jabatan Geografi, Universiti Kebangsaan Malaysia (Latihan Ilmiah yang tidak diterbitkan).
6. Megat Adlan Megat Said (1978), *New Town Development: Selangor State Development Corporation's Experience - A Case of Klang Valley*. Kertas dibacakan di Seminar Pembangunan Bandar Baru, INTAN, Petaling Jaya, 18hb.—20hb.
7. PKNS (1974), *Bangi New Town Structure Plan Vol. 1*. PKNS dan Jabatan Perancang Bandar dan Desa Persekutuan, Selangor.
8. PKNS (1983), *Laporan Kemajuan Pembangunan Bandar Baru Bangi sehingga Disember 1982*. Jabatan Kemajuan Bangi, Bandar Baru Bangi.
9. Rodwin, L. (1956), *The British New Town Policy: Problems and Implications - Harvard University Press, Cambridge*.
10. Rusli Buyong (1978), *Dasar, Halacara dan Strategi bagi Pembangunan Bandar-bandar Baru*. Kertas dibacakan di Seminar Pembangunan Bandar Baru, INTAN, Petaling Jaya, 18hb. — 20hb.
11. Sulong Mohamad (1985), *Perancangan Bandar Baru, DEB dan Pembangunan Negara, Dalam Sulong Mohamad dan Rahimah Aziz (Peny.) Perbandaran dan Pembangunan Negara*, Penerbit UKM, Bangi.

From:

<https://bangi.pulasan.my/> - **Cebisan Sejarah Bangi**

Permanent link:

https://bangi.pulasan.my/pembangunan_bbb_matlamat?rev=1765426234

Last update: **2025/12/11 12:10**

