PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020

DEFINISI LOGO

Pelan Struktur Kuala Lumpur 2020 yang akan digunapakai selama 20 tahun sehingga tahun 2020.

Mercutanda (icon) Bandar Raya Kuala Lumpur dan simbol perkembangan ekonomi.

Pembangunan Kuala Lumpur adalah berteraskan pembangunan sosial.

Pembangunan Kuala Lumpur adalah berlandaskan pemeliharaan dan pembangunan alam sekitar.

Yang Berhormat Tan Sri Dato' Seri Utama Hj. Mohd Isa bin Dato' Hj. Abdul Samad
Menteri Wilayah Persekutuan

PEJABAT MENTERI
KEMENTERIAN WILAYAH PERSEKUTUAN
Aras 4, Blok 2, Menara PjH
Presint 2
Pusat Pentadbiran Kerajaan Persekutuan
62100 Putrajaya, Malaysia

Laman Web : http://www.bkwpplk.gov.my Email : mkwp@bkwp.jpm.my Tel : 03-8889 4414 Faks : 03-8889 4344

Rujukan Tuan : KWP : 24/493/4 ( )
Rujukan Kami :
Tarikh : 16 Ogos 2004/
29 Jamadilakhir 1425

Yang Berbahagia
Datuk Mohmad Shaid Mohd Taufek
Datuk Bandar Kuala Lumpur

Y.Bhg. Datuk,

Pemberitahuan Kelulusan Terhadap Draf Pelan Struktur Kuala Lumpur Mengikut Seksyen 8, Akta (Perancangan) Wilayah Persekutuan 1982 (Akta 267)

Saya telah memeriksa kandungan Draf Pelan Struktur Kuala Lumpur bersama-sama dengan Laporan Lembaga Penasihat Perancangan Wilayah Persekutuan dan dengan ini meluluskan Draf Pelan Struktur tersebut dengan pindaan-pindaan seperti berikut :

a. Bab 1.0 : Pengenalan

Perenggan ini perlu dipinda bagi menggambarkan keperluan sebenar pindaan ke atas Pelan Struktur Kuala Lumpur 1984.

i) Perenggan 1.1, Keperluan untuk Pelan

Dengan perubahan yang telah berlaku dua puluh tahun kebelakangan ini dan yang dijangkakan pada masa hadapan untuk pembangunan yang holistik dan urus tadbir yang cekap, maka adalah wajar untuk menyediakan satu pelan struktur baru bagi Kuala Lumpur.

b. Bab 2.0 : Konteks Pertumbuhan Antarabangsa dan Nasional

Datuk Bandar perlu meminda tajuk bagi perenggan ini seperti yang dicadangkan oleh Lembaga Penasihat Perancangan Draf Pelan Struktur Kuala Lumpur 2020. Selain dari itu, semua perkataan Wilayah Metropolitan Kuala Lumpur yang terdapat dalam Draf Pelan Struktur Kuala Lumpur 2020 ini perlu ditukar kepada Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur dan konurbasinya. Pindaan teks dibawah perlu dibuat pada penghujung perenggan 2.4.2 selaras dengan keadaan semasa Wilayah Persekutuan.

i) Perenggan 2.4.2 : Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur dan Konurbasinya (Asalnya 2.4.2 : Wilayah Metropolitan Kuala Lumpur)

ii) Pada masa ini, penyelarasan perancangan dan pembangunan Lembah Klang dilaksanakan oleh Majlis Perancangan Lembah Klang dan Jawatankuasa Kerja Wilayah Lembah Klang. Selaras dengan perkembangan kawasan perancangan Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur dan kornubasinya, bidang kuasa badan-badan tersebut perlu dikaji dan diperincikan.

Isu-isu yang perlu ditekankan di peringkat perancangan wilayah meliputi aspek-aspek pembangunan fizikal, sosio-ekonomi dan kerohanian seperti penyelarasan fungsi pusat-pusat pertumbuhan dalam Kuala Lumpur dan kornubasinya, pengurusan alam sekitar, perancangan dan pembangunan industri, rangkaian pengangkutan, taburan kemudahan awam, tanah perkuburan, kawalan banjir, pembuangan dan pelupusan sampah serta pembangunan kemanusiaan dan kemasyarakatan.

c. **Bab 3.0 : Wawasan dan Matlamat Kuala Lumpur**

Datuk Bandar perlu membuat beberapa pindaan dalam bab ini sesuai dengan suasana politik negara dan keperluan semasa yang mendesak di Wilayah Persekutuan.

i) Perenggan 3.1 : Pengenalan

Pembangunan Malaysia sekarang dipandu oleh *agenda nasional dan* Wawasan 2020 yang memanifestasikan Malaysia sebagai sebuah negara maju sepenuhnya dari segi ekonomi, sosial, politik dan kerohanian pada tahun 2020. *Terkandung di dalam wawasan ini ialah aspirasi untuk mencapai pembangunan yang Cemerlang, Gemilang dan Terbilang.*

ii) Kuala Lumpur, sebagai bandar raya ulung Negara hendaklah menyumbang sepenuhnya untuk mencapai hasrat yang terkandung dalam Wawasan 2020 *dan aspirasinya.* Wawasan pembangunan untuk Kuala Lumpur haruslah konsisten dan mencerminkan prinsip-prinsip Wawasan 2020 di samping sesuai dengan peranan Bandar Raya tersendiri dalam pembangunan negara.

iii) Perenggan 3.1.1 : Persekitaran Hidup Bertaraf Dunia

Persekitaran kerja bertaraf dunia seharusnya mengandungi semua unsur persekitaran hidup yang bertaraf dunia seperti perumahan berkualiti tinggi, kemudahan yang mencukupi, berkualiti dan mudah sampai. Ianya juga perlu menyediakan persekitaran yang selamat, sihat *dan ceria* agar mereka yang bekerja di Bandar Raya berserta keluarga mereka dapat menikmati taraf kehidupan terbaik. Persekitaran hidup di Bandar Raya akan terus ditingkatkan dengan memberi penekanan kepada aspek kebudayaan *dan warisan, nilai-nilai murni* serta menggalakkan interaksi aktif untuk semua peringkat umur dan lapisan masyarakat *merangkumi golongan remaja, belia, warga tua, kurang upaya dan wanita.*

d. Bab 4.0 : Asas Ekonomi dan Penduduk

Datuk Bandar perlu membuat pindaan seperti yang dicadangkan bagi memastikan keperluan golongan remaja, belia, wanita dan warga tua sentiasa di beri perhatian dan tidak dilupakan.

i) Preamble EC11

Pertambahan jumlah penduduk *remaja, belia dan* warga tua dan peningkatan jangkaan taraf kehidupan yang lebih baik memerlukan lebih banyak perhatian untuk keperluan penduduk *remaja, belia dan* warga tua dari segi kualiti dan kepelbagaian kediaman serta kemudahan-kemudahan lain.

ii) Dasar EC 11

DBKL akan mempertimbangkan keperluan penduduk *remaja, belia dan* warga tua dalam semua aspek perancangan dan pembangunan.

iii) Perenggan 4.2.3 b) (ii) Isu-isu

Dengan melihat struktur umur warga kota, ia memerlukan dasar dan pendekatan khusus seperti perkara-perkara mengenai perumahan, kemudahan dan peluang-peluang berkaitan untuk setiap kumpulan umur yang termasuk golongan *remaja, belia dan* warga tua.

e. Bab 5.0 : Pendapatan dan Kualiti Hidup

Datuk bandar perlu menambah preamble, dasar dan teks berikut dalam bahagian ini selaras dengan usaha kerajaan untuk menangani masalah kemiskinan bandar dan meningkatkan kualiti hidup penduduknya.

i) Perenggan 5.1 : Pengenalan

Bagi individu, pra syarat kualiti hidup yang baik adalah pendapatan yang mencukupi, serta mudah sampai kepada kemudahan-kemudahan yang ditawarkan oleh Bandar Raya. *Usaha-usaha ini termasuk program membasmi kemiskinan.*

ii) Bagi mencapai status bertaraf dunia, Kuala Lumpur seharusnya dapat menawarkan kualiti hidup yang lebih baik kepada warga kota, dengan menyediakan kemudahan-kemudahan yang berkualiti dan mewujudkan satu rangka kerja di mana semua penduduk mendapat akses yang saksama kepada kemudahan-kemudahan yang disediakan dan *bebas daripada kemiskinan.*

iii) Perenggan 5.3 : Objektif

- *Membasmi kemiskinan dan* meningkatkan taraf pendapatan keseluruhan terutama bagi golongan yang berpendapatan rendah;

iv) Perenggan 5.4.1 : Pendapatan Isi Rumah

Walaupun usaha-usaha telah dijalankan oleh DBKL untuk memberi peluang meningkatkan pendapatan, menyediakan peluang perumahan, memberi perkhidmatan perubatan dan kemudahan pendidikan, masih terdapat golongan miskin di Bandar Raya.

v) Dasar IC 1a

DBKL akan mempertingkatkan usaha-usaha untuk membasmi kemiskinan termasuk bekerjasama dengan agensi-agensi berkaitan.

f. Bab 7.0 : Perdagangan

Datuk Bandar perlu meminda beberapa bahagian dalam bab ini untuk menggalakkan aktiviti k-ekonomi terutamanya di premis-premis kediaman.

i) Dasar CO 3

DBKL akan membenarkan aktiviti K-ekonomi di premis kediaman.

ii) Perenggan 7.4.1 : Perniagaan dan Kewangan

(b) Aktiviti K-ekonomi di Premis Kediaman

Teknologi yang berkaitan dengan K-ekonomi telah membolehkan aktiviti ekonomi dijalankan di premis kediaman. Ini telah mendatangkan banyak faedah bagi individu, perniagaan dan badan pentadbiran yang mengikut arah aliran ini kerana perbelanjaan yang rendah dan mengurangkan permintaan terhadap infrastruktur Bandar Raya, terutamanya rangkaian pengangkutan.

Peraturan kawalan perancangan sedia ada menghadkan premis kediaman digunakan untuk aktiviti selain kediaman. Bagi membenarkan aktiviti k-ekonomi di premis kediaman, peraturan dan garispanduan kawalan perancangan perlu disediakan. Aktiviti sedemikian tidak mengakibatkan kacauganggu dan tekanan kepada infrastruktur bandar. Kegiatan-kegiatan mestilah dijalankan oleh penghuni secara persendirian, melibatkan penggunaan ICT dan tidak memerlukan pembantu.

g. Bab 10 : Pengangkutan

Datuk Bandar perlu membuat beberapa pindaan kecil dalam bab ini bagi disesuaikan dengan cadangan kerajaan untuk menubuhkan Lembaga Pengangkutan Bandar.

i) Dasar TT 5

DBKL akan *membantu* menyelaras perancangan, pembangunan dan operasi pengangkutan awam dan hal-hal berkaitan dengan pengangkutan persendirian.

ii) Dasar TT 6

DBKL akan *membantu* pelaksanaan dasar kerajaan berhubung dengan sistem pengangkutan awam bersepadu.

iii) Dasar TT 9

DBKL akan *membantu* menyediakan kajian kemungkinan bagi penyambungan masa hadapan rangkaian rel dan menyelaras perlaksanaannya dengan pihak-pihak berkuasa yang berkaitan.

iv) Dasar TT 10

DBKL akan *membantu* menentukan langkah-langkah bagi membaiki perkhidmatan bas secara maksimum ke kawasan pertumbuhan, semua pusat pekerjaan dan komersil serta menyelaras dengan agensi-agensi dan pengusaha-pengusaha berkaitan.

v) Dasar TT 13

DBKL akan *membantu* dan menyelaras dengan agensi-agensi yang berkaitan bagi membaiki kebolehpercayaan dan penawaran perkhidmatan teksi.

vi) Dasar TT 14

DBKL akan *membantu* dan menyelaras dengan agensi-agensi yang berkaitan dan meningkatkan infrastruktur jalan bagi meningkatkan keselamatan pengguna motosikal.

vii) Perenggan 10.1 : Pengenalan

Struktur asas rangkaian jalan dan rel yang komprehensif telah dibina sejak tahun 1984. Program bagi Kuala Lumpur kini ialah untuk memaju, memperkemas dan melengkapkan sistem pengangkutan secara bersepadu bagi memenuhi keperluan Bandar Raya dan penduduknya sehingga tahun 2020. *Dalam hubungan ini DBKL akan membantu pelaksanaan sistem pengangkutan bersepadu.*

viii) Perenggan 10.4.2 a) Pentadbiran Pengangkutan Awam

Tumpuan yang semakin meningkat serta peruntukan perbelanjaan yang tinggi bagi pengangkutan awam memerlukan penyelarasan dan sokongan antara jabatan-jabatan kerajaan serta agensi-agensi lain yang terlibat. DBKL akan mengambil langkah-langkah *untuk membantu menjayakan perlaksanaan dasar-dasar kerajaan berkaitan dengan pentadbiran pengangkutan awam.*

h. Bab 12.0 : Perumahan dan Setinggan

Datuk Bandar perlu menambah dua dasar baru bagi perumahan kos rendah seperti di bawah.

i) *Dasar HO 8a*

DBKL akan memperkemaskan pengurusan rumah kos rendah bagi memastikan hanya golongan berpendapatan rendah sahaja layak menyewa rumah kos rendah.

ii) *Dasar HO 12a*

DBKL akan memberikan keutamaan pembelian rumah kos sederhana rendah oleh penyewa rumah kos rendah.

iii) Perenggan 12.4.1 b) Rumah Kos Rendah dan Perumahan Awam

Memandangkan kemungkinan piawaian ruang rumah kos rendah akan terus dipertingkatkan, peruntukan akan dibuat dalam reka bentuk pembangunan tersebut bagi membolehkan peningkatan piawaian ruang tanpa memerlukan pembangunan semula yang berkos tinggi.

Usaha hendaklah dibuat bagi meningkatkan standard ruang di mana sesuai, ubahsuai atau membangunkan semula rumah kos rendah sedia ada.

i. Bab 13.0 : Kemudahan Masyarakat

Bagi memastikan keselesaan penduduk, pindaan dan tambahan terhadap perkara-perkara berikut perlu dibuat oleh Datuk Bandar.

i) Preamble CF 19

DBKL akan mengenalpasti lebih banyak tapak dan program untuk menggalakkan lebih banyak peluang untuk menzahirkan bakat dan kebolehan seni dan budaya sama ada dalam bentuk kumpulan atau individu.

ii) Dasar *CF 2a*

DBKL akan memastikan tanah kerajaan digunakan bagi kegunaan kerajaan / kemudahan masyarakat

iii) Dasar CF 17

DBKL akan menggalak penglibatan lebih aktif pihak swasta *dan organisasi bukan kerajaan untuk membangunkan kemudahan dan mempromosikan* aktiviti dan kumpulan kesenian dan kebudayaan tempatan.

j. Bab 14.0 : Rekabentuk Bandar dan Landskap

Selaras dengan hasrat untuk mencapai taraf Bandaraya Bertaraf Dunia, pindaan dibawah perlu dibuat bagi melengkapi rekabentuk bandar sedia ada dan yang dicadangkan.

i) Dasar UD 23

DBKL akan menyediakan satu Rangka Reka bentuk Bandar berserta satu Garis panduan Reka bentuk Bandar komprehensif *untuk memastikan keselamatan dan kesihatan awam* dan melantik satu badan yang bertanggungjawab bagi pelaksanaan dan penyelarasan dengan pihak berkuasa lain yang berkaitan.

ii) Perenggan 14.4.2 d) Perhubungan Pejalan Kaki

Rangkaian ini akan mengandungi laluan pejalan kaki yang akan menghubungkan tempat tumpuan aktiviti, perhentian dan pertukaran pengangkutan, taman, plaza serta *kawasan bersejarah* bagi memberikan akses yang berterusan di dalam bandar raya.

iii) Rajah 14.8 Kawasan Pemuliharaan

Perlu memasukkan kawasan Bangunan Sulaiman dalam zon bangunan bersejarah.

k. Bab 15.0 : Alam Sekitar

Datuk Bandar perlu meminda bahagian ini bagi memastikan masalah dan tragedi disebabkan oleh pembangunan di lereng bukit tidak lagi berlaku di Bandar Raya

i) Dasar EN 6

DBKL tidak akan membenarkan pembangunan di lereng bukit yang bercerun *melebihi tahap yang dibenarkan dalam dasar dan peraturan Kerajaan Persekutuan.*

ii) Perenggan 15.4.2 (a) Cerun-cerun Curam

Pembangunan di kawasan berbukit perlu diberi perhatian serius selaras *dengan peraturan-peraturan dan dasar-dasar kerajaan yang sedia ada terpakai.*

2. Saya dengan ini mengarahkan supaya Pelan Struktur Kuala Lumpur 2020 yang telah dipinda dan diubahsuai itu diwartakan untuk pemakaian oleh Dewan Bandaraya Kuala Lumpur mengikut Seksyen 9, Akta (Perancangan) Wilayah Persekutuan 1982 (Akta 267).

Tan Sri Dato' Seri Utama Hj. Mohd Isa bin Dato' Hj. Abdul Samad
Menteri Wilayah Persekutuan

Yang Berbahagia Brigedier Jeneral Datuk Mohmad Shaid Mohd. Taufek
Datuk Bandar Kuala Lumpur

Prakata

Saya amat berbesar hati Pelan Struktur Kuala Lumpur 2020 telah berjaya diwartakan selaras dengan peruntukan Akta (Perancangan) Wilayah Persekutuan 1982. Dewan Bandaraya Kuala Lumpur berusaha untuk meningkatkan kualiti persekitaran hidup, kerja dan niaga bagi menjadikan Kuala Lumpur, Sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia yang memberi manfaat kepada warga kota, usahawan, ahli perniagaan dan pelawatnya.

Pelan Struktur Kuala Lumpur 2020 merupakan rangka tindak yang akan memandu pembangunan Kuala Lumpur untuk 20 tahun akan datang. Pelan ini, dengan pendekatan serampang dua mata menggariskan matlamat, strategi dan dasar ke arah mencapai wawasan di samping mengenal pasti cara untuk mengurangkan atau menangani isu dan masalah yang dihadapi oleh warga kota. Adalah diharapkan pelan ini akan berguna kepada mereka yang terlibat dalam perancangan dan pembangunan Kuala Lumpur.

Sebuah pelan yang baik akan menjadi kurang bermakna kecuali ia berjaya dilaksanakan dan pelaksanaan pelan tersebut tidak akan berjaya tanpa sokongan warga kota. Dalam hal ini, saya ingin merakamkan ribuan terima kasih kepada semua pihak yang berkepentingan seperti sektor swasta, organisasi bukan kerajaan, organisasi berasaskan komuniti, agensi kerajaan, badan profesional, institusi pengajian tinggi dan orang awam yang telah memberi pandangan dan ulasan terhadap Draf Pelan Struktur Kuala Lumpur 2020.

Bersama kita jadikan Kuala Lumpur bandar raya yang lebih baik, Sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia.

Datuk Mohmad Shaid Mohd. Taufek
Datuk Bandar Kuala Lumpur

Penghargaan

Penyediaan pelan ini telah terhasil dengan kerjasama pelbagai kementerian, jabatan dan agensi kerajaan, institusi pengajian tinggi, badan profesional, organisasi bukan kerajaan, persatuan penduduk, parti politik dan individu yang telah memberi maklumat, cadangan, pandangan dan maklum balas di semua peringkat kajian. Kerjasama dan sumbangan mereka sangat dihargai.

Penghargaan khas ditujukan kepada Lembaga Penasihat Perancangan Wilayah Persekutuan dan Jawatankuasa Mendengar Bantahan Awam di atas sumbangan masa dan tenaga serta pandangan-pandangan yang berguna. Penghargaan juga ditujukan kepada Institut Sultan Iskandar, Universiti Teknologi Malaysia atas bantuannya dalam penyediaan kajian ini.

Penghargaan khas juga ditujukan kepada kakitangan Jabatan Pelan Induk, Dewan Bandaraya di atas kerja-kerja koordinasi, penyuntingan serta pengumpulan dan penganalisisan maklumat. Seterusnya penghargaan khas juga diberi kepada pegawai dan kakitangan jabatan-jabatan lain Dewan Bandaraya yang turut menyumbang khidmat dalam penyediaan pelan ini.

Di atas sumbangan semua pihak, Dewan Bandaraya Kuala Lumpur merakamkan ucapan terima kasih.

KANDUNGAN

Pengenalan 1

Konteks Pertumbuhan Antarabangsa dan Nasional 2

Wawasan dan Matlamat Kuala Lumpur 3

Asas Ekonomi dan Penduduk 4

Pendapatan dan Kualiti Hidup 5

Guna Tanah dan Strategi Pembangunan 6

Perdagangan 7

Pelancongan 8

Industri 9

10 Pengangkutan

11 Infrastruktur dan Utiliti

12 Perumahan

13 Kemudahan Masyarakat

14 Reka Bentuk Bandar dan Landskap

15 Alam Sekitar

16 Kawasan Khusus

17 Zon Strategik

18 Pelaksanaan

Isi Kandungan

Pemberitahuan Kelulusan Menteri Terhadap Pelan Struktur Kuala Lumpur 2020	v
Prakata	xvii
Penghargaan	xix
Senarai Kandungan	xxiii
Senarai Rajah	xxxi
Senarai Jadual	xxxiii
Ringkasan Dasar	xxxv
1. PENGENALAN	
1.1 KEPERLUAN UNTUK PELAN	1-1
1.2 PELAN	1-1
1.3 PENYERTAAN AWAM	1-2
1.4 KELULUSAN MENTERI DAN PENERIMAAN PELAN	1-3
1.5 PELAN TEMPATAN	1-3
2. KONTEKS PERTUMBUHAN ANTARABANGSA DAN NASIONAL	
2.1 PENGENALAN	2-1
2.2 TREND GLOBAL	2-1
2.2.1 PROSES GLOBALISASI	2-1
2.2.2 EKONOMI BERASASKAN PENGETAHUAN	2-1
2.2.3 AGENDA 21	2-1
2.3 PERSPEKTIF NASIONAL	2-2
2.4 KONTEKS SUB NASIONAL	2-4
2.4.1 WILAYAH LEMBAH KLANG	2-4
2.4.2 KUALA LUMPUR DAN KONURBASINYA	2-4
2.4.3 KORIDOR RAYA MULTIMEDIA	2-5
2.5 FUNGSI KUALA LUMPUR DAN KONURBASINYA	2-5
3. WAWASAN DAN MATLAMAT KUALA LUMPUR	
3.1 PENGENALAN	3-1
3.2 WAWASAN PEMBANGUNAN KUALA LUMPUR	3-1
3.2.1 PERSEKITARAN KERJA BERTARAF DUNIA	3-1
3.2.2 PERSEKITARAN HIDUP BERTARAF DUNIA	3-2
3.2.3 PERSEKITARAN NIAGA BERTARAF DUNIA	3-2
3.2.4 URUS TADBIR BANDAR RAYA BERTARAF DUNIA	3-2
3.3 MATLAMAT	3-2
3.4 KESIMPULAN	3-4

4.	**ASAS EKONOMI DAN PENDUDUK**		
4.1	PENGENALAN		4-1
4.2	KEADAAN SEMASA DAN ISU		4-1
	4.2.1	ASAS EKONOMI	4-1
	4.2.2	PEKERJAAN	4-1
	4.2.3	PENDUDUK	4-2
4.3	OBJEKTIF		4-4
4.4	SASARAN PENDUDUK DAN PEKERJAAN		4-4
4.5	DASAR DAN CADANGAN		4-5
	4.5.1	ASAS EKONOMI DAN PEKERJAAN	4-5
	4.5.2	PENDUDUK YANG OPTIMUM	4-7
5.	**PENDAPATAN DAN KUALITI HIDUP**		
5.1	PENGENALAN		5-1
5.2	KEADAAN SEMASA DAN ISU		5-1
	5.2.1	PENDAPATAN ISI RUMAH	5-1
	5.2.2	KOMPONEN-KOMPONEN LAIN KUALITI HIDUP	5-3
5.3	OBJEKTIF		5-4
5.4	DASAR DAN CADANGAN		5-4
	5.4.1	PENDAPATAN ISI RUMAH	5-4
	5.4.2	PROGRAM SOSIAL	5-5
	5.4.3	KOMPONEN-KOMPONEN LAIN KUALITI HIDUP	5-5
6.	**GUNA TANAH DAN STRATEGI PEMBANGUNAN**		
6.1	PENGENALAN		6-1
6.2	KEADAAN SEMASA DAN ISU		6-1
	6.2.1	GUNA TANAH 1984 - 2000	6-1
	6.2.2	KETERSEDIAAN TANAH	6-9
6.3	PENILAIAN PENCAPAIAN STRATEGI PEMBANGUNAN PSKL 1984		6-9
	6.3.1	UMUM	6-9
	6.3.2	PUSAT BANDAR RAYA (KAWASAN PERANCANGAN PUSAT)	6-10
	6.3.3	KAWASAN PERTUMBUHAN BARU	6-10
	6.3.4	KAWASAN PEMBANGUNAN SEMASA	6-10
	6.3.5	PENGANGKUTAN	6-10
6.4	STRATEGI PEMBANGUNAN		6-11
	6.4.1	UMUM	6-11
	6.4.2	MEMPERTINGKATKAN PERSEKITARAN KERJA, HIDUP DAN NIAGA PUSAT BANDAR RAYA	6-14
	6.4.3	MENGEKHASKAN DAN MEMBANGUNKAN ZON ANTARABANGSA	6-14
	6.4.4	MENGEKHASKAN DAN MELAKSANAKAN KAWASAN PEMBANGUNAN KOMPREHENSIF	6-15

	6.4.5	MENGGALAKKAN DAN MEMUDAHKAN PEMBANGUNAN KAWASAN RIZAB MELAYU, KAMPUNG TRADISIONAL DAN KAMPUNG-KAMPUNG BARU	6-15
	6.4.6	MEMULAKAN DAN MELAKSANAKAN PEMBANGUNAN SEMULA KAWASAN USANG	6-16
	6.4.7	MEMASTIKAN PENGHUBUNGAN BANDAR RAYA YANG LENGKAP DAN BERSEPADU	6-17
	6.4.8	MEMBERI KEUTAMAAN DAN INSENTIF UNTUK PEMBANGUNAN KAWASAN DI SEKITAR TERMINAL TRANSIT	6-18
	6.4.9	MEMASTIKAN PENGAGIHAN PUSAT-PUSAT BANDAR DAN KEMUDAHAN YANG BERFUNGSI	6-18
	6.4.10	MENGUKUHKAN PEMBANGUNAN DAN MENINGKATKAN PERSEKITARAN KAWASAN STABIL	6-19
	6.4.11	MENGUKUHKAN PEMBANGUNAN DAN MENINGKATKAN PERSEKITARAN GERBANG MASUK UTAMA	6-20
6.5	PELAN UTAMA		6-20

7.	**PERDAGANGAN**		
7.1	PENGENALAN		7-1
7.2	KEADAAN DAN ISU SEMASA		7-1
	7.2.1	TINJAUAN PERDAGANGAN	7-1
	7.2.2	BANGUNAN PEJABAT	7-3
	7.2.3	MEMBELI-BELAH	7-3
	7.2.4	HOTEL DAN PANGSAPURI SERVIS	7-6
	7.2.5	PERKHIDMATAN-PERKHIDMATAN LAIN	7-6
	7.2.6	PENJAJA DAN PENIAGA KECIL	7-6
7.3	OBJEKTIF		7-8
7.4	DASAR DAN CADANGAN		7-8
	7.4.1	PERNIAGAAN DAN KEWANGAN	7-8
	7.4.2	MEMBELI-BELAH	7-10
	7.4.3	HOTEL DAN PANGSAPURI SERVIS	7-10
	7.4.4	PENJAJA DAN PENIAGA KECIL	7-10
	7.4.5	PEMBANGUNAN PERDAGANGAN SEIMBANG	7-12
7.5	KEPERLUAN MASA DEPAN		7-12

8.	**PELANCONGAN**		
8.1	PENGENALAN		8-1
8.2	KEADAAN DAN ISU SEMASA		8-1
	8.2.1	PEMASARAN DAN PROMOSI PELANCONGAN	8-1
	8.2.2	KETIBAAN, PERBELANJAAN DAN PURATA TEMPOH PENGINAPAN PELANCONG	8-2
	8.2.3	SUMBER-SUMBER PELANCONGAN	8-2
	8.2.4	KEMUDAHAN DAN INFRASTRUKTUR PELANCONGAN	8-6

	8.2.5	KEMUDAHAN DAN PERKHIDMATAN SOKONGAN PELANCONGAN	8-8
8.3	OBJEKTIF		8-9
8.4	DASAR DAN CADANGAN		8-10
	8.4.1	PEMASARAN DAN PROMOSI PELANCONGAN	8-10
	8.4.2	PEMBANGUNAN SUMBER-SUMBER PELANCONGAN	8-10
	8.4.3	MEMBELI-BELAH, MAKANAN DAN HIBURAN	8-11
	8.4.4	TARIKAN REKREASI	8-13
	8.4.5	KESIHATAN DAN PENDIDIKAN	8-14
	8.4.6	KEMUDAHAN DAN INFRASTRUKTUR PELANCONGAN	8-14
	8.4.7	KEMUDAHAN DAN PERKHIDMATAN SOKONGAN PELANCONGAN	8-15
8.5	KEPERLUAN MASA HADAPAN		8-15
9.	**INDUSTRI**		
9.1	PENGENALAN		9-1
9.2	KEADAAN DAN ISU SEMASA		9-1
	9.2.1	PEMBANGUNAN SEKTOR PERINDUSTRIAN	9-1
	9.2.2	KAWASAN PERINDUSTRIAN	9-3
9.3	OBJEKTIF		9-5
9.4	DASAR DAN CADANGAN		9-5
	9.4.1	PEMBANGUNAN SEKTOR INDUSTRI	9-5
	9.4.2	PEMBANGUNAN KAWASAN PERINDUSTRIAN	9-7
9.5	KEPERLUAN MASA HADAPAN		9-9
10.	**PENGANGKUTAN**		
10.1	PENGENALAN		10-1
10.2	KEADAAN SEMASA DAN ISU		10-1
	10.2.1	UMUM	10-1
	10.2.2	PENGANGKUTAN AWAM	10-3
	10.2.3	PENGANGKUTAN PERSENDIRIAN	10-5
	10.2.4	INFRASTRUKTUR JALAN	10-7
	10.2.5	PENGANGKUTAN BUKAN-MOTOR	10-8
	10.2.6	PENGANGKUTAN BARANGAN	10-9
10.3	OBJEKTIF		10-9
10.4	DASAR DAN CADANGAN		10-9
	10.4.1	UMUM	10-9
	10.4.2	PENGANGKUTAN AWAM	10-10
	10.4.3	PENGANGKUTAN PERSENDIRIAN	10-13
	10.4.4	INFRASTRUKTUR JALAN	10-13
	10.4.5	PENGANGKUTAN BUKAN-MOTOR	10-18

10.4.6	PENGANGKUTAN BARANGAN	10-18
10.5	KEPERLUAN MASA HADAPAN	10-18
10.5.1	SISTEM PENGANGKUTAN AWAM BERSEPADU	10-18
10.5.2	RANGKAIAN JALAN	10-18

11. INFRASTRUKTUR DAN UTILITI

11.1	PENGENALAN	11-1
11.2	KEADAAN DAN ISU SEMASA	11-1
11.2.1	UMUM	11-1
11.2.2	SALIRAN AIR HUJAN DAN KAWALAN BANJIR	11-1
11.2.3	SISTEM TELEKOMUNIKASI DAN TEKNOLOGI MAKLUMAT	11-3
11.2.4	BEKALAN AIR	11-3
11.2.5	RETIKULASI PEMBETUNGAN, RAWATAN DAN PEMBUANGAN EFLUEN	11-4
11.2.6	PENGUMPULAN DAN PELUPUSAN SISA PEPEJAL	11-6
11.2.7	BUANGAN SISA KIMIA, TOKSIK DAN KLINIKAL	11-6
11.2.8	BEKALAN ELEKTRIK	11-8
11.2.9	BEKALAN GAS BERPAIP	11-8
11.3	OBJEKTIF	11-8
11.4	DASAR DAN CADANGAN	11-9
11.4.1	UMUM	11-9
11.4.2	SALIRAN AIR HUJAN DAN KAWALAN BANJIR	11-9
11.4.3	SISTEM TELEKOMUNIKASI DAN TEKNOLOGI MAKLUMAT	11-10
11.4.4	BEKALAN AIR	11-10
11.4.5	RETIKULASI PEMBETUNGAN, RAWATAN DAN PEMBUANGAN EFLUEN	11-10
11.4.6	PENGUMPULAN DAN PELUPUSAN SISA PEPEJAL	11-11
11.4.7	BUANGAN SISA KIMIA, TOKSIK DAN KLINIKAL	11-11
11.4.8	BEKALAN ELEKTRIK	11-11
11.4.9	BEKALAN GAS BERPAIP	11-11
11.5	KEPERLUAN MASA DEPAN	11-12

12. PERUMAHAN

12.1	PENGENALAN	12-1
12.2	KEADAAN DAN ISU SEMASA	12-1
12.2.1	KUALITI PERUMAHAN	12-1
12.2.2	PENYEDIAAN PERUMAHAN MENGIKUT JENIS	12-3
12.2.3	PENGAGIHAN PERUMAHAN	12-6
12.3	OBJEKTIF	12-8
12.4	DASAR DAN CADANGAN	12-8
12.4.1	KUALITI PERUMAHAN	12-8

12.4.2	PERUNTUKAN PERUMAHAN	12-10
12.4.3	TABURAN PERUMAHAN	12-11
12.5	KEPERLUAN MASA HADAPAN	12-13

13. KEMUDAHAN MASYARAKAT

13.1	PENGENALAN	13-1
13.2	KEADAAN SEMASA DAN ISU	13-1
13.2.1	UMUM	13-1
13.2.2	KEMUDAHAN KOMUNITI AWAM	13-3
13.2.3	KAWASAN LAPANG, KEMUDAHAN REKREASI DAN SUKAN	13-3
13.2.4	KEMUDAHAN PENDIDIKAN	13-7
13.2.5	KEMUDAHAN KESIHATAN	13-9
13.2.6	KEMUDAHAN KESELAMATAN DAN KECEMASAN	13-9
13.2.7	KEMUDAHAN KEBAJIKAN SOSIAL	13-12
13.2.8	KEMUDAHAN KEBUDAYAAN	13-12
13.2.9	KEMUDAHAN KEAGAMAAN	13-13
13.2.10	TANAH PERKUBURAN	13-13
13.3	OBJEKTIF	13-16
13.4	DASAR DAN CADANGAN	13-16
13.4.1	UMUM	13-16
13.4.2	KEMUDAHAN KOMUNITI AWAM	13-19
13.4.3	KAWASAN LAPANG, KEMUDAHAN REKREASI DAN SUKAN	13-19
13.4.4	KEMUDAHAN PENDIDIKAN	13-20
13.4.5	KEMUDAHAN KESIHATAN AWAM	13-21
13.4.6	KEMUDAHAN KESELAMATAN DAN KECEMASAN	13-21
13.4.7	KEMUDAHAN KEBAJIKAN SOSIAL	13-21
13.4.8	KEMUDAHAN KEBUDAYAAN	13-21
13.4.9	TANAH PERKUBURAN	13-22
13.5	KEPERLUAN MASA HADAPAN	13-22

14. REKA BENTUK BANDAR DAN LANDSKAP

14.1	PENGENALAN	14-1
14.2	KEADAAN SEMASA DAN ISU	14-1
14.2.1	RUPA BENTUK BANDAR	14-1
14.2.2	PENGHUBUNGAN BANDAR	14-3
14.2.3	IDENTITI BANDAR	14-5
14.2.4	DASAR REKA BENTUK BANDAR	14-6
14.3	OBJEKTIF	14-8
14.4	DASAR-DASAR DAN CADANGAN	14-8
14.4.1	RUPA BENTUK BANDAR	14-8
14.4.2	PENGHUBUNGAN BANDAR	14-12
14.4.3	IDENTITI BANDAR	14-17
14.4.4	GARIS PANDUAN REKA BENTUK BANDAR	14-19

15.	**ALAM SEKITAR**	
15.1	PENGENALAN	15-1
15.2	KEADAAN DAN ISU SEMASA	15-1
15.2.1	PERSEKITARAN FIZIKAL	15-1
15.2.2	FLORA DAN FAUNA	15-4
15.2.3	PENCEMARAN	15-8
15.2.4	KAWASAN SENSITIF ALAM SEKITAR	15-9
15.3	OBJEKTIF	15-9
15.4	DASAR DAN CADANGAN	15-9
15.4.1	BANDAR RAYA TAMAN TROPIKA	15-9
15.4.2	PERSEKITARAN FIZIKAL	15-10
15.4.3	FLORA DAN FAUNA	15-11
15.4.4	KAWALAN PENCEMARAN	15-11
15.4.5	KAWASAN SENSITIF ALAM SEKITAR	15-12
15.4.6	PENYERTAAN AWAM	15-12
15.4.7	PENGURUSAN ALAM SEKITAR	15-13
16.	**KAWASAN KHUSUS**	
16.1	PENGENALAN	16-1
16.2	KEADAAN DAN ISU SEMASA	16-1
16.2.1	KAWASAN RIZAB MELAYU DAN KAMPUNG TRADISIONAL	16-1
16.2.2	KAMPUNG TRADISIONAL	16-3
16.2.3	KAMPUNG-KAMPUNG BARU	16-3
16.3	OBJEKTIF	16-4
16.4	DASAR DAN CADANGAN	16-5
17.	**ZON STRATEGIK**	
17.1	PENGENALAN	17-1
17.2	PUSAT BANDAR RAYA	17-1
17.2.1	DEFINISI DAN CIRI-CIRI	17-1
17.2.2	KAWASAN PEMBANGUNAN	17-1
17.2.3	PENGHUBUNGAN	17-5
17.2.4	PENYEDIAAN KEMUDAHAN MASYARAKAT	17-6
17.3	WANGSA MAJU - MALURI	17-6
17.3.1	DEFINISI DAN CIRI-CIRI	17-6
17.3.2	KAWASAN PEMBANGUNAN	17-8
17.3.3	PENGHUBUNGAN	17-8
17.3.4	PUSAT-PUSAT BANDAR	17-8
17.3.5	PENYEDIAAN KEMUDAHAN MASYARAKAT	17-9
17.3.6	PENGHUBUNGAN VISUAL	17-9
17.4	SENTUL - MENJALARA	17-9
17.4.1	DEFINISI DAN CIRI-CIRI	17-9
17.4.2	KAWASAN PEMBANGUNAN	17-9

17.4.3	PENGHUBUNGAN	17-11
17.4.4	PUSAT-PUSAT BANDAR	17-11
17.4.5	PENYEDIAAN KEMUDAHAN MASYARAKAT	17-11
17.4.6	PENGHUBUNGAN VISUAL	17-11
17.5	DAMANSARA - PENCHALA	17-12
17.5.1	DEFINISI DAN CIRI-CIRI	17-12
17.5.2	KAWASAN PEMBANGUNAN	17-12
17.5.3	PENGHUBUNGAN DAN PUSAT BANDAR	17-14
17.5.4	PUSAT-PUSAT BANDAR	17-14
17.5.5	PENYEDIAAN KEMUDAHAN MASYARAKAT	17-14
17.5.6	PENGHUBUNGAN VISUAL DAN GERBANG MASUK	17-14
17.6	BUKIT JALIL - SEPUTEH	17-15
17.6.1	DEFINISI DAN CIRI-CIRI	17-15
17.6.2	KAWASAN PEMBANGUNAN	17-15
17.6.3	PENGHUBUNGAN	17-17
17.6.4	PUSAT-PUSAT BANDAR	17-17
17.6.5	PENYEDIAAN KEMUDAHAN MASYARAKAT	17-18
17.6.6	PENGHUBUNGAN VISUAL DAN GERBANG MASUK	17-18
17.7	BANDAR TUN RAZAK - SUNGAI BESI	17-18
17.7.1	DEFINISI DAN CIRI-CIRI	17-18
17.7.2	KAWASAN PEMBANGUNAN	17-18
17.7.3	PENGHUBUNGAN	17-20
17.7.4	PUSAT-PUSAT BANDAR	17-20
17.7.5	PENYEDIAAN KEMUDAHAN MASYARAKAT	17-20
17.7.6	PENGHUBUNGAN VISUAL DAN GERBANG MASUK	17-20
17.8	KEPERLUAN MASA HADAPAN	17-21

18. PELAKSANAAN

18.1	PENGENALAN	18-1
18.2	KEADAAN DAN ISU SEMASA	18-1
18.2.1	ORGANISASI	18-1
18.2.2	PERUNDANGAN	18-1
18.2.3	KEWANGAN	18-2
18.3	OBJEKTIF	18-5
18.4	DASAR DAN CADANGAN	18-5
18.4.1	ORGANISASI	18-5
18.4.2	PERUNDANGAN	18-8
18.4.3	KEWANGAN	18-8

Lampiran

Singkatan	A-1
Glosari	A-3

Senarai Rajah

Rajah 2.1:	Rantau Asia Pasifik	2-2
Rajah 2.2:	Kuala Lumpur dan Konurbasinya	2-3
Rajah 2.3:	Fungsi Kuala Lumpur dan Konurbasinya	2-6
Rajah 4.1:	Kadar Penghijrahan Bersih bagi Kuala Lumpur, 1975 - 1997	4-3
Rajah 5.1:	Pengagihan Pendapatan Kasar Isi Rumah, 1999	5-2
Rajah 5.2:	Kadar Kemiskinan, 1995 - 1999	5-3
Rajah 6.1:	Guna Tanah, 2000	6-2
Rajah 6.2:	Pelan Strategi Pembangunan (1)	6-12
Rajah 6.3:	Pelan Strategi Pembangunan (2)	6-13
Rajah 6.4:	Penduduk dan Pekerjaan, 2020	6-22
Rajah 7.1:	Ruang Lantai Mengikut Status dan Komponen, 2000	7-2
Rajah 7.2:	Taburan Bangunan Pejabat Mengikut Status, 2000	7-4
Rajah 7.3:	Taburan Ruang Lantai Beli-Belah Mengikut Status, 2000	7-5
Rajah 7.4:	Taburan Kawasan Penjajaan Mengikut Status, 2000	7-7
Rajah 7.5:	Unjuran Keperluan Gerai Penjaja, 2020	7-13
Rajah 8.1:	Taburan Produk Pelancongan, 2000	8-3
Rajah 8.2:	Taburan Hotel Mengikut Saiz, 2000	8-7
Rajah 8.3:	Kadar Purata Penginapan Hotel, 1995 - 2000	8-8
Rajah 8.4:	Zon Pelancongan, 2020	8-12
Rajah 9.1:	Taburan Kawasan Industri Mengikut Status, 2000	9-4
Rajah 9.2:	Cadangan Zon Industri	9-8
Rajah 10.1:	Kemudahsampaian Rel dan Bas	10-4
Rajah 10.2:	Lokasi Tempat Letak Kereta Utama Pusat Bandar Raya, 2000	10-6
Rajah 10.3:	Sistem Bersepadu Pengangkutan Awam Berasaskan Rel, 2000	10-12
Rajah 10.4:	Lokasi Terminal Bas, 2000	10-14
Rajah 10.5:	Rangkaian Jalan Utama, 2000	10-16
Rajah 11.1:	Sistem Sungai, Perparitan dan Kolam Takungan Banjir, 2000	11-2
Rajah 11.2:	Lokasi Kemudahan Rawatan Pembetungan, 2000	11-5
Rajah 11.3:	Lokasi Tapak Stesen Pemindahan dan Pelupusan Sisa, 2000	11-7
Rajah 12.1:	Penduduk Setinggan, 1992 - 1998	12-2
Rajah 12.2:	Pertumbuhan Perumahan, 1980 - 2000	12-4
Rajah 12.3:	Taburan Perumahan Mengikut Jenis, 2000	12-7
Rajah 13.1:	Taburan Kemudahan Komuniti Awam, 2000	13-4
Rajah 13.2:	Taburan Kawasan Lapang, Kemudahan Rekreasi dan Sukan, 2000	13-5
Rajah 13.3:	Taburan Kemudahan Pendidikan, 2000	13-8
Rajah 13.4:	Taburan Kemudahan Kesihatan Awam, 2000	13-10
Rajah 13.5:	Taburan Kemudahan Keselamatan dan Kecemasan, 2000	13-11
Rajah 13.6:	Taburan Kemudahan Keagamaan, 2000	13-14
Rajah 13.7:	Taburan Tanah Perkuburan, 2000	13-15
Rajah 14.1:	Gerbang Masuk Utama	14-2
Rajah 14.2:	Penghubungan Visual di Pusat Bandar Raya	14-4
Rajah 14.3:	Kawasan Karakter Bandar di Pusat Bandar Raya	14-7
Rajah 14.4:	Cadangan Landskap Jalan di Pusat Bandar Raya	14-10

Rajah 14.5:	Cadangan Zon Ketinggian Bangunan di Pusat Bandar Raya	14-11
Rajah 14.6:	Cadangan Rangkaian Hijau	14-13
Rajah 14.7:	Cadangan Penghubungan Pejalan Kaki di Pusat Bandar Raya	14-16
Rajah 14.8:	Cadangan Zon Bersejarah di Pusat Bandar Raya	14-18
Rajah 15.1:	Topografi, 2000	15-2
Rajah 15.2:	Sungai, 2000	15-3
Rajah 15.3:	Kawasan Banjir Kilat, 2000	15-5
Rajah 15.4:	Batuan Bawah Tanah, 2000	15-6
Rajah 15.5:	Rizab Hutan, 2000	15-7
Rajah 15.6:	Indeks Pencemaran Udara (API), 2000	15-8
Rajah 17.1:	Strategi Pembangunan, Pusat Bandar Raya	17-2
Rajah 17.2:	Strategi Pembangunan, Wangsa Maju - Maluri	17-7
Rajah 17.3:	Strategi Pembangunan, Sentul - Menjalara	17-10
Rajah 17.4:	Strategi Pembangunan, Damansara - Penchala	17-13
Rajah 17.5:	Strategi Pembangunan, Bukit Jalil - Seputeh	17-16
Rajah 17.6:	Strategi Pembangunan, Bandar Tun Razak - Sungai Besi	17-19
Rajah 18.1:	Carta Organisasi Dewan Bandaraya Kuala Lumpur, 2003	18-2
Rajah 18.2:	Pendapatan Operasi, 2000	18-3
Rajah 18.3:	Perbelanjaan Operasi, 2000	18-3

Senarai Jadual

Jadual 4.1:	Keluaran Dalam Negeri Kasar (KDNK), 1995 - 2000	4-1
Jadual 4.2:	Keluaran Dalam Negeri Kasar (KDNK) Per Kapita, 1995 - 2000	4-1
Jadual 4.3:	Agihan Sektor Utama Pekerjaan di Kuala Lumpur, Kuala Lumpur dan Konurbasinya dan Malaysia, 2000	4-2
Jadual 4.4:	Pecahan Penduduk Mengikut Struktur Umur 1980 - 2000	4-3
Jadual 4.5:	Pecahan Pecahan Penduduk Mengikut Kumpulan Etnik, 1980 - 2000	4-4
Jadual 4.6:	Penduduk dan Pekerjaan 2000 - 2020	4-4
Jadual 5.1:	Purata Pendapatan Bulanan Isi Rumah, 1995 - 1999	5-1
Jadual 5.2:	Petunjuk Pendapatan Tidak Langsung, 1995 - 2000	5-2
Jadual 6.1:	Guna Tanah Mengikut Kategori, 2000	6-1
Jadual 6.2:	Perubahan Guna Tanah Kediaman, Perdagangan dan Industri, 1984 - 2000	6-3
Jadual 6.3:	Perubahan Guna Tanah Institusi, Kawasan Lapang, Kemudahan Rekreasi & Sukan dan Kemudahan Masyarakat, 1984 - 2000	6-4
Jadual 6.4:	Perubahan Guna Tanah Kawasan Tiada Pembangunan, Setinggan, Infrastruktur dan Utiliti, 1984 - 2000	6-5
Jadual 6.5:	Tanah Berpotensi Untuk Pembangunan, 2000	6-9
Jadual 6.6:	Hierarki dan Fungsi Pusat-Pusat Bandar	6-19
Jadual 7.1:	Ruang Lantai Perdagangan Mengikut Status, 2000	7-2
Jadual 7.2:	Unjuran Keperluan Perdagangan, 2020	7-12
Jadual 8.1:	Ketibaan Pelancong dan Perolehan, Malaysia: 1990 - 2000	8-2
Jadual 8.2:	Taburan Bilik Hotel Mengikut Status, 2000	8-6
Jadual 8.3:	Bilangan Hotel Mengikut Saiz, 2000	8-6
Jadual 8.4:	Unjuran Keperluan Hotel, 2020	8-16
Jadual 9.1:	Luas Lantai Industri Mengikut Status, 2000	9-3
Jadual 9.2:	Unjuran Keperluan Industri, 2020	9-9
Jadual 10.1:	Tanggungjawab Pengangkutan Bandar - Jabatan Kerajaan Persekutuan dan Tempatan	10-2
Jadual 10.2:	Projek-Projek Pembinaan Lebuh Raya dan Jalan Raya, 2000	10-7
Jadual 10.3:	Pembinaan Jalan Baru dan Pembaikan Jalan Sedia Ada	10-17
Jadual 12.1:	Perumahan Sedia Ada Dan Keperluan, 2000	12-4
Jadual 12.2:	Penawaran Perumahan Mengikut Status, 2000	12-4
Jadual 12.3:	Projek Perumahan Kos Rendah, 2000	12-5
Jadual 12.4:	Taburan Perumahan Mengikut Jenis, 2000	12-6
Jadual 12.5:	Unjuran Keperluan Perumahan, 2020	12-13
Jadual 13.1:	Peruntukan dan Keperluan Kemudahan Masyarakat, 2000	13-2
Jadual 13.2:	Kemudahan Komuniti Awam, 2000	13-3
Jadual 13.3:	Kawasan Lapang, Kemudahan Rekreasi dan Sukan, 2000	13-3
Jadual 13.4:	Kemudahan Pendidikan, 2000	13-7
Jadual 13.5:	Kemudahan Kesihatan Awam, 2000	13-9
Jadual 13.6:	Kemudahan Keselamatan & Kecemasan, 2000	13-9
Jadual 13.7:	Kemudahan Keagamaan, 2000	13-13
Jadual 13.8:	Tanah Perkuburan Tersedia, 2000	13-16
Jadual 13.9:	Piawaian Perancangan Penyediaan Kemudahan Masyarakat, 2020	13-17
Jadual 13.10:	Unjuran Keperluan Kemudahan Komuniti Awam, 2020	13-22

Jadual 13.11:	Unjuran Keperluan Kawasan Lapang, Kemudahan Rekreasi dan Sukan, 2020	13-23
Jadual 13.12:	Unjuran Keperluan Kemudahan Pendidikan, 2020	13-23
Jadual 13.13:	Unjuran Keperluan Kemudahan Kesihatan Awam, 2020	13-23
Jadual 13.14:	Unjuran Keperluan Kemudahan Keselamatan dan Kecemasan, 2020	13-24
Jadual 13.15:	Unjuran Keperluan Kemudahan Keagamaan, 2020	13-24
Jadual 13.16:	Unjuran Keperluan Tanah Perkuburan, 2020	13-24
Jadual 16.1:	Kawasan Rizab Melayu - Luas dan Penduduk, 2000	16-1
Jadual 16.2:	Kampung Tradisional - Luas dan Penduduk, 2000	16-3
Jadual 16.3:	Kampung-kampung Baru - Luas dan Penduduk, 2000	16-3
Jadual 17.1:	Keperluan Tanah Tambahan, 2020	17-21
Jadual 18.1:	Hasil dan Perbelanjaan Mengurus DBKL, 1980 - 2000	18-3
Jadual 18.2:	Sumber Pembiayaan Pembangunan DBKL, 1995 - 2000	18-3
Jadual 18.3:	Hasil dan Perbelanjaan Mengurus DBKL, 1995 - 2000	18-3
Jadual 18.4:	Unjuran Pendapatan dan Perbelanjaan, 2000 - 2020	18-4

Ringkasan Dasar

BIL.	DASAR	
ASAS EKONOMI DAN PENDUDUK		
1.	EC1:	DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk membangunkan Kuala Lumpur sebagai sebuah pusat Ekonomi Berasaskan Pengetahuan.
2.	EC2:	DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk menarik organisasi dan entiti perniagaan antarabangsa.
3.	EC3:	DBKL akan membangun dan mempromosikan pelancongan sebagai satu sektor ekonomi yang penting.
4.	EC4:	DBKL akan meningkatkan dan membangunkan Kuala Lumpur sebagai pusat membeli belah antarabangsa.
5.	EC5:	DBKL akan mempromosi pembangunan kemudahan MICE dan menggalakkan acara antarabangsa diadakan di Bandar Raya.
6.	EC6:	DBKL akan menggalakkan dan memudahkan pembangunan kemudahan kebudayaan dan hiburan.
7.	EC7:	DBKL akan menggalak, mempromosi dan memudah pembangunan pendidikan dan kesihatan sebagai perkhidmatan yang boleh dipasarkan.
8.	EC8:	DBKL akan menggiatkan pertumbuhan dan penyusunan semula sektor pembuatan yang cenderung kepada industri berasaskan pengetahuan dan berkemahiran tinggi.
9.	EC9:	DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk mengatasi penurunan kadar pertumbuhan penduduk, dengan hasrat untuk mencapai penduduk optimum menjelang tahun 2020.
10.	EC10:	DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk menarik lebih ramai penduduk tinggal di Pusat Bandar Raya.
11.	EC11:	DBKL akan mempertimbangkan keperluan penduduk remaja, belia dan warga tua dalam semua aspek perancangan dan pembangunan.
PENDAPATAN DAN KUALITI HIDUP		
12.	IC1:	DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk meningkatkan komponen pendapatan tidak langsung bagi nilai bersih isi rumah yang berpendapatan rendah.
13.	IC2:	DBKL akan mempertingkatkan usaha-usaha untuk membasmi kemiskinan termasuk bekerjasama dengan agensi-agensi berkaitan.
14.	IC3:	DBKL akan mempermudah pembangunan di Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisional, kampung baru dan kawasan usang.
15.	IC4:	DBKL akan mempromosi dan meningkatkan program-program sosial bagi golongan yang berpendapatan rendah dan miskin.
16.	IC5:	DBKL akan, melalui penyelarasan dengan pihak-pihak berkuasa dan agensi-agensi yang relevan, dan penglibatan orang awam, memastikan penyediaan perkhidmatan awam yang berkualiti tinggi.
17.	IC6:	DBKL akan menerima pakai konsep 'masyarakat mengurus sendiri' dan mempromosikan perlaksanaannya di kawasan-kawasan kediaman terpilih.
PERDAGANGAN		
18.	CO1:	DBKL akan menubuhkan sebuah badan pembangunan perniagaan yang akan menyelaras pelbagai pembangunan perdagangan di Bandar Raya, mempromosi aktiviti perniagaan dan memasarkan Kuala Lumpur sebagai pusat perdagangan dan kewangan antarabangsa.
19.	CO2:	DBKL akan memastikan jenis aktiviti perdagangan yang boleh beroperasi di Pusat Bandar Raya dan Kawasan Pembangunan Komprehensif sesuai dengan matlamat menjadikan Kuala Lumpur sebagai pusat perdagangan dan kewangan antarabangsa.
20.	CO3:	DBKL akan membenarkan aktiviti K-Ekonomi di premis kediaman.
21.	CO4:	DBKL akan memastikan penyediaan infrastruktur pemboleh yang mencukupi bagi Kuala Lumpur mencapai status sebagai sebuah pusat perdagangan dan kewangan antarabangsa.
22.	CO5:	DBKL akan menetapkan pelbagai zon membeli-belah di Kuala Lumpur.
23.	CO6:	DBKL akan menetapkan kawasan-kawasan di Pusat Bandar Raya untuk membentuk sebuah tunggak utama membeli-belah dan menentukan strategi-strategi bersesuaian bagi membangunkan kawasan ini sebagai kawasan tarikan utama perniagaan runcit di peringkat nasional dan antarabangsa.
24.	CO7:	DBKL akan memastikan pangsapuri servis yang mencukupi disediakan dengan akses yang baik ke kawasan-kawasan perniagaan utama.
25.	CO8:	DBKL akan memantau peruntukan premis penjaja dan peniaga kecil dan membina premis penjaja tambahan di mana perlu.
26.	CO9:	DBKL akan mengehendaki pembangunan perdagangan swasta menyediakan premis penjaja dan peniaga kecil di dalam pembangunan mereka.

27.	CO10:	DBKL akan, bersama-sama agensi dan pihak berkuasa berkaitan meningkatkan profesionalisme penjajaan dan perniagaan kecil yang berteraskan amalan yang baik melalui peraturan dan bimbingan yang memberi penekanan ke atas aspek kesihatan, kebersihan, mutu sajian dan layanan.
28.	CO11:	DBKL akan memastikan kemudahan perdagangan diselerakkan ke kawasan luar Pusat Bandar Raya mengikut strategi pembangunan.
29.	CO12:	DBKL akan mempromosikan penubuhan pejabat sub wilayah untuk perniagaan swasta dan pusat membeli-belah di pusat-pusat daerah.

PELANCONGAN

30.	TO1:	DBKL akan, bersama-sama dengan Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur, memasarkan dan mempromosikan pelancongan di Kuala Lumpur.
31.	TO2:	DBKL akan, bersama-sama dengan Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur, membangunkan produk pelancongan bertujuan mengembangkan dan mempelbagaikan asas pelancongan.
32.	TO3:	DBKL akan, bersama-sama Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur, memastikan pembangunan produk-produk pelancongan yang menonjolkan identiti dan imej masyarakat negara aman yang berbilang kaum, agama dan budaya.
33.	TO4:	DBKL akan melaksanakan pendekatan zon untuk pembangunan pelancongan di Bandar Raya.
34.	TO5:	DBKL akan mempromosikan, menggalakkan dan memudahkan aktiviti kesenian dan kebudayaan dengan lebih aktif di peringkat tempatan dan antarabangsa.
35.	TO6:	DBKL akan menetapkan kawasan bersejarah utama sebagai pusat utama warisan kebudayaan negara dan mempelbagaikan infrastruktur kebudayaan untuk memastikan terdapat tarikan yang mencukupi.
36.	TO7:	DBKL akan, bersama-sama dengan Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur, menyelaraskan dengan sektor swasta untuk mempromosikan Kuala Lumpur sebagai destinasi membeli-belah, makanan dan hiburan antarabangsa.
37.	TO8:	DBKL akan mewujudkan dan membangunkan peluang-peluang eko-pelancongan di rizab hutan simpan dan kawasan-kawasan berbukit lain yang sesuai.
38.	TO9:	DBKL akan, bersama-sama Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur dan agensi serta pihak berkuasa berkaitan, mempromosikan kompleks sukan utama sebagai tempat untuk sukan dan acara-acara lain yang bertaraf antarabangsa.
39.	TO10:	DBKL akan, bersama-sama dengan Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur dan organisasi pendidikan dan perubatan, membangunkan serta mempromosikan pelancongan pendidikan dan kesihatan.
40.	TO11:	DBKL akan mempromosikan kepelbagaian jenis penginapan.
41.	TO12:	DBKL akan mempromosikan Kuala Lumpur sebagai pusat mesyuarat, insentif, konvensyen dan pameran antarabangsa dan menggalakkan pembangunan kemudahan yang sesuai.
42.	TO13:	DBKL akan, bersama-sama Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur menyelaraskan dengan agensi-agensi berkaitan dan sektor swasta untuk membangunkan sistem maklumat sokongan untuk pelancong.
43.	TO14:	DBKL akan, bersama-sama Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur, menyediakan program latihan dan maklumat sokongan kepada pekerja pelancong barisan hadapan.
44.	TO15:	DBKL akan, bersama sama Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur, menyelaraskan dengan agensi-agensi dan pihak-pihak berkuasa berkaitan untuk memastikan semua kawasan tarikan pelancongan utama disediakan dengan kemudahan yang berkualiti tinggi dan sentiasa diselenggara.

INDUSTRI

45.	IN1:	DBKL akan menggalakkan pembangunan industri berteknologi tinggi dan berteraskan pengetahuan.
46.	IN2:	DBKL akan mengekalkan sebahagian kecil komponen pembuatan berkaitan dengan industri teknologi tinggi.
47.	IN3:	DBKL akan memastikan tiada industri pembuatan yang tidak sesuai di Bandar Raya.
48.	IN4:	DBKL akan mengekhaskan lokasi strategik sebagai taman perniagaan automobil.
49.	IN5:	DBKL akan menyemak Kaedah Kelas Kegunaan.
50.	IN6:	DBKL akan menyelaras dengan agensi-agensi kerajaan dan sektor swasta bagi menyediakan rangkaian dan perkhidmatan sokongan untuk pertumbuhan Industri Kecil dan Sederhana.
51.	IN7:	DBKL akan menetapkan kawasan bagi menempatkan industri perkhidmatan ringan.
52.	IN8:	DBKL tidak akan membenarkan industri yang tidak bersesuaian dengan persekitaran hidup bandar yang berkualiti.
53.	IN9:	DBKL akan melaksanakan strategi pembangunan perindustrian yang berasaskan zon sebagai pelengkap kepada pembangunan sub wilayah.
54.	IN10:	DBKL akan memastikan semua kawasan perindustrian dilengkapi dengan kemudahan awam yang mencukupi termasuk tempat letak kenderaan berat.
55.	IN11:	DBKL akan menggalakkan pembangunan kawasan perindustrian baru dan pembangunan semula kawasan perindustrian lama yang berdekatan dengan terminal transit.

PENGANGKUTAN

56.	TT1:	DBKL akan menentukan langkah-langkah Pengurusan Permintaan Perjalanan untuk meningkatkan penggunaan pengangkutan awam dilaksanakan melalui kerjasama dengan pihak-pihak berkuasa yang berkepentingan.
57.	TT2:	DBKL akan melaksanakan program mengawal kenderaan persendirian untuk membaiki sirkulasi lalu lintas di Pusat Bandar Raya dengan tidak menggalakkan perjalanan berkereta dari dan ke Pusat Bandar Raya semasa waktu puncak dan menguatkuasakan langkah-langkah mengehadkan akses ke sesetengah kawasan di Bandar Raya.
58.	TT3:	DBKL akan meningkatkan sistem pengurusan lalu lintas.
59.	TT4:	DBKL akan mewujudkan Zon Perancangan Transit bagi memudahkan intensifikasi kawasan kediaman, perdagangan dan pembangunan bercampur berorientasi transit di sekitar stesen-stesen rel.
60.	TT5:	DBKL akan membantu menyelaras perancangan, pembangunan dan operasi pengangkutan awam dan hal-hal berkaitan dengan pengangkutan persendirian.
61.	TT6:	DBKL akan membantu pelaksanaan dasar kerajaan berhubung dengan sistem pengangkutan awam bersepadu.
62.	TT7:	DBKL akan membantu dalam penyediaan kajian kemungkinan bagi penyambungan masa hadapan rangkaian rel dan menyelaras perlaksanaannya dengan pihak-pihak berkuasa yang berkaitan.
63.	TT8:	DBKL akan membantu menentukan langkah-langkah bagi membaiki perkhidmatan bas secara maksimum ke kawasan pertumbuhan, semua pusat pekerjaan dan perdagangan serta menyelaras dengan agensi-agensi dan pengusaha-pengusaha berkaitan.
64.	TT9:	DBKL akan melaksanakan satu rangkaian terminal bagi perkhidmatan bas antara-wilayah, dalam-wilayah dan tempatan.
65.	TT10:	DBKL akan mengawal penawaran kemudahan tempat letak kereta.
66.	TT11:	DBKL akan membantu membaiki kebolehpercayaan dan penawaran perkhidmatan teksi dengan penyelarasan bersama agensi-agensi yang berkaitan.
67.	TT12:	DBKL akan membantu dan menyelaras dengan agensi-agensi yang berkaitan dalam meningkatkan infrastruktur jalan bagi meningkatkan keselamatan pengguna motosikal.
68.	TT13:	DBKL akan menentukan program pembangunan jalan dan menyelaras dengan pihak-pihak berkuasa yang berkaitan mengenai perlaksanaannya.
69.	TT14:	DBKL akan memastikan agar jalan-jalan utama yang dicadangkan dan komited dipertimbangkan dalam konteks perkhidmatan pengangkutan awam yang lebih luas, pergerakan kenderaan barangan dan kesannya terhadap masyarakat dan alam sekitar.
70.	TT15:	DBKL akan menentukan program pembaikan jalan dan menyelaras dengan pihak-pihak berkuasa yang berkaitan mengenai perlaksanaannya.
71.	TT16:	DBKL melaksanakan sistem klasifikasi hierarki jalan yang telah diperbaiki.
72.	TT17:	DBKL akan menyediakan garis panduan dan piawaian bagi keperluan warga tua dan kurang upaya untuk diguna pakai pada rangkaian pejalan kaki, terminal dan stesen pengangkutan awam baru serta stesen-stesen pertukaran pelbagai mod.
73.	TT18:	DBKL akan membaiki rangkaian laluan basikal dan mempromosikan aktiviti berbasikal di kawasan perumahan dan rekreasi.
74.	TT19:	DBKL akan menyediakan tempat letak kenderaan dan kemudahan tambahan untuk kenderaan barangan berat, koc dan kenderaan binaan di lokasi-lokasi yang sesuai di pinggir Bandar Raya.

INFRASTRUKTUR DAN UTILITI

75.	UT1:	DBKL akan, melalui penyelarasan dengan pihak-pihak berkuasa dan agensi-agensi berkaitan, mempertingkatkan penyediaan infrastruktur, sistem dan perkhidmatan pelupusan sisa dan memastikannya boleh dipercayai dan mencukupi untuk memenuhi keperluan penduduk.
76.	UT2:	DBKL akan, melalui penyelarasan dengan pihak-pihak berkuasa dan agensi berkaitan, memastikan pelan-pelan pembangunan infrastruktur, sistem dan perkhidmatan pelupusan sisa memperlengkap keperluan yang dirancang bagi Bandar Raya.
77.	UT3:	DBKL akan, melalui penyelarasan dengan Jabatan Pengairan dan Saliran, mengambil langkah-langkah untuk mengurangkan banjir kilat.
78.	UT4:	DBKL akan mengenal pasti, mewartakan dan menggunakan bekas-bekas lombong sebagai kemudahan takungan banjir dan rekreasi.
79.	UT5:	DBKL akan, melalui penyelarasan dengan agensi-agensi yang relevan, membangunkan infrastruktur teknologi komunikasi dan maklumat bersepadu untuk Bandar Raya sebagai sebahagian daripada Koridor Raya Multimedia.
80.	UT6:	DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk mengurangkan permintaan bekalan air dengan menggalakkan pengguna memasang alat pengumpulan air hujan dan mengitar semula air sisa untuk tujuan bukan-minuman.
81.	UT7:	DBKL akan, melalui perundingan dengan Jabatan Perkhidmatan Pembetungan Persekutuan dan kerjasama syarikat konsesi pembetungan, memastikan sistem retikulasi pembetungan di perkukuh dan penggunaan kolam-kolam pengoksidaan dihapuskan.
82.	UT8:	DBKL akan memerlukan supaya semua pembangunan perumahan baru disambungkan ke sistem pembetungan berpusat.

83.	UT9:	DBKL akan memastikan tanah-tanah yang tersedia ada daripada penambahbaikan sistem pembetungan digunakan untuk tujuan awam.
84.	UT10:	DBKL akan, melalui penyelarasan dengan agensi-agensi yang berkenaan, mempromosikan strategi mengurang, mengitar dan mengguna semula produk sisa.
85.	UT11:	DBKL akan menyokong agensi-agensi yang berkaitan bagi memantau prestasi syarikat-syarikat konsesi terlibat dengan buangan sisa kimia, toksik dan klinikal bagi menjamin kesihatan awam dan mengekalkan keyakinan orang ramai.
86.	UT12:	DBKL akan membenarkan pembangunan sementara di dalam rizab rentis elektrik mengikut garis panduan Tenaga Nasional Berhad.
87.	UT13:	DBKL akan memerlukan pembangunan-pembangunan bertingkat dipasang dengan retikulasi paip gas untuk bekalan gas.
88.	UT14:	DBKL akan menggalakkan kemasukan retikulasi paip gas dalam jenis-jenis perumahan baru lain bagi membolehkan penyediaan bekalan gas.

PERUMAHAN

89.	HO1:	DBKL akan menggalakkan pihak yang bertanggung jawab dalam sektor perumahan untuk membangunkan perumahan dan persekitaran kediaman yang berkualiti.
90.	HO2:	DBKL akan menggalakkan pihak swasta untuk membangunkan pelbagai perumahan yang inovatif.
91.	HO3:	DBKL akan bekerjasama dengan pihak yang terbabit dalam sektor perumahan untuk membangunkan dan melaksanakan langkah-langkah bagi meningkatkan kualiti stok perumahan lama sedia ada.
92.	HO4:	DBKL akan melaksanakan langkah-langkah bagi memastikan semua perumahan bertingkat swasta diselenggarakan untuk memenuhi piawaian minimum.
93.	HO5:	DBKL akan meningkatkan piawaian perumahan kos rendah.
94.	HO6:	DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk meningkatkan kualiti persekitaran perumahan kos rendah.
95.	HO7:	DBKL akan membangunkan, melaksanakan jadual penyelenggaraan dan menaik taraf perumahan awam.
96.	HO8:	DBKL akan mengkaji piawaian pembinaan, bahan dan perkhidmatan untuk perumahan awam.
97.	HO9:	DBKL akan memperkemaskan pengurusan rumah kos rendah bagi memastikan hanya golongan berpendapatan rendah sahaja layak menyewa rumah kos rendah.
98.	HO10:	DBKL akan membasmi semua petempatan setinggan dan rumah panjang.
99.	HO11:	DBKL akan menggalakkan pembaikan dan pembangunan semula kawasan perumahan usang.
100.	HO12:	DBKL akan memastikan perumahan mampu milik mencukupi untuk memenuhi permintaan penduduk.
101.	HO13:	DBKL akan menggalakkan pembinaan rumah kos sederhana rendah dan sederhana.
102.	HO14:	DBKL akan memberikan keutamaan pembelian rumah kos sederhana rendah oleh penyewa rumah kos rendah.
103.	HO15:	DBKL akan terus menyediakan perumahan untuk disewakan pada kadar subsidi.
104.	HO16:	DBKL akan, bekerjasama dengan agensi berkaitan dan sektor swasta, memastikan peruntukan perumahan yang mencukupi untuk keperluan golongan khas.
105.	HO17:	DBKL akan bekerjasama dengan agensi berkaitan dan sektor swasta, memastikan peruntukan perumahan mampu milik yang mencukupi untuk pekerja sektor awam.
106.	HO18:	DBKL akan menggalakkan pembangunan semula tanah kerajaan tertentu yang tidak digunakan sepenuhnya bagi menyediakan perumahan berkepadatan tinggi untuk pekerja sektor awam.
107.	HO19:	DBKL akan memastikan taburan sewajarnya unit-unit perumahan mengikut jenis.
108.	HO20:	DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk meningkatkan bilangan unit perumahan kos sederhana dan tinggi di Pusat Bandar Raya.
109.	HO21:	DBKL akan meningkatkan kualiti dan persekitaran perumahan kos rendah di Pusat Bandar Raya.
110.	HO22:	DBKL akan mengkaji semula kepadatan perumahan agar konsisten dengan strategi pembangunan.
111.	HO23:	DBKL tidak akan menggalakkan penukaran kegunaan kediaman sedia ada di sepanjang jalan utama kepada kegunaan perdagangan kecuali di kawasan yang ditetapkan.

KEMUDAHAN MASYARAKAT

112.	CF1:	DBKL akan mengguna pakai piawaian perancangan kemudahan masyarakat terbaru yang telah disemak semula dan akan sentiasa dikemas kini.
113.	CF2:	DBKL akan, melalui perundingan dengan pihak yang bertanggungjawab dan agensi-agensi berkaitan, memastikan kemudahan masyarakat dirancang dan disediakan selaras dengan piawaian perancangan baru.
114.	CF3:	DBKL akan memastikan tanah kerajaan digunakan bagi kegunaan kerajaan/ kemudahan masyarakat.
115.	CF4:	DBKL akan menggalakkan kemudahan masyarakat yang mempunyai reka bentuk inovatif bagi mengoptimumkan penggunaan tanah.
116.	CF5:	DBKL akan, melalui perundingan dengan pihak yang bertanggungjawab, memastikan agar kemudahan masyarakat dan perkhidmatan diagih mengikut keperluan penduduk dan mudah sampai kepada semua lapisan penduduk.

117.	CF6:	DBKL akan, melalui perundingan dengan agensi-agensi berkaitan, memastikan peruntukan kemudahan masyarakat dan kebudayaan mencukupi bagi memenuhi kehendak nasional.
118.	CF7:	DBKL akan mereka bentuk dan membina kemudahan masyarakat yang berkualiti tinggi dan kemudahan tersebut hendaklah sepadan dengan piawaian yang terbaik.
119.	CF8:	DBKL akan memastikan kemudahan masyarakat yang baru dan sedia ada di bawah tanggung jawabnya sentiasa diselenggarakan dengan baik pada setiap masa.
120.	CF9:	DBKL akan menggalakkan penyediaan pelbagai kemudahan masyarakat oleh pihak swasta sebagai alternatif pelaburan.
121.	CF10:	DBKL akan melaksanakan program untuk membina pusat komuniti yang komprehensif mempunyai pelbagai aktiviti dan perkhidmatan sesuai untuk semua peringkat masyarakat.
122.	CF11:	DBKL akan mewartakan kawasan lapang sedia ada dan kawasan lapang yang dikenal pasti untuk mengekalkan kegunaannya.
123.	CF12:	DBKL akan menentukan hierarki taman dan melaksanakan lebih banyak program pembangunan taman daerah, taman kejiranan, taman tempatan dan kawasan mainan tempatan.
124.	CF13:	DBKL akan melaksanakan program promosi untuk menggalakkan penganjuran aktiviti sukan dan rekreasi bersesuaian dengan taman oleh kumpulan individu atau pertubuhan.
125.	CF14:	DBKL akan melaksanakan program untuk membangunkan kompleks sukan awam yang meliputi pelbagai jenis kemudahan sukan.
126.	CF15:	DBKL akan mengkaji semula pengekalan sekolah rendah dan menengah di Pusat Bandar Raya.
127.	CF 16	DBKL akan, melalui perundingan dengan agensi-agensi berkaitan, memastikan penyediaan sekolah-sekolah untuk kanak-kanak kurang upaya mencukupi.
128.	CF17:	DBKL akan berhubung dengan pihak yang bertanggungjawab, menyediakan kemudahan kesihatan kerajaan di lokasi yang sesuai.
129.	CF18:	DBKL akan, melalui perundingan dengan pihak berkuasa yang berkenaan, memastikan balai polis, pondok polis dan rukun tetangga yang mencukupi disediakan dan diagihkan secara seimbang.
130.	CF19:	DBKL akan, melalui perundingan dengan pihak berkuasa dan agensi yang berkaitan, melaksanakan program bagi menyediakan kemudahan dan perkhidmatan untuk memenuhi keperluan golongan khusus.
131.	CF20:	DBKL akan menggalak penglibatan lebih aktif pihak swasta dan organisasi bukan kerajaan dalam pembangunan kemudahan dan promosi aktiviti kesenian dan kebudayaan tempatan.
132.	CF21:	DBKL akan menggalakkan pembangunan pelbagai tempat-tempat kebudayaan.
133.	CF22:	DBKL akan menggalakkan penggunaan krematorium secara optimum.
134.	CF23:	DBKL akan, melalui perundingan dengan agensi berkaitan, merancang dan memastikan penyediaan tanah perkuburan mencukupi di peringkat Kuala Lumpur dan konurbasinya.

REKA BENTUK BANDAR DAN LANDSKAP

135.	UD1:	DBKL akan memastikan perlindungan dan peningkatan terhadap gerbang-gerbang masuk dan vista-vista utama Bandar Raya.
136.	UD2:	DBKL akan mengekalkan dan meningkatkan karakter dan pengalaman visual bersiri di sepanjang koridor jalan-jalan utama, khususnya yang akan memfokus ke Pusat Bandar Raya.
137.	UD3:	DBKL akan mempertingkatkan definisi koridor-koridor visual sedia ada dan di mana mungkin mewujudkan koridor-koridor baru yang sesuai di dalam Pusat Bandar Raya.
138.	UD4:	DBKL akan mengekalkan dan meningkatkan pemandangan bersiri yang boleh mempengaruhi orientasi daripada laluan pengangkutan berasaskan rel.
139.	UD5:	DBKL akan memastikan pertimbangan reka bentuk bandar di ambil kira dalam perancangan, reka bentuk dan perlaksanaan bandar perkhidmatan pengangkutan dan utiliti serta struktur.
140.	UD6:	DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk membaiki definisi visual, kesinambungan dan karakter landskap jalan dan rangkaian jalan utama, bagi mengukuhkan pertalian serta kejelasan di dalam kawasan bandar.
141.	UD7:	DBKL akan memastikan pengekalan dan peningkatan terhadap pandangan latar langit Bandar Raya dan mercutanda-mercutanda yang dapat dilihat dari pusat-pusat bandar dan kawasan-kawasan lapang awam di luar Pusat Bandar Raya.
142.	UD8:	DBKL akan menggalakkan pembangunan bangunan-bangunan atau kompleks mercu tanda tambahan di lokasi-lokasi penting.
143.	UD9:	DBKL akan mengawal ketinggian bangunan bagi memastikan keunggulan visual kawasan-kawasan tertentu yang dikhaskan di Pusat Bandar Raya, perlindungan kawasan-kawasan yang berkarakter khusus dan penonjolan gerbang masuk serta pusat tumpuan aktiviti.
144.	UD10:	DBKL akan memastikan pengekalan dan peningkatan kawasan utama berpokok dan rabung bukit sebagai latar belakang visual, elemen orientasi dan ameniti landskap.
145.	UD11:	DBKL akan menyediakan satu rangkaian hijau kawasan lapang yang berterusan.
146.	UD12:	DBKL akan membangunkan taman-taman kecil dan plaza-plaza di Pusat Bandar Raya dan pusat-pusat bandar.

147.	UD13:	DBKL akan menyediakan dan mengekhaskan beberapa tempat untuk tujuan sivik dan kebudayaan tidak formal di Pusat Bandar Raya.
148.	UD14:	DBKL akan mengekal dan memelihara pokok-pokok matang di semua kawasan dan memastikan karakter kawasan-kawasan khas yang mempunyai banyak pokok matang dikekalkan.
149.	UD15:	DBKL akan mengekhaskan koridor-koridor sungai, melaksanakan langkah-langkah untuk membaiki nilai ameniti sungai dan melaksanakan garis panduan untuk pembangunan di dalam atau bersempadan dengan koridor sungai.
150.	UD16:	DBKL akan menentukan dan melaksanakan rangkaian mesra pejalan kaki serta rangkaian hijau pejalan kaki di Pusat Bandar Raya, pusat-pusat bandar, tempat tumpuan aktiviti utama dan kawasan sekitar terminal transit yang juga akan memenuhi keperluan orang-orang tua dan kurang upaya.
151.	UD17:	DBKL akan membina bandar laluan tertutup berterusan yang akan menghubungkan pusat-pusat aktiviti utama di Bandar Raya dan di kawasan-kawasan yang mempunyai aktiviti pejalan kaki yang sibuk.
152.	UD18:	DBKL akan memastikan penyediaan yang mencukupi terhadap penghubungan pejalan kaki bagi kawasan berjiran yang terputus hubungan oleh infrastruktur jalan dan rel.
153.	UD19:	DBKL akan mengenal pasti, memulihara dan meningkatkan kawasan-kawasan beridentiti distingtif di Pusat Bandar Raya, pusat-pusat bandar dan presint tempatan.
154.	UD20:	DBKL akan mengekhaskan kawasan, tempat, landskap dan struktur pemuliharaan yang bersejarah serta mempunyai nilai dan kepentingan seni bina dan memastikan supaya semua pembangunan berdekatan dengannya peka dengan bentuk, skala dan karakter.
155.	UD21:	DBKL akan memastikan reka bentuk seni bina berpiawaian tinggi, sesuai dengan kedudukan rantau tropika dan peka kepada konteks alam bina dan semula jadi.
156.	UD22:	DBKL akan memastikan pembangunan semula Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisional dan kampung-kampung baru menggabungkan elemen-elemen reka bentuk yang mencerminkan karakter sejarah dan tradisionalnya.
157.	UD23:	DBKL akan menyediakan satu rangka reka bentuk bandar berserta satu garis panduan reka bentuk bandar komprehensif untuk memastikan keselamatan dan kesihatan awam dan melantik satu badan yang bertanggungjawab bagi pelaksanaan dan penyelarasan dengan pihak berkuasa lain yang berkaitan.

ALAM SEKITAR

158.	EN1:	DBKL akan mempromosikan program pengindahan dan landskap di kawasan kediaman, perdagangan dan perindustrian.
159.	EN2:	DBKL akan menggiatkan program-program penanaman pokok di tepi jalan serta melandskapkan kawasan lapang dan rekreasi.
160.	EN3:	DBKL akan memastikan kawasan lapang sedia ada milik swasta dan kawasan kosong lain diperuntukkan dengan landskap yang sesuai.
161.	EN4:	DBKL akan memastikan sungai dilandskapkan dan tapak bekas lombong dipulihkan semula.
162.	EN5:	DBKL akan memulakan strategi yang sesuai untuk mengintegrasikan sungai utama dan tapak bekas lombong terbiar sebagai suatu ameniti dan elemen reka bentuk bandar".
163.	EN6:	DBKL tidak akan membenarkan pembangunan di lereng bukit yang bercerun melebihi tahap yang dibenarkan dalam dasar dan peraturan Kerajaan Persekutuan.
164.	EN7:	DBKL akan memerlukan kajian geoteknikal untuk semua pembangunan yang dijalankan di kawasan lereng bukit.
165.	EN8:	DBKL akan, dengan kerjasama pemegang konsesi pembetungan, memastikan tiada lagi pelepasan air buangan domestik yang tidak dirawat ke dalam sistem sungai dan perparitan.
166.	EN9:	DBKL akan mengkaji kemungkinan pendekatan-pendekatan baru bagi meningkatkan pengoksigenan, pengudaraan dan kualiti air sungai Bandar Raya untuk menyokong hidupan akuatik di dalam sungai.
167.	EN10:	DBKL akan mengaktifkan semula program pemulihan semula Sungai Klang dan Sungai Gombak.
168.	EN11:	DBKL tidak akan meluluskan pembangunan yang melibatkan struktur tetap di dalam rizab sungai.
169.	EN12:	DBKL akan menghendaki permohonan pembangunan di kawasan pembentukan batu kapur disertakan dengan laporan geoteknikal.
170.	EN13:	DBKL akan memelihara baki kawasan hutan dan mengekalkan kepelbagaian mapan serta populasi hidupan liar di dalam Bandar Raya.
171.	EN14:	DBKL akan memastikan penyediaan kawasan penampan berlandskap yang mencukupi di antara lebuh raya dan kawasan tepu bina lain.
172.	EN15:	DBKL akan, dengan kerjasama Jabatan Alam Sekitar, mengambil langkah-langkah untuk mengurangkan pencemaran udara di dalam Bandar Raya.
173.	EN16:	DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk menurunkan paras bunyi di Bandar Raya.
174.	EN17:	DBKL akan memastikan kawasan tanah tercemar dirawat dan dikhaskan sebagai kawasan hijau sensitif.
175.	EN18:	DBKL akan, menentukan kawasan sensitif alam sekitar dan menyediakan garis panduan bagi pengawalan dan pengurusannya.
176.	EN19:	DBKL akan, dengan kerjasama agensi kerajaan lain, sektor awam dan swasta, mengambil langkah proaktif bagi memastikan pembangunan ekonomi, fizikal dan sosial mapan sesuai dengan persekitaran sedia ada.

177.	EN20:	DBKL akan menyelaras bersama pihak yang berkepentingan yang berkaitan untuk melaksanakan dasar dan garis panduan bagi kawasan sensitif alam sekitar.

KAWASAN KHUSUS

178.	SA1:	DBKL akan menubuhkan satu badan khas untuk memulakan serta menyelaras perancangan, pembangunan dan pengurusan Kawasan Rizab Melayu dan kampung tradisional.
179.	SA2:	DBKL akan menggalakkan penubuhan perbadanan-perbadanan pembangunan dengan kumpulan-kumpulan tertentu, melibatkan pemilik tanah dan penduduk, untuk membangunkan kampung-kampung baru.
180.	SA3:	DBKL akan melaksanakan pelan-pelan pembangunan komprehensif untuk Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisional dan kampung-kampung baru.
181.	SA4:	DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk mempercepatkan pembangunan dan peningkatan taraf hidup di Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisional dan kampung-kampung baru.

PELAKSANAAN

182.	IM1:	DBKL akan mengkaji semula struktur organisasinya untuk memastikan fungsi perancangan dan penyelarasan yang lebih berkesan.
183.	IM2:	DBKL akan mengukuhkan sumbernya untuk memajukan dan menggalakkan ekonomi Bandar Raya.
184.	IM3:	DBKL akan menggalakkan lebih penyertaan awam dalam membuat keputusan yang melibatkan keperluan dan perkhidmatan masyarakat.
185.	IM4:	DBKL akan meningkatkan keupayaan teknologi komunikasi maklumat dalam semua fungsi Bandar Raya.
186.	IM5:	DBKL akan meningkatkan kecekapan dan keberkesanan keupayaan penguatkuasaannya.
187.	IM6:	DBKL akan mewujudkan sebuah perbadanan pembangunan bagi melaksanakan program pembangunan yang khusus.
188.	IM7:	DBKL akan mengkaji semula, mengubah dan mengemas kini semua kaedah-kaedah perancangan.
189.	IM8:	DBKL akan menerima pakai kaedah-kaedah bagi meningkatkan sumber kewangan untuk tujuan ekonomi dan aktiviti sosial.
190.	IM9:	DBKL akan mengambil kira langkah-langkah pengurangan kos dalam penyediaan perkhidmatan dan pengurusan pembangunan Bandar Raya.

Pengenalan

1.1 KEPERLUAN UNTUK PELAN

1. Penyediaan Pelan Struktur Kuala Lumpur 2020 dilakukan memandangkan sebahagian dasar Pelan Struktur Kuala Lumpur (PSKL1984) perlu disemak disebabkan pembangunan dan perubahan ekonomi yang pesat di luar jangkaan dalam tempoh 20 tahun kebelakangan ini. Sesetengah pembangunan utama tidak dijangkakan dalam PSKL 1984. Pembangunan seperti Koridor Raya Multimedia (MSC), Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIA) di Sepang dan perpindahan pusat pentadbiran Kerajaan Persekutuan ke Putrajaya dijangka akan menggalak dan mempengaruhi perubahan serta pertumbuhan masa hadapan Kuala Lumpur. Dengan kepesatan globalisasi, Kuala Lumpur akan berhadapan dengan cabaran-cabaran dalam era baru pembangunan antarabangsa. Kuala Lumpur perlu bersedia untuk berperanan di peringkat antarabangsa yang bersaing pada abad ke 21. Dengan perubahan yang telah berlaku dua puluh tahun kebelakangan ini dan yang dijangkakan pada masa hadapan untuk pembangunan yang holistik dan urus tadbir yang cekap, maka adalah wajar untuk menyediakan satu pelan struktur baru bagi Bandar Raya ini.

2. Akta (Perancangan) Wilayah Persekutuan 1982 (Akta 267) adalah asas perundangan bagi penyediaan pelan baru ini. Seksyen 10(1) Akta 267 menyatakan:

> *"Pada bila-bila masa selepas suatu pelan struktur bagi Wilayah Persekutuan mula berkuat kuasa, Datuk Bandar boleh mengemukakan kepada Menteri dan hendaklah, jika diarahkan sedemikian oleh Menteri, mengemukakan kepadanya dalam tempoh yang ditetapkan dalam arahan itu, cadangan-cadangan bagi perubahan, penambahan, penyemakan atau penggantian bagi keseluruhan atau sebahagian daripada pelan itu sebagaimana yang difikirkan bermanfaat oleh Menteri, mengikut masa yang berkenaan".*

Gambar 1.1: ... sebahagian dasar Pelan Struktur Kuala Lumpur (PSKL1984) perlu disemak disebabkan pembangunan dan perubahan ekonomi yang pesat diluar jangkaan dalam tempoh 20 tahun kebelakangan ini.

1.2 PELAN

3. Pelan Struktur Kuala Lumpur 2020 (Pelan) mengandungi wawasan, matlamat-matlamat, dasar-dasar dan cadangan-cadangan untuk memandu pembangunan Kuala Lumpur (Bandar Raya) bagi 20 tahun akan datang. Ia tidak mengandungi cadangan-cadangan perancangan fizikal terperinci bagi sesuatu kawasan tertentu. Cadangan fizikal terperinci akan dimasukkan pada peringkat pelan pembangunan seterusnya iaitu, pelan tempatan.

4. Pelan ini akan mengandungi perincian terhadap komponen-komponen berasingan yang berkaitan bagi pembentukan Bandar Raya iaitu

asas ekonomi dan penduduk, guna tanah dan strategi-strategi pembangunan, perdagangan, pelancongan, industri, pengangkutan, infrastruktur dan utiliti, perumahan, kemudahan masyarakat, reka bentuk bandar dan landskap, alam sekitar serta kawasan-kawasan khusus. Komponen-komponen ini walaupun tersendiri, adalah saling berkaitan dan lengkap-melengkapi. Oleh yang demikian, dasar-dasar dan cadangan-cadangan bagi setiap komponen adalah ke arah menyediakan sebuah bandar raya yang sepadu, iaitu berfungsi secara efisien dan progresif.

5. Pelan ini perlu diterjemahkan pada peringkat perancangan tempatan di mana pengenalpastian dan pelaksanaan projek harus disokong dengan penjadualan program-program, peruntukan kewangan dan pengurusan.

UNDANG-UNDANG
MALAYSIA

Akta 267

AKTA (PERANCANGAN) WILAYAH
PERSEKUTUAN 1982

Gambar 1.2: Akta (Perancangan) Wilayah Persekutuan 1982 (Akta 267) adalah asas perundangan bagi penyediaan pelan ini.

1.3 PENYERTAAN AWAM

6. Draf Pelan Struktur Kuala Lumpur 2020 (DPSKL 2020) telah dipamerkan kepada orang awam mulai 10 Mac 2003 hingga 9 April 2003. Dalam tempoh 10 Mac hingga 28 April 2003 orang awam telah diminta untuk mengemukakan bantahan menggunakan borang bantahan awam yang disediakan. Bantahan bukan saja bermaksud bangkangan tetapi juga meliputi pandangan, saranan, sokongan, ulasan dan maklumat yang dikemukakan oleh orang awam.

7. Sebanyak 258 borang bantahan awam diterima daripada orang perseorangan, agensi/jabatan kerajaan, institusi pendidikan, badan profesional, wakil rakyat, parti politik dan organisasi lain yang mengandungi 945 bantahan. Bantahan awam yang diterima menyentuh kesemua 17 sektor kajian seperti digariskan dalam DPSKL 2020. Sejumlah 483 atau 51.6% bantahan yang diterima adalah mengenai sektor pengangkutan, kemudahan masyarakat, perumahan dan setinggan serta pelancongan. Bantahan selebihnya berjumlah 453 atau 48.4% menyentuh sektor-sektor lain.

8. Menteri telah melantik 18 orang ahli Jawatankuasa Mendengar Bantahan Awam yang terdiri daripada ahli-ahli Lembaga Penasihat DBKL, pegawai-pegawai kanan DBKL, wakil badan-badan profesional dan pengamal profesional yang ternama bagi mendengar dan menimbang bantahan awam.

9. Sejumlah 29 sesi mendengar bantahan awam telah dijalankan bermula pada 5 Mei 2003 hingga 16 Jun 2003. Sesi ini diadakan pada setiap hari bekerja kecuali hari Jumaat dan Sabtu. Seramai 228 pembantah hadir untuk membentangkan bantahan mereka. Seramai 10 orang pembantah tidak hadir setelah dijemput dan seramai 20 orang pembantah tidak mahu didengar. Tempoh masa 30 minit diberikan kepada wakil jabatan kerajaan, badan berkanun, institusi pendidikan, badan profesional dan organisasi-organisasi lain untuk mengemukakan bantahan lisan yang diwakili oleh 3 orang jurucakap. Tempoh 15 minit diberikan kepada orang perseorangan.

10. Sesi menimbang bantahan awam telah diadakan sebanyak 27 kali mulai 14 Ogos 2003 hingga 6 Oktober 2003. Jawatankuasa Mendengar Bantahan Awam telah menimbang kesemua 936 bantahan yang dikemukakan oleh 175 individu dan

83 kumpulan pembantah. Jawatankuasa mendapati sebanyak 55.3% daripada bantahan adalah berkaitan dengan DPSKL 2020. Sebanyak 12.8% bantahan berkaitan dengan cadangan perancangan terperinci yang boleh diambil kira pada peringkat penyediaan pelan tempatan dan 2.8% bantahan pula berkaitan isu kawalan pembangunan yang boleh dilaksanakan melalui garis panduan kawalan pembangunan. Bantahan selebihnya 29.1% merupakan isu-isu yang melibatkan aspek pelaksanaan, penguatkuasaan dan penyelarasan di peringkat pengurusan. Laporan Pendengaran Bantahan Awam telah dikemukakan kepada Datuk Bandar pada 8 Disember 2003.

1.4 KELULUSAN MENTERI DAN PENERIMAAN PELAN

11. DPSKL 2020, Laporan Pendengaran Bantahan Awam dan Laporan Pindaan Draf Pelan Struktur Kuala Lumpur 2020 telah dikemukakan oleh Datuk Bandar kepada Menteri pada 8 Mac 2004. Menteri kemudiannya telah merujukkan ketiga-tiga dokumen tersebut kepada Lembaga Penasihat Perancangan Wilayah Persekutuan untuk dipertimbangkan dan diperakukan. Lembaga ini dianggotai oleh enam orang ahli dan dipengerusikan oleh Ketua Setiausaha Negara. Setelah dibincangkan dengan sepenuhnya, Lembaga telah mengemukakan cadangan kepada Menteri pada 12 Ogos 2004. Seterusnya Pelan tersebut berserta pindaan-pindaan telah diluluskan oleh Menteri Wilayah Persekutuan pada 12 Ogos 2004.

1.5 PELAN TEMPATAN

12. Pada bila-bila masa setelah pelan struktur dikuatkuasakan, Datuk Bandar akan menimbangkan bagi penyediaan satu pelan tempatan bagi sebarang bahagian atau keseluruhan Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur. Adalah menjadi hasrat Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL) supaya pelan struktur diikuti dan disokong oleh pelan tempatan atau pelan-pelan tempatan. Seksyen 13 (3) Akta 267 menyatakan:

> *"Suatu draf pelan tempatan hendaklah mengandungi suatu peta dan suatu kenyataan bertulis dan hendaklah menyatakan dengan secara terperinci sebagaimana yang difikirkan sesuai oleh Datuk Bandar, cadangan-cadangannya untuk pembangunan dan kegunaan tanah dalam kawasan pelan tempatan, termasuklah langkah-langkah yang difikirkan patut oleh Datuk Bandar untuk pembaikan alam sekitar dari segi fizikal dan membaiki pengangkutan dan mengandungi apa-apa perkara sebagaimana yang ditentukan oleh Menteri dalam sesuatu kes tertentu".*

13. Pelan tempatan akan memperuntukkan warga kota suatu perspektif masa hadapan secara lebih komprehensif dan terperinci. Pelan ini akan menyediakan beberapa garis panduan perancangan terperinci untuk pemilik-pemilik dan pemaju-pemaju tanah bagi pembangunan tapak-tapak tertentu.

Konteks Pertumbuhan Antarabangsa dan Nasional

2.1 PENGENALAN

14. Sebagai bandar raya ulung dan ibu kota sebuah negara yang mempunyai ekonomi berorientasikan perdagangan serta berhasrat menjadi negara maju menjelang tahun 2020, wawasan, matlamat, fungsi dan pertumbuhan Kuala Lumpur harus dilihat daripada perspektif global yang lebih luas, khususnya dalam konteks pertumbuhan di Rantau Asia Pasifik.

2.2 TREND GLOBAL

2.2.1 PROSES GLOBALISASI

15. Penurunan dalam sekatan perdagangan, kemajuan yang pesat dalam sistem pengangkutan dan perhubungan serta rangkaiannya pada beberapa dekad yang lalu telah menambahkan jumlah perdagangan antarabangsa untuk semua barangan dan perkhidmatan. Ini diikuti dengan peningkatan mobiliti sumber tenaga manusia di peringkat antarabangsa, modal jangka pendek dan panjang serta pertumbuhan dalam bilangan, kekuatan dan pengaruh syarikat-syarikat transnasional.

16. Ekonomi dunia semakin menjadi lebih bersepadu dan global. Aktiviti utama ekonomi, terutamanya pembuatan telah menjadi semakin berkembang secara global dengan proses-proses dalam rangkaian pengeluaran barangan pengguna dan modal yang semakin kompleks berpindah ke tempat yang menawarkan kelebihan persaingan yang terbaik.

17. Penyelerakan perkembangan aktiviti pembuatan dan pemasaran syarikat transnasional secara global memerlukan penguraian global mengenai pengurusan, kawalan dan sokongan. Ini dapat dicapai dengan penubuhan pejabat/ibu pejabat serantau di Bandar Raya yang strategik yang dapat menawarkan infrastruktur yang sesuai, perkhidmatan sokongan, persekitaran hidup dan aktiviti-aktiviti sampingan lain. Banyak bandar raya yang telah memainkan peranan penting sebagai

Gambar 2.1: ... bandar raya ulung dan ibu kota sebuah negara yang mempunyai ekonomi berorientasikan perdagangan...

pusat operasi yang efisien bagi perniagaan antarabangsa telah mencapai status bandar raya 'global' atau 'bertaraf dunia'. Contoh bandar raya global adalah seperti London, New York, Paris dan Tokyo. Bandar raya lain yang memainkan peranan serantau atau sub global dalam Rantau Asia Pasifik adalah seperti Hong Kong, Singapura dan Sydney (rujuk *Rajah 2.1*).

2.2.2 EKONOMI BERASASKAN PENGETAHUAN

18. Di samping trend globalisasi, faktor lain yang akan mempengaruhi pertumbuhan negara dan Kuala Lumpur adalah peningkatan kepentingan aktiviti ekonomi berasaskan pengetahuan, terutamanya yang berkait dengan pembangunan teknologi maklumat dan komunikasi (ICT).

19. Industri yang menjana pengetahuan seperti penyelidikan dan pembangunan dalam bioteknologi, perisian komputer, aplikasi multimedia, teknologi baru untuk komputer dan perkakasan lain serta industri memproses, mengagih dan mengurus maklumat seperti institusi pendidikan, sistem telekomunikasi dan Internet, pengiklanan dan perkhidmatan profesional merupakan penggerak utama kepada Ekonomi Berasaskan Pengetahuan (K-Ekonomi).

2.2.3 AGENDA 21

20. Agenda 21, satu program komprehensif yang berkaitan dengan pembangunan mapan, telah diguna pakai dalam Persidangan Alam Sekitar dan Pembangunan Bangsa-bangsa Bersatu (*the Earth Summit*) di Rio de Janeiro pada tahun 1992. Prinsip

Rajah 2.1: Rantau Asia Pasifik

asas Agenda 21 menekankan kemestian pembangunan mapan, yang dapat memenuhi keperluan generasi semasa tanpa mengkompromikan keupayaan generasi masa hadapan untuk memenuhi keperluan mereka. Strategi pembangunan mapan menggunakan pelbagai pendekatan pembangunan ekonomi yang memanfaatkan persekitaran masyarakat tempatan, dan pada masa yang sama mempertingkatkan kualiti hidup.

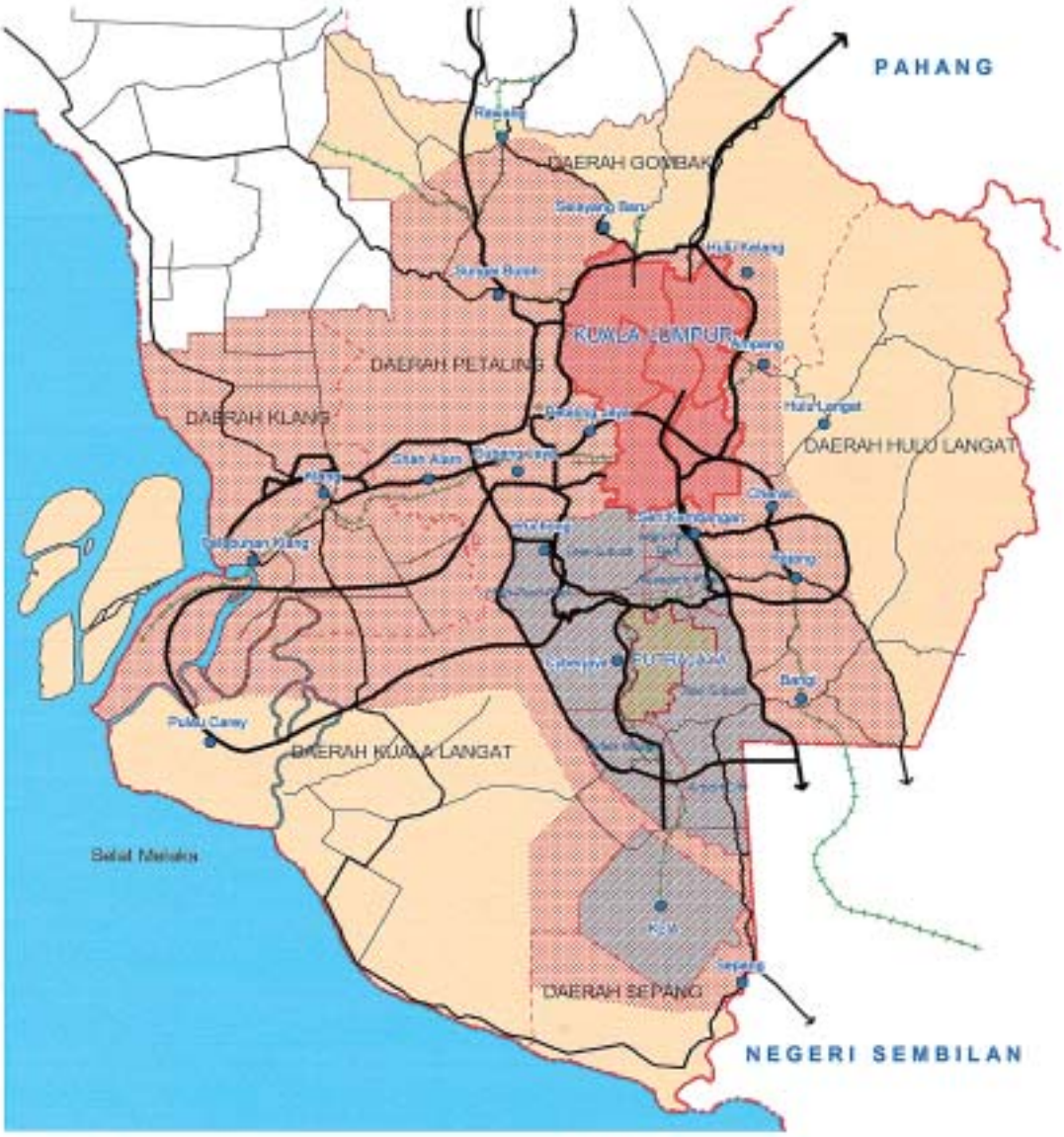
21. Agenda Tempatan 21 yang dicetuskan daripada Agenda 21 adalah bertujuan menjalin perkongsian antara pihak berkuasa tempatan dengan orang awam agar mereka dapat bekerjasama dalam merancang dan menjaga persekitaran mereka dalam konteks pembangunan mapan.

2.3 PERSPEKTIF NASIONAL

22. Wawasan 2020 mengenal pasti globalisasi sebagai salah satu trend mega utama yang mesti diikuti oleh Malaysia untuk menjamin asas yang kukuh bagi pembangunan ekonomi, hal ini juga ditekankan dalam Pelan Rangka Perspektif Ketiga (OPP3, 2001-2010) dan Pelan Induk Perindustrian Kedua (1996-2005). Walaupun Kuala Lumpur belum berhasrat untuk menyertai bandar raya global bertaraf tinggi dalam masa yang terdekat, sebagai bandar raya terulung negara, ia mesti mengamalkan orientasi global yang kuat.

23. Industri dan perkhidmatan yang mempunyai potensi eksport yang tinggi adalah diperlukan untuk memberi dorongan ke arah globalisasi. Industri berteknologi dan berkemahiran tinggi, bersama dengan perkhidmatan-perkhidmatan kewangan, pengangkutan, pelancongan, perniagaan, maklumat dan profesional, membeli-belah dan aktiviti-aktiviti komersil lain adalah komponen utama ekonomi negara yang mesti dibangunkan pada tahap yang lebih cemerlang daripada tahap sedia ada. Dalam hal ini, Kuala Lumpur sebagai bandar raya ulung hendaklah memainkan peranan utama.

24. Kuala Lumpur dan konurbasinya (KLK) (rujuk *Rajah 2.2*) sudah bersedia untuk memainkan peranan global. KLIA sedang dipromosikan sebagai pusat serantau untuk perjalanan udara di samping usaha-usaha membangunkan Pelabuhan Klang sebagai pelabuhan transit utama untuk Malaysia dan rantau ini. Begitu juga dengan pembangunan Koridor Raya Multimedia (MSC), dengan liberalisasi sektor perdagangan dan kewangan yang berterusan,



- Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur
- Kawasan Kuala Lumpur dan Konurbasinya
- Kawasan Pertumbuhan Utama
- Koridor Raya Multimedia
- Pusat Bandar Utama
- Sempadan Negeri
- Sempadan Daerah
- Jalan
- Rel

U

RAJAH: 2.2
KUALA LUMPUR DAN KONURBASINYA

akan membantu memperkukuh matlamat menjadikan Kuala Lumpur dan konurbasinya lebih berorientasikan global.

Gambar 2.2: Kuala Lumpur dan konurbasinya sudah bersedia untuk memainkan peranan global.

2.4 KONTEKS SUB NASIONAL

2.4.1 WILAYAH LEMBAH KLANG

25. Pertumbuhan bandar raya Kuala Lumpur mesti dilihat menjurus kepada perspektif sub-nasional. Semasa PSKL 1984, Wilayah Lembah Klang dilihat dalam konteks sub-nasional di mana pertumbuhan Kuala Lumpur telah ditentukan. Walau bagaimanapun, pembangunan-pembangunan baru yang utama di luar Kuala Lumpur, khususnya KLIA, Putrajaya dan Cyberjaya, telah menjadikan konsep Wilayah Lembah Klang sebagai satu entiti perancangan sub-nasional yang kurang relevan.

2.4.2 KUALA LUMPUR DAN KONURBASINYA

26. Satu asas rujukan yang lebih sesuai dalam konteks sub nasional Kuala Lumpur adalah Kuala Lumpur dan konurbasinya (KLK). KLK merujuk kepada seluruh kawasan Lembah Klang seperti didefinisikan dalam Kajian Lembah Klang (1972) termasuk juga sebahagian kecil daerah Kuala Langat dan selebihnya daerah Sepang di mana terletaknya KLIA. Ia meliputi kawasan keseluruhan seluas 4,000 kilometer persegi iaitu lebih kurang 40 peratus lebih besar daripada saiz Wilayah Lembah Klang yang luasnya 2,843 kilometer persegi.

27. KLK adalah sebuah entiti bandar besar yang menggabungkan pelbagai fungsi bandar yang lengkap. Walau bagaimanapun, adalah penting untuk membezakan antara Kuala Lumpur, yang merupakan satu unit pentadbiran dengan KLK yang jauh lebih besar yang merupakan sebuah entiti bandar menyeluruh di mana terletaknya Kuala Lumpur yang berfungsi dalam banyak hal sebagai nukleus KLK. Peranan, status dan fungsi khusus Kuala Lumpur dalam keseluruhan KLK mesti didefinisikan dalam konteks entiti bandar yang lebih luas. Begitu juga, memandangkan hubungan simbiosis mereka, perancangan Kuala Lumpur perlu mengambil kira sepenuhnya pembangunan-pembangunan di KLK secara keseluruhan.

28. Sejak PSKL 1984, pusat-pusat bandar lain di Wilayah Lembah Klang, terutamanya Petaling Jaya, Shah Alam dan Subang Jaya, telah berkembang pesat mengatasi kadar pertumbuhan Bandar Raya. Terdapat kadar penghijrahan masuk yang tinggi ke KLK di luar Kuala Lumpur dari seluruh negara dan penghijrahan keluar bersih dari Kuala Lumpur ke dalam kawasan-kawasan kediaman di luar Bandar Raya. Pada tahun 2000, penduduk Kuala Lumpur adalah lebih kurang 1.42 juta berbanding dengan 4.30 juta untuk seluruh KLK, satu corak taburan penduduk yang tidak dijangkakan dalam PSKL 1984.

29. Dengan perkembangan MSC, terutamanya Putrajaya dan Cyberjaya, maka jumlah kawasan tepu bina di KLK juga akan bertambah berbanding Kuala Lumpur. Kemerosotan relatif saiz Kuala Lumpur, dari segi penduduk dan kawasan tepu bina, menekankan kepentingan untuk mendefinisikan fungsi Kuala Lumpur dalam konteks KLK.

30. Pada masa ini, penyelarasan perancangan dan pembangunan Lembah Klang dilaksanakan oleh Majlis Perancangan Lembah Klang dan Jawatankuasa Kerja Wilayah Lembah Klang. Selaras dengan perkembangan kawasan perancangan Kuala Lumpur dan konurbasinya, bidang kuasa badan-badan tersebut perlu dikaji dan diperincikan.

31. Isu-isu yang perlu ditekankan di peringkat perancangan wilayah adalah seperti penyelarasan fungsi pusat-pusat pertumbuhan dalam Kuala Lumpur dan konurbasinya, pengurusan alam sekitar,

perancangan dan pembangunan industri, rangkaian pengangkutan, taburan kemudahan tanah perkuburan, kawalan banjir, pengumpulan dan pelupusan sampah serta pembangunan kemanusiaan dan kemasyarakatan.

2.4.3 KORIDOR RAYA MULTIMEDIA

32. Perkembangan paling penting dalam KLK yang akan mewujudkan implikasi yang amat mendalam terhadap pertumbuhan, fungsi, dasar dan strategi pembangunan Kuala Lumpur ialah pembangunan Koridor Raya Multimedia (MSC). MSC merupakan koridor berukuran 50 x 15 kilometer, bermula daripada KLIA di selatan ke *Kuala Lumpur City Centre* (KLCC) di sebelah utara. Di dalam koridor MSC tersebut terdapat dua pusat strategik iaitu Cyberjaya sebagai pusat multimedia dan Putrajaya sebagai pusat pentadbiran. Di samping itu, terdapat juga 6 enam pusat utama iaitu Bandar Lapangan Terbang sebagai pusat perkhidmatan bagi menyokong pembangunan KLIA, Kampung Siber sebagai pusat pembangunan perusahaan kecil dan sederhana tempatan, Taman Teknologi Tinggi sebagai pusat yang menyediakan persekitaran bagi industri berteknologi tinggi, Tele-Pinggir Bandar (Tele-Suburb) sebagai kawasan perumahan dan pendidikan pintar serta Pusat Penyelidikan dan Pembangunan sebagai pusat institusi akademik serta penyelidikan dan pembangunan korporat.

33. Terdapat 5 bandar siber (cyber cities) di dalam MSC di mana syarikat-syarikat berstatus MSC boleh menempatkan premis perniagaannya. Bandar siber tersebut adalah KLCC, Menara Kuala Lumpur, Taman Teknologi Malaysia, Universiti Putra Malaysia – *Malaysia Technology Development Corporation* (UPM-MTDC) dan Cyberjaya. *Multimedia Development Corporation* (MDC) akan mengaudit kesemua bandar siber tersebut setiap tahun agar mematuhi piawaian infrastruktur fizikal dan komunikasi bertaraf dunia.

34. Putrajaya dan Cyberjaya dirancang untuk mempunyai unjuran penduduk seramai 500,000 pada tahun 2020. Pembangunan MSC dijangka akan memberi kesan kepada penghijrahan penduduk dan pekerjaan. Kesan utama MSC akan menyebabkan pertumbuhan pekerjaan dan penduduk yang pesat di KLK serta negara secara keseluruhan. Pertumbuhan aktiviti-aktiviti global akan mempercepatkan kadar penghijrahan masuk warga asing terutama yang mempunyai kepakaran khusus. Aktiviti Bandar Raya akan dirangsang oleh pembangunan dalam MSC melalui pembangunan penggunaan dan pengeluaran serta pertumbuhan dalam perkhidmatan eksport.

35. Sungguhpun kejayaan pembangunan MSC mungkin menyumbang kepada pertumbuhan pekerjaan di Kuala Lumpur, tetapi ini tidak menjamin bahawa penghijrahan keluar yang cepat dari Bandar Raya dapat dibendung. Dasar yang berkesan adalah perlu untuk mendorong lebih ramai pekerja, terutama mereka yang berpendapatan tinggi dan berkemahiran untuk tinggal dalam Bandar Raya bagi meminimumkan penghijrahan keluar bersih.

36. Status MSC yang berorientasi global dan bertaraf dunia adalah sangat penting dalam menentukan asas untuk wawasan dan orientasi pembangunan masa hadapan Bandar Raya dan keseluruhan KLK.

2.5 FUNGSI KUALA LUMPUR DAN KONURBASINYA

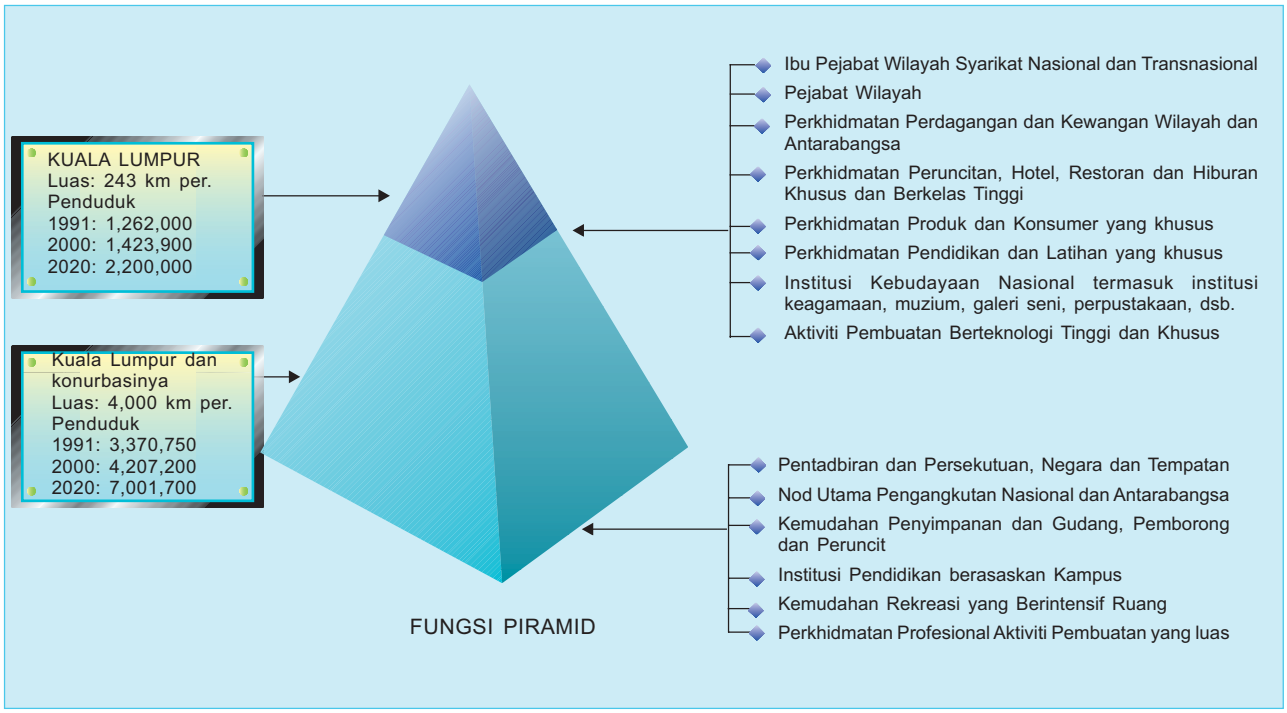
37. Fungsi utama Kuala Lumpur akan didefinisikan semula berikutan dengan pembangunan MSC, pemindahan pusat pentadbiran kerajaan persekutuan ke Putrajaya, serta pelbagai fungsi bandar dan aktiviti yang sekarang ini adalah sebahagian dari KLK. Dengan kadar kawasan tepu bina dan penduduk Kuala Lumpur yang menurun berbanding KLK secara keseluruhannya, peranan Kuala Lumpur dijangka akan lebih khusus. Bandar Raya harus menumpu kepada membangunkan kekuatannya dalam perkhidmatan dan industri pembuatan bertahap tinggi bagi membolehkan mereka beroperasi di dalam tadahan pasaran yang lebih luas di peringkat antarabangsa, nasional dan sub-nasional.

38. Fungsi teras bandar akan terus terletak di pusat bandar Kuala Lumpur. Ibu pejabat syarikat global, hotel bertaraf tinggi dan pusat membeli-

belah, rekreasi dan hiburan akan ditumpukan di pusat bandar raya, termasuk kemudahan latihan khusus, perkhidmatan pakar profesional dan perubatan. Kuala Lumpur akan juga menjadi fokus bagi pembangunan berasaskan pengetahuan dan industri yang tinggi nilai tambah. Sebagai ibu negara, Kuala Lumpur akan terus menampung kemudahan-kemudahan institusi pendidikan (knowledge-based), keagamaan dan kebudayaan. Selaras dengan statusnya di peringkat nasional dan antarabangsa, institusi dan kemudahan ini perlu ditingkatkan sewajarnya.

39. *Rajah 2.3* menunjukkan satu 'fungsi piramid' bagi KLK dengan fungsi-fungsi bandar yang khusus ke arah mercu piramid, yang mewakili Kuala Lumpur dan fungsi-fungsi yang lebih umum ke arah tapak piramid, mewakili KLK selebihnya.

Rajah 2.3: Fungsi Kuala Lumpur dan Konurbasinya



Wawasan dan Matlamat Kuala Lumpur

3.1 PENGENALAN

40. Pembangunan Malaysia sekarang dipandu oleh agenda nasional dan Wawasan 2020 yang memanifestasikan Malaysia sebagai sebuah negara maju sepenuhnya dari segi ekonomi, sosial, politik dan kerohanian pada tahun 2020. Terkandung di dalam wawasan ini ialah aspirasi untuk mencapai pembangunan yang cemerlang, gemilang dan terbilang. Faktor penting bagi mencapai wawasan ini adalah kemapanan pertumbuhan ekonomi yang pantas yang dicapai terutamanya melalui pertumbuhan dalam sektor sekunder dan tertari berorientasikan eksport. Industri-industri di Malaysia harus dapat bersaing dengan jayanya dalam pasaran global melalui aplikasi sains dan teknologi yang berkesan serta penggunaan dan pemasaran yang lebih berimaginasi terhadap kelebihan dan kekuatan negara yang tersedia dan diperolehi berkaitan dengan sumber semula jadi, manusia, kewangan dan kebudayaan.

41. Kuala Lumpur, sebagai bandar raya ulung negara hendaklah menyumbang sepenuhnya untuk mencapai hasrat yang terkandung dalam Wawasan 2020. Wawasan pembangunan untuk Kuala Lumpur haruslah konsisten dan mencerminkan prinsip-prinsip Wawasan 2020 dan aspirasinya di samping sesuai dengan peranan Bandar Raya tersendiri dalam pembangunan negara.

3.2 WAWASAN PEMBANGUNAN KUALA LUMPUR

42. Wawasan untuk Kuala Lumpur adalah selaras dengan wawasan negara iaitu: **KUALA LUMPUR - SEBUAH BANDAR RAYA BERTARAF DUNIA**

43. Wawasan 'Sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia' merangkumi cita-cita untuk menjadikan Kuala Lumpur sebagai sebuah bandar raya yang akan memainkan peranan global dan sub global yang utama bagi manfaat semua penduduk, pekerja, pelawat dan pelaburnya.

44. Kuala Lumpur akan berusaha mewujudkan persekitaran hidup, kerja dan niaga yang berkualiti tinggi, dibandingkan dengan yang terbaik di dunia. Ini adalah perlu sekiranya ia ingin menarik dan mengekalkan para pelabur nasional dan antarabangsa serta pekerja mahir dan profesional tempatan dan asing.

45. Sebagai sebuah bandar raya yang bertaraf dunia, Kuala Lumpur juga harus memastikan bahawa infrastruktur, persekitaran, pengurusan bandar dan kemudahan kebudayaan, sosial dan kemasyarakatan dapat memenuhi harapan yang tinggi penduduk, pekerja, pelawat dan para pelaburnya.

Gambar 3.1: Kuala Lumpur, sebagai bandar raya ulung negara hendaklah menyumbang sepenuhnya untuk mencapai hasrat yang terkandung dalam Wawasan 2020.

46. Empat komponen utama sesebuah bandar raya bertaraf dunia adalah persekitaran kerja bertaraf dunia, persekitaran hidup bertaraf dunia, persekitaran niaga bertaraf dunia dan urus tadbir bertaraf dunia.

3.2.1 PERSEKITARAN KERJA BERTARAF DUNIA

47. Persekitaran kerja bertaraf dunia perlu menawarkan pelbagai pilihan pekerjaan dan peluang-peluang kerjaya serta kemudahan latihan yang baik. Perkhidmatan pengangkutan yang efisien dan selesa yang menawarkan masa dan kos berulang alik yang minimum berserta perkhidmatan komunikasi dan infrastruktur yang baik merupakan faktor-faktor pertimbangan penting. Tempat-tempat

kerja perlu dilengkapkan dan menyediakan persekitaran kerja yang selesa serta perlu mempunyai kemudahan-kemudahan sokongan seperti perpustakaan dan pusat maklumat dan juga kemudahan penjagaan kanak-kanak bagi ibu-ibu bekerja.

3.2.2 PERSEKITARAN HIDUP BERTARAF DUNIA

48. Persekitaran kerja bertaraf dunia seharusnya mengandungi semua unsur persekitaran hidup yang bertaraf dunia seperti perumahan berkualiti tinggi, kemudahan yang mencukupi, berkualiti dan mudah sampai. Ianya juga perlu menyediakan persekitaran yang selamat, sihat dan ceria agar mereka yang bekerja di Bandar Raya berserta keluarga mereka dapat menikmati taraf kehidupan terbaik. Persekitaran hidup di Bandar Raya akan terus ditingkatkan dengan memberi penekanan kepada aspek kebudayaan dan warisan, nilai-nilai murni serta menggalakkan interaksi aktif untuk semua peringkat umur dan lapisan masyarakat merangkumi golongan remaja, belia, warga tua, kurang upaya dan wanita.

3.2.3 PERSEKITARAN NIAGA BERTARAF DUNIA

49. Pekerja mahir yang tersedia, ruang pejabat bermutu tinggi dengan sewa yang kompetitif dan ruang pengeluaran dan penyimpanan adalah antara pertimbangan terpenting bagi persekitaran niaga bertaraf dunia. Ini perlu disokong dengan pelbagai jenis perkhidmatan serta industri tambahan dan bantuan termasuk perkhidmatan kewangan dan pengurusan, kemudahan penyelidikan dan profesional.

50. Sistem pengangkutan yang baik dan efisien serta infrastruktur komunikasi dan maklumat untuk perhubungan di dalam Bandar Raya, negara dan dunia adalah juga penting.

3.2.4 URUS TADBIR BANDAR RAYA BERTARAF DUNIA

51. Urus tadbir bandar raya bertaraf dunia adalah perlu bagi menjamin unsur-unsur persekitaran kerja, hidup dan niaga bertaraf dunia disediakan, dikekalkan dan dipertingkatkan secara berterusan sejajar dengan yang terbaik di dunia.

52. Urus tadbir bandar raya bertaraf dunia sebenarnya berorientasikan penggunaan sumber-sumber kewangan, tenaga manusia dan organisasi secara efisien dan adil. Dedikasi, inovasi, kreativiti dan integriti adalah kualiti urus tadbir yang baik bagi memastikan penyediaan dan penyelenggaraan yang sebaik mungkin bagi persekitaran kerja, hidup dan niaga.

3.3 MATLAMAT

53. Untuk mencapai wawasan Sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia, lima matlamat telah dikenal pasti, iaitu:

Matlamat 1: ***Mempertingkatkan peranan Kuala Lumpur sebagai pusat komersil dan kewangan antarabangsa.***

54. Untuk Kuala Lumpur menjadi sebuah bandar raya yang bertaraf dunia, ia perlu terlebih dahulu mempertingkatkan kekuatannya yang sedia ada dan meletakkannya sebagai pusat komersil dan kewangan yang mampu bersaing di peringkat serantau dan antarabangsa. Kuala Lumpur perlu juga mengukuhkan statusnya sebagai ibu negara dengan menjadi pusat utama K-Ekonomi dan memainkan peranan utama dalam melaksanakan dasar-dasar kerajaan.

Gambar 3.2: ...bandar raya perlu terlebih dahulu mempertingkatkan kekuatannya yang sedia ada dan meletakkannya sebagai pusat komersil dan kewangan yang mampu bersaing...

55. Bandar Raya menerajui negara dalam industri perkhidmatan tinggi. Bagi mengorientasikannya secara global, industri-industri perkhidmatan dan pembuatan yang bersesuaian dengan status bandar, seperti industri pembuatan dan berasaskan pengetahuan yang berkemahiran dan berintensif teknologi perlu dimajukan sebagai industri eksport yang penting.

56. Sebagai tambahan, Kuala Lumpur harus berusaha untuk menarik ibu pejabat dan syarikat transnasional yang beroperasi di peringkat global atau sub-global dengan mempromosikan peletakannya yang kompetitif di Rantau Asia Pasifik dan memajukan perkhidmatan-perkhidmatan sokongan dan infrastruktur ke satu tahap yang setanding dengan yang terbaik di dunia.

Matlamat 2: Mewujudkan satu struktur bandar raya efisien dan saksama.

57. Bagi Kuala Lumpur merealisasikan wawasannya sebagai sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia, adalah penting matlamat komersil dan kewangan tercapai dengan efisien, dan dengan cara yang memanfaatkan semua anggota masyarakatnya. Pembangunan haruslah seimbang supaya keseluruhan konfigurasi guna tanah dioptimumkan tanpa mengkompromikan keperluan masyarakat atau menjejas persekitaran semula jadi dan alam binaan sedia ada.

58. Pengangkutan yang baik dan perhubungan komunikasi di antara Bandar Raya dan kawasan-kawasan luar di dalam negara dan di dunia adalah juga faktor-faktor pemboleh bagi mencapai Matlamat 1. Pengangkutan awam memainkan peranan penting dalam mencapai matlamat ini dengan memungkinkan lebih fleksibiliti dan kelancaran pergerakan. Infrastruktur, utiliti dan kemudahan-kemudahan lain haruslah diagihkan secara saksama bagi memastikannya mudah sampai kepada semua warga kota.

Gambar 3.3: Pembangunan haruslah seimbang tanpa mengkompromikan keperluan masyarakat atau menjejas persekitaran semula jadi dan alam binaan sedia ada.

Matlamat 3: Mempertingkatkan persekitaran hidup.

59. Bandar Raya perlu berfungsi, sesuai untuk didiami dan dapat membangkitkan rasa bermasyarakat dan dimiliki. Ia akan menyediakan satu persekitaran yang bersih, sihat, selamat dan penyayang yang memenuhi keperluan semua. Bandar Raya berhasrat untuk memastikan pelbagai peluang dalam pekerjaan, perniagaan, pendidikan, latihan, perumahan berkualiti yang mencukupi untuk semua kumpulan pendapatan serta kemudahan sosial dan rekreasi yang direka bentuk dengan baik serta mudah capai. Adalah penting keperluan generasi Kuala Lumpur pada masa depan tidak dikompromi oleh keputusan atau pembangunan yang hanya berkait dengan isu-isu semasa.

Matlamat 4: Membentuk satu identiti dan imej bandar raya yang tersendiri.

60. Dunia globalisasi telah mewujudkan kesamaan dalam rupa bentuk dan karakter bandar-bandar besar. Adalah mustahak untuk Kuala Lumpur mendefinisikan identiti tersendiri yang mencerminkan penduduk pelbagai kaum dan iklim tropikanya. Ini akan dimanifestasikan melalui alam binaan dan persekitaran semula jadi, cara hidup harian penduduk Bandar Raya dan juga pelbagai bentuk ekspresi kebudayaan.

61. Imej sebuah bandar raya taman tropika adalah sesuai bagi keperluan menyederhanakan iklim dengan memberikan teduhan daripada matahari dan perlindungan daripada hujan. Ini boleh dicapai dengan menggabungkan elemen semula jadi dan fizikal seperti pokok-pokok dan bangunan-bangunan.

62. Cara hidup yang tersendiri di Kuala Lumpur, yang sebahagiannya datang daripada pelbagai latar belakang kebudayaan penduduknya dan juga

Gambar 3.4: ...mendefinisikan identiti tersendiri yang mencerminkan penduduk pelbagai kaum dan iklim tropikanya.

pengadunan aspek-aspek kebudayaan akan dipelihara dan diberi lebih penekanan. Kebudayaan dan kesenian akan dipertingkatkan manakala bangunan dan kawasan bersejarah atau bernilai seni bina akan dikekalkan sebagai warisan yang boleh juga dipromosikan sebagai produk pelancongan.

Matlamat 5: Mempunyai urus tadbir cekap dan berkesan.

63. Urus tadbir yang cekap adalah penting dalam mencapai matlamat, strategi dan dasar yang telah digariskan dalam Pelan ini. Ini memerlukan komitmen terhadap kualiti urus tadbir yang cekap seperti dinyatakan dalam *Habitat Agenda*, iaitu mempraktikkan pentadbiran yang telus, bertanggungjawab, adil, berkesan dan cekap.

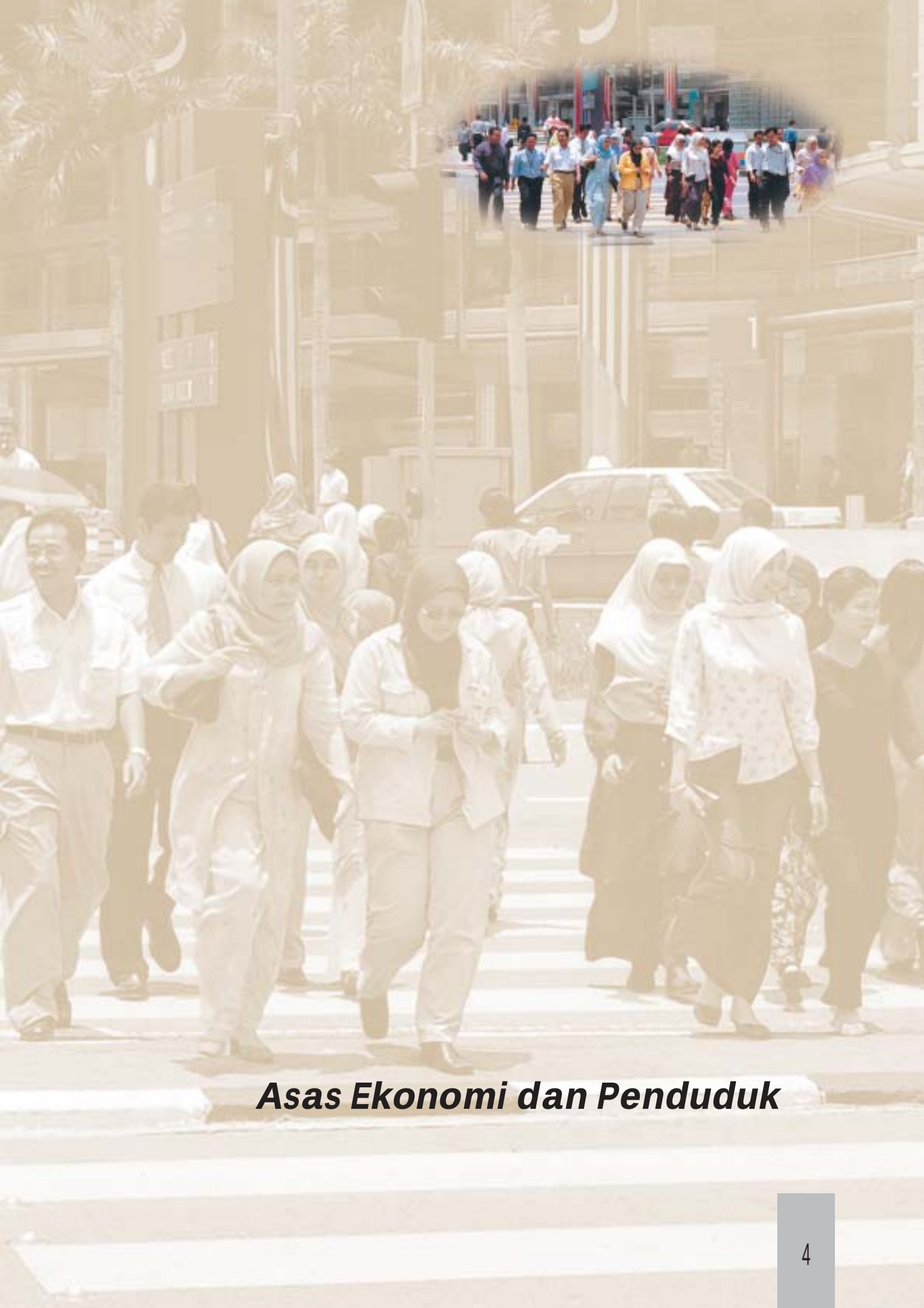
64. Ketelusan boleh dicapai melalui perkongsian wawasan yang sama, penyertaan yang aktif oleh semua pihak yang berkepentingan dan aliran maklumat yang bebas. Dasar berorientasikan pelanggan perlu diterima pakai sebagai satu cara untuk meningkatkan maklum balas terhadap keperluan warga kotanya.

65. Kesaksamaan boleh dicapai dengan memastikan semua kemudahan dan perkhidmatan diagihkan secara saksama dan mudah capai oleh semua penduduk, termasuk golongan kurang upaya, warga tua, miskin, kanak-kanak dan wanita.

66. Keberkesanan dan kecekapan juga merupakan elemen utama urus tadbir yang baik dan perlu terus diperbaiki keberkesanannya melalui pengurusan yang berinovasi, pembangunan keupayaan, penswastaan, pengukuran tahap kemajuan, pembangunan sumber manusia dan rangkaian perhubungan. Proses-proses kerja dan institusi akan disusun semula untuk memenuhi keperluan Bandar Raya di samping menggunakan sumber-sumber dengan cara yang terbaik.

3.4 KESIMPULAN

67. Wawasan dan matlamat Kuala Lumpur telah dirumus ke arah mewujudkan sebuah bandar raya mapan. DBKL akan memastikan supaya perancangan Bandar Raya dapat mencapai keseimbangan antara pembangunan fizikal, ekonomi, sosial dan alam sekitar. Agenda Tempatan 21 akan diterima pakai untuk menggalakkan penyertaan warga kota ke arah mewujudkan masyarakat mapan. Ini selaras dengan dasar kerajaan untuk melaksanakan strategi pembangunan mapan seperti yang ditetapkan dalam Agenda Habitat semasa Pengisytiharan Rio.



Asas Ekonomi dan Penduduk

4.1 PENGENALAN

68. Sebagai ibu negara, kawasan tadahan ekonomi bagi Kuala Lumpur pada amnya meliputi seluruh negara. Aktiviti-aktiviti kehidupan semasa di Bandar Raya, infrastruktur dan bangunan-bangunan, taman-taman dan monumen-monumen, spektrum sosial, kerohanian, kemudahan riadah dan hiburan, serta tumpuan pusat-pusat institusi kerajaan dan bukan kerajaan merupakan manifestasi fungsi-fungsi Bandar Raya sebagai ibu negara. Dengan perpindahan pusat pentadbiran kerajaan persekutuan ke Putrajaya, penyusutan peranan ini mungkin dirasai, namun fungsi Bandar Raya akan kekal sebagai pusat perniagaan dan ekonomi.

69. Pada masa yang sama, Kuala Lumpur dan konurbasinya (KLK) merupakan satu wilayah yang paling pesat berkembang dari segi perindustrian dan ekonomi di negara ini. Tambahan pula, dengan pembangunan Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur yang baru di Sepang, perwujudan MSC yang termasuk Putrajaya dan Cyberjaya, dan pembesaran Pelabuhan Klang, telah mengukuhkan lagi kepentingan ekonomi Bandar Raya di peringkat nasional dan antarabangsa.

70. Sebagai pusat perniagaan antarabangsa, Kuala Lumpur bersaing dengan beberapa bandar raya seperti Singapura, Bangkok, Manila dan Hong Kong untuk mendapat kedudukan utama dalam Rantau Asia Pasifik. Dalam mencapai wawasan untuk menjadi Sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia, Kuala Lumpur sewajarnya mengutamakan tumpuan terhadap perspektif-perspektif wilayah, nasional dan antarabangsa, mengguna peluang-peluang yang ada dan mendefinisikan peranannya secara khusus.

4.2 KEADAAN SEMASA DAN ISU

4.2.1 ASAS EKONOMI

71. Keluaran Dalam Negeri Kasar (KDNK) bagi Kuala Lumpur (pada nilai pembelian tahun 1987) telah meningkat daripada RM21,157 juta (pada tahun 1995) kepada RM25,968 juta, pada tahun 2000 dengan kadar pertumbuhan purata tahunan 4.2 peratus. Kadar purata pertumbuhan tahunan KDNK Malaysia bagi tempoh yang sama adalah 4.7 peratus (rujuk *Jadual 4.1*).

Jadual 4.1: Keluaran Dalam Negeri Kasar (KDNK), 1995 - 2000

Kawasan	KDNK (RM juta)		Purata Kadar Pertumbuhan Tahunan (%)
	1995	2000	
Kuala Lumpur	21,157	25,968	4.2
Malaysia	166,625	209,269	4.7

Sumber : Rancangan Malaysia Kelapan

72. KDNK per kapita Kuala Lumpur bagi tempoh 1995 hingga 2000 meningkat dari RM22,799 kepada RM30,727 dengan kadar pertumbuhan tahunan sebanyak 6.1 peratus. KDNK per kapita Kuala Lumpur adalah lebih sekali ganda berbanding dengan KDNK per kapita negara (rujuk *Jadual 4.2).*

Jadual 4.2: Keluaran Dalam Negeri Kasar (KDNK) Per Kapita, 1995 - 2000

Kawasan	KDNK per kapita (RM juta)		Kadar Purata Pertumbuhan Tahunan (%)	Nisbah KDNK dengan purata Malaysia	
	1995	2000		1995	2000
Kuala Lumpur	22,799	30,727	6.1	2.12	2.11
Malaysia	10,756	14,584	6.3	1.00	1.00

Sumber : Rancangan Malaysia Kelapan

4.2.2 PEKERJAAN

i. Keadaan Semasa

73. Jumlah pekerjaan semasa bagi Kuala Lumpur dianggarkan sekitar 838,400. Struktur ekonomi dalam konteks Kuala Lumpur dan KLK dari segi taburan pekerjaan mengikut sektor ditunjukkan dalam *Jadual 4.3.*

Jadual 4.3: Agihan Sektor Utama Pekerjaan di Kuala Lumpur, Kuala Lumpur dan Konurbasinya dan Malaysia, 2000

Sektor	Kuala Lumpur		Kuala Lumpur dan Konurbasinya		Malaysia	
	('000)	%	('000)	%	('000)	%
Utama	**9.0**	**1.1**	**55.7**	**3.3**	**1,448.7**	**15.6**
Sekunder	**131.3**	**15.7**	**441.7**	**25.9**	**3,313.3**	**35.7**
Pembuatan	88.1	10.5	337.7	19.8	2,558.3	27.6
Permbinaan	43.2	5.2	104.0	6.1	755.0	8.1
Tertari	**698.1**	**83.3**	**1,208.5**	**70.8**	**4,509.2**	**48.6**
Utiliti	24.1	2.9	57.2	3.4	75.0	0.8
Pemborongan & Perdagangan, Restoran & Hotel	144.4	17.2	233.0	13.7	1,584.2	17.1
Pengangkutan, Pergudangan dan Komunikasi	66.5	7.9	178.7	10.5	461.6	5.0
Kewangan, Insurans, Hartanah & Perkhidmatan Perniagaan	202.8	24.2	309.7	18.2	508.7	5.5
Perkhidmatan Persendirian	125.7	15.0	256.3	15.0	898.7	9.7
Perkhidmatan Kerajaan	134.6	16.1	173.7	10.2	981.0	10.6
Jumlah Pekerjaan	**838.4**	**100**	**1,709.9**	**100**	**9,271.2**	**100**
Penduduk	1,423,900		4,207,200		23,266,000	
Nisbah Pekerjaan / Penduduk	0.59		0.41		0.40	

Sumber: Anggaran berdasarkan Rancangan Malaysia Kelapan.

74. Sektor tertari atau perkhidmatan membentuk komponen pekerjaan terbesar di Kuala Lumpur yang merupakan 83.0 peratus daripada jumlah keseluruhan berbanding 71.0 peratus di KLK. Berdasarkan kepada Rancangan Malaysia Kelapan, Kuala Lumpur mempunyai anggaran peratusan terbesar iaitu 58.0 peratus daripada jumlah pekerjaan sektor perkhidmatan di dalam KLK. Sektor tertari merangkumi perkhidmatan-perkhidmatan kewangan, insurans, hartanah dan perniagaan, pemborongan dan perdagangan, restoran dan hotel, pengangkutan, pergudangan & komunikasi, utiliti, perkhidmatan swasta dan perkhidmatan kerajaan.

75. Sektor sekunder, yang terdiri daripada sektor perkilangan dan pembinaan, menyumbang hanya 16.0 peratus daripada jumlah pekerjaan di Kuala Lumpur berbanding dengan 26.0 peratus di KLK.

76. Nisbah pekerjaan kepada penduduk di Kuala Lumpur adalah tinggi iaitu 59.0 peratus berbanding dengan 41.0 peratus bagi kawasan yang selebihnya di KLK dan 40.0 peratus bagi seluruh negara.

ii. Isu

77. Pekerjaan dalam komponen pembuatan telah menurun kepada 10.5 peratus daripada jumlah pekerjaan pada tahun 2000 berbanding dengan 16.8 peratus pada tahun 1980 yang membawa kepada pengurangan dalam julat peluang pekerjaan bagi sektor pembuatan.

- *Kemerosotan pekerjaan dalam sektor pembuatan.*

4.2.3 PENDUDUK

a) Umum

i. Keadaan Semasa

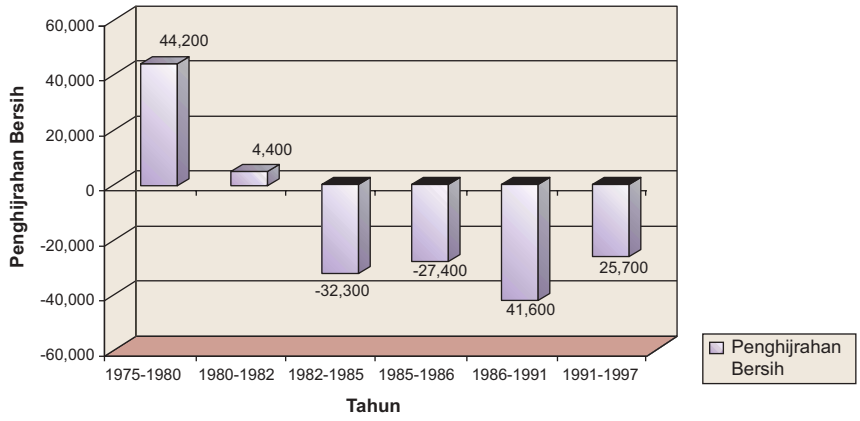
78. Berdasarkan sumber Jabatan Perangkaan dan andaian yang dibuat daripada bilangan unit perumahan di Kuala Lumpur, dianggarkan penduduk Kuala Lumpur pada tahun 2000 adalah seramai 1.42 juta orang. PSKL 1984 telah mengunjurkan jumlah penduduk Kuala Lumpur pada tahun 2000 seramai 2.2 juta orang dengan pekerjaan sebanyak 1.4 juta.

Warga kota di Dataran Merdeka

Gambar 4.1: ... dianggarkan penduduk Kuala Lumpur pada tahun 2000 adalah seramai 1.42 juta orang.

79. Jumlah penduduk dan pekerjaan masih belum berkembang dengan cepat sebagaimana yang diunjurkan dalam PSKL 1984. Walau bagaimanapun, nisbah pekerjaan kepada penduduk telah meningkat daripada 46.9 peratus pada tahun 1980 kepada 59.0 peratus pada tahun 2000.

Rajah 4.1: Kadar Penghijrahan Bersih Bagi Kuala Lumpur, 1975 - 1997



Sumber: Laporan Kajian Penghijrahan Jabatan Perangkaan, 1997

80. *Rajah 4.1* menunjukkan perubahan trend penghijrahan. Terdapat keadaan yang berlawanan terhadap penghijrahan masuk bersih sekitar 9,000 orang setiap tahun antara 1975 hingga 1980 kepada penghijrahan keluar bersih kira-kira 4,280 orang setiap tahun untuk tempoh 1991 hingga 1997. Trend penghijrahan keluar ini bukanlah disebabkan oleh kekurangan peluang pekerjaan tetapi ianya disebabkan oleh kekurangan perumahan yang mampu dibeli. Kuala Lumpur telah mengalami pergerakan keluar penduduknya ke kawasan pinggir bandar dan bandar-bandar di luar, tetapi berulang-alik setiap hari ke Kuala Lumpur untuk bekerja. Walaupun KLK telah berkembang dengan pesat, Bandar Raya sendiri mengalami pertumbuhan penduduk yang lebih perlahan.

ii. Isu

- *Kadar penghijrahan keluar bersih yang tinggi dan kadar pertumbuhan penduduk yang rendah.*

b) Struktur Umur

i. Keadaan Semasa

81. Penurunan kadar kelahiran yang berterusan di Kuala Lumpur telah menyebabkan penurunan peratusan penduduk berumur 15 tahun ke bawah iaitu daripada 33.0 peratus pada tahun 1980 kepada 27.0 peratus pada tahun 2000. Golongan pekerja berumur 15-59 tahun pula telah meningkat daripada 63.0 peratus pada tahun 1980 kepada 67.0 peratus pada tahun 2000. Golongan tua yang berumur 60 tahun ke atas telah bertambah daripada 4.0 peratus pada tahun 1980 dan 1991 kepada 6.0 peratus pada tahun 2000 (rujuk *Jadual 4.4*).

Jadual 4.4: Pecahan Penduduk Mengikut Struktur Umur 1980 - 2000

Kumpulan Umur	1980		1991		2000	
	No.	%	No.	%	No.	%
0 - 14	303,471	33	391,220	31	384,453	27
15 - 39	459,805	50	618,380	49	654,994	46
40 - 59	119,549	13	189,300	15	299,019	21
60+	36,784	4	63,100	5	85,434	6
Jumlah	**919,610**	**100**	**1,262,000**	**100**	**1,423,900**	**100**

Sumber: Jabatan Perangkaan
Nota : Umur warga tua ditetapkan pada 60 tahun ke atas berdasarkan pentakrifan Dasar Sosial Negara, 2004.

ii. Isu

82. Dengan melihat struktur umur warga kota, ia memerlukan dasar dan pendekatan khusus seperti perkara-perkara mengenai perumahan, kemudahan dan peluang-peluang berkaitan untuk setiap kumpulan umur yang termasuk golongan remaja, belia dan warga tua.

- *Kesan ramai penduduk muda dan pertambahan bilangan warga tua.*

c) Struktur Etnik

i. Keadaan Semasa

83. PSKL 1984 telah membuat unjuran pertambahan dalam peratusan penduduk bumiputera daripada 28.0 peratus pada tahun 1980 kepada 34.5 peratus pada tahun 2000. Walau bagaimanapun, berdasarkan kepada bancian oleh Jabatan Perangkaan, peratusan sebenar penduduk Bumiputera pada tahun 1980 ialah 33.0 peratus dan telah bertambah kepada sekitar 38.0 peratus pada tahun 2000 (rujuk *Jadual 4.5*). Ini adalah lebih tinggi daripada yang dijangkakan.

Jadual 4.5: Pecahan Penduduk Mengikut Kumpulan Etnik, 1980 - 2000

Kumpulan Etnik	1980		1991		2000	
	No.	%	No.	%	No.	%
Bumiputra	305,435	33	469,900	37	541,081	38
China	477,601	52	581,100	46	612,277	43
India	127,793	14	141,000	11	142,239	10
Lain-lain	8,781	1.0	70,000	6	14,239	1
Bukan Warganegara					113,912	8
Jumlah	**919,610**	**100**	**1,262,000**	**100**	**1,423,900**	**100**

Sumber: Jabatan Perangkaan

84. Satu fenomena lagi adalah pertambahan penduduk bagi kategori 'lain-lain' dan 'bukan warganegara' di mana peratusan pada tahun 2000 adalah sekitar 9.0 peratus daripada jumlah penduduk Bandar Raya.

d) Pusat Bandar Raya

i. Keadaan Semasa

85. Jumlah penduduk di Pusat Bandar Raya telah merosot daripada 156,980 orang pada tahun 1980 kepada 128,720 orang pada tahun 2000. Dalam tempoh yang sama, peratusan jumlah penduduk Kuala Lumpur yang tinggal di Pusat Bandar Raya berbanding dengan penduduk Kuala Lumpur secara keseluruhannya telah merosot daripada 17.1 peratus kepada 9.0 peratus. Ini telah menjejaskan optimisasi pelaburan infrastruktur yang telah dibina dua dekad yang lepas.

ii. Isu

- *Kemerosotan jumlah penduduk di Pusat Bandar Raya.*

4.3 OBJEKTIF

86. Untuk mewujudkan satu rangka kerja ekonomi yang berupaya menjadikan Kuala Lumpur mencapai wawasannya sebagai Sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia, DBKL bertujuan untuk:

- *mengukuhkan peranan ekonomi Bandar Raya di peringkat wilayah dan antarabangsa sebagai sebuah pusat peneraju Ekonomi Berasaskan Pengetahuan;*
- *mempelbagaikan dan menguatkan asas ekonomi;*
- *mengintegrasikan dan melengkapi aktiviti-aktiviti di dalam Koridor Raya Multimedia; dan*
- *memperoleh saiz dan taburan penduduk yang optimum.*

4.4 SASARAN PENDUDUK DAN PEKERJAAN

87. Kuala Lumpur perlu mencapai saiz penduduk dan pekerjaan yang optimum dari segi aktiviti-aktiviti ekonomi, sumber tanah, infrastruktur dan kemudahan masyarakat. Bagi tujuan ini, pekerjaan sebanyak 1.4 juta dan penduduk seramai 2.2 juta adalah disasarkan untuk tahun 2020 (rujuk *Jadual 4.6).*

Jadual 4.6: Penduduk dan Pekerjaan 2000 - 2020

Parameter Sosioekonomi	2000*	2020	Purata Kadar Pertumbuhan Tahunan (%) 2000-2020
Penduduk	1,423,900*	2,198,400	2.2
Pekerjaan	838,400	1,419,500	2.6
Nisbah Pekerjaan/ Penduduk (Peratus)	59	65	

Sumber: Jabatan Perangkaan
Nota : *Angka telah diselaraskan

4.5 DASAR DAN CADANGAN

4.5.1 ASAS EKONOMI DAN PEKERJAAN

a) Sebuah Pusat Peneraju Ekonomi Berasaskan Pengetahuan

88. Sebagai sebahagian daripada MSC, Kuala Lumpur dijangkakan akan dapat menarik lebih banyak syarikat multinasional dan perusahaan-perusahaan tempatan yang terlibat dengan teknologi maklumat dan komunikasi

Dasar:

EC 1: DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk membangunkan Kuala Lumpur sebagai sebuah pusat Ekonomi Berasaskan Pengetahuan.

Universiti Nottingham, Malaysia

Gambar 4.2: ... Kuala Lumpur sebagai sebuah pusat Ekonomi Berasaskan Pengetahuan.

b) Sebuah Pusat Komersil dan Kewangan Antarabangsa yang Dominan

89. Untuk memperkukuhkan lagi peranan Kuala Lumpur sebagai sebuah pusat komersil dan kewangan antarabangsa, adalah penting bagi Bandar Raya untuk meningkatkan tarikannya kepada perniagaan antarabangsa.

Dasar:

EC 2: DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk menarik organisasi dan entiti perniagaan antarabangsa.

c) Satu Destinasi Pelancongan Yang Menarik

90. Kuala Lumpur, seperti bandar raya utama yang lain, sektor pelancongan memainkan peranan yang penting untuk kehidupan ekonominya, menghasilkan pendapatan, pekerjaan dan mengembangkan peluang-peluang perniagaan. Industri pelancongan menghendaki berbagai-bagai jenis perkhidmatan dan kemudahan, menyediakan pekerjaan kepada pelbagai lapisan penduduk dan membantu untuk mempelbagaikan ekonomi Bandar Raya. Dengan ini, potensi sektor pelancongan mesti dibangunkan dan dipromosikan sebagai penjana ekonomi yang utama.

Dasar:

EC 3: DBKL akan membangun dan mempromosikan pelancongan sebagai satu sektor ekonomi yang penting.

Kedai kraf tangan di Pasar Seni

Gambar 4.3: Industri pelancongan menghendaki berbagai-bagai jenis perkhidmatan dan kemudahan, menyediakan pekerjaan ...

d) Sebuah Pusat Membeli-belah Antarabangsa

91. Meningkatkan dan membangunkan Kuala Lumpur sebagai pusat membeli-belah antarabangsa adalah berdasarkan kepada asas yang kukuh memandangkan kini Kuala Lumpur telah menjadi pusat membeli belah utama negara.

92. Format perniagaan runcit cara moden termasuk gedung mega, pusat membeli belah bebas cukai dan kedai potongan harga telah dibangunkan bagi menambah tarikan Kuala Lumpur sebagai sebuah pusat membeli belah. Kuala Lumpur mempunyai peluang untuk menjadi sebuah 'syurga membeli-belah' antarabangsa.

Dasar:

EC 4: DBKL akan meningkatkan dan membangunkan Kuala Lumpur sebagai pusat membeli belah antarabangsa.

Kompleks membeli belah, Mid Valley Mega Mall

Gambar 4.4: Kuala Lumpur mempunyai peluang untuk menjadi sebuah 'syurga membeli-belah' antarabangsa.

e) Sebuah Pusat Persidangan, Insentif, Konvensyen dan Pameran Utama

93. Pelancongan berasaskan perniagaan dan konvensyen akhir-akhir ini telah berkembang dan menjadi satu komponen yang sangat penting bagi industri ini. Sebagai strategi untuk memajukan sektor pelancongan, lebih banyak kemudahan canggih dan terkini untuk persidangan, insentif, konvensyen dan pusat pameran (MICE) perlu disediakan. Sebagai tambahan, seharusnya ada usaha-usaha yang bersepadu antara kerajaan dan badan bukan kerajaan untuk menganjur dan menjadi tuan rumah kepada acara-acara antarabangsa di Kuala Lumpur.

Dasar:

EC 5: DBKL akan mempromosi pembangunan kemudahan MICE dan menggalakkan acara antarabangsa diadakan di Bandar Raya.

f) Sebuah Pusat Kebudayaan dan Hiburan Dinamik

94. Kebudayaan dan hiburan bukan sahaja membantu untuk menjadikan persekitaran hidup yang menarik tetapi ia juga boleh dimajukan sebagai barangan ekonomi yang tersendiri. Beberapa bandar raya seperti London, New York, Sydney dan Frankfurt telah berjaya menjadikan muzik, teater dan kesenian sebagai aktiviti komersil yang berdaya maju dan dengan kejayaan ini telah menarik para pelancong dan pelabur-pelabur antarabangsa.

95. Dalam konteks KLK secara keseluruhannya, Kuala Lumpur terus menjadi pusat kebudayaan dan hiburan utama dengan adanya restoran, kelab malam, teater, dewan konsert dan galeri seni yang terbaik.

96. Untuk menjadikan Kuala Lumpur sebagai pusat kebudayaan dan hiburan kesenian bertaraf antarabangsa, ciri-ciri bandar raya yang pelbagai kaum, agama dan budaya berpotensi dibangunkan sepenuhnya selaras dengan Dasar Kebudayaan Kebangsaan. Jangkaan peningkatan penduduk ekspatriat di Kuala Lumpur dan konurbasinya hasil daripada strategi dan program pembangunan akan mewujudkan rangsangan dalam mempelbagaikan penyediaan kemudahan-kemudahan kebudayaan dan hiburan kesenian di Kuala Lumpur.

Dasar:

EC 6: DBKL akan menggalakkan dan memudahkan pembangunan kemudahan kebudayaan dan hiburan.

g) Sebuah Pusat Pendidikan dan Kesihatan Serantau

97. Perkhidmatan pendidikan dan kesihatan telah menjadi aktiviti ekonomi yang semakin penting yang boleh dipromosikan secara agresif sebagai perkhidmatan perdagangan untuk pasaran eksport dan tempatan. Untuk mempromosikan pembangunan perkhidmatan pendidikan dan kesihatan, lebih banyak kemudahan-kemudahan yang lebih baik perlu disediakan.

Dasar:

EC 7: DBKL akan menggalak, mempromosi dan memudah pembangunan pendidikan dan kesihatan sebagai perkhidmatan yang boleh dipasarkan.

Gambar 4.5: Perkhidmatan pendidikan dan kesihatan telah menjadi aktiviti ekonomi yang semakin penting yang boleh dipromosikan secara agresif sebagai perkhidmatan komersil untuk pasaran eksport dan tempatan

h) Sektor Pembuatan Yang Digiat Semula

98. Untuk menyediakan asas ekonomi Bandar Raya yang seimbang, sektor pembuatan yang kukuh harus dikekalkan. Industri pembuatan sedia ada dan baru yang memenuhi ciri-ciri kebersihan dan industri tanpa pencemaran akan dipilih untuk dikekalkan atau digalakkan. Dengan pembangunan MSC, pembangunan industri berasaskan pengetahuan termasuk pembangunan perisian perlu di promosi tanpa mengabaikan industri-industri tradisional yang berasaskan kemahiran.

Dasar:

EC 8: DBKL akan menggiatkan pertumbuhan dan penyusunan semula sektor pembuatan yang cenderung kepada industri berasaskan pengetahuan dan berkemahiran tinggi.

4.5.2 PENDUDUK YANG OPTIMUM

99. Untuk mencapai jumlah penduduk optimum seramai 2.2 juta orang pada tahun 2020, kadar pertumbuhan penduduk yang lebih tinggi daripada yang diperolehi pada dekad yang lepas perlu dicapai. Langkah-langkah perlu dilaksanakan untuk menarik lebih ramai penduduk tinggal di Bandar Raya.

Dasar:

EC 9: DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk mengatasi penurunan kadar pertumbuhan penduduk, dengan hasrat untuk mencapai penduduk optimum menjelang tahun 2020.

100. Terdapat keperluan untuk meningkatkan penduduk kediaman di Pusat Bandar Raya bukan sahaja untuk mengoptimumkan pelaburan infrastruktur tetapi adalah juga untuk menjadikan Pusat Bandar Raya lebih berdaya maju dan tempat dinamik yang boleh menarik peniaga tempatan dan antarabangsa.

Dasar:

EC 10: DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk menarik lebih ramai penduduk tinggal di Pusat Bandar Raya.

101. Pertambahan jumlah penduduk remaja, belia dan warga tua dan peningkatan jangkaan taraf kehidupan yang lebih baik memerlukan lebih banyak perhatian untuk keperluan penduduk remaja, belia dan warga tua dari segi kualiti dan kepelbagaian kediaman serta kemudahan-kemudahan lain.

Dasar:

EC 11: DBKL akan mempertimbangkan keperluan penduduk remaja, belia dan warga tua dalam semua aspek perancangan dan pembangunan.

Pendapatan dan Kualiti Hidup

5.1 PENGENALAN

102. Kualiti hidup meliputi segala keperluan hidup manusia dalam aspek kepuasan terhadap kebendaan, kesihatan, pendidikan, keselamatan, kepuasan keselesaan tempat tinggal dalam persekitaran yang bersih dan masyarakat yang bebas dari permasalahan, dan juga keseronokan kenikmatan dari segi estetika dan kerohanian. Ringkasnya, ia berkait dengan kesejahteraan am penduduk. Bagi kerajaan termasuk kerajaan tempatan seperti DBKL, tanggungjawab meningkatkan kualiti hidup yang lebih baik dengan memastikan keperluan infrastruktur utiliti dan kemudahan masyarakat, institusi untuk pertubuhan sosial dan urus tadbir yang membenarkan hak-hak individu untuk bersuara dan membuat pilihan pada tahap yang sesuai diwujudkan secukupnya.

103. Bagi individu, prasyarat kualiti hidup yang baik adalah pendapatan yang mencukupi, serta mudah sampai kepada kemudahan-kemudahan yang ditawarkan oleh Bandar Raya. Usaha-usaha ini termasuk program membasmi kemiskinan.

104. Bagi mencapai status bertaraf dunia, Kuala Lumpur seharusnya dapat menawarkan kualiti hidup yang lebih baik kepada warga kota, dengan menyediakan kemudahan-kemudahan yang berkualiti dan mewujudkan satu rangka kerja di mana semua penduduk mendapat akses yang saksama kepada kemudahan-kemudahan yang disediakan dan bebas daripada kemiskinan.

Gambar 5.1: ... kepuasan dan keselesaan hidup dalam persekitaran yang bersih membawa keseronokan dan kebaikan astetik serta kerohanian.

5.2 KEADAAN SEMASA DAN ISU

5.2.1 PENDAPATAN ISI RUMAH

a) Pendapatan Purata

105. Purata pendapatan bulanan isi rumah bagi penduduk Kuala Lumpur telah meningkat daripada RM3,371 pada tahun 1995 kepada RM4,105 pada tahun 1999. Berbanding dengan purata pendapatan nasional sebanyak RM2,472 pada tahun 1999, purata pendapatan isi rumah bulanan di Kuala Lumpur adalah 66.0 peratus lebih tinggi.

106. Kadar pertumbuhan purata tahunan untuk pendapatan isi rumah bagi Kuala Lumpur untuk tempoh 1995-1999 adalah sebanyak 5.0 peratus dan lebih rendah berbanding dengan purata nasional sebanyak 5.2 peratus (rujuk *Jadual 5.1*).

Jadual 5.1: Purata Pendapatan Bulanan Isi Rumah, 1995 - 1999

Kawasan	1995 (RM)	1999 (RM)	Purata Pertumbuhan Tahunan (%) 1995-1999
Kuala Lumpur	3,371	4,105	5.0
Malaysia	2,020	2,472	5.2

Sumber: Rancangan Malaysia Kelapan

b) Petunjuk Pendapatan Tidak Langsung

107. Berdasarkan petunjuk pendapatan tidak langsung seperti pemilikan kereta dan motosikal, *Jadual 5.2* menunjukkan bahawa Kuala Lumpur mempunyai 985.7 buah kereta dan motosikal bagi setiap 1,000 penduduk pada tahun 2000, berbanding 421.9 buah kereta dan motosikal bagi setiap 1,000 penduduk di Malaysia secara keseluruhannya. Ini menunjukkan bahawa kadar pemilikan kenderaan bermotor di Kuala Lumpur adalah dua kali ganda berbanding purata nasional (rujuk *Jadual 5.2*).

Jadual 5.2: Petunjuk Pendapatan Tidak Langsung, 1995 - 2000

Kawasan	Kereta dan Motosikal didaftarkan Setiap 1,000 Penduduk		Talian Telefon Tetap Setiap 1,000 Penduduk	
	1995	2000	1995	1997
Kuala Lumpur	616.3	985.7	369.5	258.2
Malaysia	339.2	421.9	164.3	228.4

Sumber: Rancangan Malaysia Kelapan

108. Dari segi penggunaan talian telefon, walaupun terdapat penurunan dalam bilangan talian telefon bagi setiap 1,000 penduduk dari tahun 1995 sehingga 1997, namun bilangan pengguna telefon sebenar bagi penduduk Kuala Lumpur telah meningkat iaitu dalam bentuk telefon bimbit.

c) Pengagihan Pendapatan

i. Keadaan Semasa

109. *Rajah 5.1* menunjukkan perbandingan antara Kuala Lumpur dan Malaysia dari segi pengagihan pendapatan isi rumah. Kemewahan relatif penduduk Kuala Lumpur dibuktikan oleh fakta bahawa 23.5 peratus purata isi rumah di Kuala Lumpur memperoleh pendapatan lebih daripada RM5,000 sebulan berbanding dengan 9.8 peratus di Malaysia. Walau bagaimanapun, sebanyak 8.1 peratus isi rumah di Bandar Raya memperoleh pendapatan kurang daripada RM1,000.00, yang boleh dikategorikan sebagai golongan yang tidak mampu untuk membeli rumah kos rendah.

ii. Isu

- *Sebilangan penduduk tergolong dalam kumpulan yang berpendapatan rendah.*

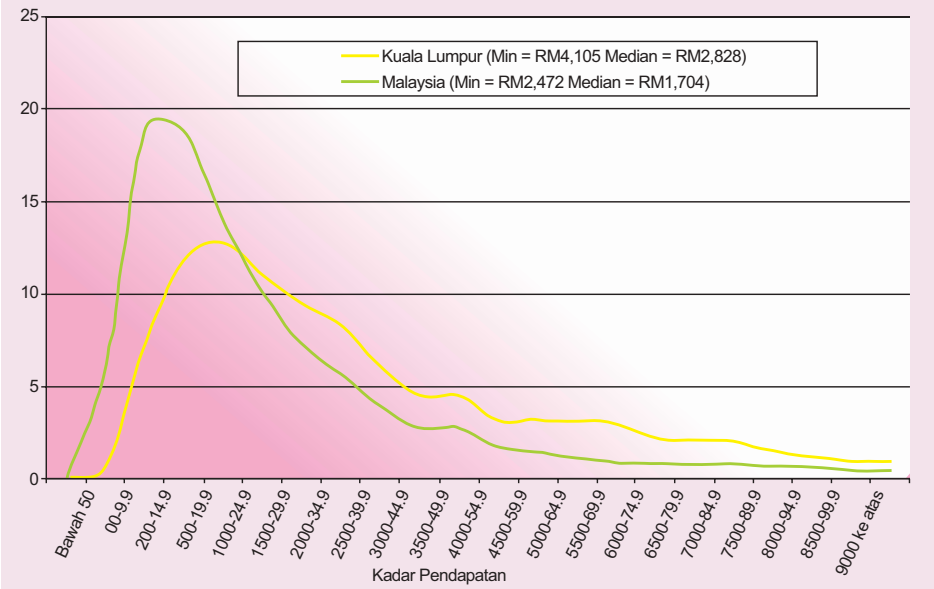
d) Tahap Kemiskinan

i. Keadaan Semasa

110. Tahap kemiskinan di Kuala Lumpur telah meningkat daripada 0.5 peratus pada tahun 1995 kepada 2.3 peratus pada tahun 1999. Walau bagaimanapun ini adalah masih rendah berbanding dengan purata nasional sebanyak 7.5 peratus (rujuk *Rajah 5.2*).

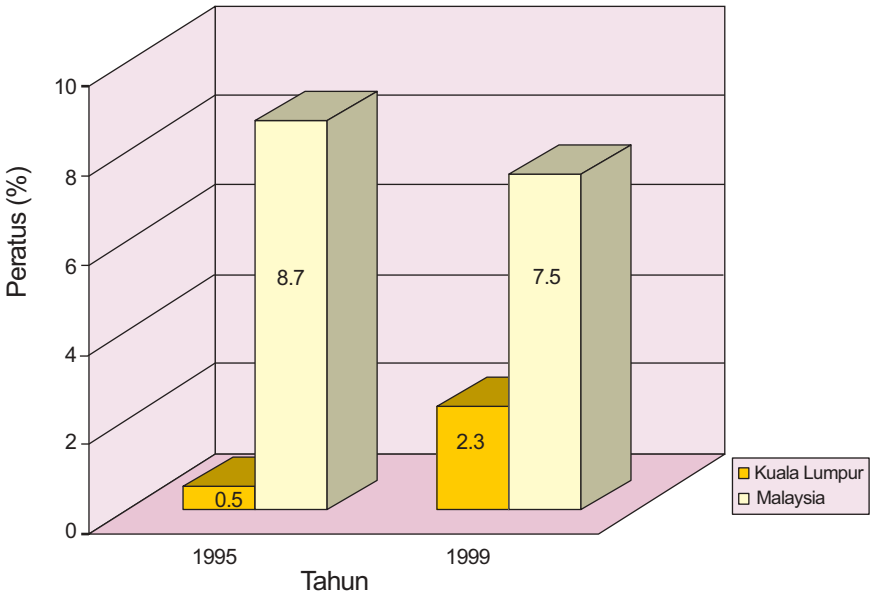
111. Tambahan pula, tahap kemiskinan tidak mengambil kira kos sara hidup yang lebih tinggi di Bandar Raya. Angka garis kemiskinan nasional

Rajah 5.1: Pengagihan Pendapatan Kasar Isi Rumah, 1999



Sumber: Unit Perancang Ekonomi, Jabatan Perdana Menteri

Rajah 5.2: Kadar Kemiskinan, 1995 – 1999



Sumber: Rancangan Malaysia Kelapan

untuk pendapatan isi rumah sebanyak RM510 (pada harga 1997) seharusnya diubahsuai kepada satu angka yang lebih realistik iaitu RM750 bagi Kuala Lumpur. Pada garis kemiskinan yang telah diubahsuai ini, taraf kemiskinan di Kuala Lumpur tidak banyak berbeza berbanding purata nasional iaitu sekitar 7.5 peratus.

ii. Isu

- *Peningkatan dalam bilangan warga kota miskin.*

5.2.2 KOMPONEN-KOMPONEN LAIN KUALITI HIDUP

112. Bancian Kualiti Hidup 1998, mengukur tahap kepuasan warga kota Kuala Lumpur terhadap beberapa kemudahan dan perkhidmatan yang spesifik. Lebih daripada 40.0 peratus warga kota Kuala Lumpur menghadapi kesukaran untuk sampai ke tempat kerja tepat pada waktunya disebabkan kesesakan lalu lintas.

113. Sekitar 20 peratus warga kota tidak berpuas hati dengan penyediaan pelbagai perkhidmatan awam dan kemudahan masyarakat di kawasan mereka. Secara amnya terdapat ketidakpuasan dalam penyelenggaraan jalan, perkhidmatan bas, perkhidmatan pembersihan jalan dan pembuangan sampah.

114. Terdapatnya keprihatinan yang tinggi di kalangan orang ramai mengenai tahap pencemaran sungai, kebisingan, pencemaran udara dan pemusnahan hutan-hutan. Terdapat juga keprihatinan mengenai aspek-aspek keselamatan dan perlindungan serta vandalisme di beberapa kawasan dalam Bandar Raya. Satu kajian persepsi terkini yang dijalankan oleh Unit Perancangan Ekonomi mengesahkan penemuan di atas. Ia selanjutnya mendedahkan tahap ketidakpuasan yang tinggi terhadap akses kepada kemudahan-kemudahan kebudayaan dan rekreasi serta tahap interaksi dan integrasi sosial yang rendah di Bandar Raya.

115. Biarpun terdapat ketidakpuasan dalam aspek-aspek tertentu mengenai kehidupan di Bandar Raya seperti yang ditemui dalam kajian tersebut, majoriti penduduk di Kuala Lumpur, tidak kira tahap pendapatan atau kemahiran, menyatakan pilihan

mereka untuk terus tinggal di Kuala Lumpur berbanding di tempat-tempat lain. Ini menunjukkan semangat identiti dan kebanggaan terhadap Bandar Raya mereka. Semua responden bersetuju mereka telah mencapai peningkatan dalam semua aspek kehidupan mereka – sosial, ekonomi dan jaminan dalam pekerjaan.

i. Isu

- *Ketidakpuasan terhadap sesetengah infrastruktur, utiliti, perkhidmatan serta kemudahan masyarakat dan kebudayaan.*

5.3 OBJEKTIF

116. Selaras dengan wawasan Sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia, objektif-objektif yang berkaitan dengan pendapatan dan kualiti hidup adalah untuk:

- *membasmi kemiskinan dan meningkatkan taraf pendapatan keseluruhan terutama bagi golongan yang berpendapatan rendah;*
- *menyediakan peluang dan kemudahan kepada warga kota untuk mencapai kemajuan ekonomi dan sosial; dan*
- *menyediakan persekitaran yang bersih, selesa dan selamat, dan akses kepada kemudahan masyarakat dan kebudayaan yang berkualiti serta perkhidmatan awam yang disokong oleh infrastruktur yang efisien.*

5.4 DASAR DAN CADANGAN

5.4.1 PENDAPATAN ISI RUMAH

117. Pendapatan isi rumah merangkumi kedua-dua pendapatan langsung dan tidak langsung. Pendapatan 'tidak langsung' termasuk pendapatan daripada sewaan (atau pendapatan sewaan rumah) dan keuntungan ke atas modal daripada pemilikan hartanah. Ini adalah satu faktor penting dalam meningkatkan pendapatan dan nilai bersih isi rumah yang berpendapatan rendah. Apabila nilai hartanah meningkat seiring dengan pertumbuhan ekonomi dan perkembangan Bandar Raya, pendapatan dan nilai bersih pegangan hartanah isi rumah yang berpendapatan rendah akan meningkat.

Gambar 5.2: Pemilikan rumah adalah tujuan utama program perumahan kos rendah Bandar Raya, supaya pemilik yang mendiami rumah akan menikmati keuntungan modal daripada hartanah mereka.

118. Pemilikan rumah adalah tujuan utama program perumahan kos rendah Bandar Raya, supaya pemilik yang mendiami rumah akan menikmati keuntungan modal daripada hartanah mereka. Pemilik rumah kos rendah seharusnya dibenarkan menggadai atau menjual rumah untuk merealisasikan keuntungan modal ke atas hartanah mereka. Ini akan membolehkan golongan berpendapatan rendah menjanakan dana untuk tujuan pelaburan produktif seperti pendidikan, perniagaan atau memperoleh hartanah-hartanah yang lebih baik.

119. Walaupun usaha-usaha telah dijalankan oleh DBKL untuk memberi peluang meningkatkan pendapatan dan menyediakan perumahan, perkhidmatan perubatan dan pendidikan, masih terdapat golongan miskin di Bandar Raya.

Dasar:

IC 1: ***DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk meningkatkan komponen pendapatan tidak langsung bagi nilai bersih isi rumah yang berpendapatan rendah.***

IC 2: ***DBKL akan mempertingkatkan usaha-usaha untuk membasmi kemiskinan termasuk bekerjasama dengan agensi-agensi berkaitan.***

120. Sesetengah tempat di dalam Bandar Raya, khususnya Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisi, kampung baru dan kawasan usang, mempunyai nilai hartanah yang rendah walaupun terletak di lokasi yang strategik. Langkah-langkah akan diambil untuk merealisasikan potensi sepenuhnya kawasan-kawasan tersebut.

Dasar:

IC 3: ***DBKL akan mempermudah pembangunan di Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisi, kampung baru dan kawasan usang.***

121. Pembangunan Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisi dan kampung baru dibincangkan dalam Bab 16.0: Kawasan Khusus.

5.4.2 PROGRAM SOSIAL

122. Bagi membantu golongan yang berpendapatan rendah, DBKL akan memberi bantuan peruntukan kewangan, organisasi dan kepakaran melalui program-program sosial bertujuan meningkatkan pendapatan dan membaiki kualiti hidup mereka. Program-program bagi menyokong dan membangunkan usaha-usaha perniagaan untuk golongan ini akan digalakkan.

Dasar:

IC 4: ***DBKL akan mempromosi dan meningkatkan program-program sosial bagi golongan yang berpendapatan rendah dan miskin.***

Perpustakaan mini, DBKL di Skim Perumahan Awam

Gambar 5.3: ... program-program sosial bagi golongan yang berpendapatan rendah dan miskin

5.4.3 KOMPONEN-KOMPONEN LAIN KUALITI HIDUP

a) Pembaikan Ke Atas Perkhidmatan Awam

123. Akses yang baik kepada perkhidmatan awam, sosial dan kebudayaan yang berkualiti akan memberi sumbangan yang besar kepada pembaikan kualiti hidup warga kota. DBKL boleh menyediakan urus tadbir yang baik dengan menambah penglibatan warga kota dalam meningkatkan persekitaran hidup mereka.

Dasar:

IC 5: ***DBKL akan, melalui penyelarasan dengan pihak-pihak berkuasa dan agensi-agensi yang relevan, dan penglibatan orang awam, memastikan penyediaan perkhidmatan awam yang berkualiti tinggi.***

Kaunter pandu masuk untuk pembayaran setempat, Ibu Pejabat DBKL

Gambar 5.4: ...memastikan penyediaan perkhidmatan awam yang berkualiti tinggi.

b) Mempertingkatkan Persekitaran Hidup Tempatan

124. Terdapat sokongan yang padu daripada warga kota Kuala Lumpur sebagaimana yang dizahirkan melalui kebanggaan dan semangat kekitaan untuk Bandar Raya mereka. Bagi memanfaatkan hal ini dan untuk meningkatkan persekitaran hidup, satu konsep 'masyarakat mengurus sendiri' akan diperkenalkan yang mana anggota masyarakat itu sendiri mengurus dan memajukan kawasan mereka dengan DBKL memberi sokongan dalam bentuk latihan, peralatan dan kepakaran.

Dasar:

IC 6: DBKL akan menerima pakai konsep 'masyarakat mengurus sendiri' dan mempromosikan pelaksanaannya di kawasan-kawasan kediaman terpilih.

Gambar 5.5: ... satu konsep 'masyarakat mengurus sendiri'... mengurus dan memajukan kawasan mereka...

Guna Tanah dan Strategi Pembangunan

6.1 PENGENALAN

125. Strategi pembangunan untuk 20 tahun akan datang adalah menjurus kepada wawasan untuk menjadikan Kuala Lumpur sebagai Sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia. Strategi ini adalah juga berasaskan arah tuju dan kejayaan PSKL 1984 yang menyediakan rangka kerja untuk struktur dan corak pertumbuhan semasa Kuala Lumpur. Rupa bentuk fizikal Kuala Lumpur, pengagihan guna tanah, kawasan pertumbuhan baru, pembangunan infrastruktur khususnya sistem jalan raya dan rel secara langsung adalah hasil daripada dasar-dasar dan strategi-strategi yang digariskan dalam PSKL 1984.

126. Penduduk Kuala Lumpur diunjurkan akan meningkat daripada 1.4 juta kepada 2.2 juta dalam masa 20 tahun akan datang. Dalam konteks sebuah bandar raya yang telah membangun, strategi-strategi baru bagi mengoptimumkan sumber-sumber tanah yang terhad perlulah dirumus. Pelan ini adalah sebahagian daripada perkembangan berterusan Bandar Raya dan strategi-strategi pembangunan yang ditetapkan membentuk asas bagi pembangunan spatial Kuala Lumpur yang terancang serta memandu pembentukan dasar-dasar sektoral sehingga tahun 2020.

127. Strategi ini adalah menyeluruh dan meliputi semua aspek struktur Bandar Raya daripada pembangunan spatial dan infrastruktur kepada reka bentuk bandar serta kualiti kehidupan rohani yang membentuk dan mempengaruhi persepsi penduduk terhadap Bandar Raya dan persekitarannya.

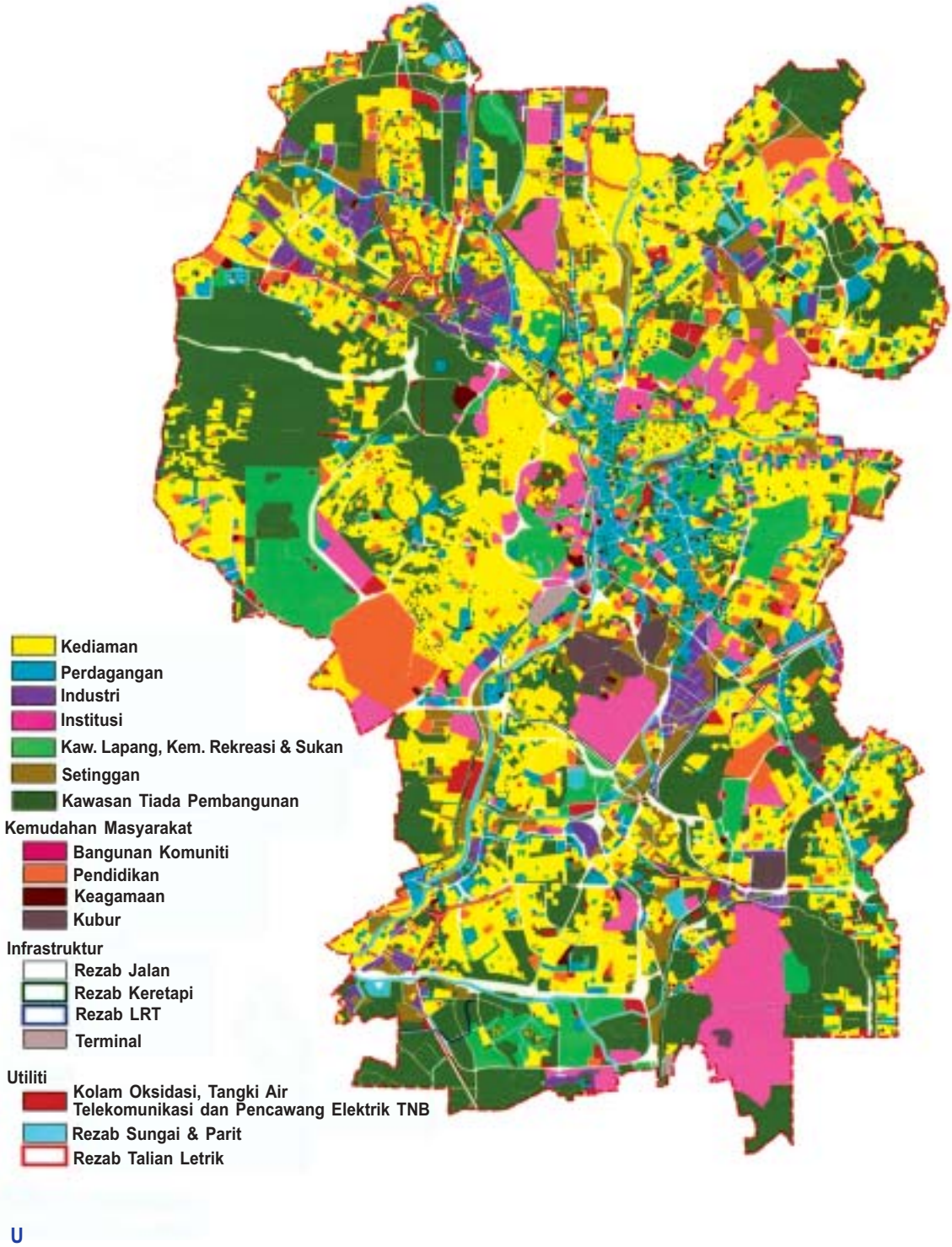
6.2 KEADAAN SEMASA DAN ISU

6.2.1 GUNA TANAH 1984-2000

128. *Jadual 6.1* menunjukkan guna tanah semasa mengikut sektor dan *Jadual 6.2*, *Jadual 6.3* dan *Jadual 6.4* menunjukkan perubahan guna tanah antara tahun 1984 dan 2000. Indeks pengkhususan guna tanah di dalam jadual tersebut menunjukkan kepentingan relatif sesuatu guna tanah dan kaitannya dengan Bandar Raya secara keseluruhan bagi setiap unit perancangan yang ditentukan di dalam PSKL 1984 (rujuk *Rajah 6.1*).

Jadual 6.1: Guna Tanah Mengikut Kategori, 2000

Kategori Guna Tanah	Luas (Hektar)		%	
Kediaman		5,489.56		22.66
Perdagangan		1,091.71		4.51
Industri		553.05		2.28
Institusi		1,620.80		6.69
Kawasan Lapang, Kemudahan Rekreasi dan Sukan		1,579.56		6.52
Kemudahan Masyarakat		1,382.44		5.71
Bangunan Komuniti (pusat komuniti, pasar, perpustakaan)	*38.50*		*0.16*	
Pendidikan	*964.84*		*3.98*	
Keagamaan	*104.56*		*0.43*	
Perkuburan	*274.54*		*1.13*	
Kawasan Tiada Pembangunan		5,756.74		23.77
Setinggan		570.63		2.36
Infrastruktur		5,029.62		20.77
Rezab Jalan	*4,798.80*		*19.81*	
Rezab Rel	*104.79*		*4.33*	
Terminal	*126.03*		*0.52*	
Utiliti		1,146.94		4.73
JUMLAH		**24,221.05**		**100.00**



RAJAH: 6.1
GUNA TANAH, 2000

Jadual 6.2: Perubahan Guna Tanah Kediaman, Perdagangan dan Industri, 1984 - 2000

Pusat Pertumbuhan	Kediaman		Perdagangan		Industri	
	1984	2000	1984	2000	1984	2000
KUALA LUMPUR	**3,822.03**	**5,489.56**	**504.36**	**1,091.71**	**474.63**	**553.05**
Kawasan Perancangan Pusat (KPP)	390.58 (1.37)	287.60 (0.70)	254.88 (6.75)	318.99 (3.90)	4.12 (0.12)	0.93 (0.02)
Pusat Pertumbuhan Baru						
Wangsa Maju	108.58 (0.53)	314.59 (1.07)	5.22 (0.19)	64.64 (1.10)	18.57 (0.73)	30.66 (1.03)
Bukit Jalil	2.75 (0.01)	51.76 (0.18)	0.00 (0.00)	9.04 (0.15)	9.25 (0.36)	33.09 (1.11)
Damansara	640.56 (2.12)	774.56 (1.78)	12.74 (0.32)	49.60 (0.57)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)
Bandar Tun Razak	289.69 (1.03)	410.67 (1.01)	19.18 (0.51)	62.25 (0.77)	10.73 (0.31)	26.52 (0.65)
Pusat Pertumbuhan Lain						
Jinjang	252.65 (0.77)	428.77 (0.90)	32.27 (0.74)	80.63 (0.85)	106.57 (2.60)	134.94 (2.82)
Sentul	276.93 (1.00)	492.28 (1.24)	17.63 (0.48)	124.50 (1.58)	62.10 (1.81)	112.34 (2.81)
Setapak	366.86 (1.76)	458.06 (1.45)	15.79 (0.54)	53.20 (0.84)	37.33 (1.36)	7.91 (0.25)
Datuk Keramat	248.87 (2.32)	306.49 (1.99)	11.83 (0.84)	41.81 (1.36)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)
Maluri	97.59 (1.24)	141.15 (1.25)	13.14 (1.27)	34.01 (1.51)	9.46 (0.97)	8.68 (0.76)
Bukit Anggerik	56.97 (0.36)	127.46 (0.57)	8.50 (0.41)	21.08 (0.47)	11.29 (0.58)	21.69 (0.96)
Seputeh	268.10 (0.99)	397.74 (1.02)	39.80 (1.11)	70.50 (0.91)	37.86 (1.13)	32.49 (0.83)
Bukit Indah	305.78 (0.81)	677.90 (1.24)	31.00 (0.62)	99.79 (0.92)	99.46 (2.11)	57.77 (1.05)
Penchala	147.00 (0.50)	281.11 (0.66)	12.80 (0.33)	27.65 (0.33)	1.97 (0.05)	2.76 (0.06)
Bukit Maluri	189.28 (1.19)	197.11 (0.87)	11.88 (0.57)	20.08 (0.44)	22.64 (1.15)	25.90 (1.13)

Nota: Luas dalam hektar
( ) merujuk kepada Indeks Pengkhususan (IP)
IP > 1 Sub wilayah lebih khusus daripada Bandar Raya
IP = 1 Sub wilayah dan Bandar Raya mempunyai tahap pengkhususan yang sama

Jadual 6.3: Perubahan Guna Tanah Institusi, Kawasan Lapang, Kemudahan Rekreasi & Sukan dan Kemudahan Masyarakat, 1984 - 2000

Pusat Pertumbuhan	Institusi		Kawasan Lapang, Kemudahan Rekreasi & Sukan		Kemudahan Masyarakat	
	1984	2000	1984	2000	1984	2000
KUALA LUMPUR	**1,851.51**	**1,620.80**	**585.93**	**1,579.56**	**922.95**	**1,382.44**
Kawasan Perancangan Pusat (KPP)	266.04 (1.92)	163.06 (1.34)	179.28 (4.09)	170.25 (1.44)	89.93 (0.00)	135.79 (1.31)
Pusat Pertumbuhan Baru						
Wangsa Maju	59.01 (0.59)	64.82 (0.74)	8.18 (0.26)	33.25 (0.39)	31.10 (0.00)	40.08 (0.54)
Bukit Jalil	0.00 (0.00)	40.19 (0.46)	0.00 (0.00)	200.81 (2.36)	1.53 (0.00)	6.57 (0.09)
Damansara	91.44 (0.62)	55.90 (0.44)	20.77 (0.45)	37.27 (0.30)	7.55 (0.00)	41.41 (0.38)
Bandar Tun Razak	49.08 (0.36)	27.92 (0.23)	50.70 (1.17)	117.30 (1.01)	131.98 (0.00)	184.14 (1.80)
Pusat Pertumbuhan Lain						
Jinjang	68.90 (0.43)	7.47 (0.05)	39.69 (0.78)	36.00 (0.26)	32.08 (0.00)	59.58 (0.50)
Sentul	236.26 (1.76)	141.58 (1.21)	27.43 (0.65)	61.63 (0.54)	27.66 (0.00)	34.01 (0.34)
Setapak	74.59 (0.70)	6.76 (0.07)	66.12 (1.96)	70.90 (0.78)	89.33 (0.00)	117.70 (1.48)
Datuk Keramat	69.80 (1.34)	58.89 (1.29)	18.16 (1.10)	30.37 (0.69)	19.75 (0.00)	22.16 (0.57)
Maluri	32.59 (0.85)	33.78 (1.01)	4.98 (0.41)	23.35 (0.72)	31.11 (0.00)	49.97 (1.75)
Bukit Anggerik	3.43 (0.05)	1.19 (0.02)	5.01 (0.21)	57.97 (0.90)	5.37 (0.00)	20.02 (0.35)
Seputeh	181.10 (1.38)	243.26 (2.12)	29.53 (0.71)	20.49 (0.18)	127.28 (0.00)	155.45 (1.59)
Bukit Indah	34.64 (0.19)	45.36 (0.28)	29.07 (0.50)	109.58 (0.70)	21.65 (0.00)	54.54 (0.40)
Penchala	32.45 (0.23)	58.36 (0.47)	2.45 (0.05)	438.50 (3.59)	3.12 (0.00)	27.93 (0.26)
Bukit Maluri	34.84 (0.45)	0.22 (0.00)	7.18 (0.30)	25.74 (0.39)	1.76 (0.00)	38.78 (0.68)

Nota: Luas dalam hektar
( ) merujuk kepada Indeks Pengkhususan (IP)
IP > 1 Sub wilayah lebih khusus daripada Bandar Raya
IP = 1 Sub wilayah dan Bandar Raya mempunyai tahap pengkhususan yang sama
IP < 1 Sub wilayah kurang khusus daripada Bandar Raya

Jadual 6.4: Perubahan Guna Tanah Kawasan Tiada Pembangunan, Setinggan, Infrastruktur dan Utiliti, 1984 - 2000

Pusat Pertumbuhan	Kawasan Tiada Pembangunan		Setinggan		Infrastruktur dan Utiliti	
	1984	2000	1984	2000	1984	2000
KUALA LUMPUR	**7,104.73**	**5,756.74**	**2,404.31**	**570.63**	**6,550.61**	**6,176.56**
Kawasan Perancangan Pusat	59.55 (0.11)	139.33 (0.32)	129.12 (0.72)	31.46 (0.74)	439.14 (2.56)	565.24 (2.49)
Pusat Pertumbuhan Baru						
Wangsa Maju	557.61 (1.46)	359.67 (1.16)	229.23 (1.78)	52.90 (1.73)	283.24 (1.46)	340.13 (2.13)
Bukit Jalil	879.47 (2.30)	601.62 (1.94)	127.02 (0.98)	19.56 (0.64)	282.72 (1.21)	340.08 (2.66)
Damansara	780.92 (1.39)	532.42 (1.17)	94.25 (0.49)	9.01 (0.20)	270.13 (1.30)	418.19 (1.24)
Bandar Tun Razak	376.98 (0.72)	436.27 (1.03)	87.30 (0.49)	23.40 (0.55)	773.99 (3.23)	501.16 (1.82)
Pusat Pertumbuhan Lain						
Jinjang	242.97 (0.40)	647.28 (1.30)	297.01 (1.43)	104.05 (2.11)	1,020.71 (3.19)	594.1 (2.29)
Sentul	188.28 (0.37)	223.98 (0.54)	267.81 (1.54)	64.78 (1.57)	648.33 (2.52)	497.34 (2.67)
Setapak	186.53 (0.45)	270.20 (0.81)	84.27 (0.61)	43.39 (1.32)	476.78 (2.53)	369.47 (2.28)
Datuk Keramat	63.22 (0.32)	50.37 (0.31)	64.93 (0.96)	32.20 (2.01)	183.07 (2.07)	137.65 (1.62)
Maluri	34.20 (1.43)	28.80 (0.24)	120.79 (2.44)	39.58 (3.37)	155.08 (1.92)	139.61 (1.92)
Bukit Anggerik	461.27 (1.59)	438.40 (1.86)	164.37 (1.67)	9.85 (0.42)	275.37 (1.87)	293.92 (2.11)
Seputeh	250.34 (0.50)	229.16 (0.56)	238.97 (1.40)	63.02 (1.56)	542.81 (2.51)	503.67 (2.45)
Bukit Indah	857.32 (1.21)	483.98 (0.85)	308.29 (1.29)	61.70 (1.09)	718.97 (2.27)	815.57 (2.59)
Penchala	1,423.63 (2.59)	798.71 (1.79)	108.72 (0.58)	0.66 (0.01)	141.66 (0.48)	238.12 (0.86)
Bukit Maluri	415.58 (1.41)	404.15 (1.69)	98.61 (0.99)	1.24 (0.05)	223.33 (1.68)	291.89 (2.18)

Nota: Luas dalam hektar
( ) merujuk kepada Indeks Pengkhususan (IP)
IP > 1 Sub wilayah lebih khusus daripada Bandar Raya
IP = 1 Sub wilayah dan Bandar Raya mempunyai tahap pengkhususan yang sama
IP < 1 Sub wilayah kurang khusus daripada Bandar Raya

a) Kediaman

i. Keadaan Semasa

129. Guna tanah kediaman yang merupakan komponen guna tanah terbesar di Bandar Raya telah bertambah daripada 3,822 hektar kepada 5,490 hektar di antara tahun 1984 dan 2000. Kebanyakan penambahan guna tanah kediaman adalah di kawasan pertumbuhan Wangsa Maju dan Bandar Tun Razak, manakala Bukit Jalil masih belum mempunyai asas penduduk yang kukuh. Guna tanah kediaman sedia ada yang utama adalah di Damansara, Bukit Indah, Setapak dan Sentul.

130. Walau bagaimanapun, guna tanah kediaman di Pusat Bandar Raya telah menurun dengan ketara di antara tahun 1984 dan 2000, dan kini merupakan hanya 26.4 peratus daripada jumlah guna tanah kediaman pada tahun 1984.

ii. Isu

- *Penurunan guna tanah kediaman di Pusat Bandar Raya; dan*
- *Pertumbuhan guna tanah kediaman yang lembap di Bukit Jalil.*

Gambar 6.1: ...guna tanah kediaman di Pusat Bandar Raya telah menurun dengan ketara...

b) Perdagangan

i. Keadaan Semasa

131. Pertumbuhan guna tanah perdagangan adalah ketara, ia meningkat sebanyak 116.5 peratus daripada 504 hektar kepada 1,092 hektar antara tahun 1984 dan 2000. Sungguhpun terdapat penyerakan guna tanah perdagangan ke seluruh Kuala Lumpur, Pusat Bandar Raya masih merupakan lokasi guna tanah perdagangan terpenting yang mencatatkan 25.2 peratus daripada jumlah keseluruhan guna tanah perdagangan sedia ada.

132. Kawasan pertumbuhan Wangsa Maju dan Bandar Tun Razak telah mengalami pertambahan besar guna tanah perdagangan selaras dengan objektif PSKL1984. Walau bagaimanapun, Damansara mengalami pertumbuhan sederhana manakala Bukit Jalil hanya membangun secara marginal. Di antara empat kawasan pertumbuhan, hanya Wangsa Maju mempunyai indeks pengkhususan melebihi 1.0. Walau bagaimanapun, terdapat pertumbuhan guna tanah perdagangan yang ketara di luar kawasan pertumbuhan yang ditetapkan, terutamanya di Sentul, Bukit Indah, Jinjang dan Seputeh.

ii. Isu

- *Tumpuan guna tanah perdagangan di Pusat Bandar Raya; dan*
- *Pertumbuhan aktiviti perdagangan di luar kawasan pertumbuhan yang ditetapkan.*

c) Perindustrian

i. Keadaan Semasa

133. Komponen perindustrian dalam guna tanah adalah kecil dan telah meningkat daripada 475 hektar pada 1984 kepada 553 hektar pada 2000. Kebanyakan guna tanah perindustrian terletak di Jinjang, Sentul, Bukit Indah dan Maluri yang berkembang pada tempoh tersebut. Guna tanah perindustrian juga turut berkembang di kawasan pertumbuhan baru Wangsa Maju dan Bandar Tun Razak serta terdapat penambahan ketara di Bukit Jalil disebabkan adanya Taman Teknologi Malaysia.

134. Banyak kawasan perindustrian lama berada dalam keadaan usang, contohnya kawasan Chan Sow Lin dan kawasan di sepanjang Jalan Klang Lama.

ii. Isu

- *Kawasan perindustrian usang.*

d) Institusi

i. Keadaan Semasa

135. Guna tanah institusi termasuk tanah kerajaan dan tanah rizab tentera telah berkurangan sebanyak 12.5 peratus daripada 1,852 hektar pada tahun 1984 kepada 1,621 hektar pada tahun 2000 dan merupakan 6.7 peratus daripada guna tanah keseluruhan. Kebanyakan tanah-tanah ini terletak di Kem Tentera Sungai Besi, Kem Batu Kantonmen, Pangkalan Tentera Udara DiRaja Malaysia (TUDM) Sungai Besi, Kompleks Kementerian Pertahanan (KEMENTAH) Jalan Padang Tembak dan kompleks kerajaan di Jalan Duta dan sekitar Lebuh raya Mahameru.

ii. Isu

- *Kegunaan masa hadapan tanah dan bangunan bekas pejabat kerajaan persekutuan.*

e) Kawasan Lapang, Kemudahan Rekreasi dan Sukan

i. Keadaan Semasa

136. Guna tanah kawasan lapang, kemudahan rekreasi dan sukan adalah termasuk taman bandar raya, taman daerah, taman kejiranan, taman tempatan, kawasan mainan tempatan, kompleks sukan, padang golf, padang polo dan rizab hutan simpan. Jumlah guna tanah kawasan lapang, kemudahan rekreasi dan sukan telah meningkat dengan ketara sebanyak 169.6 peratus daripada 586 hektar pada 1984 kepada 1,580 hektar pada tahun 2000, walau bagaimanapun terdapat penurunan yang berterusan luas kawasan lapang awam di Pusat Bandar Raya akibat penukaran kepada kegunaan-kegunaan lain.

137. Kawasan lapang, kemudahan rekreasi dan sukan utama di Pusat Bandar Raya terdiri daripada kawasan lapang awam Taman Tasik Perdana, Bukit Nanas dan Taman KLCC yang meliputi 301 hektar. Penchala mempunyai kawasan lapang, kemudahan rekreasi dan sukan yang terbesar seluas 486 hektar yang merangkumi Taman Botani Bukit Kiara, Pusat Ekuestrian Bukit Kiara, Taman Lembah Kiara, Kuala Lumpur Golf and Country Club (KLGCC) dan Kelab Golf Perkhidmatan Awam Malaysia. Pembangunan Kompleks Sukan Negara, Taman Antarabangsa, Taman Botani dan Berjaya Golf Course di Bukit Jalil, bersama-sama dengan taman daerah Taman Tasik Permaisuri di Bandar Tun Razak telah menyumbang kepada penambahan ketara kawasan lapang di kawasan pertumbuhan ini.

Gambar 6.2: Kekurangan kawalan lapang awam.

138. Walau bagaimanapun, kawasan lapang, kemudahan rekreasi dan sukan hanya mewakili 6.5 peratus daripada jumlah guna tanah, dan jumlah kawasan lapang awam adalah kurang apabila kawasan lapang swasta seperti padang golf tidak diambil kira.

ii. Isu

- *Penurunan kawasan lapang dalam Pusat Bandar Raya; dan*
- *Kekurangan kawasan lapang awam.*

f) Kemudahan Masyarakat

i. Keadaan Semasa

139. Jumlah guna tanah kemudahan masyarakat termasuk kemudahan-kemudahan awam, pendidikan, keagamaan dan perkuburan adalah sebanyak 1,382.44 hektar atau 5.7 peratus daripada

jumlah guna tanah. Empat institusi pendidikan tertari utama; Universiti Malaya, Universiti Teknologi Malaysia, Kolej Tunku Abdul Rahman dan Universiti Kebangsaan Malaysia merupakan guna tanah utama dalam kategori ini, bersama dengan beberapa kawasan perkuburan berpusat yang besar, terutamanya di Seputeh, Bandar Tun Razak dan Pusat Bandar Raya.

140. Banyak pusat tempatan di kawasan kediaman lama telah dibangunkan tanpa peruntukan kemudahan masyarakat yang mencukupi seperti dewan komuniti, pasar, masjid, perkuburan dan perpustakaan. Akibatnya, terdapat kesukaran mencari tapak bagi kemudahan ini yang mudah sampai oleh penduduk.

ii. Isu

- *Kekurangan tapak yang sesuai untuk kemudahan masyarakat.*

g) Kawasan Tiada Pembangunan

i. Keadaan Semasa

141. Kawasan tiada pembangunan termasuk pertanian, tanah kosong, tanah bekas lombong, nurseri, semak dan belukar. Jumlah tanah belum dibangunkan adalah sebanyak 5,757 hektar atau 23.8 peratus daripada jumlah guna tanah. Walau bagaimanapun, kebanyakan tanah-tanah ini adalah dalam kelompok kecil yang tidak dapat dibangunkan untuk pembangunan berskala besar.

142. Kuala Lumpur mengalami kekurangan tanah-tanah kosong milik kerajaan. Kawasan pertumbuhan baru telah hampir dibangunkan sepenuhnya di mana kawasan tiada pembangunan sebahagian besarnya di bawah milik persendirian.

ii. Isu

- *Kekurangan tanah belum dibangunkan.*

h) Setinggan

i. Keadaan Semasa

143. Petempatan setinggan terdiri daripada aktiviti kediaman, perdagangan dan perindustrian, kini menduduki lebih kurang 571 hektar atau 2.4 peratus daripada jumlah guna tanah.

ii. Isu

- *Isu-isu berkaitan dengan setinggan diperincikan dalam Bab 12.*

i) Infrastruktur dan Utiliti

i. Keadaan Semasa

144. Kegunaan tanah kategori ini merekodkan penurunan 5.7 peratus daripada 6,551 hektar kepada 6,177 hektar di antara tahun 1984 dan 2000. Walau bagaimanapun terdapat peningkatan jumlah tanah rizab jalan kesan dari pelaksanaan program pembinaan jalan di bawah PSKL 1984. Terdapat juga peningkatan dalam jumlah tanah rizab rel sistem Transit Aliran Ringan (LRT), tetapi ini tidak begitu ketara kerana sebahagian sistem ini menggunakan rizab sungai, jalan dan rel sedia ada.

145. Sebahagian besar tanah yang diperuntukkan untuk rizab utiliti, terutamanya talian penghantaran elektrik tidak digunakan sepenuhnya.

ii. Isu

- *Tanah rizab utiliti yang tidak digunakan sepenuhnya.*

Gambar 6.3: Tanah rizab utiliti yang tidak digunakan sepenuhnya.

6.2.2 KETERSEDIAAN TANAH

146. Ketersediaan tanah untuk keperluan masa depan terdiri dari tiga jenis iaitu tanah belum dibangunkan, kawasan kurang membangun dan usang serta tanah yang telah diberi kelulusan untuk pembangunan. Pada tahun 2000, tanah yang berpotensi untuk pembangunan telah dianggarkan seluas 5,004 hektar yang terdiri dari 2,440 hektar tanah belum dibangunkan, 1,496 hektar kawasan usang yang dikenal pasti untuk pembangunan semula serta 1,067 hektar tanah yang telah diluluskan untuk pembangunan kediaman dan perdagangan.

147. Kawasan tiada pembangunan merupakan tanah yang tidak mempunyai sebarang kegunaan atau struktur kekal dan boleh dibangunkan dengan segera atau pada masa terdekat. Kawasan kurang membangun ini berkaitan dengan setinggan serta rumah panjang dan pembangunan lama serta usang di kawasan kampung-kampung tradisional dan baru atau Kawasan Rizab Melayu, telah dikenal pasti untuk pembangunan semula atau pembaharuan. Tanah milik kerajaan dan tanah yang belum dikeluarkan hak milik (tanah kerajaan) akan dibangunkan khusus untuk kegunaan kerajaan dan kemudahan awam.

148. Dari jumlah keseluruhan tanah seluas 7,298 hektar yang diluluskan untuk pembangunan bagi tempoh 1995 hingga 2000, hanya kira-kira 2,566 hektar diluluskan untuk pembangunan kediaman dan perdagangan. Sejumlah besar projek yang telah diluluskan dijangka tidak akan dibina, memandangkan penawaran unit-unit bangunan yang akan memasuki pasaran adalah bergantung kepada keadaan ekonomi yang menggalakkan. DBKL perlu menyemak semula pembangunan yang telah diluluskan selaras dengan strategi pembangunan. Perhatian khusus perlu diberikan terhadap projek-projek perdagangan yang telah diluluskan terutama di Pusat Bandar Raya (rujuk *Jadual 6.5*).

Jadual 6.5: Tanah Berpotensi Untuk Pembangunan, 2000

Tanah Berpotensi	Luas (hektar)
Kawasan Tiada Pembangunan	2,440.55
Kawasan Untuk Pembangunan Semula/ Pembaharuan	1,496.17
Tanah Yang Telah Diberi Kelulusan	1,067.68
JUMLAH	**5,004.40**

6.3 PENILAIAN PENCAPAIAN STRATEGI PEMBANGUNAN PSKL 1984

149. Strategi pembangunan PSKL 1984 adalah berasaskan kepada konsep hierarki pusat-pusat bandar untuk mencapai pembangunan yang seimbang di Bandar Raya. Sungguhpun Kawasan Perancangan Pusat (Pusat Bandar Raya) akan mengekalkan peranan dan fungsinya sebagai kawasan teras perniagaan dan perdagangan Kuala Lumpur, empat kawasan pertumbuhan baru telah dicadangkan iaitu Wangsa Maju, Bandar Tun Razak, Bukit Jalil dan Damansara untuk menyelerakkan perumahan dan pekerjaan pada masa hadapan. Setiap kawasan pertumbuhan akan menjadi mampu diri dari segi penduduk dan peluang pekerjaan. Penduduk yang dirancang adalah antara 120,000 hingga 140,000 orang dan akan disokong dengan 72,000 hingga 90,000 peluang pekerjaan. Selaras dengan itu, pusat tempatan di sekitar Bandar Raya akan digabungkan untuk memberi khidmat kepada penduduk kawasan kejiranan. Faedah langsung daripada strategi ini adalah peningkatan penggunaan pengangkutan awam dan pengurangan kegunaan kenderaan persendirian di Pusat Bandar Raya. Kawasan tanah yang luas belum dibangunkan di Bandar Raya menyediakan peluang untuk membangunkan kawasan-kawasan pertumbuhan baru.

6.3.1 UMUM

i. Keadaan Semasa

150. Bilangan penduduk semasa Kuala Lumpur adalah 1.4 juta orang walaupun PSKL 1984 telah menjangkakan penduduk seramai 2.2 juta pada tahun 2000. Ramai penduduk telah berpindah keluar dari Bandar Raya kerana terdapat perumahan yang lebih mampu dimiliki di kawasan-kawasan bandar lain dan pinggir bandar di KLK. Sasaran pekerjaan juga tidak dicapai kerana peluang pekerjaan baru banyak terdapat di luar Bandar Raya.

ii. **Isu**

- *Sasaran penduduk dan pekerjaan yang diunjurkan dalam PSKL 1984 masih belum tercapai.*

6.3.2 PUSAT BANDAR RAYA (KAWASAN PERANCANGAN PUSAT)

i. **Keadaan Semasa**

151. Strategi bagi mengurangkan tekanan ke atas Kawasan Perancangan Pusat (KPP) dengan mengarahkan pertumbuhan ke kawasan pertumbuhan baru tidak begitu berjaya. Pembangunan perdagangan telah terus meningkat di KPP manakala pembangunan kediaman dan kawasan lapang telah menurun dengan ketara. Tanah-tanah untuk kegunaan perdagangan kebanyakannya diperolehi daripada pengezonan semula tanah-tanah kediaman.

152. Kesan daripada tumpuan pembangunan perdagangan di dalam KPP dan penghijrahan keluar penduduk, perjalanan ulang-alik ke dalam KPP dengan kenderaan persendirian telah meningkat dan secara langsung menambahkan tekanan ke atas infrastruktur jalan.

ii. **Isu**

- *Kemerosotan komponen kediaman; dan*
- *Peningkatan komponen perdagangan.*

6.3.3 KAWASAN PERTUMBUHAN BARU

i. **Keadaan Semasa**

153. Strategi bagi mempercepatkan pembangunan di kawasan pertumbuhan Wangsa Maju, Bandar Tun Razak, Bukit Jalil dan Damansara telah berjaya. Tiga daripada kawasan pertumbuhan ini iaitu Wangsa Maju, Bandar Tun Razak dan Damansara telah mencapai kematangan dan sasaran yang dirancang kecuali pusat daerah masing-masing. Walau bagaimanapun, Bukit Jalil masih di peringkat awal pertumbuhannya dan kekurangan dari segi pembangunan perumahan, kebudayaan, industri berteknologi tinggi dan juga pusat daerahnya. Tiada di antara kawasan pertumbuhan ini telah mencapai sepenuhnya matlamat untuk menjadi bandar mampu diri.

ii. **Isu**

- *Pembangunan lembap pusat daerah di Wangsa Maju dan Bandar Tun Razak; dan*
- *Pembangunan yang lembap di Bukit Jalil.*

6.3.4 KAWASAN PEMBANGUNAN SEMASA

i. **Keadaan Semasa**

154. Strategi pembangunan untuk kawasan lain di Kuala Lumpur adalah ke arah penyediaan tanah yang mencukupi terutamanya bagi perkhidmatan-perkhidmatan runcit dan awam untuk penduduk tempatan. Strategi ini tidak begitu berjaya dan sesetengah kawasan mengalami kekurangan dari segi penyediaan utiliti dan kemudahan yang mudah sampai.

155. Pusat-pusat sedia ada masih belum diperkukuhkan untuk menjadi pusat-pusat kejiranan atau daerah kerana pembangunan lebih mengutamakan pusat-pusat baru dengan mengambil manfaat daripada kawasan-kawasan kediaman lama dan sedia ada yang dinaiktaraf.

ii. **Isu**

- *Pengagihan utiliti dan kemudahan yang tidak seimbang; dan*
- *Pembangunan lebih mengutamakan kawasan-kawasan baru dengan mengambil manfaat daripada kawasan-kawasan kediaman lama dan sedia ada yang dinaiktaraf.*

6.3.5 PENGANGKUTAN

i. **Keadaan Semasa**

156. PSKL 1984 telah menggariskan strategi pengangkutan yang komprehensif bertujuan untuk mempromosi pengangkutan awam bas dan rel serta menyediakan rangkaian jalan raya yang menyeluruh bagi menyelerakkan trafik keluar dari KPP. Sistem LRT yang merupakan elemen utama strategi pengangkutan awam telah siap sepenuhnya dan rangkaian jalan raya hampir siap berasaskan kepada cadangan asal.

157. Walau bagaimanapun, objektif utama untuk mencapai pertukaran mod yang ketara daripada pengangkutan persendirian kepada awam tidak dapat dicapai, terutamanya disebabkan oleh kekurangan integrasi di antara pelbagai mod pengangkutan awam dan antara perancangan guna tanah dengan rangkaian pengangkutan awam berasaskan rel.

ii. Isu

- *Kekurangan integrasi antara pelbagai mod pengangkutan awam; dan*
- *Kekurangan integrasi antara perancangan guna tanah dengan rangkaian pengangkutan awam berasaskan rel.*

6.4 STRATEGI PEMBANGUNAN

6.4.1 UMUM

158. Strategi pembangunan yang telah dirumuskan adalah diasaskan atas prinsip-prinsip dan kejayaan PSKL 1984. Adalah penting prinsip-prinsip ini dikekalkan kerana banyak infrastruktur Bandar Raya yang telah dirancang dan dilaksana seperti jalan raya, rel dan utiliti-utiliti lain telah siap.

159. Walau bagaimanapun, inisiatif tambahan telah diintegrasikan dalam Pelan ini untuk menjadikannya lebih berkesan dan responsif kepada keperluan terkini Bandar Raya dan penduduknya serta untuk menyuntik dinamisme baru.

160. Satu prinsip asas PSKL 1984 iaitu strategi pembangunan seimbang di seluruh Bandar Raya akan diteruskan dan hierarki pusat bandar yang mengandungi KPP serta empat kawasan pertumbuhan baru akan dikekalkan dan diperhalusi. Langkah-langkah akan diperkenalkan untuk memantapkan pusat-pusat ini dan meningkatkan nilai kemudahan masyarakat dan meningkatkan fungsi pusat-pusat bandar serta meningkatkan kemudahsampaian. Untuk memperkukuhkan langkah-langkah tersebut, satu penekanan akan diberikan dalam mengintegrasikan pembangunan dengan strategi-strategi pengangkutan awam.

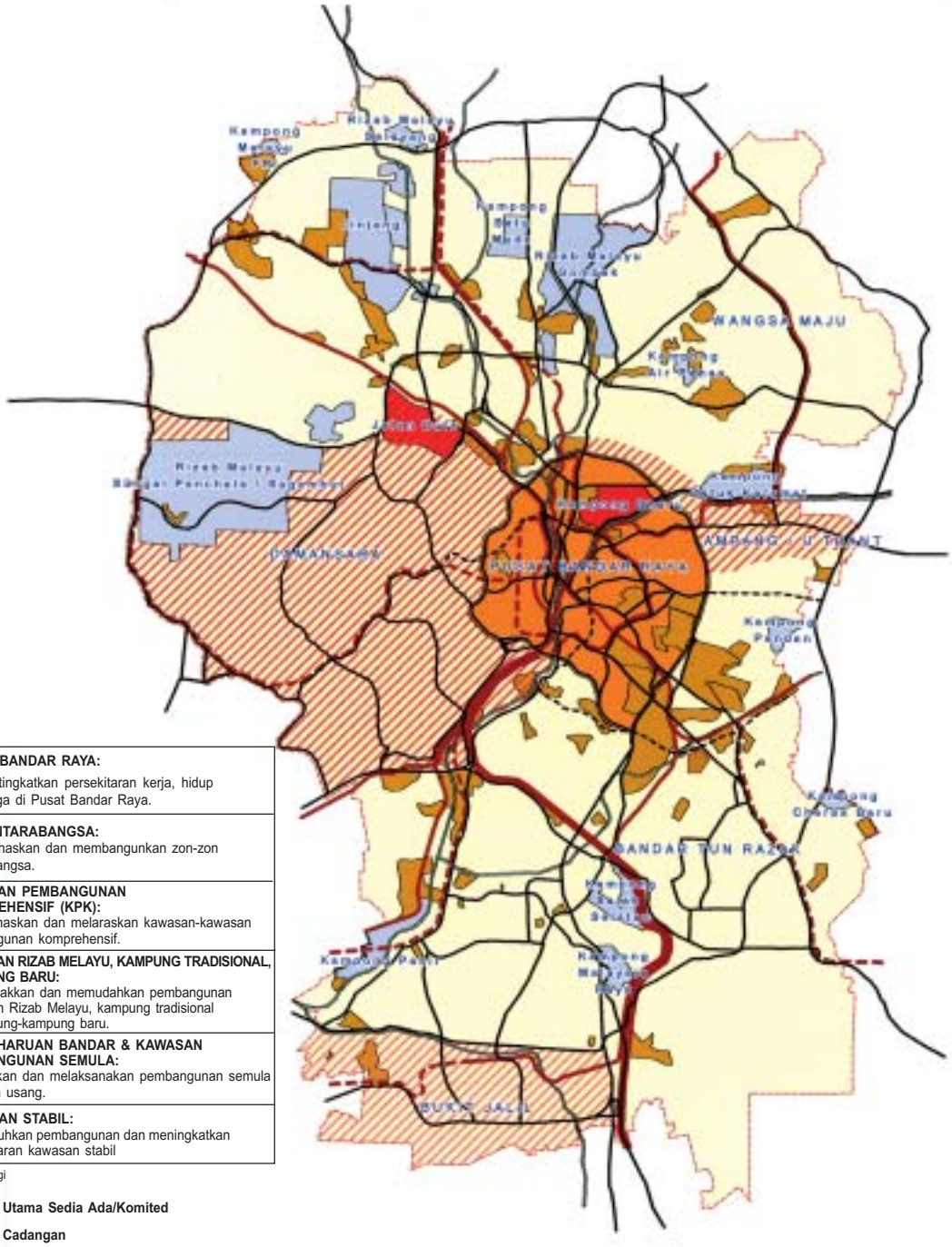
161. Strategi-strategi diperkenalkan untuk mengarah peningkatan persekitaran hidup Bandar Raya sejajar dengan yang terdapat di bandar raya lain bertaraf dunia. Ini termasuklah usaha-usaha peningkatan alam binaan dan semula jadi serta kualiti perumahan dan persekitaran kerja. Kemudahan sukan, rekreasi, hiburan, kebudayaan dan komuniti yang lebih baik perlu disediakan dan disokong oleh satu sistem pengangkutan bersepadu serta infrastruktur berkualiti.

162. Strategi-strategi baru akan juga dilaksanakan bagi menggerakkan projek-projek baru yang akan merangsang ekonomi Bandar Raya dan mempromosi imejnya sebagai satu pusat perniagaan dan kewangan bertaraf dunia. Disebabkan kekurangan tapak-tapak kosong yang luas untuk pembangunan, projek ini akan dibina di atas kekuatan kawasan-kawasan pembangunan sedia ada atau menggunakan kawasan-kawasan usang yang memerlukan penggiatan semula.

163. Sepuluh strategi utama untuk memandu dasar-dasar pembangunan bagi 20 tahun akan datang diringkaskan seperti berikut:

- *mempertingkatkan persekitaran kerja, hidup dan niaga di Pusat Bandar Raya;*
- *mengekhaskan dan membangunkan Zon-Zon Antarabangsa;*
- *mengekhaskan dan melaksanakan Kawasan-Kawasan Pembangunan Komprehensif;*
- *menggalakkan dan memudahkan pembangunan Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisional dan kampung-kampung baru;*
- *memulakan dan melaksanakan pembangunan semula kawasan usang;*
- *memastikan penghubungan bandar raya yang lengkap dan bersepadu;*
- *memberi keutamaan dan insentif untuk pembangunan kawasan di sekitar terminal transit;*
- *memastikan pengagihan pusat-pusat bandar dan kemudahan yang berfungsi;*
- *mengukuhkan pembangunan dan meningkatkan persekitaran kawasan stabil; dan*
- *mengukuhkan pembangunan dan meningkatkan persekitaran gerbang masuk utama.*

164. Strategi-strategi ini dan prinsip-prinsipnya diterangkan dengan lebih terperinci (rujuk *Rajah 6.2* dan *Rajah 6.3*).



STG.1	**PUSAT BANDAR RAYA:** Mempertingkatkan persekitaran kerja, hidup dan niaga di Pusat Bandar Raya.
STG.2	**ZON ANTARABANGSA:** Mengekhaskan dan membangunkan zon-zon antarabangsa.
STG.3	**KAWASAN PEMBANGUNAN KOMPREHENSIF (KPK):** Mengekhaskan dan melaraskan kawasan-kawasan pembangunan komprehensif.
STG.4	**KAWASAN RIZAB MELAYU, KAMPUNG TRADISIONAL, KAMPUNG BARU:** Menggalakkan dan memudahkan pembangunan Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisional & kampung-kampung baru.
STG.5	**PEMBAHARUAN BANDAR & KAWASAN PEMBANGUNAN SEMULA:** Memulakan dan melaksanakan pembangunan semula kawasan usang.
STG.6	**KAWASAN STABIL:** Mengukuhkan pembangunan dan meningkatkan persekitaran kawasan stabil

Nota: STG = Strategi

Jalan Utama Sedia Ada/Komited

Jalan Cadangan

Laluan Rel Sedia Ada

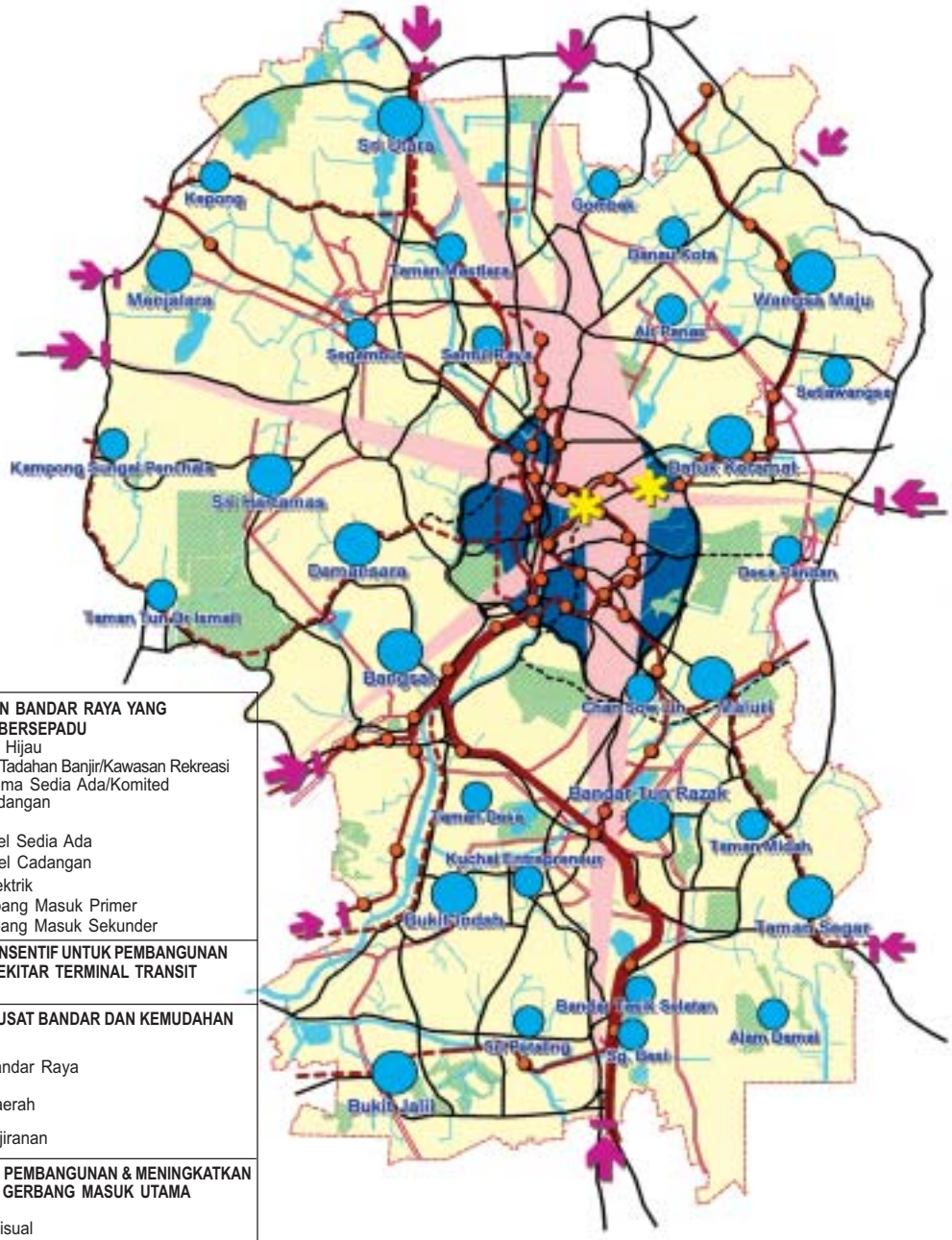
Laluan Rel Cadangan

Sungai

U

RAJAH: 6.2
PELAN STRATEGI PEMBANGUNAN (1)

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020



STG.6	**PENGHUBUNGAN BANDAR RAYA YANG LENGKAP DAN BERSEPADU** Kawasan Hijau Kawasan Tadahan Banjir/Kawasan Rekreasi Jalan Utama Sedia Ada/Komited Jalan Cadangan Sungai Laluan Rel Sedia Ada Laluan Rel Cadangan Talian Elektrik Zon Gerbang Masuk Primer Zon Gerbang Masuk Sekunder
STG.7	**KEUTAMAAN & INSENTIF UNTUK PEMBANGUNAN KAWASAN DI SEKITAR TERMINAL TRANSIT** Terminal
STG.8	**PENGAGIHAN PUSAT BANDAR DAN KEMUDAHAN BERFUNGSI** Pusat Bandar Raya Pusat Daerah Pusat Kejiranan
STG.10	**MENGUKUHKAN PEMBANGUNAN & MENINGKATKAN PERSEKITARAN GERBANG MASUK UTAMA** Koridor Visual Mercutanda

Nota: STG = Strategi

U

RAJAH: 6.3
PELAN STRATEGI PEMBANGUNAN (2)

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020

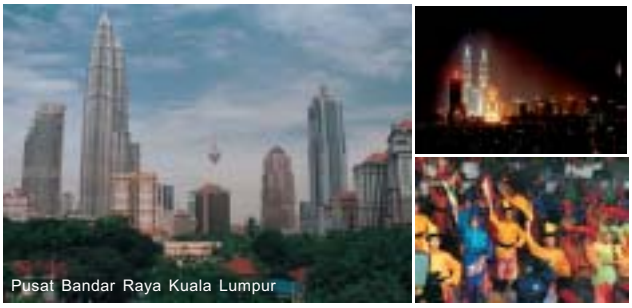
6.4.2 MEMPERTINGKATKAN PERSEKITARAN KERJA, HIDUP DAN NIAGA PUSAT BANDAR RAYA

165. Pusat Bandar Raya merupakan nadi Bandar Raya. Kawasan ini telah dikenali sebagai KPP dalam PSKL 1984. Pusat Bandar Raya merupakan fokus perhatian di peringkat tempatan, nasional dan antarabangsa yang mendefinisikan imej Kuala Lumpur. Pusat Bandar Raya menggambarkan aspirasi penduduk serta wawasan Kuala Lumpur sebagai Sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia. Strategi ini bertujuan untuk mewujudkan persekitaran hidup yang lengkap dalam Pusat Bandar Raya yang menyediakan persekitaran niaga dan kerja terbaik berserta pusat perdagangan, kewangan dan hiburan berdaya maju.

166. Penekanan akan diberikan untuk menarik lebih ramai penduduk tinggal di Pusat Bandar Raya. Ini dapat mengurangkan pergantungan kepada pengangkutan persendirian, oleh itu lebih ramai penduduk akan menggunakan pengangkutan awam atau berjalan kaki ke tempat kerja. Pelaksanaan strategi ini dapat mewujudkan keceriaan suasana hidup dalam Pusat Bandar Raya di mana kawasan ini terus dipenuhi penghuni di luar waktu kerja biasa. Pengusaha-pengusaha perdagangan dan hiburan juga mendapat faedah daripada peningkatan penduduk.

167. Untuk mengurangkan masalah lebihan penawaran ruang perdagangan di dalam Pusat Bandar Raya serta menggalakkan penyelerakan ruang perdagangan ke pusat-pusat bandar lain, strategi PSKL 1984 untuk mengekalkan pertumbuhan sederhana di Pusat Bandar Raya akan diteruskan. Guna tanah yang tidak selaras dengan peranan Pusat Bandar Raya sebagai pusat perdagangan dan kewangan bertaraf dunia akan dikaji dan ditentukan semula, dengan ini dapat membekalkan lebih banyak tanah untuk kegunaan perdagangan dan kediaman serta kegunaan bukan perdagangan yang bersesuaian yang boleh memperbaiki persekitaran hidup Pusat Bandar Raya.

168. Aktiviti ekonomi yang pelbagai akan digalakkan di Pusat Bandar Raya terutamanya dalam bidang pelancongan, penjagaan kesihatan dan pendidikan tinggi. Kepelbagaian ini dapat meluaskan asas pendapatan Bandar Raya dan mengurangkan pengaruh ketidakstabilan dalam sektor perdagangan tertentu.



Gambar 6.4: Strategi ini bertujuan untuk mewujudkan persekitaran hidup yang lengkap dalam Pusat Bandar Raya yang menyediakan persekitaran niaga dan kerja terbaik berserta pusat perdagangan dan hiburan berdaya maju.

169. Pusat-pusat aktiviti perlu diintegrasikan semula dan jaringan perhubungan dipertingkatkan. Pergerakan pejalan kaki khususnya akan diberikan keutamaan berbanding lalu lintas kenderaan persendirian. Rangkaian pejalan kaki yang komprehensif akan diwujudkan untuk meningkatkan kemudahsampaian dan keselesaan ke pusat-pusat pengangkutan dan aktiviti serta mengurangkan pergantungan kepada pengangkutan persendirian.

170. Garis panduan reka bentuk bandar akan disediakan dan dilaksanakan secara berperingkat di Pusat Bandar Raya untuk memperbaiki persekitaran hidup, mewujud atau memulihkan perhubungan fizikal dan pengalaman serta membangunkan identiti tersendiri yang unik untuk Bandar Raya. Landskap jalan akan diharmonikan dan plaza-plaza serta taman-taman kecil diperkenalkan bagi menambah tekstur dan kesinambungan kepada persekitaran luaran Pusat Bandar Raya.

6.4.3 MENGEKHASKAN DAN MEMBANGUNKAN ZON ANTARABANGSA

171. Sebuah bandar raya bertaraf dunia harus dapat menarik golongan yang berkemahiran tinggi, dari dalam dan luar negara, untuk bekerja dan tinggal di Bandar Raya. Kawasan mengandungi aktiviti yang selaras dengan keperluan antarabangsa yang menggabungkan persekitaran hidup yang menarik akan dibangunkan untuk menyediakan kemudahan pendidikan, membeli-belah, rekreasi dan hiburan yang berkualiti tinggi. Kualiti kemudahan dan utiliti sedia ada akan dipertingkatkan untuk

menampung keperluan ekspatriat di samping memberi manfaat kepada penduduk tempatan.

172. Selain sebagai kawasan kediaman berkualiti, Zon-zon Antarabangsa akan juga dibangunkan sebagai pusat pekerjaan bertaraf tinggi khusus dalam ICT atau teknologi berkemahiran tinggi. Aktiviti perdagangan yang menampung keperluan dan cita rasa pasaran antarabangsa akan digalakkan dan presint khusus dalam kebudayaan dan masakan antarabangsa akan dikhaskan dan dibangunkan.

173. Tiga kawasan yang mengandungi ciri-ciri persekitaran yang menarik dan bertaraf antarabangsa telah dikhaskan sebagai Zon Antarabangsa iaitu Damansara, Ampang/U-Thant dan Bukit Jalil. Setiap zon akan menyediakan persekitaran hidup yang unik dan menarik bersesuaian dengan pelbagai keperluan penduduk antarabangsa daripada kediaman eksklusif sedia ada dan berkepadatan rendah di Damansara kepada pembangunan kondominium berkepadatan tinggi di Bukit Jalil.

174. Bahagian timur Damansara dan barat Jalan Ampang/Jalan U-Thant perlu saling melengkapi aktiviti-aktiviti Pusat Bandar Raya dengan menyediakan persekitaran hidup berkualiti tinggi yang mudah sampai ke kawasan pusat perniagaan. Zon selatan Bukit Jalil akan berperanan sebagai perantara antara Pusat Bandar Raya dengan kawasan berteknologi tinggi MSC di selatan. Ciri-ciri setiap zon akan dibangunkan dengan mengekalkan dan meningkatkan kelebihan lokasi masing-masing berserta ciri-ciri dan kemudahan sedia ada.

Gambar 6.5: ... persekitaran hidup yang menarik akan dibangunkan untuk menyediakan kemudahan pendidikan, membeli-belah, rekreasi dan hiburan yang berkualiti tinggi.

175. Kawasan di antara KL Sentral dan Menara Telekom, sebahagian daripada Zon Antarabangsa Damansara – Penchala menyediakan pelbagai kemudahan seperti hotel, pejabat, pusat membeli-belah dan pusat pengangkutan wilayah yang menawarkan kepada pasaran wilayah dan antarabangsa.

6.4.4 MENGEKHASKAN DAN MELAKSANAKAN KAWASAN PEMBANGUNAN KOMPREHENSIF

176. Sebagai bandar raya unggul negara, Kuala Lumpur akan menjadi peneraju utama bagi industri dan keusahawanan Malaysia, dan inisiatif-inisiatif baru akan dilaksanakan untuk mengukuhkan pelan pembangunan nasional.

177. Dua KPK utama telah dikenal pasti yang akan memperlihatkan serta memberi dorongan bagi promosi dan pembangunan perdagangan dan industri Malaysia. Dua KPK ialah Kampong Bharu, Kawasan Rizab Melayu yang terletak di Pusat Bandar Raya dan kompleks pejabat kerajaan di Jalan Duta di sebelah barat Pusat Bandar Raya.

178. KPK akan dirancang secara menyeluruh dan dibangunkan sebagai pembangunan bercampur bersepadu yang mengandungi kegunaan kediaman, perdagangan dan industri termasuk kemudahan dan utiliti yang selaras dengan jumlah penduduknya. Setiap KPK juga akan dilengkapi terminal transit yang akan menghubungkan aktiviti-aktiviti utama dalam kawasan dan di sekitar pusat-pusat daerah dibangunkan.

6.4.5 MENGGALAKKAN DAN MEMUDAHKAN PEMBANGUNAN KAWASAN RIZAB MELAYU, KAMPUNG TRADISIONAL DAN KAMPUNG-KAMPUNG BARU

179. Dalam mencapai wawasan sebagai Sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia, adalah penting bagi Kuala Lumpur untuk tidak mengabaikan warisan kebudayaan dan keunikannya. Secara khususnya, Kawasan Rizab Melayu (KRM), kampung tradisional dan kampung-kampung baru selain mempunyai kepentingan sejarah dalam pembangunan Kuala Lumpur dan negara, juga memelihara kebudayaan

yang berterusan dengan mengekalkan kesinambungan tradisi adat resam dan cara hidup.

180. Walau bagaimanapun, kewujudan kawasan-kawasan ini tidak lagi sesuai dalam konteks bandar kini. Susun atur, corak pemilikan tanah dan penyediaan infrastruktur asas menggambarkan guna tanah asal yang kebanyakannya merupakan kebun kecil pertanian. Akibatnya, kawasan-kawasan ini memperlihatkan ciri-ciri infrastruktur yang buruk dan kemerosotan susunan bandar yang amat berbeza dengan kawasan lain di Bandar Raya. Bagi memastikan kawasan ini dapat bertahan dan menyumbang kepada kehidupan Bandar Raya, langkah-langkah perlu diambil untuk menggalak dan memudahkan pembangunan kediaman dan perdagangan.

181. Kemudahan masyarakat akan dipertingkatkan dan infrastruktur asas dan rangkaian utiliti diperbaiki. Pembangunan baru di kawasan ini perlu mencerminkan nilai-nilai masyarakat terbabit. Contohnya, untuk menggalakkan kesinambungan dalam masyarakat kediaman, konsep perumahan keluarga luas akan dibangunkan.

182. Cara-cara inovatif perlu diperkenalkan untuk menggalakkan keusahawanan dan membawa kemajuan ke kawasan-kawasan ini. Aktiviti perdagangan yang menekankan pembangunan dan promosi industri kotej yang menghasilkan barangan tradisional dan kraf tangan perlu digalakkan seiring dengan pembangunan barangan, perkhidmatan dan perniagaan moden yang memberi manfaat kepada masyarakat.

183. Pelancongan desa dan eko-pelancongan dapat menarik pelancong-pelancong tempatan dan asing yang ingin menikmati dan mengalami cara hidup tradisi. DBKL akan menggalak dan membantu dalam pembangunan kemudahan sokongan pelancongan dan juga dalam mempromosikan pelancongan di dalam dan luar negara.

184. Bangunan, kawasan dan tapak yang mempunyai kepentingan sejarah atau kebudayaan dalam konteks masyarakat setempat hendaklah dipulihara. Begitu juga, pembangunan baru dan projek-projek landskap jalan yang menggabungkan motif seni bina yang mencerminkan ciri-ciri etnik dan kebudayaan akan digalakkan. Landskap juga akan menggunakan pokok-pokok dan tumbuhan-tumbuhan asli terutamanya yang membangkitkan suasana persekitaran tropika Malaysia.

185. Kawasan-kawasan ini secara tradisinya mempunyai identiti dan semangat kemasyarakatan yang kuat. Usaha-usaha akan dilakukan untuk menggalakkan masyarakat melaksanakan pembangunan kolektif yang akan memberi manfaat untuk semua. Sebagai masyarakat bersatu padu yang lebih memahami keperluan mereka, hasrat untuk pembangunan seharusnya dicetuskan oleh mereka sendiri. DBKL akan membantu mengujudkan perbadanan masyarakat untuk mengarah dan menyelaras pembangunan. Kepakaran dan bimbingan akan diberikan untuk mempercepatkan kemajuan pembangunan dan pembaikan infrastruktur.

6.4.6 MEMULAKAN DAN MELAKSANAKAN PEMBANGUNAN SEMULA KAWASAN USANG

186. Beberapa kawasan di Bandar Raya akibat diabaikan dalam tempoh yang panjang telah menjadi usang. Dalam kebanyakan kes, pembangunan semula berskala besar adalah sukar kerana saiz tanah yang kecil dan pemilikan tanah berbilang. Oleh itu pendekatan jangka panjang, bertujuan menjana semula secara berperingkat tanpa mengubah ciri-ciri utama kawasan ini, akan dilaksanakan.

187. DBKL akan menyediakan pelan pembangunan komprehensif jangka panjang dan garis panduan yang akan dilaksanakan dalam tempoh tertentu. Pembaikan infrastruktur asas seperti jalan raya, utiliti dan saliran akan diberi keutamaan. Apabila wujud peluang, pembaikan kemudahan masyarakat dan ameniti lain akan juga dilaksanakan. Langkah-langkah ini akan digabungkan untuk membantu menjana semula kawasan-kawasan usang dan menggalakkan lebih banyak pembangunan semula oleh pihak swasta mengikut garis panduan perancangan dan reka bentuk bandar yang sesuai.

188. Sesetengah kawasan ini adalah yang tertua di Bandar Raya dan mengandungi bangunan dan tapak yang mempunyai kepentingan sejarah dan kebudayaan. Kawasan ini akan dikenal pasti dalam pelan pembangunan komprehensif dan dikhaskan

sebagai kawasan pemuliharaan. Kawasan-kawasan lain yang mempunyai potensi pembangunan semula yang jelas boleh menyediakan peluang-peluang untuk memenuhi keperluan bandar di masa hadapan yang memerlukan penglibatan awam. Kawasan-kawasan ini juga akan dikenal pasti dan dikhaskan sebagai sebahagian daripada pelan pembangunan komprehensif.

189. Garis panduan akan memberi penekanan ke atas ciri-ciri unik bagi setiap kawasan dan memastikan pembangunannya akan bersesuaian dengan kawasan sekitar. Pelan pembangunan komprehensif dan garis panduan yang dilaksanakan akan memastikan ciri-ciri dan imej bagi setiap kawasan dikekalkan dan dipertingkatkan.

190. Satu program pembaharuan dan pembangunan bandar secara berperingkat yang berasaskan kepada pelan pembangunan komprehensif akan disediakan dan dilaksanakan di setiap tempat yang telah dikenal pasti.

6.4.7 MEMASTIKAN PENGHUBUNGAN BANDAR RAYA YANG LENGKAP DAN BERSEPADU

191. Sebuah bandar raya bertaraf dunia pada abad ke 21 haruslah menjadi sebuah bandar raya yang dihubungkan sepenuhnya dan bersepadu dari segi fizikal dan persepsi.

192. Paling penting adalah perhubungan fizikal dalam bentuk sistem pengangkutan yang membolehkan pergerakan efisien penduduk dan barangan di dalam dan sekitar Bandar Raya. Rangkaian pengangkutan jalan dan rel sedia ada adalah komprehensif dan perlu diintegrasikan. Rangkaian pengangkutan rel di Bandar Raya terdiri daripada sistem LRT Projek Usaha sama Transit Ringan Automatik (PUTRA) dan Sistem Transit Aliran Ringan (STAR), perkhidmatan rel komuter Keretapi Tanah Melayu (KTM) serta *Express Rail Link* (ERL) dan sistem monorel atau *People Mover Rapid Transit* (PRT). Rangkaian rel bersepadu tersebut menghubungkan Pusat Bandar Raya ke pusat-pusat utama di Kuala Lumpur, pusat-pusat bandar berhampiran, Putrajaya dan KLIA.

193. Rangkaian bas komprehensif yang fleksibel dan responsif kepada pengguna akan dibangunkan

Gambar 6.6: ...perhubungan fizikal dalam bentuk sistem pengangkutan yang membolehkan pergerakan efisien penduduk dan barangan di dalam dan sekitar Bandar Raya.

dan diintegrasikan dengan rangkaian rel. Rangkaian pejalan kaki akan disediakan dengan memberi tumpuan kepada Pusat Bandar Raya dan kawasan-kawasan lain yang dihubungkan kepada pusat-pusat transit dan aktiviti utama. Peningkatan kemudahan dan langkah-langkah fleksibiliti ini akan dapat mengubah pandangan orang ramai bagi meningkatkan penggunaan pengangkutan awam dengan mengurangkan pergantungan terhadap pengangkutan persendirian.

194. Utiliti penting seperti bekalan elektrik, air, sistem pembetungan dan saliran akan dinaikkan taraf serta disediakan secara menyeluruh di Bandar Raya. Bersama-sama dengan syarikat dan agensi utiliti, DBKL akan memastikan utiliti ini diintegrasikan dan diselaraskan antara satu sama lain dalam pelan pembangunan masa hadapan. Infrastruktur ICT, yang merupakan utiliti penting dalam abad ke 21, akan digabungkan dalam semua pembangunan baru di dalam Bandar Raya, dan kenaikan taraf kawasan sedia ada akan digalakkan.

195. Rangkaian kawasan hijau akan menggalakkan kepelbagaian flora dan fauna untuk diserapkan ke dalam Bandar Raya di samping membantu meningkatkan kualiti udara dan menawarkan kemudahan kepada warga kota Kuala Lumpur. Rangkaian hijau yang dicadangkan oleh PSKL 1984 akan dicapai sepenuhnya, dengan menghubungkan kawasan-kawasan lapang utama seperti taman metropolitan, hutan simpan dan tasik berserta kawasan lapang lain termasuk tanah perkuburan dan padang golf melalui jalan raya, sungai, rel dan rizab koridor utiliti yang berlandskap.

196. Penghubungan visual dan persepsi akan juga diberi penekanan untuk meningkatkan gambaran terhadap Bandar Raya dan memudahkan pengorientasian seseorang di dalamnya. Pemandangan latar langit Bandar Raya akan ditonjolkan dari pelbagai sudut kritikal Bandar Raya dan terutamanya di 'gerbang masuk' sempadan. Tapak-tapak akan dikenal pasti untuk bangunan mercu tanda masa hadapan bagi mempertingkatkan latar langit Bandar Raya dan memudahkan orientasi di dalam dan di sekitar Bandar Raya.

6.4.8 MEMBERI KEUTAMAAN DAN INSENTIF UNTUK PEMBANGUNAN KAWASAN DI SEKITAR TERMINAL TRANSIT

197. Untuk mengukuhkan strategi penghubungan pengangkutan yang berintegrasi dan lengkap, lebih banyak pembangunan intensif berdekatan terminal transit akan digalakkan.

198. Pembangunan bercampur yang menggabungkan kediaman berkepadatan tinggi, nisbah plot perdagangan yang tinggi dan juga kemudahan komuniti dan perniagaan akan digalakkan, agar mengurangkan pergantungan kepada pengangkutan persendirian dengan menyediakan kemudahsampaian yang fleksibel dan selesa. Perkhidmatan bas akan diintegrasikan dengan terminal rel dan kemudahan pertukaran bagi melancarkan sistem pengangkutan yang cepat, selesa dan efisien. Penghubungan pejalan kaki dan lalu lintas, di dalam dan di luar zon ini, akan dipertingkatkan bagi menyediakan laluan yang lebih mudah ke terminal transit.

199. Kemudahan letak dan naik (*Park and Ride)* akan disediakan di tempat pertukaran di pinggir Pusat Bandar Raya, untuk menggalakkan lebih ramai penduduk menggunakan pengangkutan awam ke Pusat Bandar Raya. Untuk tidak menggalakkan penggunaan kenderaan persendirian di Pusat Bandar Raya, langkah-langkah akan diambil bagi mengurangkan penyediaan dan menaikkan bayaran tempat letak kenderaan. Langkah-langkah kawalan lalu lintas lain seperti zon larangan dan skim pelesenan kawasan akan dipertimbangkan.

200. Dengan meletakkan kemudahan masyarakat yang penting berdekatan terminal-terminal transit utama, keberkesanan tadahan penduduk boleh ditingkatkan, seterusnya membolehkan pengukuhan dan mengoptimumkan kegunaan sumber dan kemudahan. Kemudahan masyarakat yang berkaitan dengan strategi ini adalah pusat komuniti, perpustakaan dan kemudahan kesihatan.

6.4.9 MEMASTIKAN PENGAGIHAN PUSAT-PUSAT BANDAR DAN KEMUDAHAN YANG BERFUNGSI

201. Bandar Raya hendaklah memberi perhatian utama dalam pengagihan pusat-pusat bandar dan kemudahannya supaya ianya mudah sampai kepada semua penduduk. Kesimpulannya, hierarki pusat bandar yang jelas meliputi Pusat Bandar Raya, pusat daerah dan pusat kejiranan akan ditentukan. Fungsi dan kemudahan-kemudahan yang sesuai akan dikenal pasti untuk setiap jenis pusat berdasarkan kepada lokasi, kemudahsampaian dan kawasan tadahan atau penduduk (rujuk *Jadual 6.6).* Pusat-pusat sedia ada akan diperkukuhkan dan dipertingkatkan untuk memenuhi keperluan masyarakat setempat.

202. Pusat daerah akan ditetapkan berhampiran atau di stesen rel LRT atau KTM dan pembangunan di pusat ini akan digalakkan agar memberi manfaat kepada lebih ramai penduduk. Kemudahsampaian pengangkutan awam akan dipertingkatkan ke pusat daerah sedia ada yang tidak mempunyai terminal berasaskan rel yang sesuai. Kemungkinan untuk melanjutkan rangkaian rel ke pusat-pusat ini akan dikaji. Pusat kejiranan akan ditempatkan berdekatan atau di stesen rel LRT atau KTM dan pembangunan di pusat-pusat ini akan juga dipesatkan.

203. Kemudahan masyarakat akan diagihkan dan diintegrasikan ke dalam pelbagai jenis pusat bandar berdasarkan kepada tadahan penduduk yang diingini. Kemudahan yang lebih meluas dan sofistikated seperti perpustakaan awam akan diagihkan ke pusat daerah yang disedikakan dengan pengangkutan awam yang baik. Kemudahan-kemudahan kecil lain seperti kawasan permainan tempatan dan padang bola yang perlu digandingkan dengan kawasan kediaman kejiranan akan diagihkan ke pusat kejiranan. Kemudahan yang biasa disediakan seperti kedai runcit, kawasan mainan tempatan dan rukun tetangga akan digabungkan dengan pusat tempatan.

Jadual 6.6: Hierarki dan Fungsi Pusat-Pusat Bandar

Hierarki	Fungsi	Kemudahan
Pusat Bandar Raya	• Untuk memenuhi keperluan nasional dan wilayah. • Kemudahan yang mempunyai 'ranking' lebih tinggi seperti ibu pejabat polis.	• Taman Bandar • Taman Kejiranan • Ibu Pejabat Polis • Universiti • Hospital Pakar • Stadium • Panggung, Pusat Seni • dan Kebudayaan • Muzium
Pusat Daerah	• Untuk memenuhi keperluan di peringkat Wilayah. • Kemudahan yang mempunyai 'ranking' yang rendah berbanding Pusat Bandar dan 'ranking' yang tinggi berbanding Pusat Kejiranan.	• Taman Kejiranan • Pusat Komuniti • Perpustakaan ('ranking' tinggi / saiz besar) • Balai Polis • Hospital • Kompleks Sukan • Pasar
Pusat Kejiranan	• Untuk memenuhi keperluan kejiranan. • Kemudahan 'ranking' terendah.	• Taman Kejiranan • Perpustakaan (tahap terendah / saiz kecil) • Klinik • Pusat Komuniti Nota: Kemudahan keagamaan dan sekolah akan diagihkan di dalam kawasan perumahan.

6.4.10 MENGUKUHKAN PEMBANGUNAN DAN MENINGKATKAN PERSEKITARAN KAWASAN STABIL

204. Sebahagian besar Kuala Lumpur telah dibangunkan sepenuhnya. Tiga daripada empat kawasan pertumbuhan yang dikenal pasti dalam PSKL 1984; iaitu Wangsa Maju, Damansara dan Bandar Tun Razak kini kukuh manakala kawasan lain di Bandar Raya juga stabil dan kukuh dengan ciri-cirinya yang tersendiri.

205. Beberapa projek baru lebuh raya telah menjejaskan konfigurasi sesetengah kawasan. Akibatnya, corak pejalan kaki dan lalu lintas telah terjejas seterusnya mendatangkan gangguan kepada komuniti. Dalam kes-kes tertentu, ia juga telah menyebabkan kemerosotan fizikal dan sosial di sesetengah kawasan. Pelan akan disediakan untuk menyusun semula kawasan-kawasan ini bagi membantu menjanakan dan menghidupkan semula kawasan tersebut.

206. Di kawasan-kawasan lain, pembangunan telah berlaku tanpa mengambil kira penyediaan yang mencukupi bagi kemudahan masyarakat, utiliti atau infrastruktur. Satu program akan dilaksanakan untuk memastikan semua kawasan disediakan

dengan keperluan infrastruktur asas dan kemudahan yang mudah sampai, terkini dan diselenggara dengan baik.

207. Untuk mengekalkan struktur bandar raya yang stabil dan mapan, satu strategi akan dilaksanakan dengan mengukuhkan kekuatan sedia ada kawasan pembangunan stabil dan meningkatkan keseluruhan persekitaran. Strategi ini melibatkan gangguan yang minimum kepada pengukuhan susun atur kawasan ini bagi meningkatkan kepaduan serta membaiki kejanggalan atau kekurangan. Guna tanah sedia ada di kawasan stabil ini akan dikekalkan dan percanggahan guna tanah akan disisihkan. Ciri-ciri hakiki kawasan stabil dari segi geofizikal dan alam bina akan dianalisis dan peluang-peluang dieksploitasi demi meningkatkan ciri-ciri dan identiti sedia ada.

6.4.11 MENGUKUHKAN PEMBANGUNAN DAN MENINGKATKAN PERSEKITARAN GERBANG MASUK UTAMA

208. Kuala Lumpur dikelilingi oleh pembangunan pinggir bandar dan bandar-bandar yang mengaburkan definisi sempadannya. Limpahan bandar ini dengan kekurangan perancangan yang konsisten di kedua-dua belah sempadan Bandar Raya telah melemahkan dan menyusutkan imej perancangan Kuala Lumpur.

209. Zon-zon gerbang masuk akan diwujudkan di gerbang masuk utama dan sekunder di sempadan Bandar Raya. Zon gerbang masuk utama adalah sempadan Bandar Raya yang menyelangi jalan utama ke Bandar Raya dan di mana pemandangan latar langit Bandar Raya dan mercu tanda dapat dilihat. Zon-zon ini akan ditekankan agar ia dilihat sebagai titik ketibaan utama Bandar Raya dan menonjolkan imej Kuala Lumpur sebagai pusat kewangan dan perniagaan utama dan juga persekitaran hidup dan kerja yang berkualiti tinggi. Di semua zon gerbang masuk, akan terdapat definisi yang jelas di antara elemen di luar dan di dalam sempadan Bandar Raya.

Gambar 6.7: ... mengukuhkan kekuatan sedia ada kawasan pembangunan stabil dan meningkatkan keseluruhan persekitaran

210. Berdasarkan kepada ciri-ciri fizikal dan fungsi setiap zon gerbang masuk, ciri pembangunan, skala dan jenis yang sesuai akan ditentukan. Untuk meningkatkan perasaan ketibaan, utiliti dan kemudahan akan disediakan untuk pelawat dan kegunaan tanah tidak sesuai yang tidak membantu dalam mendefinisikan zon ini akan dimansuhkan. DBKL akan berusaha, dengan kerjasama pihak berkuasa tempatan yang berkaitan, memastikan pembangunan di luar Bandar Raya yang bersempadan berharmoni dan saling melengkapi dengan pembangunan di Kuala Lumpur.

6.5 PELAN UTAMA

211. Sepuluh strategi utama tersebut diterjemahkan kepada strategi ruang yang lebih terperinci di seluruh Bandar Raya. Dua rajah utama yang membentuk sebahagian daripada dokumen ini menerangkan strategi keseluruhan bandar raya yang digariskan dalam bahagian sebelumnya:

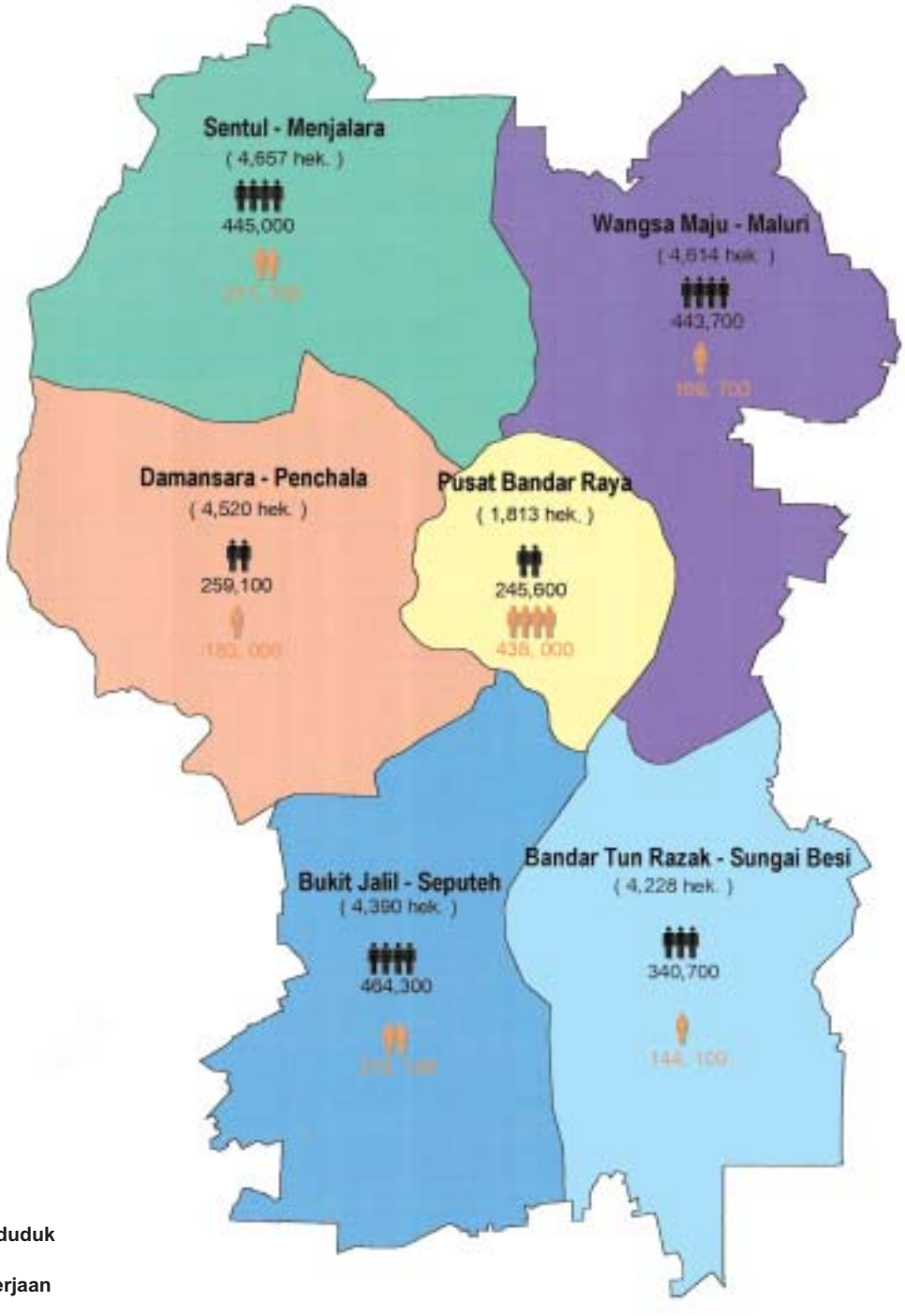
- ***Pelan Strategi Pembangunan 1:*** menunjukkan strategi berkaitan dengan Pusat Bandar Raya, Zon Antarabangsa, Kawasan Pembangunan Komprehensif, Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisional dan kampung-kampung baru, kawasan usang dan kawasan stabil (rujuk *Rajah 6.2*).

- ***Pelan Strategi Pembangunan 2:*** menunjukkan strategi berkaitan dengan pengagihan pusat Bandar dan kemudahan, rangkaian hijau, rangkaian jalan raya dan rel, pusat terminal transit dan peningkatan gerbang masuk Bandar Raya yang utama (rujuk *Rajah 6.3*).

212. Untuk membangunkan strategi ruang dengan lebih terperinci dan memberi tumpuan yang lebih, Bandar Raya dibahagikan kepada 6 zon strategik yang mempunyai sempadan sejajar dengan koridor jalan raya utama, rel dan sungai. *Bab 17: Zon Strategik* menerangkan dengan lebih terperinci bagaimana strategi pembangunan yang terkandung di dalam bab ini dan juga dasar-dasar sektoral yang digariskan dalam bab-bab berikut berkait dengan zon-zon strategik. Enam zon yang dikenal pasti adalah seperti berikut:

- *Pusat Bandar Raya (dahulunya KPP)*
- *Wangsa Maju - Maluri*
- *Sentul - Menjalara*
- *Damansara - Penchala*
- *Bukit Jalil – Seputeh*
- *Bandar Tun Razak - Sungai Besi*

213. Parameter asas perancangan bagi setiap zon strategik bagi tahun 2020 adalah seperti di dalam *Rajah 6.4*.



U

RAJAH: 6.4
PENDUDUK DAN PEKERJAAN, 2020

Perdagangan

7.1 PENGENALAN

214. Bagi memenuhi sebahagian daripada wawasan untuk menjadikan Kuala Lumpur Sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia ialah dengan meneguhkan keterampilannya sebagai pusat perdagangan dan kewangan antarabangsa. Perdagangan merupakan daya penggerak ekonomi sesebuah bandar raya. Ia mewujudkan kekayaan, menyediakan sumber pekerjaan yang utama serta pendorong utama bagi pembangunan dan pembaharuan. Dengan memastikan Kuala Lumpur dapat menarik minat syarikat multi-nasional utama untuk menjalankan operasi serantaunya, ini dapat memberi manfaat kepada Bandar Raya khususnya dan negara amnya.

215. Bagi mencapai matlamat ini, Kuala Lumpur akan memberi perhatian terhadap permintaan K-Ekonomi, di mana idea yang inovatif dan teknologi terkini merupakan kriteria utama penjanaan kekayaan. Kuala Lumpur juga akan mendapat faedah daripada kedudukannya yang berhampiran dengan MSC, dan dapat menarik masuk serta pelengkap kepada perusahaan yang berteraskan pengetahuan. Bandar Raya juga akan dapat memaksimumkan manfaat ini dengan menawarkan perkhidmatan pelengkap bertaraf tinggi dari segi kewangan, membeli-belah, hiburan, perumahan, pendidikan dan rekreasi.

216. DBKL juga perlu menyediakan struktur bandar yang efisien dan saksama yang mengagihkan ruang perdagangan dengan baik, oleh itu semua bahagian di dalam Bandar Raya akan mempunyai akses kepada kemudahan tersebut mengikut keperluan. Penduduk di Bandar Raya akan mudah sampai dengan selesa ke kemudahan membeli-belah di mana jua mereka berada. Oleh itu, DBKL akan cuba memenuhi kehendak peniaga-peniaga tempatan serta syarikat multi-nasional, agar mereka mampu memiliki ruang pejabat di kawasan-kawasan yang dapat memenuhi sumber dan keperluan organisasi masing-masing.

7.2 KEADAAN DAN ISU SEMASA

7.2.1 TINJAUAN PERDAGANGAN

i. Keadaan Semasa

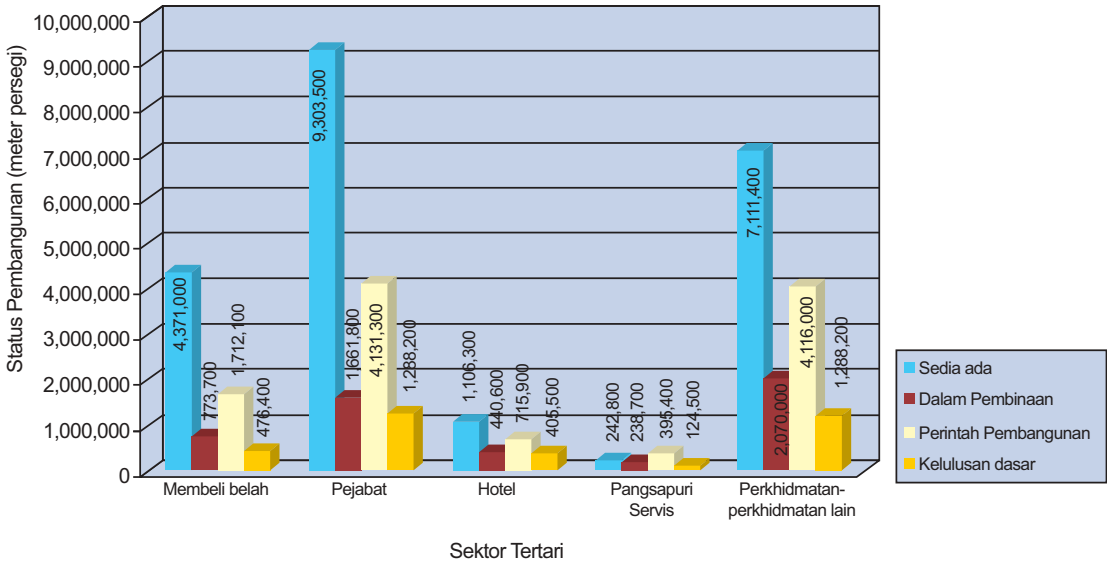
217. Anggaran jumlah ruang lantai perdagangan di Kuala Lumpur dan konurbasinya (KLK) adalah 64 juta meter persegi di mana 66 peratus terletak di Kuala Lumpur.

218. Ini menunjukkan telah terdapat suatu trend penyerakan ruang lantai pejabat dari Kuala Lumpur ke KLK. Antara tahun 1991 dan 1997, peratusan ruang yang dibina khusus untuk pejabat di Kuala Lumpur berbanding keseluruhan KLK telah menurun daripada 95 peratus kepada 80 peratus. Begitu juga, antara tahun 1995 dan 1998, jumlah ruang lantai runcit kompleks perdagangan di Kuala Lumpur telah menurun daripada 57 peratus kepada 50 peratus daripada jumlah keseluruhan KLK.

219. Komponen utama ruang lantai perdagangan di Kuala Lumpur adalah terdiri daripada pejabat, membeli-belah, hotel, pangsapuri servis dan perkhidmatan-perkhidmatan lain. *Rajah 7.1* menunjukkan ruang lantai sedia ada dan komited mengikut status dan komponen manakala *Jadual 7.1* menunjukkan ruang lantai sedia ada dan komited mengikut status dan zon strategik. Ruang lantai perdagangan telah meningkat sebanyak 277 peratus antara tahun 1980 dan 2000. Bilangan pekerjaan di dalam sektor ini ialah sebanyak 698,100 iaitu

Gambar 7.1: ... masih terdapat lebih penumpuan ruang lantai komersil di Pusat Bandar Raya.

Rajah 7.1: Ruang Lantai Mengikut Status dan Komponen, 2000



Jadual 7.1: Ruang Lantai Perdagangan Mengikut Status, 2000

Zon Strategik	Status Pembangunan (meter persegi)				JUMLAH
	Sedia Ada	Dalam Pembinaan	Perintah Pembangunan	Lulus Dasar	
Pusat Bandar Raya	10,452,000	2,688,300	3,387,300	1,141,100	17,668,700
Wangsa Maju - Maluri	2,435,100	435,600	2,214,400	522,600	5,607,700
Sentul - Menjalara	2,250,400	807,400	1,599,100	301,000	4,957,900
Damansara - Penchala	1,548,700	280,500	788,700	503,200	3,121,100
Bukit Jalil - Seputeh	3,530,800	868,000	1,916,200	959,800	7,274,800
Bandar Tun Razak - Sg. Besi	1,918,100	36,800	1,123,800	135,000	3,213,700
Jumlah	**22,135,100**	**5,184,800**	**11,029,500**	**3,562,700**	**41,953,200**

penambahan 82 peratus sejak 1980. Secara keseluruhannya, komponen utama sektor perkhidmatan perdagangan telah mengalami pertumbuhan yang agak pesat pada tahun-tahun kebelakangan ini.

220. Berlaku penurunan relatif jumlah ruang lantai perdagangan di Pusat Bandar Raya berbanding dengan keseluruhan Kuala Lumpur, daripada 66.3 peratus pada tahun 1980 kepada 47.2 peratus pada tahun 2000.

ii. Isu

221. Biarpun terdapat pertumbuhan ruang pejabat dan runcit di luar Pusat Bandar Raya, masih terdapat lebih penumpuan ruang lantai perdagangan di Pusat Bandar Raya.

- *Lebih penumpuan pembangunan perdagangan di Pusat Bandar Raya.*

222. Penawaran ruang lantai perdagangan pada tahun 2000 telah melebihi permintaan dengan kadar

kekosongan bagi sektor pejabat dan runcit masing-masing sebanyak 23 peratus dan 30 peratus. Berdasarkan arah aliran permintaan ruang lantai perdagangan sejak dua dekad yang lepas, lebihan semasa dan penawaran mendatang ruang pejabat dan runcit dijangka dapat digunakan sepenuhnya pada tahun 2005.

- *Lebihan ruang lantai pejabat dan runcit.*

7.2.2 BANGUNAN PEJABAT

(i) Keadaan Semasa

223. *Rajah 7.2* menunjukkan taburan kawasan pejabat sedia ada di Kuala Lumpur. DBKL telah melaksanakan Garis Panduan Bangunan Pintar yang diguna pakai bagi setiap pembangunan pejabat baru di Kuala Lumpur. Termasuk dalam garis panduan ini adalah keperluan bagi Sistem Pengurusan Bangunan, penggabungan infrastruktur ICT dan langkah-langkah penjimatan tenaga. Kesannya, terdapat stok bangunan pejabat di Kuala Lumpur yang mempunyai kualiti yang tinggi.

(ii) Isu

224. Terdapat banyak bangunan pejabat lama, termasuk yang dikosongkan akibat perpindahan pejabat kerajaan ke Putrajaya, yang mempunyai kekurangan kemudahan asas ICT.

- *Banyak bangunan pejabat lama di Kuala Lumpur yang usang dan kekurangan kemudahan asas ICT.*

Bangunan rumah kedai lama, Jalan Tun Perak

Gambar 7.2: Terdapat banyak bangunan pejabat lama, termasuk yang dikosongkan akibat perpindahan pejabat kerajaan ke Putrajaya, yang mempunyai kekurangan kemudahan asas ICT.

7.2.3 MEMBELI-BELAH

i. Keadaan Semasa

225. *Rajah 7.3* menunjukkan taburan kawasan membeli-belah sedia ada dan komited di Kuala Lumpur. Kemunculan pasar raya besar dan pusat membeli-belah mega untuk aktiviti beli-belah yang umum serta rekreasi di pinggir Bandar Raya telah mula mengubah corak pembangunan runcit di Kuala Lumpur. Rumah kedai, bentuk membeli-belah tradisional semakin kurang relevan di mana orang ramai lebih menyukai kesenangan, keselesaan hawa dingin dan pilihan barangan yang lebih banyak ditawarkan di kompleks membeli-belah besar.

Kompleks membeli-belah Mega pinggir Bandar Raya

Gambar 7.3: Kemunculan pasar raya besar dan pusat membeli-belah mega untuk aktiviti beli-belah yang umum serta rekreasi di pinggir. Bandar Raya telah mula mengubah corak pembangunan runcit di Kuala Lumpur

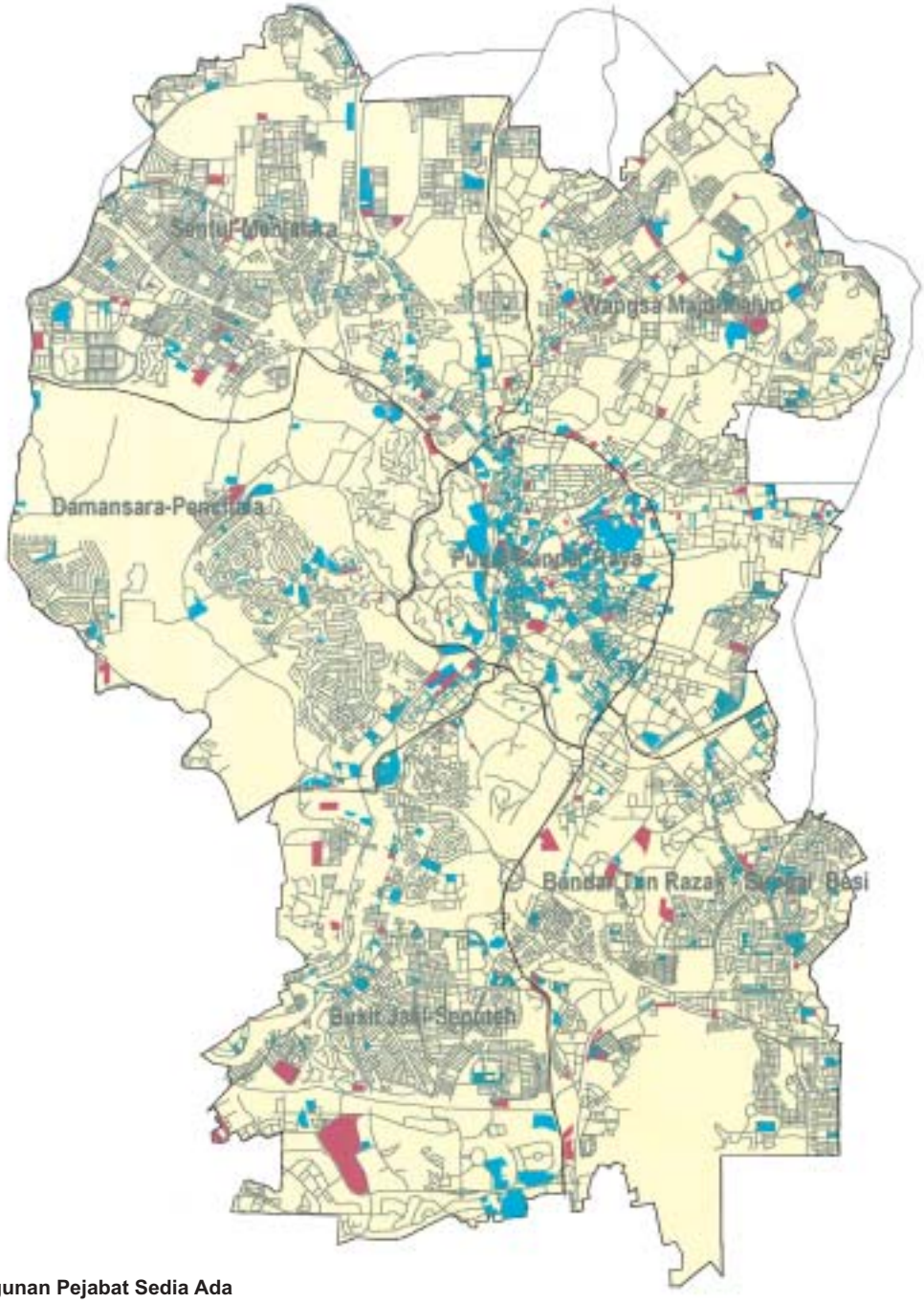
ii. Isu

226. Berlaku fenomena di mana kompleks membeli-belah yang tidak berjaya di Kuala Lumpur. Kegagalan sesetengah kompleks adalah disebabkan lokasi yang tidak sesuai, kekurangan tadahan penduduk, reka bentuk tidak menarik, dan kekurangan kajian pasaran dan kewangan.

- *Kegagalan beberapa pusat membeli-belah.*

227. Kawasan-kawasan membeli-belah tradisional di Pusat Bandar Raya telah diambil alih dengan kemunculan banyak pusat membeli-belah berskala besar di Bandar Raya. Kesannya, tidak terdapat secara jelas kawasan atau tunggak tarikan utama membeli-belah di Pusat Bandar Raya.

- *Kekurangan kawasan atau tunggak membeli-belah utama.*



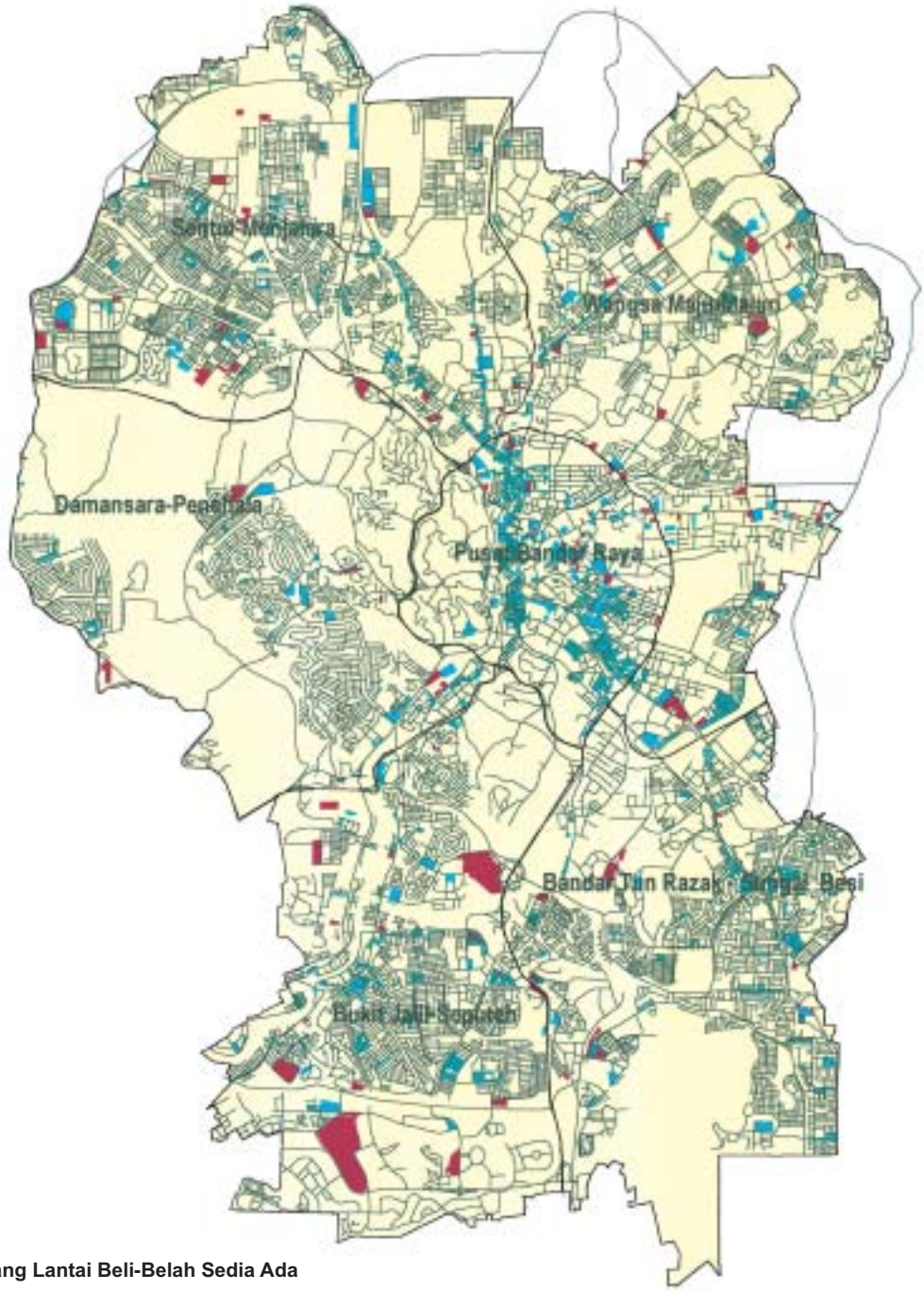
Bangunan Pejabat Sedia Ada

Bangunan Pejabat Komited

U

RAJAH : 7.2
TABURAN BANGUNAN PEJABAT MENGIKUT STATUS, 2000

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020



Ruang Lantai Beli-Belah Sedia Ada

Ruang Lantai Beli-Belah Komited

U

RAJAH : 7.3
TABURAN RUANG LANTAI BELI-BELAH MENGIKUT STATUS, 2000

7.2.4 HOTEL DAN PANGSAPURI SERVIS

i. Keadaan Semasa

228. Keadaan semasa dan isu yang berkaitan dengan hotel akan dibincangkan di dalam *Bab 8: Pelancongan.*

229. Dengan pertambahan masyarakat ekspatriat, pangsapuri servis semakin popular. Kebanyakan pangsapuri ini terdapat di Pusat Bandar Raya, Seputeh, Bukit Indah dan Sentul. Apabila Kuala Lumpur menjadi pusat kewangan dan perdagangan antarabangsa, dijangkakan akan lebih ramai peniaga ekspatriat akan tinggal di Bandar Raya dan ini akan mengakibatkan peningkatan permintaan untuk pangsapuri servis.

ii. Isu

- *Pertambahan permintaan untuk pangsapuri servis*

7.2.5 PERKHIDMATAN-PERKHIDMATAN LAIN

i. Keadaan Semasa

230. Perkhidmatan-perkhidmatan lain mengandungi institusi, rekreasi, kemudahan-kemudahan MICE dan penyimpanan serta dewan pameran, auditorium, teater, restoran, gimnasium, panggung dan dewan konsert. Kebanyakan daripada perkhidmatan-perkhidmatan ini terletak di bangunan pejabat dan hotel dan juga kompleks membeli-belah. Taburan kemudahan ini masih lagi berpusat dengan 44 peratus daripada ruang lantainya terletak di Pusat Bandar Raya. Selebihnya terdapat taburan yang seimbang di semua kawasan zon strategik lain.

7.2.6 PENJAJA DAN PENIAGA KECIL

i. Keadaan Semasa

231. Sektor tidak formal memainkan peranan yang penting dalam sosioekonomi penduduk Bandar Raya. Penjaja dan peniaga kecil merupakan agen ekonomi yang efektif dan efisien dalam pengagihan barangan dan perkhidmatan. Mereka membantu dalam mengurangkan kos kehidupan di Bandar Raya dengan menawarkan harga makanan dan barangan keperluan lain dengan harga yang berpatutan dan pilihan yang luas kepada pengguna. Di samping menjadi sumber kehidupan beribu penduduk yang terlibat dalam sektor ini, penjajaan dan perniagaan kecil juga merupakan sebahagian daripada budaya hidup masyarakat Malaysia.

Gambar 7.4: Penjaja merupakan agen ekonomi yang efektif dan efisien dalam pengagihan barangan dan perkhidmatan

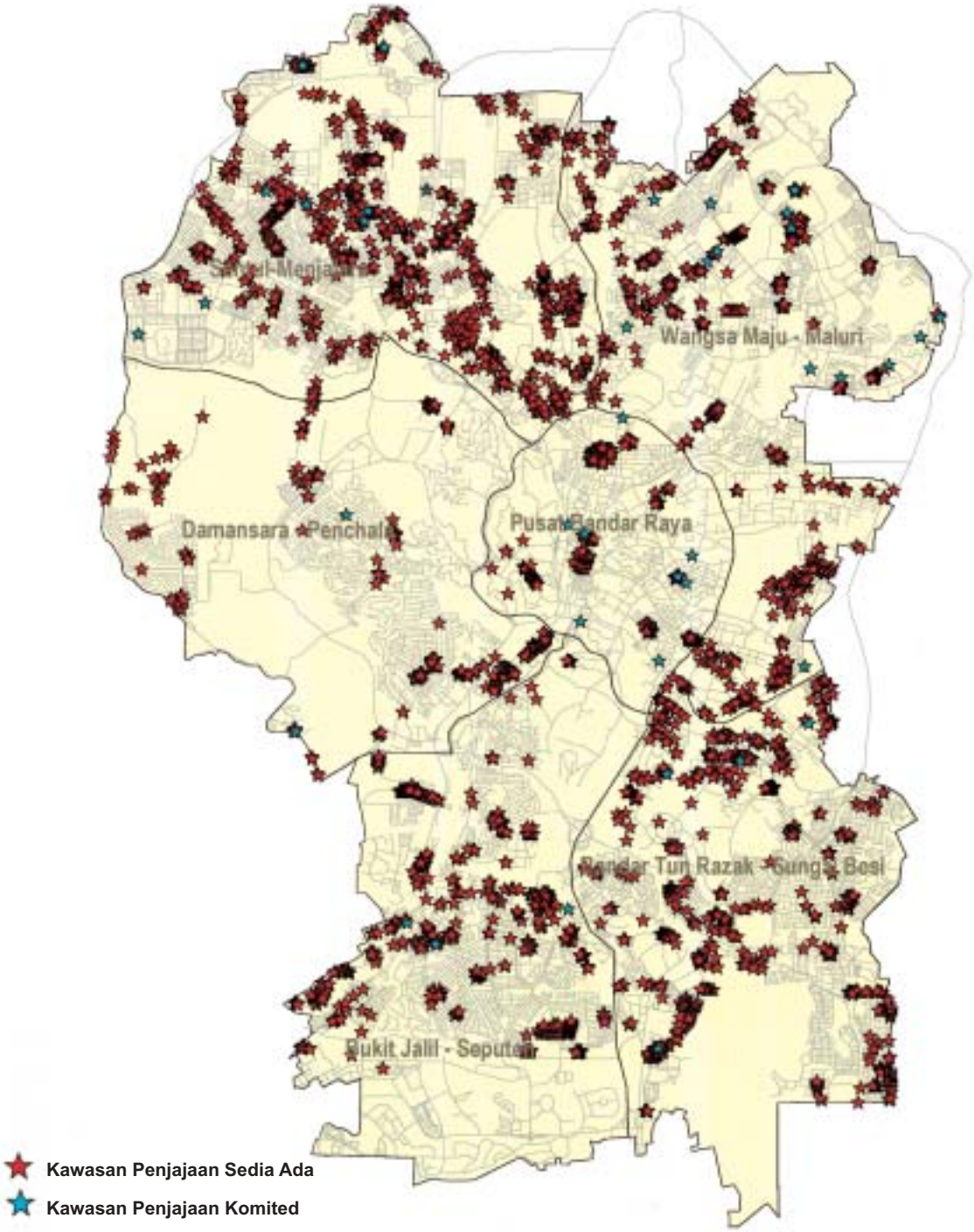
232. DBKL telah pun berjaya dalam menggalakkan pembangunan kawasan penjaja, pengusaha dan peniaga kecil. Dalam tahun 2000, terdapat sebanyak 35,120 penjaja dan peniaga kecil berlesen di Kuala Lumpur yang sebahagian besarnya beroperasi di pasar, pasar malam, kiosk, gerai berkunci dan sambungan di tepi bangunan. Kebanyakan daripada mereka menjual makanan dan minuman, pakaian, barangan plastik dan buku. *Rajah 7.4* menunjukkan taburan penjaja dan peniaga kecil.

233. Di samping itu, terdapat lebih 6,000 penjaja tidak berlesen yang beroperasi di beberapa lokasi yang tidak sesuai seperti di rizab jalan dan sungai serta bawah jejambat. Ini telah menjejaskan pergerakan lalu lintas serta menyebabkan pandangan buruk dan keadaan kotor.

ii. Isu

234. Beberapa pusat penjaja tetap telah pun dibina untuk menempatkan semula penjaja. Walau bagaimanapun tapak-tapak baru tersebut didapati kurang sesuai dari segi kemudahsampaian, kawasan tadahan, keselesaan dan telah mengakibatkan kegagalan pusat penjaja sehingga menyebabkan penjaja kembali ke tempat asal mereka berniaga.

- *Premis penempatan penjaja yang kurang sesuai.*



U

RAJAH : 7.4
TABURAN KAWASAN PENJAJAAN MENGIKUT STATUS, 2000

235. Sehingga kini tidak terdapat kawasan dan kemudahan yang dikhaskan yang mencukupi bagi menampung jumlah penjaja dan peniaga kecil sedia ada di Bandar Raya. Ini menyebabkan masih lagi terdapat penjaja dan peniaga kecil yang menjalankan operasinya di kawasan-kawasan tidak sesuai yang telah mendatangkan masalah-masalah sanitasi seperti kebersihan serta pembuangan sampah dan halangan lalu lintas.

- *Ketidakcukupan kawasan dan kemudahan yang dikhaskan untuk penjaja dan peniaga kecil.*

Gambar 7.5: ... terdapat penjaja yang menjalankan operasinya di kawasan-kawasan yang tidak sesuai untuk menjaja ...

236. Lebih kurang 65 peratus pusat penjaja terletak di Pusat Bandar Raya. Terdapat kekurangan bilangan pusat penjaja di kawasan kediaman yang berkepadatan tinggi seperti di Pantai Dalam dan Wangsa Maju dan juga di kawasan perindustrian.

- *Kekurangan pusat penjaja di luar Pusat Bandar Raya.*

237. Sikap sebahagian penjaja dan peniaga kecil yang kurang mementingkan aspek kesihatan diri dan pembantu, kebersihan diri dan premis, mutu sajian, susun atur di dalam premis dan layanan mesra terhadap pelanggan menggambarkan tahap perkhidmatan penjajaan dan perniagaan kecil yang kurang memuaskan.

- *Tahap perkhidmatan penjajaan dan perniagaan kecil yang kurang memuaskan.*

7.3 OBJEKTIF

238. Untuk mempertingkatkan peranan Kuala Lumpur sebagai pusat perdagangan dan kewangan antarabangsa, DBKL bertujuan untuk:

- *mempromosikan Kuala Lumpur sebagai satu lokasi pilihan bagi organisasi dan entiti perniagaan bertaraf antarabangsa untuk menempatkan ibu pejabat dan pejabat wilayahnya;*
- *menjadikan sebuah bandar raya teknologi termaju terutama dalam bidang teknologi dan reka bentuk bangunan serta teknologi maklumat dan komunikasi; dan*
- *meningkatkan Pusat Bandar Raya sebagai sebuah pusat membeli-belah dan hiburan antarabangsa.*

239. Untuk mewujudkan struktur bandar raya yang efisien dan saksama, DBKL bertujuan untuk:

- *memastikan taburan yang berfungsi bagi pusat-pusat bandar untuk membolehkan peletakan kemudahan perkhidmatan dan perdagangan di lokasi-lokasi yang bersesuaian bagi penduduk.*

7.4 DASAR DAN CADANGAN

7.4.1 PERNIAGAAN DAN KEWANGAN

a) Pusat Perdagangan dan Kewangan Antarabangsa

240. Berdasarkan kepada sepuluh buah bandar utama di rantau Asia Pasifik (1995-1997), Kuala Lumpur menduduki tempat kelima sebagai lokasi termurah bagi menubuhkan syarikat-syarikat bertaraf antarabangsa. Purata kos penyelenggaraan tahunan sebuah pejabat di Kuala Lumpur adalah kira-kira 24 peratus daripada kos di Singapura dan 22 peratus di Hong Kong. Kadar sewa bersih ruang pejabat utama juga adalah lebih rendah jika dibandingkan di Singapura, Hong Kong, Bangkok dan Sydney. Berdasarkan kepada perbandingan harga yang kompetitif, dengan ini, Kuala Lumpur mempunyai potensi yang baik untuk menjadi pusat perdagangan dan kewangan antarabangsa.

241. Menggalak dan memelihara perhubungan perniagaan dengan bandar raya utama lain di rantau ini dan di seluruh dunia merupakan faktor penting dalam mengembangkan peluang untuk ahli perniagaan tempatan di samping menaikkan profil Kuala Lumpur dan juga perhatian dunia berkenaan potensinya. Membina perkongsian perniagaan dengan bandar raya lain di rantau Asia Pasifik dan seluruh dunia akan membantu mempromosi perniagaan di Kuala Lumpur.

242. Untuk mempromosi Kuala Lumpur di luar negara, sebuah badan pembangunan perniagaan akan ditubuhkan bagi menyelaras pelbagai aspek pembangunan perdagangan di Bandar Raya. Badan ini akan mempromosikan aktiviti perniagaan dan memasarkan Kuala Lumpur sebagai pusat perdagangan dan kewangan antarabangsa melalui penyebaran maklumat berkaitan dengan kemudahan yang disediakan, peraturan dan prosedur untuk menubuhkan perniagaan dan anggaran kos operasi yang diperlukan untuk menjalankan perniagaan di Kuala Lumpur.

Dasar:

CO 1: DBKL akan menubuhkan sebuah badan pembangunan perniagaan yang akan menyelaras pelbagai pembangunan perdagangan di Bandar Raya, mempromosi aktiviti perniagaan dan memasarkan Kuala Lumpur sebagai pusat perdagangan dan kewangan antarabangsa.

Pemandangan Menara Berkembar Petronas dari Jalan Raja Muda Musa Kampong Bharu

Gambar 7.6: Jenis perniagaan dan perusahaan komersil terutamanya di kawasan Pusat Bandar Raya perlu bersesuaian dan menyokong status Bandar Raya sebagai pusat komersil dan kewangan

243. Bagi mengekalkan ciri-ciri Pusat Bandar Raya dan Kawasan Pembangunan Komprehensif agar selaras dengan wawasan Kuala Lumpur, jenis perniagaan dan perusahaan perdagangan di kawasan ini perlu bersesuaian dan menyokong status Bandar Raya sebagai pusat perdagangan dan kewangan antarabangsa.

Dasar:

CO 2: DBKL akan memastikan jenis aktiviti perdagangan yang boleh beroperasi di Pusat Bandar Raya dan Kawasan Pembangunan Komprehensif sesuai dengan matlamat menjadikan Kuala Lumpur sebagai pusat perdagangan dan kewangan antarabangsa.

b) Pejabat Perniagaan dan Perkhidmatan Persendirian Aktiviti K-Ekonomi di Premis Kediaman

244. Teknologi yang berkaitan dengan K-Ekonomi telah membolehkan aktiviti ekonomi dijalankan di premis kediaman. Ini telah mendatangkan banyak faedah bagi individu, perniagaan dan badan pentadbiran yang mengikuti arah aliran ini kerana perbelanjaan yang rendah dan mengurangkan permintaan terhadap infrastruktur Bandar Raya, terutamanya rangkaian pengangkutan.

245. Peraturan kawalan perancangan sedia ada mengehadkan premis kediaman digunakan untuk aktiviti selain kediaman. Bagi membenarkan aktiviti K-Ekonomi di premis kediaman, peraturan dan garis panduan kawalan perancangan perlu disediakan. Aktiviti sedemikian tidak mengakibatkan kacau ganggu dan tekanan kepada infrastruktur bandar. Kegiatan-kegiatan mestilah dijalankan oleh penghuni secara persendirian, melibatkan penggunaan ICT dan tidak memerlukan pembantu.

Dasar:

CO 3: DBKL akan membenarkan aktiviti K-Ekonomi di premis kediaman.

c) Menyediakan Infrastruktur Pemboleh

246. Sungguhpun kos yang kompetitif adalah faktor penting, ia secara tersendiri tidak mencukupi untuk menarik perniagaan antarabangsa

menempatkan pejabat-pejabat wilayah mereka di Bandar Raya. Untuk Kuala Lumpur mencapai status sebagai sebuah bandar raya bertaraf dunia, perlu terdapat infrastruktur pemboleh seperti ruang pejabat utama, rangkaian komunikasi bertaraf dunia, pelbagai perkhidmatan perniagaan khusus, sumber tenaga kerja yang berkelayakan dan kemudahan pendidikan dan latihan serta rangkaian pengangkutan nasional dan antarabangsa yang efisien.

247. Salah satu infrastruktur pemboleh yang penting ialah penawaran bangunan pejabat yang banyak dengan dilengkapi peralatan berteknologi terkini dan infrastruktur ICT. Garis panduan kawalan perancangan akan dilaksanakan dengan mengintegrasikan infrastruktur ICT dalam pembangunan pejabat dan hotel baru. Penambahbaikan bangunan-bangunan perdagangan sedia ada yang mengandungi infrastruktur ICT akan digalakkan.

Dasar:

CO 4: DBKL akan memastikan penyediaan infrastruktur pemboleh yang mencukupi bagi Kuala Lumpur mencapai status sebagai sebuah pusat perdagangan dan kewangan antarabangsa.

7.4.2 MEMBELI-BELAH

a) Zon Membeli-Belah

248. Pembangunan aktiviti membeli-belah di Kuala Lumpur adalah di peringkat peralihan dan oleh itu kelihatan tidak terancang dan teratur. Satu kawasan atau zon membeli-belah perlu ditentukan berbanding kompleks membeli-belah sebagai tumpuan utama aktiviti runcit.

249. Terdapat kawasan membeli-belah yang dikenali dengan keperluan runcit yang khusus seperti komponen elektronik di sepanjang Jalan Pasar, aksesori komputer di Plaza Imbi, aksesori pakaian di San Peng, aksesori jahitan di Jalan Masjid India yang perlu diiktiraf secara formal sebagai presint membeli-belah khusus. Pelbagai zon membeli-belah dikenalpasti dan ditingkatkan ciri-ciri kawasan membeli-belah tersebut akan dikukuhkan.

Dasar:

CO 5: DBKL akan menetapkan pelbagai zon membeli-belah di Kuala Lumpur.

b) Presint Membeli-belah Bertaraf Dunia

250. Kawasan membeli-belah yang utama akan diwujudkan di Pusat Bandar Raya sebagai presint membeli-belah yang bertaraf dunia dengan reputasi nasional dan antarabangsa.

Dasar:

CO 6: DBKL akan menetapkan kawasan-kawasan di Pusat Bandar Raya untuk membentuk sebuah tunggak utama membeli-belah dan menentukan strategi-strategi bersesuaian bagi membangunkan kawasan ini sebagai kawasan tarikan utama perniagaan runcit di peringkat nasional dan antarabangsa.

7.4.3 HOTEL DAN PANGSAPURI SERVIS

251. Dasar-dasar yang berkaitan dengan hotel diperincikan dalam *Bab 8: Pelancongan*.

252. Seiring dengan pertambahan jumlah perniagaan antarabangsa yang beroperasi di Kuala Lumpur, pangsapuri servis yang mencukupi perlu disediakan di lokasi-lokasi yang sesuai bagi memenuhi keperluan ahli perniagaan ekspatriat.

Dasar:

CO 7: DBKL akan memastikan pangsapuri servis yang mencukupi disediakan dengan akses yang baik ke kawasan-kawasan perniagaan utama.

7.4.4 PENJAJA DAN PENIAGA KECIL

253. DBKL akan meneruskan pengawalan aktiviti penjajaan dan memastikan premis yang disediakan mencukupi. Ini adalah bertujuan mengehadkan pertumbuhan gerai-gerai penjaja yang tidak berlesen.

254. DBKL memerlukan pihak swasta menyediakan premis penjaja di kompleks pembangunan bercampur. Pada masa yang sama, DBKL akan meneruskan dasar menempatkan semula penjaja-penjaja tepi jalan ke pusat-pusat penjaja yang ditetapkan di mana semua kemudahan yang diperlukan disediakan dalam persekitaran yang bersih.

Pusat penjaja di dalam kompleks membeli-belah

Gambar 7.7: DBKL memerlukan pihak swasta menyediakan premis penjaja di kompleks pembangunan bercampur.

Dasar:

CO 8: DBKL akan memantau peruntukan premis penjaja dan peniaga kecil dan membina premis penjaja tambahan di mana perlu.

CO 9: DBKL akan mengehendaki pembangunan perdagangan swasta menyediakan premis penjaja dan peniaga kecil di dalam pembangunan mereka.

255. Profesionalisme penjajaan dan perniagaan kecil perlu ditingkatkan dengan berteraskan amalan yang baik. Amalan tersebut boleh dihasilkan melalui peraturan dan bimbingan dalam aspek kesihatan, kebersihan, mutu sajian dan layanan. Reka bentuk dan kebersihan premis, kelengkapan, peralatan, pengusaha dan pembantu mesti dititikberatkan. Selain dari aspek kebersihan, pengusaha dan pembantu perlu menjalani pemeriksaan kesihatan diri.

256. Mutu makanan dan sajian perlu dititikberatkan dalam aspek hiasan, kesegaran, kekhasiatan dan keenakan makanan. Layanan kepada pelanggan mestilah mesra, cepat dan tepat serta menggunakan perantaraan bahasa yang bersesuaian dan sopan. Selain itu, pengkhususan jenis makanan, bantuan kewangan, penguatkuasaan dan pengiktirafan ke atas penjaja dan peniaga kecil perlu diberi penekanan. Bagi perniagaan kecil, pengusaha dan pembantu mesti menitikberatkan aspek kebersihan dan susun atur yang menarik di dalam premis.

Dasar

CO 10: DBKL akan, bersama-sama agensi dan pihak berkuasa berkaitan meningkatkan profesionalisme penjajaan dan perniagaan kecil yang berteraskan amalan yang baik melalui peraturan dan bimbingan yang memberi penekanan ke atas aspek kesihatan, kebersihan, mutu sajian dan layanan.

Pusat penjaja,
Kompleks kerajaan Jalan Duta

Peniaga kecil di Jalan Raja Bot

Gambar 7.8: Profesionalisme penjajaan dan perniagaan kecil perlu ditingkatkan dengan berteraskan amalan yang baik.

7.4.5 PEMBANGUNAN PERDAGANGAN SEIMBANG

257. Penyelerakan kemudahan perdagangan ke luar Pusat Bandar Raya adalah sebahagian daripada dasar DBKL untuk mewujudkan strategi pembangunan yang lebih seimbang bagi Kuala Lumpur. Perniagaan yang tidak perlu berada di Pusat Bandar Raya, contohnya pejabat sub wilayah perniagaan swasta akan digalakkan untuk berpindah ke pembangunan pejabat di luar Pusat Bandar Raya.

258. Begitu juga, pusat membeli-belah dengan kemudahan tempat letak kenderaan yang mencukupi akan digalakkan dibangunkan di pusat-pusat daerah yang dihubungkan sepenuhnya oleh pengangkutan awam dan persendirian.

Dasar:

CO 11: DBKL akan memastikan kemudahan perdagangan diselerakkan ke kawasan luar Pusat Bandar Raya mengikut strategi pembangunan.

CO 12: DBKL akan mempromosikan penubuhan pejabat sub wilayah untuk perniagaan swasta dan pusat membeli-belah di pusat-pusat daerah.

7.5 KEPERLUAN MASA DEPAN

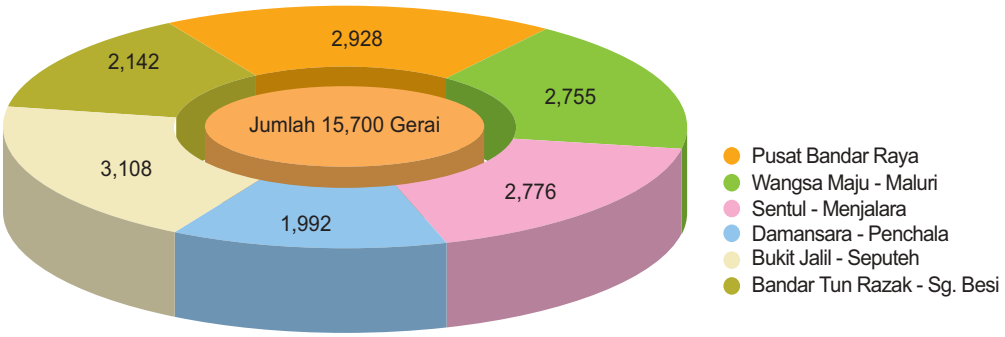
259. Terdapat beberapa isu yang boleh menjejaskan peluang pekerjaan sektor perdagangan pada masa hadapan. Ini termasuklah prestasi ekonomi negara serta pertumbuhan pusat-pusat bandar dan aktiviti di luar Kuala Lumpur.

260. Unjuran keperluan masa depan adalah berdasarkan kepada angka pekerjaan untuk sasaran 2.2 juta penduduk sehingga tahun 2020. Taburan kemudahan perdagangan mencerminkan strategi pertumbuhan sederhana di Pusat Bandar Raya dan taburan yang lebih seimbang di zon-zon strategik yang lain mengikut jumlah penduduknya. Unjuran keperluan penjaja adalah diselerakkan secara seimbang kepada enam zon strategik. (Rujuk *Jadual 7.3* dan *Rajah 7.5*).

Jadual 7.2: Unjuran Keperluan Perdagangan, 2020

Strategik Zon	Keperluan Ruang Lantai (meter persegi)			Jumlah
	Membeli-belah	Pejabat	Perkhidmatan-perkhidmatan lain	
Pusat Bandar Raya	3,318,700	6,345,700	4,719,000	14,383,400
Wangsa Maju - Maluri	1,064,200	2,034,800	1,513,200	4,612,200
Sentul - Menjalara	1,169,400	2,235,900	1,662,800	5,068,100
Damansara - Penchala	1,393,600	2,664,700	1,981,600	6,039,900
Bukit Jalil - Seputeh	1,698,600	3,248,000	2,415,400	7,362,000
Bandar Tun Razak - Sg. Besi	879,100	1,680,900	1,250,000	3,810,000
Jumlah	9,523,600	18,210,000	13,542,000	41,275,600

Rajah 7.5: Unjuran Keperluan Gerai Penjaja, 2020



Pelancongan

8.1 PENGENALAN

261. Seperti bandar raya utama lain, pelancongan memainkan peranan penting dalam ekonomi Kuala Lumpur, dengan menyumbang kepada pendapatan, pekerjaan dan memperluaskan peluang-peluang perniagaan. Industri pelancongan mencakupi bidang perkhidmatan yang luas dan kemudahan yang diperlukan adalah pelbagai serta mampu menyediakan peluang pekerjaan kepada semua lapisan penduduk.

262. Pelancongan memberi manfaat sampingan yang tidak kurang pentingnya kepada penduduk Kuala Lumpur. Dengan menampung asas penduduk yang lebih besar daripada penduduk Bandar Raya sendiri, kemudahan membeli-belah, hiburan, rekreasi dan kebudayaan yang lebih pelbagai dapat ditampung. Pelancongan juga membantu dalam memberi dorongan dan justifikasi kewangan terhadap langkah-langkah yang memberi faedah kepada penduduk Bandar Raya seperti projek-projek pemuliharaan, pengindahan dan siar kaki, serta menjadi tuan rumah kepada acara-acara khas dan perayaan-perayaan yang bertujuan untuk menarik pelancong.

263. Kuala Lumpur juga mendapat banyak faedah melalui pendedahan kepada pelancong asing. Pelancong-pelancong asing akan lebih memahami dan menghargai budaya dan kejayaan yang dicapai oleh Bandar Raya dan penduduknya. Tanggapan yang dibawa balik ke negara asal mereka dapat memberi kesan dalam meningkatkan profil Bandar Raya dan negara.

Gambar 8.1: ... mewujudkan identiti dan imej Kuala Lumpur yang berbilang kaum, agama dan kebudayaan.

264. Kuala Lumpur mempunyai banyak kelebihan untuk ditawarkan sebagai destinasi pelancongan. Ia mempunyai iklim yang nyaman dengan ciri-ciri tropika yang unik, infrastruktur dan sektor perkhidmatan yang baik serta pelbagai tarikan pelancongan, kemudahan membeli-belah, hiburan, hotel dan persidangan. Kuala Lumpur juga boleh maju berasaskan masyarakatnya yang berbilang kaum, agama dan kebudayaan bagi mewujudkan identiti dan imej tersendiri. DBKL berhasrat memaksimumkan kekuatan yang ada bagi menjadikannya sebuah destinasi pelancongan antarabangsa.

8.2 KEADAAN DAN ISU SEMASA

8.2.1 PEMASARAN DAN PROMOSI PELANCONGAN

i. Keadaan Semasa

265. Tanggungjawab mempromosikan Malaysia sebagai destinasi pelancongan sebahagian besarnya dijalankan oleh pejabat-pejabat Lembaga Penggalakan Pelancongan Malaysia (LPPM) di luar negara dengan kerjasama agensi-agensi pelancongan, syarikat penerbangan dan pejabat-pejabat pelancongan nasional. Promosi yang dijalankan termasuklah misi jualan, pengisian slot iklan di media, penyertaan dalam acara dan pameran pelancongan antarabangsa dan menjemput wartawan, penulis pengembaraan asing dan personel agensi pelancongan.

266. Selain pemasaran dan promosi Kuala Lumpur oleh LPPM, promosi turut dijalankan oleh DBKL dan Persatuan Pelancong Kuala Lumpur (PPKL) yang merupakan persatuan yang dianggotai syarikat-syarikat yang terlibat dalam industri pelancongan.

267. Pada tahun 2000, Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur (MTPKL) telah ditubuhkan dengan dipengerusikan oleh Datuk Bandar Kuala Lumpur. Melalui kerjasama rapat dengan LPPM dan organisasi perniagaan seperti

PPKL, majlis ini bertanggungjawab memasarkan dan mempromosikan Kuala Lumpur.

ii. Isu

268. Tahap promosi pemasaran Kuala Lumpur masih kurang berbanding dengan bandar raya pelancongan utama lain. Di sesetengah destinasi pelancongan antarabangsa, terdapat majlis-majlis pelancongan peringkat bandar raya atau wilayah yang kerap menjalankan promosi dengan disokong oleh industri pelancongan yang berpengalaman, pengusaha-pengusaha hotel, syarikat-syarikat penerbangan nasional dan serantau serta organisasi-organisasi perniagaan.

- *Kekurangan promosi dan pemasaran untuk Kuala Lumpur*

8.2.2 KETIBAAN, PERBELANJAAN DAN PURATA TEMPOH PENGINAPAN PELANCONG

i. Keadaan Semasa

269. Walaupun mengalami krisis ekonomi pada 1998, ketibaan pelancong ke Malaysia meningkat daripada 6,210,900 pada tahun 1997 kepada 10,221,600 pada tahun 2000. Ini terutamanya disebabkan oleh promosi intensif untuk menggalakkan kemasukan pelancong, menjadi tuan rumah kepada persidangan-persidangan dan acara-acara sukan antarabangsa yang utama seperti perlumbaan *Formula One* di Sepang. Jumlah perolehan daripada pelancong meningkat dengan ketara, iaitu RM4.5 bilion pada tahun 1990 kepada RM17.3 bilion pada tahun 2000. Jumlah ketibaan pelancong dan perolehan di Malaysia ditunjukkan di dalam *Jadual 8.1.*

270. Selain itu, bilangan pelancong tempatan yang melawat Kuala Lumpur dari pelbagai pelosok negara telah bertambah daripada 2,493,100 orang pada 1997 kepada 2,803,300 orang pada tahun 2000. Jumlah ketibaan pelancong asing juga meningkat daripada 3,536,300 orang pada tahun 1997 kepada 3,946,900 orang pada tahun 2000. Purata tempoh penginapan (ALS) pelancong di Malaysia pada tahun 2000 adalah 5.88 malam dan kira-kira 1.6 malam di Kuala Lumpur. Secara perbandingan, ALS di United Kingdom pada tahun 1997 adalah lebih daripada 8.7 malam dan destinasi wilayah seperti Thailand mempunyai ALS sekitar 7.0 malam. ALS pelancong dari Singapura, yang merupakan menyumbang tunggal yang terbesar kepada jumlah pelancong dan pendapatan, adalah sangat singkat.

Jadual 8.1: Ketibaan Pelancong dan Perolehan, Malaysia: 1990 - 2000

Tahun	Pelancong	Kadar Pertumbuhan (%)	Jumlah Perolehan (RM juta)	Kadar (%)
1990	7,445,900	53.6	4,500	60.5
1991	5,847,200	-21.5	4,283	-4.8
1992	6,016,200	2.9	4,395	7.5
1993	6,503,900	8.1	5,066	10.2
1994	7,197,200	10.7	8,298	68.8
1995	7,468,700	3.8	9,175	10.8
1996	7,138,500	-4.4	10,354	12.6
1997	6,210,900	-13.0	9,699	-6.3
1998	5,550,700	-10.6	8,580	-11.5
1999	7,931,100	42.9	12,321	43.6
2000	10,221,600	28.9	17,335	40.7

Sumber: Lembaga Penggalakan Pelancongan Malaysia

ii. Isu

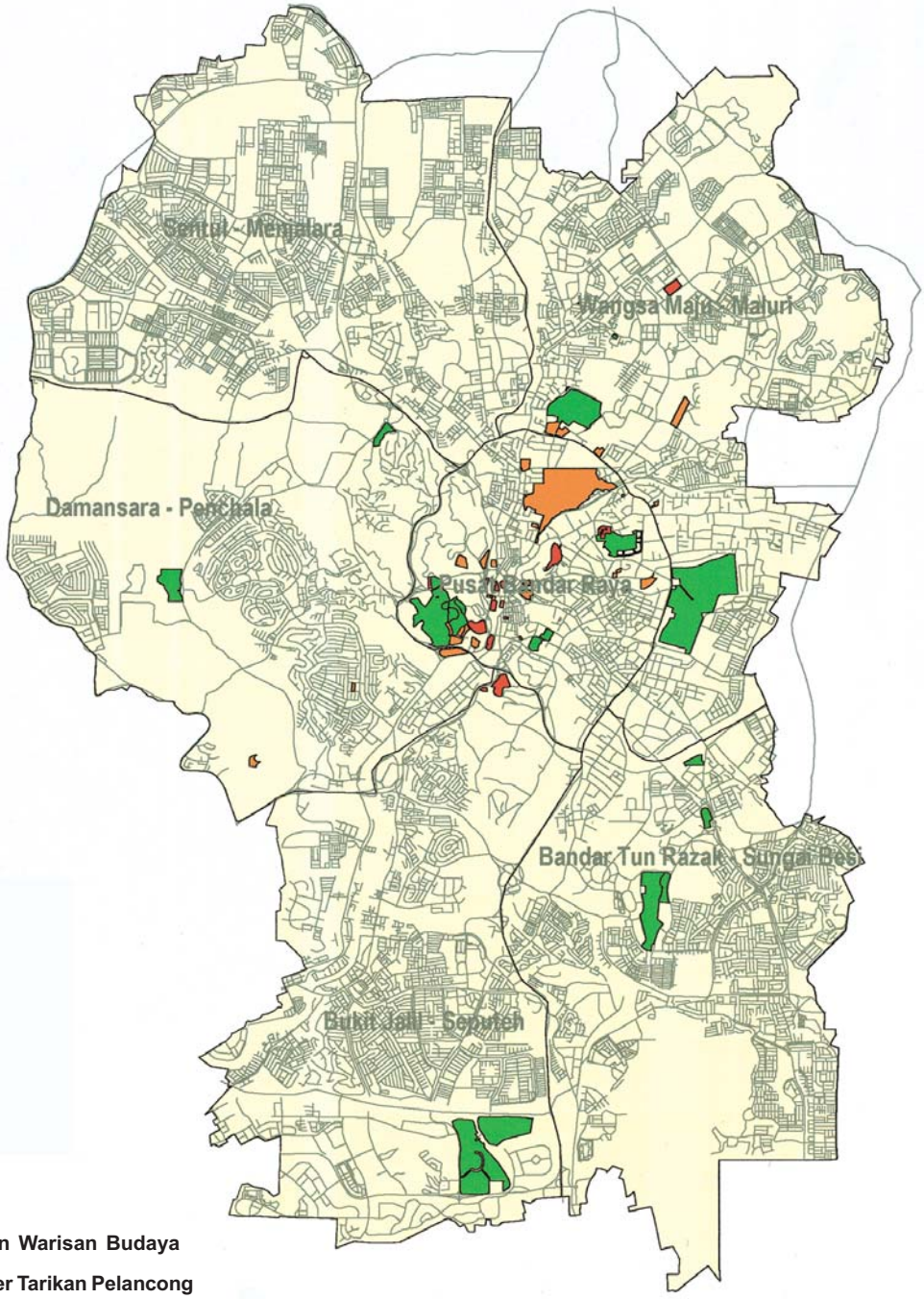
- *Purata tempoh penginapan pelancong yang singkat.*

8.2.3 SUMBER-SUMBER PELANCONGAN

a) Umum

i. Keadaan Semasa

271. Kuala Lumpur mempunyai kepelbagaian sumber yang sesuai untuk pelancongan walaupun terdapat perbezaan tahap pembangunan atau daya tarikan. Sebahagian sumber ini telah begitu mantap dan dikenali sementara yang lain baru dibangunkan atau belum berorientasikan pelancongan. Sebahagiannya adalah lebih menarik atau lebih mudah dikunjungi berbanding yang lain. Tidak dinafikan, Kuala Lumpur mempunyai kelebihan sumber dan lokasi yang menyokong atau penting kepada pembangunan industri pelancongan yang berdaya saing. *Rajah 8.1* menunjukkan taburan produk pelancongan di Kuala Lumpur.



Tarikan Warisan Budaya

Sumber Tarikan Pelancong

Sumber Rekreasi & Kesihatan

U

RAJAH: 8.1
TABURAN PRODUK PELANCONGAN, 2000

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020

ii. Isu

272. Sumber-sumber pelancongan sedia ada adalah tidak mudah dikunjungi, tidak berpadu, tidak dihubungkan dengan laluan pejalan kaki atau disokong oleh kemudahan seperti restoran dan membeli-belah. Walaupun Kuala Lumpur mempunyai potensi sumber pelancongan yang pelbagai, masa kini 'produk pelancongan menyeluruh', yang merupakan keseluruhan spektrum perkhidmatan pelancongan, masih bersegmen dan tidak mencukupi.

- *Pembangunan produk pelancongan masih bersegmen dan tidak mencukupi.*

b) Tarikan Warisan Budaya

i. Keadaan Semasa

273. Dari aspek seni bina, Kuala Lumpur telah mengekalkan beberapa bangunan bersejarah dan kawasan-kawasan yang memaparkan sejarah silamnya. Dataran Merdeka dan bangunan di sekitarnya, bersama-sama Stesen Kereta Api dan kawasan rumah kedai lama memaparkan imej asal Kuala Lumpur. Kebelakangan ini, bangunan seperti Menara Kuala Lumpur dan Menara Berkembar Petronas di KLCC menyerlahkan imej sebuah bandar raya moden, di samping mengekalkan ciri-ciri budaya tempatan.

274. Terdapat beberapa kemudahan kebudayaan moden untuk seni pentas, termasuk muzik dan persembahan kebudayaan. Kemudahan teater dan dewan konsert ini bukan hanya sebagai tempat untuk persembahan kesenian oleh artis tempatan dan antarabangsa, tetapi juga menyerlahkan lagi suasana dan ciri-ciri kebudayaan di Kuala Lumpur. DBKL juga aktif dalam mempromosi dan memberi sokongan kepada kumpulan kebudayaan tempatan.

Bangunan Sultan Abdul Samad, Jalan Raja

Gambar 8.2: Dari aspek seni bina, Kuala Lumpur telah mengekalkan beberapa bangunan bersejarah dan kawasan-kawasan yang memaparkan sejarah silamnya.

ii. Isu

275. Walaupun ramai pelancong berminat untuk membeli hasil-hasil seni, kraf tangan, hiasan diri dan cenderamata, namun pasarannya di Malaysia masih tidak dibangunkan sepenuhnya berbanding tempat-tempat lain di rantau ini. Hasil-hasil kemahiran tradisional seperti barangan perak dan gangsa, barangan piuter, sulaman songket, hasil memanik, ukiran kayu dan pencetakan batik mempunyai potensi untuk diperluaskan.

276. Kilang piuter Royal Selangor di Setapak merupakan contoh terbaik bagi pelancongan industri di Kuala Lumpur, di mana pelancong dapat melihat

Melukis batik

Hasil kraftangan

Royal Selangor Pewter

Gambar 8.3: Hasil-hasil kemahiran tradisional seperti barangan perak dan gangsa, barangan piuter, sulaman songket, hasil memanik, ukiran kayu dan pencetakan batik mempunyai potensi untuk diperluaskan.

hasil seni pertukangan artifak dan cenderamata. Walau bagaimanapun, tanpa mengambil kira Pusat Kraf Tangan Infokraf dan Kompleks Kraf Budaya, masih terdapat kekurangan tempat-tempat untuk kraf tangan tradisional dan cenderamata.

- *Kekurangan promosi untuk industri kraf tangan tradisional dan cenderamata.*

c) Membeli-belah, Makanan dan Hiburan

i. Keadaan Semasa

277. Kuala Lumpur sedang muncul sebagai destinasi membeli-belah antarabangsa yang kompetitif. Di samping terdapat banyak pusat beli-belah, pusat peruncitan bentuk baru seperti pasar raya besar, pusat beli-belah mega, pusat beli-belah bebas cukai dan kedai diskaun juga telah dibangunkan di Kuala Lumpur.

278. Selain itu, juga terdapat rumah kedai tradisional, pasar malam dan pasar tani yang merupakan sumber pelancongan penting. Pasar malam menjadi tarikan kepada pelancong kerana dapat mencerminkan cara hidup tradisi rakyat Malaysia. Begitu juga laluan-laluan kaki lima rumah kedai khususnya, di kawasan-kawasan lama Bandar Raya, masih mengekalkan ciri-ciri masa lampau.

Gambar 8.4: Pasar malam menjadi tarikan kepada pelancong kerana dapat mencerminkan cara hidup tradisi rakyat Malaysia.

ii. Isu

279. Isu-isu umum berkaitan aktiviti membeli-belah diperincikan dalam *Bab 7: Perdagangan.*

280. Kuala Lumpur menawarkan pelbagai jenis restoran dan tempat makan yang menghidangkan masakan tempatan dan antarabangsa. Selain daripada beberapa kawasan terpencil, sebahagiannya di luar Pusat Bandar Raya, tempat-tempat makan dan hiburan yang mudah dikenal pasti masih berkurangan di Pusat Bandar Raya.

- *Tempat-tempat makan dan hiburan yang mudah dikenal pasti masih berkurangan di Pusat Bandar Raya.*

d) Tarikan Rekreasi

i. Keadaan Semasa

281. Kemudahan sukan telah melalui transformasi di Kuala Lumpur dengan pembangunan kemudahan sukan bertaraf dunia, Kompleks Sukan Nasional di Bukit Jalil. Selain itu terdapat pelbagai kemudahan sukan seperti badminton, basikal, hoki, golf, tenis, bola keranjang, bola jaring, bola sepak, skuasy, gimnastik, olah raga, renang, ekuestrian dan boling padang. Litar lumba kereta Formula One bertaraf dunia di Sepang berdekatan KLIA turut juga meningkatkan potensi untuk pelancongan sukan.

282. Terdapat juga banyak taman yang menarik untuk dilawati seperti Taman Rama-rama, Taman Burung dan Taman Orkid di Taman Tasik Perdana. Taman Tasik Titiwangsa yang mempunyai tasik yang besar dan restoran terapung turut menawarkan aktiviti-aktiviti lain seperti menunggang kuda dan berkayak.

ii. Isu

283. Isu-isu berkaitan aktiviti rekreasi dan riadah diperincikan dalam *Bab 13: Kemudahan Masyarakat*.

284. Walaupun Kuala Lumpur mempunyai kemudahan-kemudahan sukan bertaraf dunia namun ianya kurang digunakan dengan sepenuhnya.

- *Kemudahan sukan utama tidak digunakan sepenuhnya.*

e) Kesihatan dan Pendidikan

i. Keadaan Semasa

285. Pelancongan kesihatan bukanlah satu fenomena baru. Negara-negara seperti Australia, Singapura dan Amerika Syarikat telah mendapat reputasi kerana mempunyai kemudahan dan perkhidmatan bertaraf dunia yang memberi penekanan kepada aspek kecergasan, kesihatan, pemulihan dan penyembuhan. Malaysia juga mempunyai potensi menjadi destinasi pelancongan kesihatan yang kompetitif. Jumlah kedatangan pelancong, khususnya dari Indonesia, Brunei dan Singapura untuk rawatan di Malaysia pada tahun 2000 adalah sebanyak 175,000 orang dengan peningkatan sebanyak 127 peratus berbanding tahun 1999. Memandangkan taraf kemudahan yang tinggi dan kos rawatan yang ditawarkan adalah rendah dan kompetitif berbanding Singapura dan Brunei, Malaysia dijangka mampu menarik lebih ramai lagi pelancong asing untuk mendapatkan perkhidmatan kesihatan.

286. Selain hospital-hospital kerajaan, terdapat beberapa pusat rawatan pakar swasta termasuklah Institut Jantung Negara di Bandar Raya. Di samping memberi perkhidmatan kesihatan umum, hospital kerajaan dan swasta menyediakan pelbagai rawatan dan pembedahan pakar.

287. Kuala Lumpur juga mendapat banyak kelebihan dengan penumpuan institusi-institusi pendidikan di sekitarnya yang menawarkan pelbagai kursus. Contoh institusi pendidikan awam adalah seperti Universiti Malaya, Universiti Teknologi Malaysia dan Fakulti Perubatan, Universiti Kebangsaan Malaysia. Terdapat juga sebilangan besar kolej swasta termasuk Universiti Tun Abdul Razak, Kolej Tunku Abdul Rahman di dalam dan di sekitar Kuala Lumpur yang menawarkan pelbagai kursus yang menarik pelajar dari seluruh Malaysia dan juga dari negara-negara lain.

ii. Isu

288. Walaupun terdapat peningkatan kemudahan dan perkhidmatan pendidikan dan kesihatan, ia tidak dipromosikan dan dipasarkan sebagai produk pelancongan.

- *Kekurangan promosi untuk industri pelancongan kesihatan dan pendidikan.*

8.2.4 KEMUDAHAN DAN INFRASTRUKTUR PELANCONGAN

a) Hotel

i. Keadaan Semasa

289. Antara tahun 1996 dan 2000 jumlah bilangan bilik hotel di Kuala Lumpur meningkat sebanyak 12.18 peratus daripada 16,510 kepada 26,144 bilik. *Jadual 8.2* menunjukkan bilangan taburan bilik hotel mengikut status pembangunan.

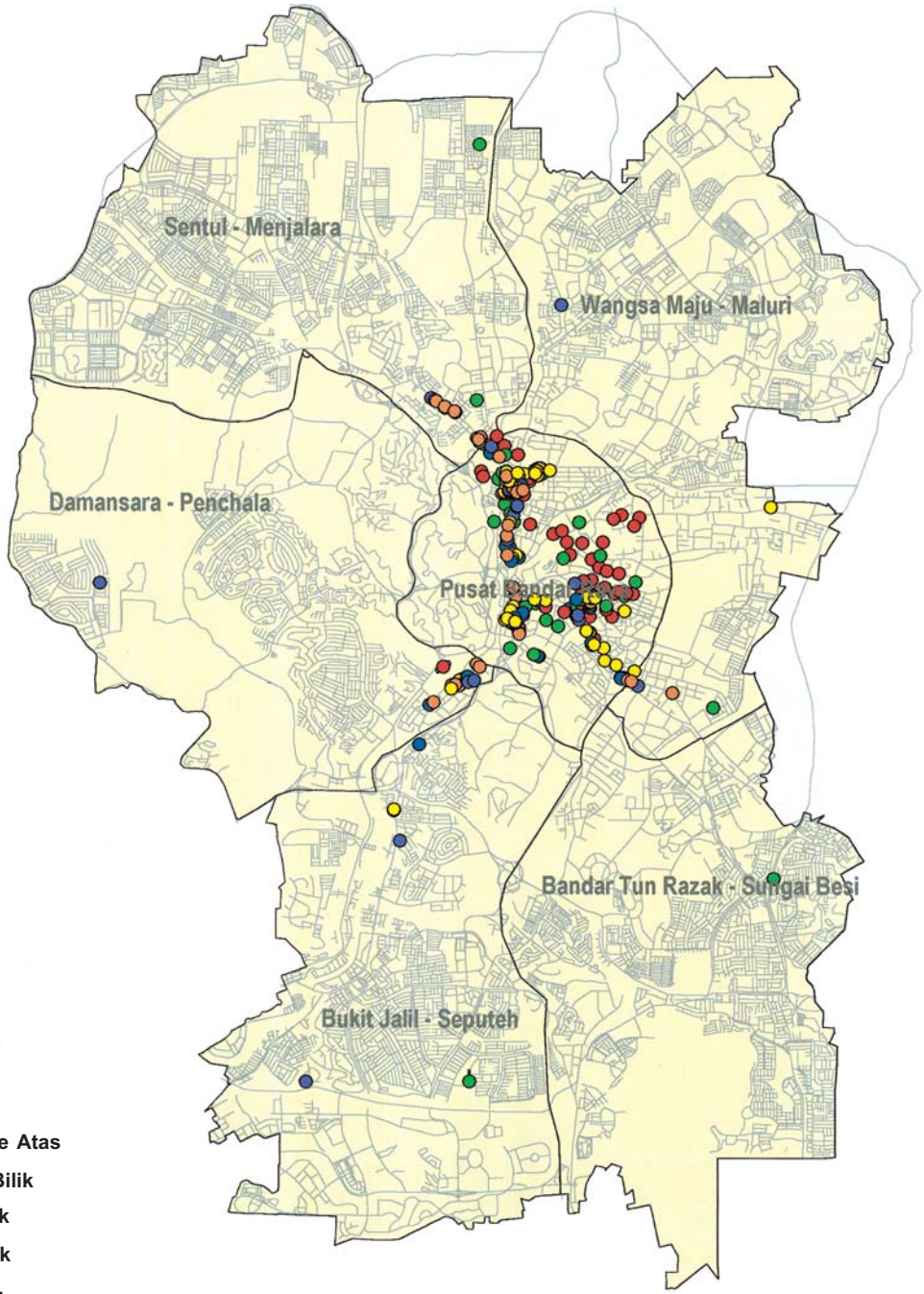
Jadual 8.2: Taburan Bilik Hotel Mengikut Status, 2000

Zon Strategik	Bilangan Bilik Hotel				
	Sedia Ada	Dalam Pembinaan	Perintah Pembangunan	Kelulusan Dasar	Jumlah
Pusat Bandar	22,932	7,155	11,858	3,948	45,893
Wangsa Maju–Maluri	1,132	0	366	1,208	2,706
Sentul–Menjalara	617	827	970	1,428	3,842
Damansara–Penchala	0	0	0	800	800
Bukit Jalil–Seputeh	1,332	1,261	1,663	511	4,767
Bandar Tun Razak–Sg. Besi	131	0	600	0	731
Jumlah	**26,144**	**9,243**	**15,457**	**7,895**	**58,739**

290. Majoriti hotel adalah dalam kategori 300 bilik ke atas. *Rajah 8.2 dan Jadual 8.3* menunjukkan lokasi dan bilangan hotel mengikut saiz di Bandar Raya.

Jadual 8.3: Bilangan Hotel Mengikut Saiz, 2000

Saiz Hotel	Sedia ada		Komited		Jumlah	
	Hotel	Bilik	Hotel	Bilik	Hotel	Bilik
300 bilik dan ke atas	30	14,016	45	21,082	75	35,098
100 - 299 bilik	37	6,511	51	9,811	88	16,322
50 - 99 bilik	31	2,248	19	1,530	50	3,778
20 - 49 bilik	76	2,319	5	172	81	2,491
10 - 19 bilik	62	865	0	100	62	865
9 bilik dan ke bawah	27	185	0	0	27	185
Jumlah	**263**	**26,144**	**120**	**32,595**	**383**	**58,739**



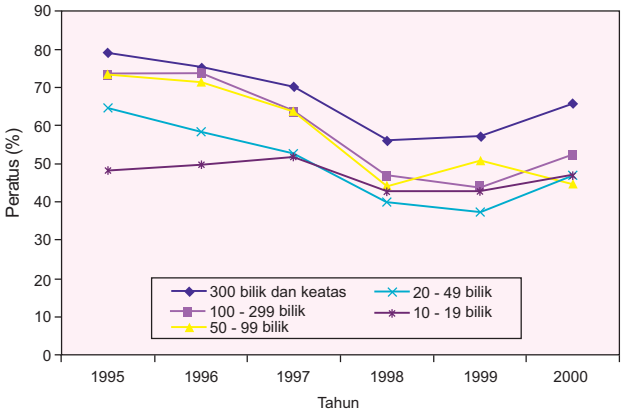
- 300 Bilik Ke Atas
- 100 - 299 Bilik
- 50 - 99 Bilik
- 20 - 49 Bilik
- 10 - 19 Bilik
- 0 - 9 Bilik

U

RAJAH: 8.2
TABURAN HOTEL MENGIKUT SAIZ, 2000

291. Kadar purata penginapan (AOR) hotel di Kuala Lumpur telah menurun sebanyak 15.3 peratus daripada 76.2 peratus pada 1995 kepada 60.9 peratus pada 2000. Penurunan AOR ini adalah untuk semua kategori hotel, dengan penurunan terbesar sebanyak 28.6 peratus untuk kategori saiz 50-99 bilik seperti ditunjukkan di dalam *Rajah 8.3.*

Rajah 8.3: Kadar Purata Penginapan Hotel di Kuala Lumpur, 1995 - 2000



Sumber: Lembaga Penggalakan Pelancongan Malaysia

ii. Isu

292. Terdapat kurang kepelbagaian jenis penginapan yang ditawarkan untuk memenuhi pelbagai keperluan dan kemampuan pelancong asing dan domestik.

- *Kurang kepelbagaian jenis penginapan pelancong.*

b) Persidangan, Insentif, Konvensyen dan Pameran (MICE)

i. Keadaan Semasa

293. Pelancongan berasaskan perniagaan dan persidangan telah berkembang sejak kebelakangan ini dan menjadi komponen penting dalam industri pelancongan. Peserta MICE dan pelancong perniagaan adalah pelancong yang memberi pulangan besar, kebiasaannya akan berbelanja lebih dalam sehari berbanding pelancong lain. Industri MICE menyumbang pendapatan kepada aktiviti-aktiviti perniagaan berkaitan seperti sektor hospitaliti, penerbangan, penghantaran barangan serta kontraktor dan pembekal bahan-bahan pameran dan hiburan.

294. Bilangan acara dan peserta MICE telah berkembang secara berterusan dalam tahun-tahun kebelakangan ini dan perolehan daripada MICE di Malaysia pada tahun 2000 adalah sebanyak RM1,164.7 juta, iaitu hampir 7 peratus daripada jumlah keseluruhan pendapatan sektor pelancongan tahun tersebut. Kemudahan-kemudahan utama MICE di Kuala Lumpur ketika ini adalah MALTRADE (Malaysia External Trade Development Corporation) di Jalan Duta dan Pusat Dagangan Dunia Putra manakala Kompleks Sukan Bukit Jalil mempunyai salah satu pusat konvensyen dan pameran perdana di rantau ini. Ruang tambahan konvensyen dan pameran sedang dibangunkan di Pusat Konvensyen dan Pameran, KLCC. Kemudahan-kemudahan utama yang lain di Kuala Lumpur dan konurbasinya termasuklah Pusat Konvensyen Sunway Lagoon, Mines Wonderland dan Pusat Perdagangan dan Pameran Antarabangsa, Subang.

ii. Isu

295. Masih terdapat kekurangan kemudahan MICE di Kuala Lumpur dan kemudahan perlu dinaiktarafkan agar dapat bersaing dengan destinasi-destinasi utama MICE lain.

- *Kemudahan untuk MICE perlu ditambah, dinaiktarafkan dan dipromosikan.*

8.2.5 KEMUDAHAN DAN PERKHIDMATAN SOKONGAN PELANCONGAN

a) Perkhidmatan Sokongan

i. Keadaan Semasa

296. Bagi memastikan industri pelancongan berfungsi secara berkesan, perkhidmatan dan kemudahan sokongan yang kuat seperti agensi pelancongan, pemandu pelancong, pusat maklumat pelancong dan latihan sumber manusia adalah penting.

297. Terdapat pusat-pusat maklumat pelancongan utama di Bandar Raya serta di pintu masuk utama lapangan-lapangan terbang. Maklumat tambahan turut disediakan oleh DBKL dan pihak swasta termasuk hotel-hotel dan agensi-agensi pelancongan. Pusat Maklumat Pelancong Malaysia (MTC) yang terletak di Jalan Ampang merupakan

pusat maklumat pelancong yang terbesar dan serba lengkap di Malaysia. Pusat ini dilengkapi dengan dewan pameran, panggung terbuka, bilik pandang-dengar, kaunter maklumat, restoran, kedai cenderamata dan kaunter perkhidmatan pelancong.

ii. Isu

298. Walau bagaimanapun, jika dibandingkan dengan pusat-pusat maklumat pelancongan luar negara, Kuala Lumpur masih jauh ketinggalan di mana terdapat banyak maklumat yang mudah diperolehi di lapangan-lapangan terbang, stesen-stesen bas dan kereta api, hotel-hotel, di dalam majalah-majalah percuma dan oleh pemandu-pemandu pelancong yang berpengetahuan luas.

299. Promosi pasaran bergantung kepada maklumat yang terkini tetapi kos untuk mendapatkan maklumat relevan, tepat dan boleh dipercayai adalah tinggi.

- *Kekurangan maklumat yang terkini dan kos carian yang tinggi.*

300. Walaupun papan-papan tanda di Kuala Lumpur telah semakin baik, masih terdapat kekurangan dalam penyediaan petunjuk arah ke sesetengah destinasi pelancongan dan panel penerangan di tempat-tempat tarikan utama, serta pelan jalan yang terkini dan komprehensif.

- *Kekurangan papan tanda dan maklumat-maklumat lain berkaitan kawasan tarikan pelancong.*

301. Sesetengah 'pekerja barisan hadapan' termasuk pemandu teksi, pemandu bas pelancong dan kakitangan di pintu-pintu masuk pengangkutan utama kurang berpengetahuan tentang kawasan-kawasan tarikan pelancong di Bandar Raya.

- *Kekurangan pengetahuan tentang kawasan-kawasan tarikan pelancong di kalangan 'pekerja barisan hadapan'.*

b) Kemudahan Sokongan

i. Keadaan Semasa

302. Kerajaan telah memulakan program nasional untuk menyediakan pelbagai kemudahan seperti pencahayaan bertema, laluan pejalan kaki, tandas awam dan landskap di kawasan-kawasan tarikan pelancong. DBKL juga sedang giat melaksanakan program tersebut di seluruh Kuala Lumpur.

ii. Isu

303. Ketika ini, beberapa kawasan masih kekurangan kemudahan pelancongan dan terdapat keperluan untuk meningkatkan daya tarikan melalui penyediaan perkhidmatan sokongan yang berkaitan.

- *Kekurangan perkhidmatan sokongan untuk pelancong.*

c) Kemudahsampaian

i. Keadaan Semasa

304. Pengangkutan awam dan perkhidmatan teksi memerlukan pembaikan. *The Departing Visitors' Survey* (1999) LPPM menunjukkan terdapat aduan pelancong mengenai kelemahan perkhidmatan pengangkutan dan kesukaran untuk mendapatkan teksi dan pengangkutan awam yang lain. PRT yang menghubungkan hotel-hotel utama dan kawasan-kawasan beli-belah ke sistem LRT, dijangka akan dapat mengurangkan masalah ini.

305. Isu-isu berkaitan pengangkutan awam diperincikan dalam *Bab 10: Pengangkutan.*

ii. Isu

306. Pada masa ini, terdapat masalah kemudahsampaian ke destinasi-destinasi pelancongan di Kuala Lumpur disebabkan oleh kesesakan lalu lintas di laluan-laluan utama khususnya pada waktu puncak. Tambahan pula, kerja-kerja pembinaan yang dijalankan dan tahap penggunaan kenderaan persendirian yang tinggi menambahkan lagi masalah kepada pejalan-pejalan kaki untuk bergerak dari satu kawasan ke kawasan lain.

307. Isu-isu berkaitan laluan pejalan kaki diperincikan dalam *Bab 14: Reka Bentuk Bandar dan Landskap.*

8.3 OBJEKTIF

308. Untuk meningkatkan peranan Kuala Lumpur sebagai sebuah pusat perdagangan dan kewangan antarabangsa, DBKL bertujuan untuk:

- *membangunkan Kuala Lumpur sebagai destinasi pelancongan antarabangsa yang menarik; dan*

- *meningkatkan Purata Tempoh Penginapan (ALS) kepada 3.0 malam menjelang tahun 2010.*

309. Untuk mewujudkan sebuah bandar raya yang mempunyai identiti dan imej yang tersendiri, DBKL bertujuan untuk:

- *mewujudkan sebuah bandar raya yang memelihara persekitaran, seni bina dan warisan budaya yang terbaik serta menawarkan gabungan mantap ciri-ciri moden dan tradisional;*

- *mempromosikan aktiviti kesenian dan kebudayaan, sukan, pendidikan dan kesihatan di Bandar Raya sebagai produk pelancongan dan faktor-faktor bagi meningkatkan kualiti hidup keseluruhan; dan*

- *mewujudkan sebuah bandar raya taman tropika yang sensitif kepada alam semula jadi dan sesuai dengan lokasi wilayah tropika.*

8.4 DASAR DAN CADANGAN

8.4.1 PEMASARAN DAN PROMOSI PELANCONGAN

310. Pelan pemasaran pelancongan Kuala Lumpur yang komprehensif perlu disediakan dengan segera bagi mengenal pasti strategi pembangunan dan promosi pelancongan. Pelan ini harus meliputi semua aspek pasaran pelancongan dan penyediaan kalendar pelancongan tahunan. Aktiviti-aktiviti di dalam Bandar Raya yang melengkapi acara-acara antarabangsa utama di Malaysia akan digalakkan dan dipromosikan.

311. Segala sokongan yang perlu akan diberikan kepada MPKL agar pemasaran dan promosi untuk Kuala Lumpur dapat dilakukan dengan berkesan. Ini termasuk dana yang mencukupi untuk projek dan kempen serta pembangunan kemudahan dan tarikan pelancong bertujuan untuk mengembangkan dan mempelbagaikan asas pelancongan.

Dasar:

TO 1: ***DBKL akan, bersama-sama dengan Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur, memasarkan dan mempromosikan pelancongan di Kuala Lumpur.***

TO 2: ***DBKL akan, bersama-sama dengan Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur, membangunkan produk pelancongan bertujuan mengembangkan dan mem-pelbagaikan asas pelancongan.***

8.4.2 PEMBANGUNAN SUMBER-SUMBER PELANCONGAN

a) Umum

312. Kuala Lumpur sebagai sebuah ibu negara menjadi gerbang masuk ke Malaysia yang juga berperanan sebagai jendela yang mencerminkan keunikan dan kepelbagaian produk-produk pelancongan yang berasaskan sosiobudaya masyarakat negara.

Dasar:

TO 3: ***DBKL akan, bersama-sama Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur, memastikan pembangunan produk-produk pelancongan yang menonjolkan identiti dan imej masyarakat negara aman yang berbilang kaum, agama dan budaya.***

313. Cadangan pembangunan pelancongan utama adalah berdasarkan analisis kekuatan sumber dan pasaran serta kelemahan dan potensi pembangunan Kuala Lumpur dan konurbasinya. Pendekatan zon pembangunan pelancongan, promosi dan operasi pelancongan akan dilaksanakan dengan Pusat Bandar Raya sebagai teras yang memfokuskan kepada membeli-belah, MICE, kebudayaan, hiburan, makan, kesihatan dan pendidikan. Kawasan-kawasan utama di dalam zon-zon strategik akan memfokuskan kepada aktiviti pelancongan yang lebih spesifik. Bukit Jalil - Seputeh akan memfokuskan kepada sukan dan MICE; Wangsa Maju - Maluri untuk pelancongan industri;

Damansara - Penchala untuk pendidikan dan agro-pelancongan, manakala Bandar Tun Razak - Sungai Besi untuk eko-pelancongan.

314. *Rajah 8.4* menggambarkan cadangan-cadangan utama dan fungsi-fungsi pelancongan di Pusat Bandar Raya dan zon-zon strategik lain.

Dasar:

TO 4: DBKL akan melaksanakan pendekatan zon untuk pembangunan pelancongan di Bandar Raya.

b) Tarikan Warisan Budaya

315. DBKL akan menggalakkan pihak swasta untuk menyokong kumpulan seni dan budaya yang memperlihatkan persembahan kesenian.

316. Pihak swasta juga digalakkan memainkan peranan penting dalam mempromosikan industri pelancongan melalui penyediaan kemudahan, perkhidmatan dan aktiviti. Pihak swasta digalakkan menyediakan lebih banyak kemudahan seperti muzium, galeri seni, teater dan dewan konsert bagi melengkapi dasar dan usaha D8.4.5BKL dalam mempromosikan aktiviti kebudayaan di Bandar Raya.

317. Selain itu DBKL akan menggalakkan dan memudahkan penganjuran pertunjukan kesenian, persembahan konsert, teater dan sebagainya perlu diatur untuk memastikan kemudahan ini digunakan dengan optimum.

Dasar:

TO 5: DBKL akan mempromosikan, menggalakkan dan memudahkan aktiviti kesenian dan kebudayaan dengan lebih aktif di peringkat tempatan dan antarabangsa.

318. Bahan-bahan sejarah, tradisi dan budaya negara adalah merupakan sumber tarikan pelancong. Kawasan bersejarah utama yang terletak di Pusat Bandar Raya merupakan sumber pelancongan berharga yang mempamerkan kawasan penempatan serta pusat perdagangan awal dan bangunan-bangunan dengan seni bina menarik yang dibina di penghujung abad ke-19. Kawasan ini akan dijadikan sebagai Pusat Warisan Budaya Negara untuk memaksimumkan potensinya sebagai pusat tarikan pelancongan. Infrastruktur dan kemudahan di kawasan ini perlu dipelbagaikan dan dipertingkatkan.

319. Isu-isu berkaitan pemuliharaan diperincikan dalam *Bab 14: Reka Bentuk Bandar dan Landskap.*

Dasar:

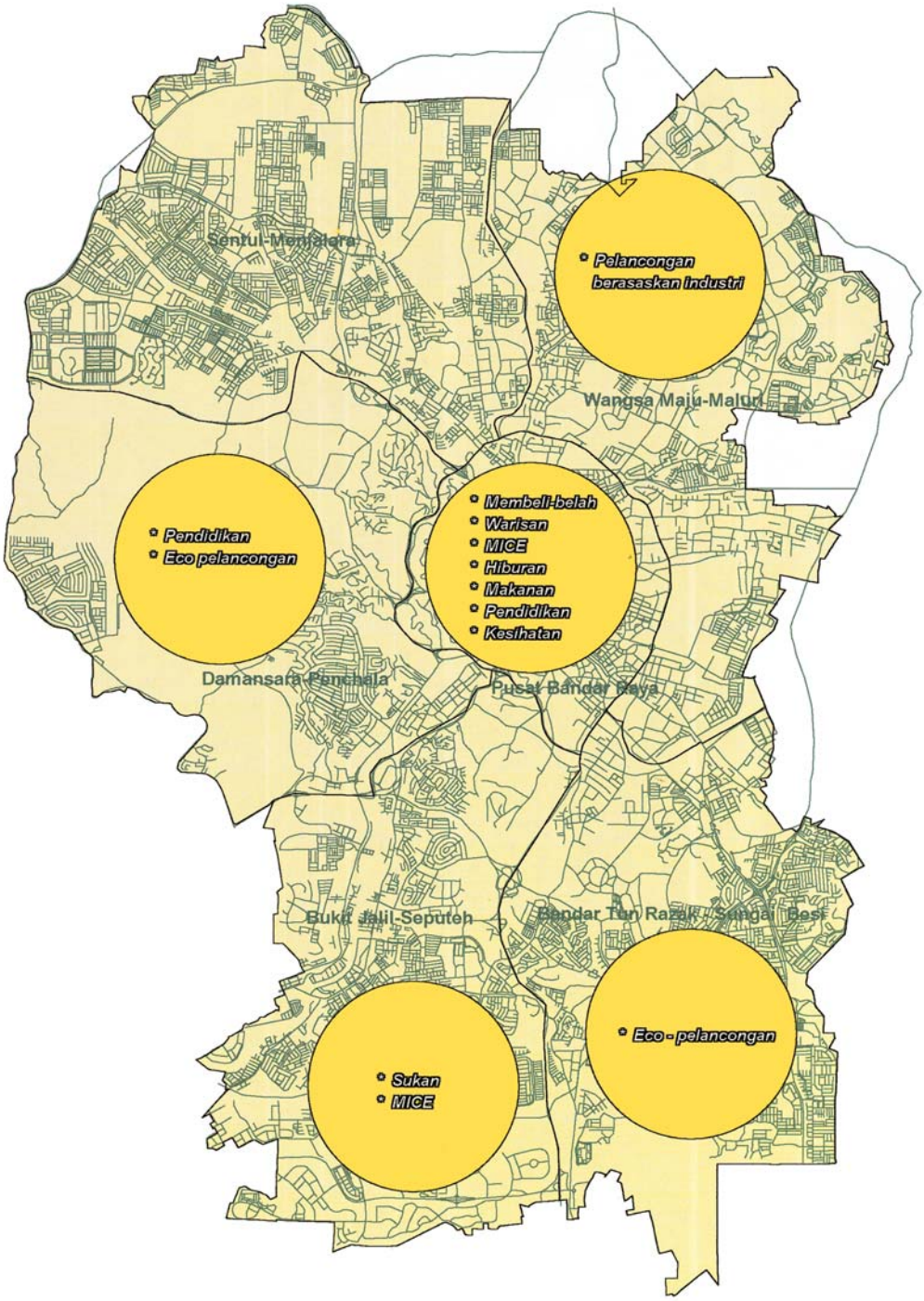
TO 6: DBKL akan menetapkan kawasan bersejarah utama sebagai pusat utama warisan kebudayaan negara dan mempelbagaikan infrastruktur kebudayaan untuk memastikan terdapat tarikan yang mencukupi.

8.4.3 MEMBELI-BELAH, MAKANAN DAN HIBURAN

320. Satu tunggak membeli-belah utama di Pusat Bandar Raya akan dibangunkan dan dipromosikan sebagai presint membeli-belah bertaraf dunia. Tambahan pula, bagi mempromosikan produk dan reka bentuk tempatan kepada pelancong mahu pun penduduk tempatan, satu pusat atau plaza beli-belah yang khas perlu disediakan. 'Plaza Produk' ini akan menjadi popular kerana harga barangannya yang lebih kompetitif berbanding barangan import yang sama kualiti.

Kemudahan membeli-belah dan makanan di Pusat Bandar Raya

Gambar 8.5: ... mempromosikan Bandar Raya secara lebih berkesan sebagai destinasi membeli-belah, makanan dan hiburan antarabangsa.



U

RAJAH: 8.4
ZON PELANCONGAN, 2020

321. Dasar-dasar umum berkaitan beli-belah diperincikan dalam *Bab 7: Perdagangan.*

322. Terdapat banyak peluang untuk memaksimumkan potensi pelancongan kemudahan membeli-belah, makanan dan hiburan sedia ada di Kuala Lumpur dengan mempromosikan Bandar Raya secara lebih berkesan sebagai destinasi membeli-belah, makanan dan hiburan antarabangsa. Tahap kebersihan dan kesihatan perlu selaras dengan piawaian bertaraf dunia.

Dasar:

TO 7: DBKL akan, bersama-sama dengan Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur, menyelaraskan dengan sektor swasta untuk mempromosikan Kuala Lumpur sebagai destinasi membeli-belah, makanan dan hiburan antarabangsa.

8.4.4 TARIKAN REKREASI

323. Langkah-langkah sedang diambil untuk meningkatkan kualiti dan mempelbagaikan aktiviti rekreasi termasuk penyediaan lebih banyak taman dan kemudahan sukan. Selain memberi kemudahan kepada penduduk Kuala Lumpur, ianya juga bertujuan menarik lebih ramai pelancong.

324. Dasar-dasar berkaitan aktiviti rekreasi diperincikan dalam *Bab 13: Kemudahan Masyarakat.*

325. Eko-pelancongan semakin dipromosikan sebagai kaedah untuk memelihara alam semula jadi yang semakin diancam pembangunan. Hutan Simpan Bukit Nanas, Bukit Sungai Putih dan Bukit Sungai Besi, rabung di Bukit Gasing dan Bukit Dinding serta kawasan-kawasan berbukit lain yang belum dibangunkan seperti sebahagian Kampong Sungai Penchala, memberi peluang untuk pembangunan eko-pelancongan.

Dasar:

TO 8: DBKL akan mewujudkan dan membangunkan peluang-peluang eko-pelancongan di rizab hutan simpan dan kawasan-kawasan berbukit lain yang sesuai.

Gambar 8.6: Langkah-langkah sedang diambil untuk meningkatkan kualiti dan mempelbagaikan aktiviti rekreasi termasuk penyediaan lebih banyak taman dan kemudahan sukan.

326. Kemudahan-kemudahan sukan di Bukit Jalil dan lokasi-lokasi sukan lain bertaraf dunia di Bandar Raya menawarkan potensi untuk penganjuran acara sukan utama bertaraf nasional dan antarabangsa yang dapat menarik pelancong-pelancong dalam dan luar negara. Kebanyakan kompleks sukan utama juga boleh digunakan sebagai tempat untuk acara berkaitan pelancongan seperti pameran perdagangan dan konsert.

Dasar:

TO 9: DBKL akan, bersama-sama Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur dan agensi serta pihak berkuasa berkaitan, mempromosikan kompleks sukan utama sebagai tempat untuk sukan dan acara-acara lain yang bertaraf antarabangsa.

8.4.5 KESIHATAN DAN PENDIDIKAN

327. Terdapat peluang untuk menggunakan sepenuhnya potensi pelancongan dari penumpuan kemudahan perubatan dan pendidikan di Bandar Raya, terutamanya yang mempunyai program yang dipakejkan dengan tujuan menarik pelanggan dari luar negara.

Dasar:

TO 10: DBKL akan, bersama-sama dengan Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur dan organisasi pendidikan dan perubatan, membangunkan serta mempromosikan pelancongan pendidikan dan kesihatan.

Pusat Rawatan Pantai

Kolej Universiti Swasta di Taman Segar, Cheras

Gambar 8.7: … peluang untuk menggunakan sepenuhnya potensi pelancongan dari penumpuan kemudahan perubatan dan pendidikan di Bandar Raya.

8.4.6 KEMUDAHAN DAN INFRASTRUKTUR PELANCONGAN

a) Hotel

328. Seiring dengan pembangunan dan kepelbagaian pelancongan di Kuala Lumpur, terdapat keperluan untuk industri hospitaliti bagi menyediakan lebih banyak kemudahan penginapan yang pelbagai seperti penginapan *'bed and breakfast'* dan hotel butik. Selain itu juga kemudahan hotel kelas ekonomi, asrama belia dan kemudahan kampus pengajian untuk menampung pasaran belia kembara dan percutian pelajar turut digalakkan.

Dasar:

TO 11: DBKL akan mempromosikan kepelbagaian jenis penginapan.

b) Persidangan, Insentif, Konvensyen dan Pameran (MICE)

329. Bagi memaksimumkan potensi pelancongan MICE, Kuala Lumpur akan dipromosikan secara agresif sebagai destinasi MICE dan kemudahan tambahan MICE perlu dibangunkan.

330. Persaingan antara destinasi MICE adalah hebat dan kejayaannya adalah bergantung kepada mutu kemudahan yang disediakan dan terdapatnya tarikan sekitar dan aktiviti tambahan. Untuk menambah tarikan kemudahan MICE di Kuala Lumpur, ianya perlu sentiasa ditingkatkan agar setaraf dengan piawaian antarabangsa dan tarikan pelancongan sokongan perlu dibangunkan berhampiran kemudahan MICE.

Kemudahan MICE

Gambar 8.8:… Kuala Lumpur akan dipromosikan secara agresif sebagai destinasi MICE …

Dasar:

TO 12: DBKL akan mempromosikan Kuala Lumpur sebagai pusat mesyuarat, insentif, konvensyen dan pameran antarabangsa dan menggalakkan pembangunan kemudahan yang sesuai.

8.4.7 KEMUDAHAN DAN PERKHIDMATAN SOKONGAN PELANCONGAN

a) Perkhidmatan Sokongan

331. Pengumpulan dan pengemaskinian maklumat pelancong yang terkini adalah penting dalam menggalakkan industri pelancongan khususnya dalam menarik pelancong asing yang kurang pengetahuan tentang Bandar Raya atau negara.

332. Papan tanda dan sistem-sistem maklumat lain untuk keperluan pelancong perlu diperbaiki. Lebih banyak panel penerangan untuk tarikan utama seperti di bangunan-bangunan warisan juga perlu disediakan.

Dasar:

TO 13: DBKL akan, bersama-sama Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur menyelaraskan dengan agensi-agensi berkaitan dan sektor swasta untuk membangunkan sistem maklumat sokongan untuk pelancong.

333. Latihan kemahiran dalam sektor pelancongan perlu diperbanyakkan untuk memastikan ianya memenuhi keperluan dan perubahan pasaran pelancongan baru.

Dasar:

TO 14: DBKL akan, bersama-sama Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur, menyediakan program latihan dan maklumat sokongan kepada pekerja pelancong barisan hadapan.

b) Kemudahan Sokongan

334. Industri pelancongan yang semakin berkembang akan memerlukan tambahan kemudahan-kemudahan di kawasan tarikan pelancong sedia ada termasuk tandas dan ruang letak koc pelancong, teksi dan kereta sewa. Kemudahan-kemudahan sokongan lain seperti restoran dan kedai cenderamata juga akan disediakan atau dinaiktaraf dan prosedur penyelenggaraan di kawasan pelancong yang popular akan disemak seiring dengan peningkatan kehadiran pelancong.

Dasar:

TO 15: DBKL akan, bersama sama Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur, menyelaraskan dengan agensi-agensi dan pihak-pihak berkuasa berkaitan untuk memastikan semua kawasan tarikan pelancongan utama disediakan dengan kemudahan yang berkualiti tinggi dan sentiasa diselenggara.

8.5 KEPERLUAN MASA HADAPAN

335. Industri pelancongan bergantung kepada beberapa faktor luaran seperti keadaan ekonomi negara dan antarabangsa yang boleh mengubah unjuran pada jangka masa pendek ke sederhana. Walau bagaimanapun, berdasarkan kepada arah aliran jangka panjang, Kuala Lumpur menjangkakan purata peningkatan pelancong sebanyak lebih kurang 3 peratus setahun untuk 20 tahun akan datang.

336. Unjuran keperluan ruang lantai hotel adalah berasaskan unjuran peningkatan ketibaan pelancong dan ALS sebanyak 3.0 malam menjelang 2010. Pengagihan kemudahan hotel mencerminkan kesinambungan peranan Pusat Bandar Raya sebagai pusat pelancongan dan penekanan terhadap pelancongan sukan dan MICE di zon strategik Bukit Jalil - Seputeh.

Jadual 8.4: Unjuran Keperluan Hotel, 2020

Zon Strategik	Bilik Hotel	Keperluan Ruang Lantai (meter persegi)
Pusat Bandar Raya	31,980	1,343,160
Wangsa Maju – Maluri	9,870	414,540
Sentul – Menjalara	5,300	222,600
Damansara – Penchala	11,210	470,820
Bukit Jalil – Seputeh	17,730	744,660
Bandar Tun Razak – Sg. Besi	7,680	322,560
Jumlah	**83,770**	**3,518,340**

Industri

9.1 PENGENALAN

337. Sektor perindustrian di Kuala Lumpur sedang mengalami perubahan, seiring dengan perkembangan Bandar Raya dan MSC, yang menerajui Malaysia menuju ke arah K-Ekonomi. Industri pengeluaran berskala besar yang dahulunya merupakan perindustrian terpenting di Bandar Raya tidak lagi sesuai dengan peranan barunya sebagai pusat perdagangan dan kewangan antarabangsa.

338. Walaupun perindustrian kini memainkan peranan yang agak kecil dalam ekonomi Bandar Raya berbanding dengan sektor perdagangan, komponen perindustrian masih diperlukan bagi menyediakan perkhidmatan kepada penduduk Kuala Lumpur dan menyediakan perkhidmatan sokongan kepada syarikat-syarikat perdagangan di Kuala Lumpur dan konurbasinya (KLK). Sebagai tambahan, DBKL berhasrat membawa perubahan yang akan menghidupkan sektor perindustrian Bandar Raya dengan menggalakkan industri yang bersih dan menggunakan tenaga kerja mahir, khususnya yang menerajui teknologi terkini. Penyelidikan dan pembangunan (R&D) dan latihan kemahiran tinggi adalah komponen penting ke arah pembangunan perindustrian berasaskan pengetahuan. Sebagai memenuhi sebahagian strategi ini serta untuk meningkatkan kualiti persekitaran hidup Bandar Raya, pembangunan semula kawasan industri lama di Kuala Lumpur serta pembasmian industri haram dan mencemar hendaklah ditekankan.

9.2 KEADAAN DAN ISU SEMASA

9.2.1 PEMBANGUNAN SEKTOR PERINDUSTRIAN

a) Sektor Pembuatan

i. Keadaan Semasa

339. Antara tahun 1984 dan 1998, guna tanah perindustrian telah meningkat sebanyak 19.1 peratus daripada 579.5 hektar kepada 690.2 hektar. Guna tanah industri merupakan 2.4 peratus daripada jumlah keseluruhan guna tanah tahun 1998. Industri pembuatan menyumbang sebanyak 66 peratus daripada jumlah pertubuhan industri dan selebihnya merupakan industri perkhidmatan. Hasil keluaran logam, kertas, hasil kertas, kaca, pencetakan dan penerbitan merupakan majoriti sektor industri pengeluaran manakala aktiviti bengkel membaiki motor, stor dan gudang menguasai industri perkhidmatan. Oleh kerana kekurangan tanah dan nilai tanah yang tinggi di Bandar Raya, pertubuhan industri pembuatan besar lebih cenderung untuk berpindah keluar dari Kuala Lumpur.

ii. Isu

340. Walau pun sektor pembuatan merosot, masih terdapat lagi sebilangan industri pembuatan yang masih beroperasi di Kuala Lumpur. Sebilangan besar industri ini adalah tidak sesuai dan tidak mematuhi peraturan semasa.

- *Industri pembuatan yang tidak sesuai.*

b) Industri Perkhidmatan

i. Keadaan Semasa

341. Industri perkhidmatan terdiri daripada bengkel membaiki kenderaan, kemudahan penyimpanan dan gudang, adalah penting dalam memberi perkhidmatan kepada penduduk Bandar Raya yang tidak perlu bergantung sepenuhnya kepada perkhidmatan di luar Bandar Raya.

Pusat pameran dan servis kenderaan, Jalan Syed Putra

Gambar 9.1: Industri perkhidmatan terdiri daripada bengkel membaiki kenderaan, kemudahan penyimpanan dan gudang, adalah penting dalam memberi perkhidmatan kepada penduduk Bandar Raya...

ii. Isu

342. Walau pun industri ini seperti bengkel membaiki kenderaan adalah berkelompok di pelbagai lokasi di Bandar Raya, bengkel-bengkel ini agak berselerak serta kurang kemudahan dan infrastruktur. Dalam kes-kes tertentu industri ini wujud tanpa dirancang dan sesetengahnya haram. Kebanyakannya beroperasi di kawasan perumahan dan rumah kedai yang menyebabkan berlakunya kacau ganggu kepada masyarakat setempat, pencemaran dan kesesakan lalu lintas.

- *Industri perkhidmatan adalah berselerak di lokasi tidak sesuai yang mengakibatkan pencemaran alam sekitar dan menimbulkan kesesakan lalu lintas.*

343. Dengan pemilikan kenderaan yang meningkat, permintaan untuk bengkel membaiki kenderaan dan perkhidmatan auto yang berkaitan juga telah meningkat. Walaupun terdapat bengkel-bengkel di kawasan perindustrian, terdapat juga yang beroperasi di kawasan perdagangan. Peruntukan dalam Kaedah Kelas Kegunaan membenarkan pertubuhan industri di bawah 200 meter persegi atau mempunyai kurang daripada 20 mesin beroperasi di dalam premis perdagangan. Akibatnya, bengkel-bengkel membaiki motor ini dan industri-industri lain yang tidak sesuai dengan kawasan sekitar banyak beroperasi di kawasan perdagangan.

- *Peraturan Kelas Kegunaan tidak menyekat industri-industri yang tidak sesuai daripada beroperasi di kawasan perdagangan.*

c) Pertalian Antara Industri

i. Keadaan Semasa

344. Lebih daripada 90 peratus pertubuhan industri di Bandar Raya adalah bersaiz kecil. Purata keluasan tanah bagi setiap pertubuhan adalah hanya 0.24 hektar. Lebih kurang 8 peratus daripada pertubuhan industri di Kuala Lumpur telah beroperasi lebih daripada 30 tahun dan sebanyak 36 peratus dimiliki oleh pengusaha persendirian. Kebanyakan industri kecil ini beroperasi secara bersendirian tanpa sebarang pertalian antara mereka.

ii. Isu

- *Kurang pertalian antara industri.*

d) Industri Tidak Wajar

i. Keadaan Semasa

345. Kebanyakan industri pembuatan yang beroperasi di Kuala Lumpur terlibat dengan pengeluaran mesin dan jentera, plastik, kejuruteraan besi dan percetakan. Hanya lebih kurang 61 peratus industri pembuatan sedia ada beroperasi di kawasan perindustrian yang diluluskan.

ii. Isu

346. Terdapat lebih kurang 28 peratus pertubuhan industri pembuatan sedia ada yang beroperasi di bangunan perdagangan di kawasan guna tanah perdagangan. Daripada pertubuhan ini, sebahagiannya dikenal pasti tidak mematuhi peraturan ruang lantai dalam garis panduan yang telah ditetapkan oleh DBKL. Selebihnya, 11 peratus industri tersebut beroperasi di kawasan-kawasan kediaman terutamanya di Jinjang, Bukit Indah dan Bukit Jalil.

- *Terdapat industri-industri yang beroperasi di bangunan perdagangan atau di kawasan kediaman.*

347. Beberapa kawasan industri terletak berhampiran sungai, terutamanya di Jinjang, Bukit Indah dan Chan Sow Lin. Ini telah menimbulkan masalah pengawalan dan pengurusan alam sekitar dari segi pembuangan sisa industri dan sampah-sarap, yang menyekat pengaliran dan kebersihan sungai.

- *Perletakan industri mencemar yang tidak sesuai berhampiran sungai.*

348. Terdapat juga industri yang beroperasi tanpa lesen dan industri berlesen menduduki tanah kerajaan terutamanya di sepanjang rizab sungai dan lebuh raya utama.

- *Industri setinggan di tanah kerajaan.*

349. Di samping itu, terdapat aktiviti mengumpul dan menjual barangan lusuh dan alat gantian terpakai beroperasi berdekatan kawasan kediaman dan jalan utama yang menyebabkan kacau ganggu dari segi pencemaran pandangan, bunyi dan persekitaran.

- *Terdapat industri-industri yang tidak bersesuaian dengan persekitaran hidup bandar yang berkualiti.*

9.2.2 KAWASAN PERINDUSTRIAN

a) Keadaan Kawasan Perindustrian

i. Keadaan Semasa

350. *Rajah 9.1* dan *Jadual 9.1* menunjukkan taburan kawasan perindustrian sedia ada dan komited di Kuala Lumpur. Lebih kurang 80 peratus pertubuhan industri pembuatan sedia ada terletak di Bukit Indah, Jinjang, Bukit Anggerik, Chan Sow Lin, Sentul, Bandar Tun Razak dan Seputeh, manakala pertubuhan industri perkhidmatan sedia ada kebanyakannya beroperasi di Jinjang, Bukit Anggerik dan Sentul. Kebanyakan guna tanah industri terletak di Jinjang, Bukit Indah, Maluri dan Bukit Jalil.

Jadual 9.1: Luas Lantai Industri Mengikut Status, 2000

Zon Strategik	Status Pembangunan (meter persegi)				
	Sedia Ada	Dalam Pembinaan	Perintah Pembangunan	Lulus Dasar	Jumlah
Pusat Bandar Raya	800	0	0	0	800
Wangsa Maju - Maluri	145,400	0	531,700	0	677,100
Sentul - Menjalara	998,700	123,000	185,500	457,400	1,764,600
Damansara - Penchala	0	0	0	0	0
Bukit Jalil - Seputeh	614,700	86,000	332,700	101,800	1,135,200
Bandar Tun Razak - Sg. Besi	329,800	16,000	149,600	60,700	556,100
Jumlah	**2,089,400**	**225,000**	**1,199,500**	**619,900**	**4,133,800**

351. Sejak tahun 1984, hanya beberapa kawasan perindustrian baru telah dimajukan. Taman Teknologi Malaysia di Bukit Jalil seluas 280 hektar telah dibangunkan dalam tiga fasa sebagai sebuah taman industri berteknologi tinggi. Tiga fasa tersebut akan menempatkan tiga sektor utama iaitu kejuruteraan, bioteknologi dan teknologi komunikasi. Setiap sektor mengandungi pusat-pusat sumber, inovasi, inkubator, R&D, ICT dan multi-media serta perumahan.

Gambar 9.2: Taman Teknologi Malaysia di Bukit Jalil... mengandungi pusat sumber, pusat invosi dan inkubator, R&D, ICT dan pusat-pusat multimedia.

ii. Isu

352. Kebanyakan kawasan perindustrian lama sedia ada terutamanya di Chan Sow Lin, Jinjang dan Jalan Klang Lama berada dalam keadaan yang sangat usang dan kekurangan kemudahan infrastruktur asas.

353. Di Jinjang, sesetengah kawasan perindustrian terletak di rumah kedai atau di kawasan kediaman dan terdapat juga banyak industri haram. Kawasan industri ini menyumbang kepada kesesakan lalu lintas, menjejaskan keselamatan awam, menimbulkan risiko kebakaran dan mewujudkan persekitaran kurang sihat.

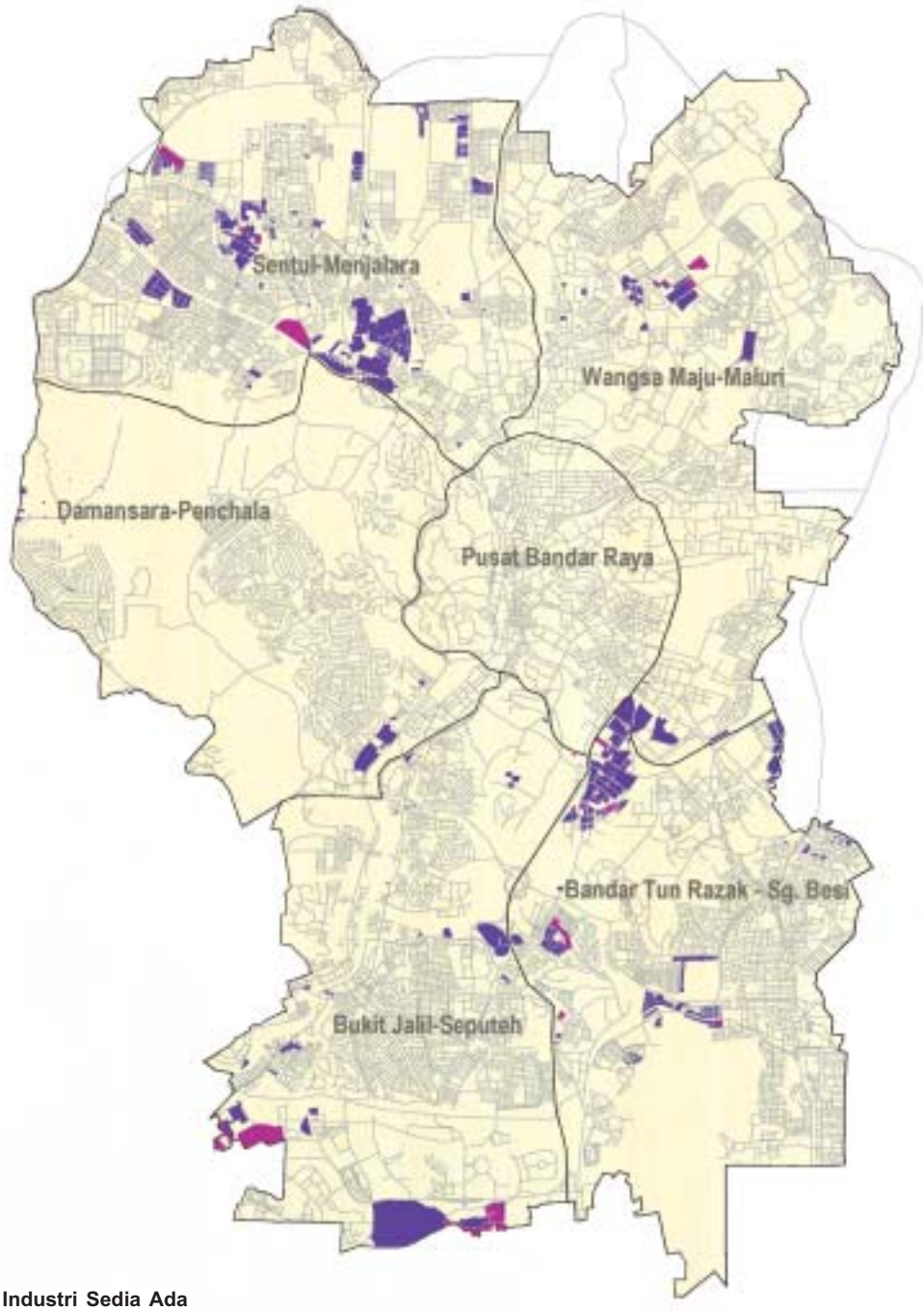
- *Kebanyakan kawasan perindustrian lama di Kuala Lumpur berkeadaan usang dan kekurangan kemudahan asas.*

b) Kemudahan di Kawasan Perindustrian

i. Keadaan Semasa

354. Berdasarkan kepada Bancian Perindustrian Kuala Lumpur 1999, terdapat beberapa kepincangan dalam kawasan perindustrian sedia ada.

355. Terdapat ketidakcukupan perumahan bagi pekerja di kawasan industri kecuali di Chan Sow Lin dan juga tiada kemudahan rekreasi. Kemudahan perbankan seperti perkhidmatan mesin automasi tidak disediakan di kawasan industri. Kemudahan pusat penjaja yang dirancang atau medan selera yang bersih juga tidak terdapat di kawasan



Kawasan Industri Sedia Ada

Kawasan Industri Komited

U

RAJAH: 9.1
TABURAN KAWASAN INDUSTRI MENGIKUT STATUS, 2000

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020

perindustrian dan hanya 2.4 peratus premis perindustrian mempunyai kantin di dalamnya. Hanya 26 peratus premis perindustrian menyediakan kemudahan tempat letak kereta dan motosikal.

ii. **Isu**

- *Kemudahan awam di kawasan perindustrian tidak mencukupi.*

356. Perkhidmatan pengangkutan awam ke kawasan perindustrian sedia ada di Kuala Lumpur tidak mencukupi.

- *Perkhidmatan pengangkutan awam yang tidak mencukupi ke kawasan perindustrian.*

357. Hanya 24 peratus dari premis industri yang mempunyai kemudahan mengangkut dan memunggah muatan.

- *Kemudahan mengangkut dan memunggah muatan tidak mencukupi.*

9.3 OBJEKTIF

358. Bagi mencapai matlamat menjadikan Kuala Lumpur sebagai Pusat Perdagangan dan Kewangan Antarabangsa, DBKL bertujuan untuk:

- *mempromosi pembangunan industri yang berkaitan dengan K-Ekonomi;*
- *mempromosikan industri terkini dengan pengambilan tenaga pekerja mahir;*
- *menyediakan peluang pekerjaan dan perniagaan yang meluas kepada semua penduduk; dan*
- *mengekalkan keseimbangan sektoral dalam pembangunan perindustrian.*

359. Bagi mewujudkan struktur Bandar Raya yang efisien dan saksama, DBKL bertujuan untuk:

- *mencapai agihan kawasan perindustrian yang optimum di Bandar Raya; dan*
- *memastikan guna tanah perindustrian diintegrasikan dengan rangkaian jalan raya dan pengangkutan awam.*

9.4 DASAR DAN CADANGAN

9.4.1 PEMBANGUNAN SEKTOR INDUSTRI

a) Sektor Pembuatan

360. Lokasi Kuala Lumpur yang berhampiran dengan MSC akan mempunyai kesan besar terhadap jenis industri yang akan dibangunkan di Kuala Lumpur pada masa hadapan. Terdapat peluang dalam membangunkan industri berteknologi tinggi dan berteraskan pengetahuan sebagai penyokong kepada perusahaan di MSC. Pusat R&D berkaitan dengan industri teknologi tinggi akan digalakkan di kawasan-kawasan tertentu di Bandar Raya.

361. DBKL akan menggalakkan industri yang khusus dalam reka bentuk dan kemahiran tinggi. Ini termasuk industri yang mengkhusus dalam mengeluarkan peralatan muzik, mainan elektronik, fesyen, penghasilan barang kemas dan kraf tangan. Jenis industri ini mempunyai potensi eksport yang baik dan boleh dihubungkaitkan dengan perusahaan-perusahaan perdagangan di Bandar Raya.

Gambar 9.3: DBKL akan menggalakkan pembangunan kemudahan latihan kemahiran tinggi...

362. Hala tuju baru perindustrian di Kuala Lumpur akan menggalakkan pengambilan tenaga buruh mahir. Kemudahan latihan kemahiran teknologi tinggi kini boleh didapati di Taman Teknologi Malaysia dan institusi-institusi lain seperti Institut Jerman-Malaysia yang menawarkan latihan kemahiran tinggi. DBKL akan menggalakkan pembangunan kemudahan latihan kemahiran tinggi di institusi-institusi sedia ada dan juga di kawasan-kawasan perniagaan serta perindustrian baru.

Dasar:

IN 1: DBKL akan menggalakkan pembangunan industri berteknologi tinggi dan berteras pengetahuan.

363. Bagi memastikan keseimbangan sektoral dalam asas ekonomi, Bandar Raya Kuala Lumpur akan terus mengekalkan kewujudan sebilangan kecil industri pembuatan yang berteknologi tinggi.

Dasar:

IN 2: DBKL akan mengekalkan sebahagian kecil komponen pembuatan berkaitan dengan industri teknologi tinggi.

Industri berteknologi tinggi, Taman Teknologi Bukit Jalil

Gambar 9.4: ...akan terus mengekalkan kewujudan sebilangan kecil industri pembuatan yang berteknologi tinggi.

364. Industri pembuatan yang tidak sesuai dengan strategi dan objektif industri Kuala Lumpur akan dipindahkan keluar dari Bandar Raya.

Dasar:

IN 3: DBKL akan memastikan tiada industri pembuatan yang tidak sesuai di Bandar Raya.

b) Industri Perkhidmatan

365. Taman perniagaan automobil akan dibangunkan di lokasi yang strategik, termasuk kawasan yang telah ditetapkan di Chan Sow Lin, untuk mempertingkatkan pengurusan alam sekitar di samping memberi perkhidmatan yang efisien kepada pelanggan. Taman ini akan membekalkan kemudahan 'pusat setempat' bagi operasi bengkel membaiki motor, jualan kereta terpakai dan tempat letak kereta, bilik pameran, kedai aksesori dan alat ganti kereta, bengkel mengecat kenderaan, servis kenderaan, pusat membaik pulih kenderaan dan keperluan-keperluan lain berkaitan dengan industri perkhidmatan yang akan meningkatkan perniagaan automobil.

Dasar:

IN 4: DBKL akan mengekhaskan lokasi strategik sebagai taman perniagaan automobil.

Pusat servis kenderaan, Jalan Kelang Lama

Gambar 9.5: Taman perniagaan automobil akan dibangunkan di lokasi yang strategik...

366. Industri-industri perkhidmatan akan digalakkan di pusat kejiranan dan daerah untuk memberi kemudahan dan keselesaan kepada penduduk, begitu juga dengan industri-industri ringan berskala kecil yang dapat menyediakan peluang-peluang pekerjaan kepada penduduk berdekatan.

367. Walau bagaimanapun, Kaedah Kelas Kegunaan akan disemak bagi memastikan aktiviti industri berbahaya dan mencemar tidak dibenarkan beroperasi di kawasan perdagangan.

Dasar:

IN 5: DBKL akan menyemak Kaedah Kelas Kegunaan.

c) Pertalian Perindustrian

368. Industri Kecil dan Sederhana (IKS) memerlukan perkhidmatan sokongan agar dapat membentuk rangkaian yang lebih efektif dan dapat menggunakan sumber-sumber sedia ada seperti sumber modal, kemudahan latihan pembangunan sumber manusia dan maklumat peraturan yang mengawal operasi mereka.

369. Di samping itu, kemudahan sokongan untuk meningkatkan dan memperkukuhkan hubungan antara pelanggan-pembekal-pengeluar berkaitan industri servis hendaklah diadakan, bagi memastikan industri servis yang mapan dan dapat memberi perkhidmatan kepada penduduk secara berkesan.

Dasar:

IN 6: DBKL akan menyelaras dengan agensi-agensi kerajaan dan sektor swasta bagi menyediakan rangkaian dan perkhidmatan sokongan untuk pertumbuhan Industri Kecil dan Sederhana.

d) Industri Tidak Wajar

370. Industri tidak wajar dan haram merupakan elemen yang tidak digalakkan di Bandar Raya dan akan dikeluarkan secara berfasa. Walau bagaimanapun, kebanyakan industri ini adalah industri perkhidmatan ringan yang menyumbang kepada ekonomi Bandar Raya dan oleh itu perlu ditempatkan di lokasi yang lebih sesuai.

Dasar:

IN 7: DBKL akan menetapkan kawasan bagi menempatkan industri perkhidmatan ringan.

371. Kawasan pertumbuhan industri yang terletak berhampiran sungai, proses pembangunan semula akan mengambil kira langkah-langkah kawalan dan pengurusan alam sekitar yang efisien untuk mengelakkan pencemaran sungai.

372. Dasar-dasar berhubung dengan pencemaran sungai dinyatakan dalam *Bab 15: Alam Sekitar.*

373. Industri-industri yang tidak bersesuaian dengan persekitaran hidup bandar yang berkualiti seperti industri mengumpul dan menjual barangan lusuh dan alat gantian terpakai perlu dikeluarkan dari Kuala Lumpur.

Dasar:

IN 8: DBKL tidak akan membenarkan industri yang tidak bersesuaian dengan persekitaran hidup bandar yang berkualiti.

9.4.2 PEMBANGUNAN KAWASAN PERINDUSTRIAN

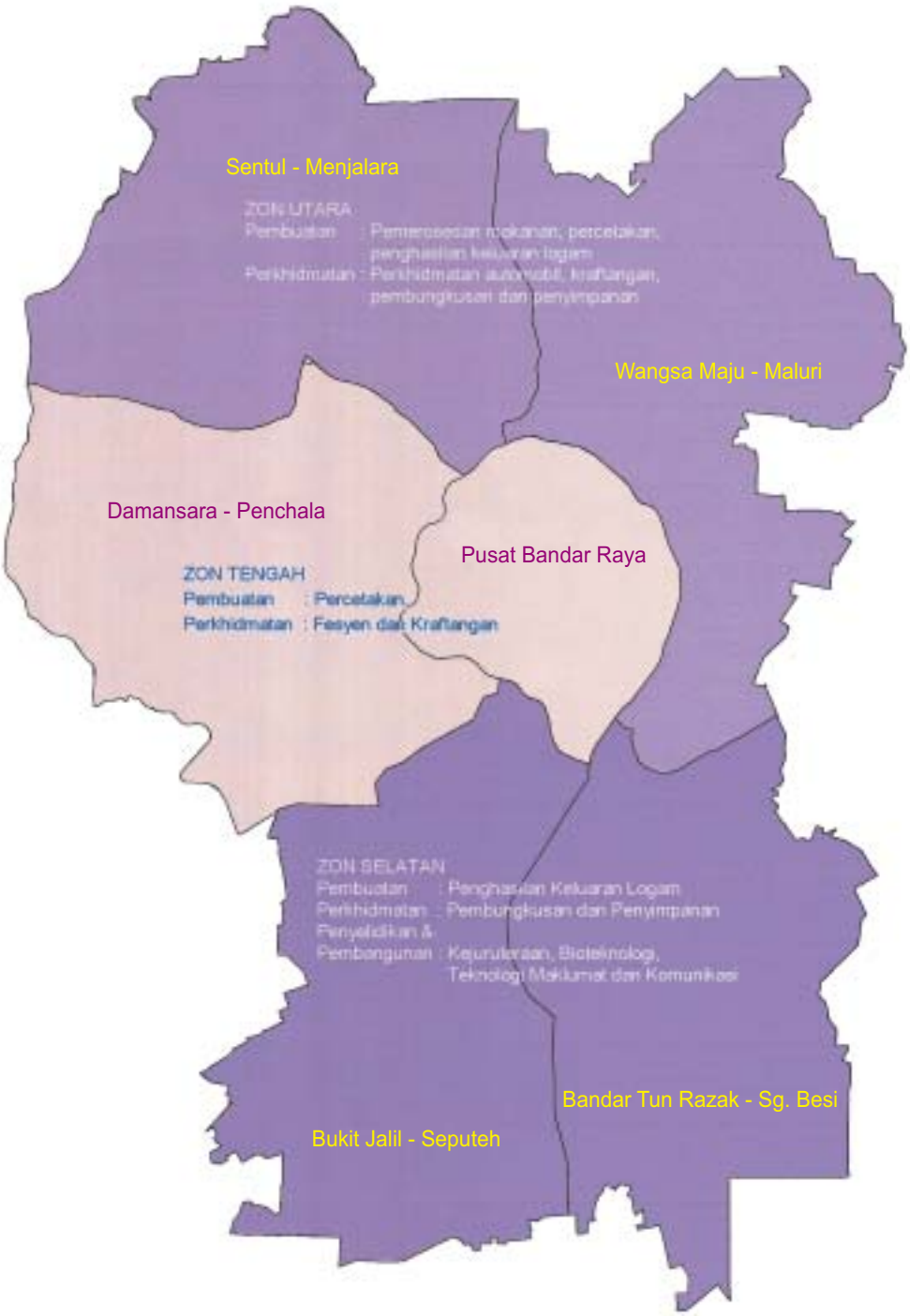
a) Pembangunan Perindustrian Berteraskan Zon

374. Bagi mengawal perkembangan pembangunan industri, DBKL akan menggunakan pendekatan zon dengan menetapkan tiga zon industri khusus (rujuk *Rajah 9.2).*

375. Kawasan perindustrian zon utara yang menumpukan kepada industri perkhidmatan kejuruteraan dan pembuatan terdiri daripada Jinjang, Bukit Maluri, Wangsa Maju, Maluri, Sentul dan Setapak. Zon ini adalah agak berhampiran dengan kilang kereta kedua Malaysia di Serendah dan cadangan Bandar Proton di Lembah Bernam. Aktiviti perkhidmatan automobil, pembuatan makanan, percetakan, penyimpanan, kraf tangan dan pembungkusan dijangka merupakan industri utama di zon ini. Industri sokongan untuk keperluan tempatan dan pengeluaran barangan buatan logam juga digalakkan.

376. Kawasan perindustrian tengah yang menumpukan kepada perkhidmatan terdiri daripada Pusat Bandar Raya, Damansara dan Penchala mengkhusus kepada industri fesyen, kraf tangan dan percetakan.

377. Kawasan perindustrian zon selatan yang menumpukan kepada R&D, perkhidmatan dan pembuatan terdiri daripada Bukit Jalil, Bukit Indah, Bukit Anggerik, Seputeh, Bandar Tun Razak dan Chan Sow Lin. Zon ini berdekatan dengan MSC dan juga mudah sampai ke KLIA. MSC dan Taman Teknologi Malaysia di Bukit Jalil memberi peluang untuk pengelompokan R&D seperti kejuruteraan, Teknologi Maklumat dan Komunikasi dan



U

RAJAH: 9.2
CADANGAN ZON INDUSTRI

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020

bioteknologi, percetakan, penyimpanan, pembuatan makanan, perkhidmatan automobil dan pembungkusan.

378. Pembangunan perindustrian di ketiga-tiga zon ini perlu digalakkan bagi mengambil kesempatan daripada pembangunan semasa di kawasan tadahan.

Dasar:

IN 9: DBKL akan melaksanakan strategi pembangunan perindustrian yang berteraskan zon sebagai pelengkap kepada pembangunan sub wilayah.

b) Pembangunan Infrastruktur Kawasan Perindustrian

379. Langkah-langkah akan dilaksanakan untuk membekalkan semua kawasan perindustrian dengan infrastruktur asas yang sempurna serta perkhidmatan dan kemudahan termasuk jalan raya yang lebih luas, perkhidmatan punggah memunggah dan sistem perparitan yang lebih baik, kemudahan tempat letak kenderaan dan pengangkutan awam serta pertubuhan perdagangan yang sesuai, kemudahan perbankan, medan selera dan kawasan rekreasi.

Kawasan perindustrian Segambut

Gambar 9.6: Langkah-langkah akan dilaksanakan untuk membekalkan semua kawasan perindustrian dengan infrastruktur asas yang sempurna serta perkhidmatan dan kemudahan termasuk jalan raya yang lebih luas, perkhidmatan punggah-memunggah...

Dasar:

IN 10: DBKL akan memastikan semua kawasan perindustrian dilengkapi dengan kemudahan awam yang mencukupi termasuk tempat letak kenderaan berat.

c) Pembangunan Perindustrian Berdekatan Terminal Transit

380. Pembangunan berorientasikan transit merupakan sebahagian utama daripada strategi pembangunan. Dasar-dasar pembangunan akan memastikan kawasan perumahan, perkhidmatan dan kemudahan perdagangan mempunyai kemudahsampaian kepada kemudahan transit. Di mana sesuai, strategi ini juga akan melibatkan kawasan perindustrian terutama yang memberi peluang pekerjaan yang tinggi. Perkhidmatan bas pengantara akan menghubungkan kawasan-kawasan perindustrian dengan sistem utama pengangkutan awam berasaskan rel.

Dasar:

IN 11: DBKL akan menggalakkan pembangunan kawasan perindustrian baru dan pembangunan semula kawasan perindustrian lama yang berdekatan dengan terminal transit.

9.5 KEPERLUAN MASA HADAPAN

381. Unjuran keperluan masa hadapan bagi industri menganggarkan peningkatan keseluruhan ruang lantai dengan kawasan industri berteknologi tinggi dan industri bersih berkemahiran tinggi secara beransur mengambil alih industri pembuatan lama. Kawasan-kawasan pembangunan utama ialah Sentul - Menjalara dan Bukit Jalil - Seputeh. Industri perkhidmatan yang memberi perkhidmatan kepada penduduk Kuala Lumpur akan diselerakkan secara sama rata di semua enam zon strategik.

Jadual 9.2: Unjuran Keperluan Industri, 2020

Zon Strategik	Keperluan Ruang Lantai (meter persegi)
Pusat Bandar Raya	180,900
Wangsa Maju – Maluri	542,600
Sentul – Menjalara	1,085,100
Damansara – Penchala	180,900
Bukit Jalil – Seputeh	1,085,100
Bandar Tun Razak – Sg. Besi	542,600
Jumlah	**3,617,200**

Pengangkutan

10.1 PENGENALAN

382. Rangkaian sistem pengangkutan yang komprehensif dan efisien dengan penghubungan antara dan dalam bandar amat diperlukan bagi mengukuhkan kedudukan Kuala Lumpur sebagai sebuah pusat perdagangan dan kewangan antarabangsa.

383. Bagi warga kota Kuala Lumpur, Bandar Raya perlu berupaya menyediakan satu struktur bandar yang efisien dan saksama, sebaik mungkin, bagi membolehkan semua anggota masyarakatnya mudah sampai ke semua kawasan dan kemudahan agar setiap orang boleh menikmati faedah kehidupan bandar yang maksimum.

384. Struktur asas rangkaian jalan dan rel yang komprehensif telah dibina sejak tahun 1984. Program bagi Kuala Lumpur kini ialah untuk memajukan, memperkemaskan dan melengkapkan sistem pengangkutan secara bersepadu bagi memenuhi keperluan Bandar Raya dan penduduknya sehingga tahun 2020. Dalam hubungan ini DBKL akan membantu pelaksanaan sistem pengangkutan bersepadu.

10.2 KEADAAN SEMASA DAN ISU

10.2.1 UMUM

a) Pecahan Mod Pengangkutan

i. Keadaan Semasa

385. Dalam tempoh 1985 hingga 1997, pecahan mod pengangkutan awam telah berkurangan daripada 34.3 peratus kepada 19.7 peratus. Ini menunjukkan satu peralihan besar daripada pengangkutan awam, khususnya pengangkutan bas, sebahagiannya disebabkan oleh peningkatan taraf hidup yang menyebabkan peningkatan kadar pemilikan kereta dan juga kemerosotan dalam perkhidmatan bas. Peningkatan pergantungan terhadap pengangkutan persendirian, khususnya kereta persendirian, telah mewujudkan tekanan yang tinggi terhadap rangkaian jalan raya dan telah menyumbang kepada masalah kesesakan lalu lintas.

ii. Isu

- *Pecahan mod pengangkutan awam yang rendah telah menyebabkan permintaan yang tinggi terhadap infrastruktur jalan dan kesesakan lalu lintas.*

b) Permintaan Perjalanan

i. Keadaan Semasa

386. Peningkatan taraf hidup dan penghijrahan keluar penduduk dari Kuala Lumpur sekali gus telah menyumbang kepada masalah kesesakan lalu lintas di Pusat Bandar Raya. Antara tahun 1980 dan 1997, bilangan penduduk Kuala Lumpur kekal pada kadar pertumbuhan 1.1 peratus manakala dari tahun 1985 hingga 1997, perjalanan berkereta telah bertambah pada kadar purata 4.2 peratus setahun di Wilayah Lembah Klang.

387. Telah ternyata, walaupun bilangan penduduk Pusat Bandar Raya hanya merupakan 3.3 peratus daripada jumlah keseluruhan penduduk Wilayah Lembah Klang, lebih kurang 19 peratus daripada 8.3 juta perjalanan setiap hari di Wilayah Lembah Klang adalah perjalanan yang dijana di Pusat Bandar Raya.

388. Permintaan perjalanan yang tinggi sebahagian besarnya adalah melibatkan pengangkutan persendirian, khususnya kereta-kereta persendirian. Ini telah mengakibatkan kesesakan serta kemerosotan yang serius terhadap kelajuan perjalanan di jalan-jalan utama di kebanyakan tempat di Kuala Lumpur, terutamanya di Pusat Bandar Raya, dan juga di bahagian timur dan selatan, berpunca daripada jalan-jalan utama yang beroperasi pada atau melebihi keupayaan pada waktu puncak. Kenderaan berpenumpang rendah juga telah memburukkan lagi masalah ini.

ii. Isu

- *Permintaan perjalanan yang tinggi dari dan ke Pusat Bandar Raya ketika waktu-waktu puncak.*

c) Pengurusan Lalu Lintas

i. Keadaan Semasa

389. Langkah-langkah pengurusan lalu lintas adalah bertujuan bagi mengoptimumkan infrastruktur sedia ada untuk mempertingkatkan keupayaan aliran supaya lebih responsif terhadap permintaan lalu lintas pada waktu yang berbeza.

390. Pelbagai langkah telah berjaya dilaksanakan di Kuala Lumpur. Kaedah utama kawalan lalu lintas di Bandar Raya ketika ini adalah berasaskan sistem koordinasi isyarat lalu lintas kawasan berkomputer (SCATS/ITACA) yang beroperasi di 130 persimpangan, dibantu oleh polis trafik semasa waktu puncak. Perluasan sistem kawalan lalu lintas sedia ada berserta dengan penambahbaikan keupayaan sistem ini sedang dilaksanakan secara berperingkat.

391. Langkah-langkah kawalan lalu lintas lain yang menyumbang kepada pengurusan lalu lintas di Kuala Lumpur termasuklah sistem jalan sehala, lorong berlawanan untuk meningkatkan keupayaan laluan pada waktu puncak, lorong eksklusif bagi bas dan teksi, denda ke atas kesalahan meletak kereta di bahu-bahu jalan dan peraturan mengawal kenderaan berat masuk ke Pusat Bandar Raya pada waktu puncak.

392. Langkah-langkah tambahan lain yang ada kaitan dengan keselamatan jalan raya adalah melalui penggunaan papan-papan tanda, halangan-halangan, tanda-tanda garisan jalan dan jejantas pejalan kaki. Kempen kesedaran untuk pemandu dan pengeluaran lesen memandu yang lebih ketat juga merupakan penyumbang kepada pengurusan lalu lintas yang berkesan.

ii. Isu

393. Walaupun langkah-langkah pengurusan lalu lintas telah banyak dilakukan untuk melicinkan aliran lalu lintas terutama di Pusat Bandar Raya, ianya tidak boleh berterusan untuk tempoh masa yang tidak menentu sekiranya permintaan lalu lintas di jalan-jalan terus meningkat.

- *Langkah-langkah pengurusan lalu lintas sahaja tidak berkesan untuk meningkatkan tahap keupayaan jalan sedia ada.*

d) Rangka Kerja Institusi Pengangkutan

i. Keadaan Semasa

394. Struktur institusi yang bertanggungjawab bagi pengangkutan bandar di Malaysia, khususnya, Kuala Lumpur dibahagikan di antara jabatan-jabatan persekutuan dan DBKL (rujuk *Jadual 10.1*).

Jadual 10.1: Tanggungjawab Pengangkutan Bandar - Jabatan Kerajaan Persekutuan dan Tempatan

Peringkat Kerajaan Persekutuan/ Kerajaan Tempatan	Jabatan Berkaitan Pengangkutan
Jabatan Perdana Menteri	• Unit Perancang Ekonomi • Bahagian Kemajuan Wilayah Persekutuan dan Perancangan Lembah Klang
Kementerian Dalam Negeri	• Polis DiRaja Malaysia
Kementerian Kerja Raya	• Jabatan Kerja Raya • Unit Perancang Lebuh Raya • Lembaga Lebuh Raya Malaysia
Kementerian Pengangkutan	• Jabatan Pengangkutan Jalan • Jabatan Keretapi • Perbadanan Aset Kereta api
Kementerian Pembangunan Perusahaan	• Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan
Dewan Bandaraya Kuala Lumpur	• Jabatan Pengangkutan Bandar • Jabatan Kerja Awam • Direktorat Penguatkuasaan

Sumber: Information Book: Dewan Bandaraya Kuala Lumpur, 1993 Dealing with the Malaysian Civil Service - 2nd Edition: Pelanduk Publications (M), 1994

395. Jabatan Pengangkutan Bandar DBKL telah diamanahkan dengan fungsi-fungsi penyelarasan dan pentadbiran yang pelbagai bagi merancang pengangkutan bandar secara berkesan. Kerajaan Persekutuan bertanggungjawab terhadap pelan pengangkutan, garis panduan dasar dan perkara-perkara yang berkaitan dengan perancangan dan pentadbiran pengangkutan secara keseluruhan.

396. Penglibatan sektor swasta dalam penyediaan infrastruktur pengangkutan telah berkembang daripada peranan asalnya seperti operasi pengangkutan bas dan teksi kepada pembinaan jalan-jalan bertol dan pelaksanaan,

operasi serta penyelenggaraan sistem komuter, transit aliran ringan (LRT) dan *people mover rapid transit* (PRT).

ii. Isu

397. Terdapat sedikit pertindihan dan persamaan fungsi sesetengah agensi yang bertanggungjawab dalam rangkaian pengangkutan Kuala Lumpur, yang kadangkala telah menimbulkan percanggahan dasar-dasar atau program-program. Ini telah menimbulkan kesukaran untuk merumuskan dasar-dasar pengangkutan awam dan persendirian yang konsisten.

- *Kekurangan penyelarasan dasar-dasar mengenai pengangkutan awam dan mod pengangkutan awam/persendirian.*

10.2.2 PENGANGKUTAN AWAM

a) Pengangkutan Awam Berasaskan Rel

i. Keadaan Semasa

398. Perkhidmatan rel telah menjadi faktor yang penting dalam pengangkutan awam di Kuala Lumpur semenjak pembukaan Transit Aliran Ringan (LRT) Sistem 1, Sistem Transit Aliran Ringan Sdn Bhd (STAR) pada tahun 1996 dan kemudiannya LRT Sistem II atau Projek Usaha Sama Transit Ringan Automatik (PUTRA) pada tahun 1998. Kesemuanya menyediakan kira-kira 50 kilometer rangkaian rel dengan 40 stesen. Sebagai tambahan, *people mover rapid transit* (PRT), satu sistem monorel yang baru disiapkan, menyediakan perkhidmatan untuk kawasan pejabat dan perdagangan lain yang utama di Pusat Bandar Raya. Monorel yang mempunyai jarak perjalanan sejauh 10 kilometer dengan 10 stesen berperanan sebagai penggerak orang ramai di Pusat Bandar Raya yang beroperasi di landasan bertingkat.

399. Express *Rail Link* (ERL), satu sistem rel berkelajuan tinggi, menghubungkan KL Sentral dan Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIA). Perhentian ERL di KL Sentral berfungsi sebagai sebuah terminal lapangan terbang bandar bagi KLIA. Di Stesen KL Sentral, kemudahan antara mod sedang disediakan bersama Komuter KTM, PRT dan LRT Sistem II, yang membolehkan pengguna bertukar mod transit ke pelbagai destinasi.

Gambar 10.1: Perkhidmatan rel telah menjadi faktor yang penting dalam pengangkutan awam di Kuala Lumpur...

400. Peningkatan taraf perkhidmatan rel KTMB dan operasi Komuter KTM telah menambah kira-kira 137 kilometer perkhidmatan rel di antara Rawang - Seremban dan Sentul - Port Kelang melalui 39 stesen dan perhentian. Perkhidmatan komuter ini dapat menarik sebahagian besar keperluan perjalanan harian jarak jauh di antara Kuala Lumpur dan pinggir bandar.

ii. Isu

401. Penggunaan LRT dan komuter semakin menggalakkan. Walau bagaimanapun, penggunaan yang optimum masih belum tercapai kerana:

- *Kemudahan pertukaran di stesen-stesen tidak mencukupi termasuk tempat letak kereta dan motosikal dan penghubung pejalan kaki;*

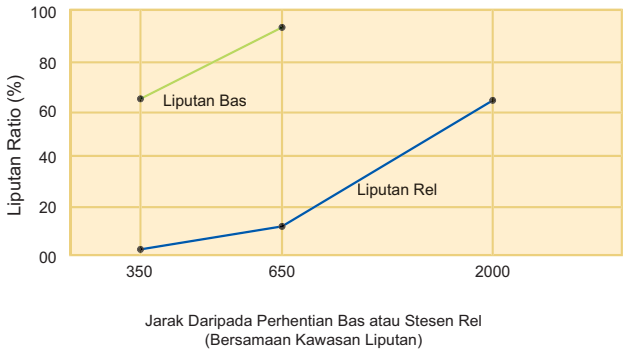
- *Kurang integrasi antara stesen-stesen berasaskan rel; dan*

- *Perkhidmatan sokongan yang tidak memuaskan termasuk kekurangan kekerapan bas pengantara dan liputan perkhidmatan.*

402. *Rajah 10.1* menunjukkan kemudahsampaian relatif antara bas dan pengangkutan awam berasaskan rel. Adalah jelas bahawa perkhidmatan pengangkutan berasaskan rel kurang mudah sampai berbanding perkhidmatan bas dan, oleh yang demikian, kemampuan untuk memberi khidmat kepada pengguna dalam satu perjalanan ke sesuatu destinasi adalah amat terhad. Liputan perkhidmatan bas pengantara yang beroperasi dalam lingkungan 2 kilometer dari stesen masih tidak mencukupi untuk memastikan kemudahsampaian yang berkesan.

- *Tahap kemudahsampaian ke pengangkutan awam berasaskan rel yang rendah.*

Rajah 10.1: Kemudahsampaian Rel dan Bas



Nota: 2000m jarak berdasarkan kepada purata liputan kawasan 2000m x 650m bagi membolehkan kedekatan dengan stesen-stesen

b) Perkhidmatan Bas

i. Keadaan Semasa

403. Kini terdapat empat buah syarikat swasta utama yang mengendalikan lebih kurang 15,000 perjalanan bas setiap hari. Setiap syarikat beroperasi melalui lebih kurang 30 laluan, kebanyakannya secara radial dan berakhir di Pusat Bandar Raya.

404. Pembaikan rangkaian bas sedang diusahakan oleh DBKL dengan menyediakan laluan eksklusif bagi bas/teksi dalam Pusat Bandar Raya, juga kemudahan perhentian bas yang selesa. Pembaikan-pembaikan ini bertujuan untuk memberi penumpang satu pilihan pengangkutan yang cepat, boleh dipercayai dan mudah.

Gambar 10.2: Pembaikan rangkaian bas sedang diusahakan oleh DBKL dengan menyediakan laluan ekslusif bagi bas/teksi dalam Pusat Bandar Raya, juga kemudahan perhentian bas yang selesa.

ii. Isu

405. Walaupun pembaikan-pembaikan telah dilakukan terhadap sistem perkhidmatan bas dan infrastruktur jalan, tahap penggunaan bas adalah rendah, terutamanya disebabkan oleh pertindihan perkhidmatan, kekerapan perkhidmatan yang masih belum boleh dipercayai, kesesakan semasa waktu puncak dan keadaan bas yang kurang memuaskan.

- *Perkhidmatan bas yang tidak diguna sepenuhnya; dan*

- *Perkhidmatan yang masih belum boleh dipercayai dan kurang berkualiti.*

406. Terminal bas utama sedia ada terletak di Puduraya di Pusat Bandar Raya. Kebanyakan bas dan koc antara bandar dari luar Kuala Lumpur berakhir di sini. Ini akan menambahkan kesesakan dan menyebabkan waktu perjalanan yang lebih panjang bagi penumpang.

- *Lokasi berpusat perhentian bas utama menyumbang kepada kesesakan lalu lintas.*

c) Teksi

i. Keadaan Semasa

407. Teksi merupakan elemen penting dalam sistem pengangkutan awam yang menawarkan

alternatif pengangkutan yang selesa terutamanya di luar waktu puncak. Terdapat lebih kurang 24,721 buah teksi berlesen di Kuala Lumpur yang dikendalikan oleh 4,183 pengusaha. Kajian klasifikasi kenderaan yang dijalankan oleh '*Japan International Coorperation Agency*' (JICA) pada 1997 menunjukkan bahawa teksi menyumbang sebanyak 4 hingga 6 peratus bilangan kenderaan yang melalui Pusat Bandar Raya.

ii. Isu

408. Tiada kekurangan bilangan teksi tetapi terdapat masalah untuk mendapatkan perkhidmatan teksi pada waktu puncak dan ketika cuaca buruk.

- *Perkhidmatan teksi yang masih belum boleh dipercayai.*

10.2.3 PENGANGKUTAN PERSENDIRIAN

a) Kereta dan Tempat Letak Kereta

i. Keadaan Semasa

409. Berdasarkan laporan Jabatan Pengangkutan Jalan, nisbah pendaftaran kereta dan motosikal di Kuala Lumpur adalah 985.7 bagi setiap 1,000 penduduk dalam tahun 2000. Walau bagaimanapun, berdasarkan kepada *Home Interview Survey* yang dijalankan oleh JICA pada tahun 1998, anggaran nisbah pemilikan kenderaan adalah lebih kurang 211 kereta bagi setiap 1,000 penduduk dan 164 motosikal bagi setiap 1,000 penduduk. Kenderaan persendirian menyumbang 56.6 peratus daripada keseluruhan perjalanan bermotor di Kuala Lumpur.

410. DBKL melalui proses kawalan kelulusan perancangan bandar mengawal jumlah penyediaan ruang letak kereta dan motosikal untuk sesuatu pembangunan baru. Walau bagaimanapun, pada masa ini caj letak kenderaan adalah berdasarkan kuasa pasaran dan tidak tertakluk kepada mana-mana perundangan.

411. Bagi mengurangkan kesesakan lalu lintas, DBKL telah mengurangkan tempat letak kenderaan di tepi-tepi jalan pada jalan-jalan utama di kawasan yang telah padat membangun.

412. Terdapat lebih kurang 65,206 ruang letak kereta di Pusat Bandar Raya (rujuk *Rajah 10.2*). Bangunan pejabat merekodkan penggunaan ruang yang paling tinggi, dengan purata 71 peratus diikuti oleh premis runcit (purata 49 peratus) dan pembangunan bercampur (purata 47 peratus). Pada amnya, penyediaan kemudahan tempat letak kereta di Pusat Bandar Raya adalah lebih daripada mencukupi.

ii. Isu

413. Caj tempat letak kereta di Pusat Bandar Raya lebih cenderung kepada perkhidmatan tempat letak kereta jangka panjang dengan pengusaha-pengusaha menawarkan caj bermusim yang lebih rendah. Faktor ini di samping pengangkutan persendirian yang lebih fleksibel telah menggalakkan penduduk terus menggunakan pengangkutan persendirian ke Pusat Bandar Raya.

- *Bayaran letak kereta jangka panjang yang rendah di Pusat Bandar Raya di samping ruang letak kereta yang banyak dan pergerakan pengangkutan persendirian yang fleksibel, telah menyebabkan pengangkutan kereta menjadi pilihan.*

414. Di luar Pusat Bandar Raya terdapat kekurangan tempat letak kereta di kawasan-kawasan berdekatan dengan pengangkutan awam dan juga di pembangunan lot-lot kedai yang tidak menyediakan kemudahan tempat letak kereta bertingkat atau di bawah bangunan.

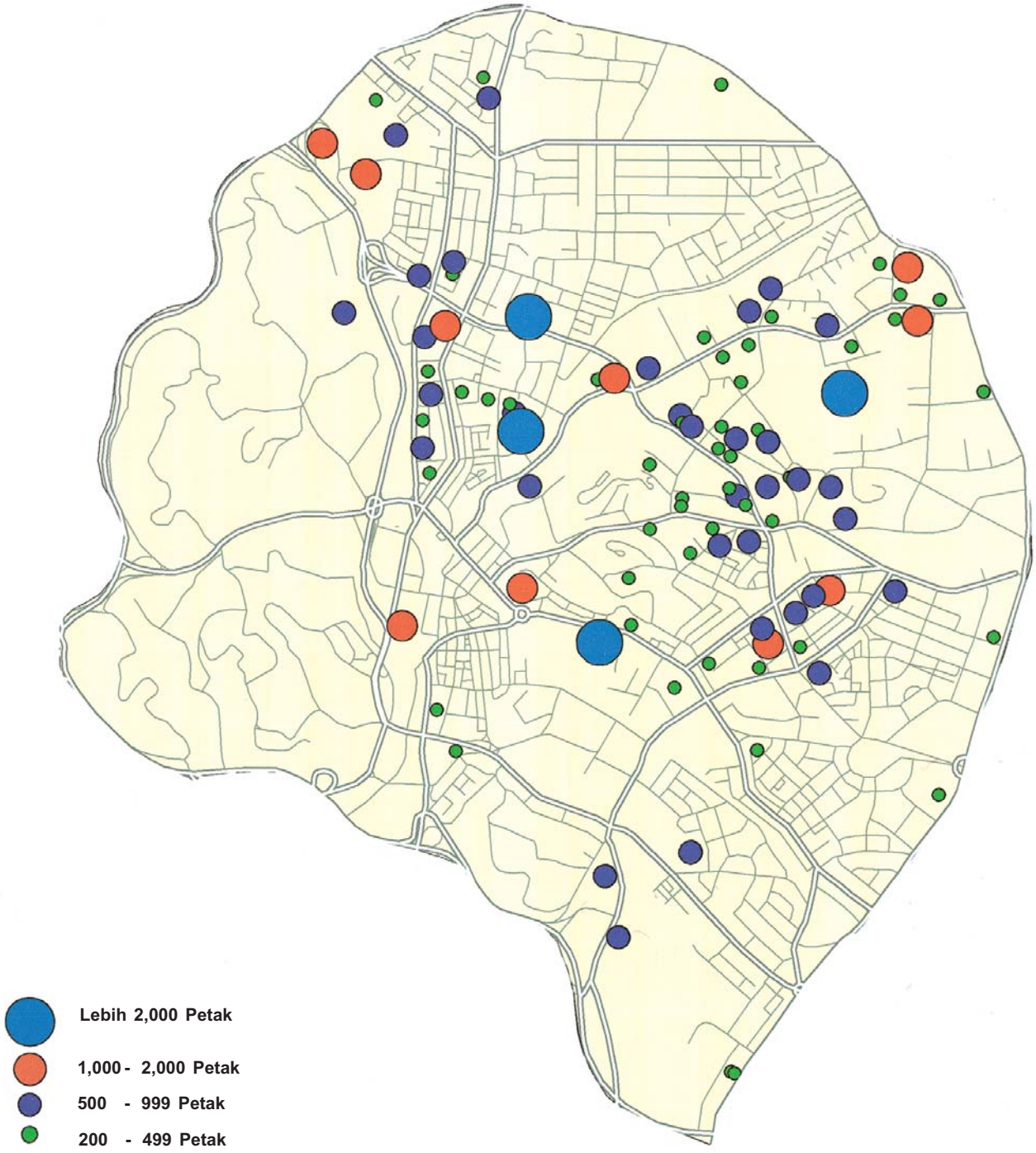
- *Kekurangan tempat letak kereta di luar Pusat Bandar Raya di lokasi-lokasi yang mempunyai akses ke pengangkutan awam dan di pembangunan lot kedai.*

b) Motosikal

i. Keadaan Semasa

415. Motosikal mewakili lebih kurang 23 peratus pengguna jalan raya di Kuala Lumpur. Kenderaan ini yang kebanyakannya digunakan oleh golongan muda dan berpendapatan rendah, merupakan pengangkutan yang cepat, fleksibel dan ekonomik di Bandar Raya.

416. Sekitar 52 peratus daripada jumlah kemalangan maut dan serius di Kuala Lumpur melibatkan motosikal. Motosikal adalah penyumbang utama pencemaran udara dan kebisingan.



U

RAJAH: 10.2
LOKASI TEMPAT LETAK KERETA UTAMA PUSAT BANDAR RAYA, 2000

Penyebaran kebisingan daripada motosikal di Pusat Bandar Raya adalah melebihi had kebisingan yang dibenarkan (*Malaysia Environmental Quality Report 1996, DOE*).

ii. Isu

- *Kadar kemalangan jalan raya melibatkan penunggang motosikal adalah lebih tinggi berbanding jenis-jenis pengangkutan lain; dan*
- *Motosikal menyumbang kepada kebisingan dan pencemaran udara.*

10.2.4 INFRASTRUKTUR JALAN

i. Keadaan Semasa

417. Di bawah dasar penswastaan, program pembinaan jalan bagi Lembah Klang yang terkandung dalam PSKL 1984, yang melibatkan 23 batang jalan baru dan 21 projek pembaikan jalan utama telah disiapkan termasuk beberapa tambahan lebuh raya bertol. Rangkaian jalan yang sedia ada telah berjaya mencapai tujuan utamanya mengelakkan laluan terus melalui Pusat Bandar Raya, mengurangkan kesesakan di jalan-jalan kecil dan menyelerakkan lalu lintas dari Pusat Bandar Raya dengan berkesan.

Gambar 10.3: Rangkaian jalan yang sedia ada telah berjaya mencapai tujuan utamanya mengelakan laluan terus melalui Pusat Bandar Raya...

418. Sebagai tambahan, beberapa projek pembinaan jalan sedang dijalankan dan sebahagiannya telah ditandatangani perjanjian konsesi atau telah diberi kelulusan dasar (rujuk *Jadual 10.2*).

Jadual 10.2: Projek-Projek Pembinaan Lebuh Raya dan Jalan Raya, 2000

Bil.	Projek-projek Jalan	Status
1.	Jalan Lingkaran Tengah 2	Siap
2.	Lebuh Raya Baru Pantai	Dalam pembinaan
3.	Skim Penyelerakan Lalu lintas Kuala Lumpur Barat (Damansara, Kerinchi, Penchala Link)	Dalam pembinaan
4.	Lebuh Raya Sungai Besi	Siap
5.	Lebuh Raya Bertingkat Ampang	Siap
6.	Lebuh Raya Baru Lembah Klang (NKVE)-Penyambung Utara	Siap
7.	Lebuh Raya Ekspres Salak	Siap
8.	Lingkaran Timur Barat	Siap
9.	Jalan Lingkaran Tengah 1	Siap
10.	Jalan Lingkaran Dalam	Siap
11.	Jalan Raya Puchong - Sungai Besi	Siap
12.	Jalan Pahang	Siap
13.	Jalan Genting Klang (naik taraf)	Dalam perancangan
14.	Jalan Gombak (naik taraf)	Dalam perancangan
15.	Lebuh Raya Kuala Lumpur - Karak (naik taraf)	Dalam perancangan

ii. Isu

419. Ketidaksinambungan susunan jalan lama di dalam bandar telah menyebabkan kurangnya laluan terus bagi lalu lintas yang memasuki atau meninggalkan Pusat Bandar Raya, khususnya dari selatan sepanjang Jalan Syed Putra dan dari timur di sepanjang Jalan Kuching. Laluan masuk ke Bukit Bintang dari arah tersebut, akan melalui jalan-jalan sempit di dalam kawasan bandar lama.

- *Halangan dalam meningkatkan laluan sedia ada untuk lalu lintas memasuki atau meninggalkan Pusat Bandar Raya.*

420. Walaupun program pembinaan jalan telah siap dan mencapai tujuannya, terdapat di sesetengah tempat penyambungan di antara jalan-jalan utama dan jalan-jalan kecil belum begitu lengkap. Pada waktu-waktu tertentu berlaku masalah lalu lintas terkumpul di persimpangan-persimpangan separas *(at-grade)* yang tidak mampu menampung aliran lalu lintas. Faktor-faktor ini telah menyebabkan '*bottle neck*' dan menimbulkan kesesakan terutama pada waktu-waktu puncak.

- *Ketidaksinambungan dalam rangkaian jalan; dan*

- *Lalu lintas terkumpul pada persimpangan-persimpangan separas.*

421. Oleh kerana tiada keperluan yang dibuat dalam perjanjian penswastaan, kebanyakan lebuh raya bertol telah dibina tanpa penyediaan khusus untuk pengangkutan awam atau kenderaan pengangkut barangan. Potensi memaksimumkan penggunaan semua lebuh raya untuk perhubungan pengangkutan awam berkelajuan tinggi ke kawasan-kawasan luar belum diguna sepenuhnya.

- *Kekurangan dalam penyediaan keperluan khusus di lebuh raya bertol bagi kenderaan awam dan kenderaan pengangkut barangan.*

422. Jalan-jalan utama di Kuala Lumpur ada kalanya tidak memenuhi keperluan klasifikasi jalan. Di samping itu beberapa batang jalan tidak berfungsi seperti yang dirancang, seperti jalan-jalan kawasan kediaman yang kini telah menjadi jalan besar disebabkan oleh penyambungan yang kurang teliti. Kepincangan ini telah menyukarkan kerja mereka bentuk dan pengurusan keseluruhan rangkaian jalan.

- *Pengelasan jalan-jalan utama sedia ada tidak mencerminkan kegunaan sebenar.*

423. Nisbah plot bagi ruang perdagangan di Pusat Bandar Raya telah terus bertambah pada tahun-tahun kebelakangan ini dan menambahkan tekanan terhadap rangkaian jalan raya. Projek-projek berskala besar yang dirancang dan diluluskan akan meningkatkan lagi permintaan perjalanan kenderaan persendirian.

- *Tekanan yang semakin meningkat terhadap rangkaian jalan raya disebabkan pembangunan perdagangan yang intensif dan berskala besar.*

10.2.5 PENGANGKUTAN BUKAN-MOTOR

a) Pejalan Kaki

i. Keadaan Semasa

424. Satu rangkaian pejalan kaki sedang dilaksanakan di Pusat Bandar Raya. Ini akan memudahkan pejalan kaki dan pergerakan kenderaan bukan-motor di pusat-pusat aktiviti, menghubungkan stesen transit dan terminal bagi memudahkan pertukaran antara mod, menyediakan laluan-laluan pejalan kaki dan bertindak sebagai langkah mengekang lalu lintas. Rangkaian ini akan juga membantu meningkatkan penggunaan pengangkutan awam dan mengurangkan perjalanan kenderaan jarak dekat.

Gambar 10.4: ...pejalan kaki dan pergerakan kenderaan bukan-motor di pusat-pusat aktiviti, menghubungkan stesen transit dan terminal bagi memudahkan pertukaran antara mod...

425. Keadaan semasa dan isu-isu berkaitan dengan pergerakan pejalan kaki dibincangkan dalam *Bab 14: Reka Bentuk Bandar dan Landskap.*

b) Basikal

i. Keadaan Semasa

426. Laluan basikal kini telah disediakan di kawasan perumahan baru dan rekreasi. Biarpun Kuala Lumpur mempunyai rupa bumi yang agak rata, berbasikal sebagai satu cara pengangkutan masih kurang digunakan, sebahagiannya disebabkan keadaan iklim tempatan. Walau bagaimanapun, terdapat beberapa kekurangan di dalam rangkaian laluan basikal sedia ada yang menyumbang kepada kurangnya penggunaan basikal.

ii. Isu

427. Peluang-peluang masih tersedia bagi menghubungkan pengangkutan basikal kepada perkhidmatan pengangkutan awam dan perjalanan tempatan jarak dekat. Bandar raya lain telah menggunakan koridor jalan raya, rel dan kawasan lapang untuk mewujudkan satu rangkaian laluan basikal tempatan yang lengkap.

- *Laluan basikal di kawasan perumahan mengalami kurang penggunaan, penyalahgunaan (tempat letak kenderaan haram) dan kurang penyelenggaraan; dan*

- *Kurang kesinambungan dalam rangkaian laluan basikal.*

10.2.6 PENGANGKUTAN BARANGAN

i. Keadaan Semasa

428. Penjanaan perjalanan kenderaan lori kebanyakannya lebih berpusat di kawasan perindustrian di pinggir Pusat Bandar Raya. Pergerakan lori berat lebih tertumpu di zon-zon luar di selatan dan merentasi wilayah ini melalui arah utara-selatan.

429. Di Kuala Lumpur masih juga terdapat pergerakan kenderaan barangan berat (HGV) walaupun ia dilarang semasa waktu puncak pagi dan petang.

ii. Isu

430. Terdapat beberapa kawasan di sebelah utara dan selatan Bandar Raya di mana HGV, kenderaan binaan dan bas diletakkan secara haram di kawasan perumahan yang menimbulkan ketidakselesaan kepada penduduk.

- *Meletak kenderaan barangan berat dan kenderaan binaan secara haram di kawasan perumahan dan perdagangan disebabkan oleh kekurangan kemudahan tempat letak kenderaan yang sesuai serta kesukaran penguatkuasaan.*

10.3 OBJEKTIF

431. Bagi mewujudkan satu struktur bandar raya yang efisien dan saksama di Kuala Lumpur, DBKL bertujuan untuk:

- *menyediakan satu sistem pengangkutan yang komprehensif dan bersepadu bagi keperluan perjalanan di antara dan di dalam bandar.*

- *menangani kemerosotan penggunaan pengangkutan awam dan bagi mencapai pisah ragam (modal split) pengangkutan awam: persendirian 60:40 yang disasarkan pada tahun 2020;*

- *mengoptimumkan infrastruktur pengangkutan jalan dan rel supaya ia beroperasi dengan keupayaan penuh dan kecekapan maksimum;*

- *memastikan supaya konfigurasi guna tanah disepadukan dengan rangkaian jalan dan pengangkutan awam bagi pembangunan tanah secara optimum; dan*

- *memastikan semua kawasan di Bandar Raya menikmati tahap dan kualiti perkhidmatan pengangkutan awam yang sama.*

432. Bagi mempertingkatkan persekitaran hidup bandar raya, DBKL bertujuan untuk:

- *mewujudkan sebuah bandar raya yang mempunyai kemudahsampaian yang tinggi untuk semua penghuni dan pengguna, khususnya, sesuatu yang mesra pejalan kaki dan kurang upaya.*

10.4 DASAR DAN CADANGAN

10.4.1 UMUM

a) Pengurusan Permintaan Perjalanan

433. Jika trend semasa berterusan, perjalanan dengan berkereta pada tahun 2020 dijangka akan meningkat hampir dua kali ganda daripada tahun 1997. Meningkatkan keupayaan jalan dengan membina jalan baru dan memperluaskan jalan sedia ada, dalam jangka masa panjang, tidak lagi akan menyelesaikan masalah tetapi sekadar menangguhkannya sehingga lebih banyak jalan perlu dibina. Kebanyakan kawasan di Bandar Raya, terutama di Pusat Bandar Raya telah dibangunkan dan pengambilan balik tanah untuk pembinaan jalan adalah bertambah sukar dan mahal.

434. DBKL sedang menyusun strategi Pengurusan Permintaan Perjalanan yang bertujuan untuk mengarah semula pola pergerakan daripada

pengangkutan persendirian kepada pengangkutan awam dengan mengintegrasikan mod-mod pengangkutan, memperkembangkan dan mempromosikan pengangkutan awam dan tidak menggalakkan penggunaan pengangkutan persendirian. Sistem pengangkutan awam di Bandar Raya seharusnya dapat bersaing, selesa, mesra pengguna dan mudah sampai kepada semua golongan pendapatan.

Dasar:

TT 1: ***DBKL akan menentukan langkah-langkah Pengurusan Permintaan Perjalanan untuk meningkatkan penggunaan pengangkutan awam dilaksanakan melalui kerjasama dengan pihak-pihak berkuasa yang berkepentingan.***

TT 2: ***DBKL akan melaksanakan program mengawal kenderaan persendirian untuk membaiki sirkulasi lalu lintas di Pusat Bandar Raya dengan tidak menggalakkan perjalanan berkereta dari dan ke Pusat Bandar Raya semasa waktu puncak dan menguatkuasakan langkah-langkah mengehadkan akses ke sesetengah kawasan di Bandar Raya.***

b) Pengurusan Sistem Lalu Lintas

435. Bagi mengoptimumkan sistem pengurusan lalu lintas, sistem yang sedia ada perlu dipertingkatkan kepada satu sistem yang boleh memantau dan mengawal semua aspek pergerakan lalu lintas di Bandar Raya.

Dasar:

TT 3: ***DBKL akan meningkatkan sistem pengurusan lalu lintas.***

c) Pembangunan Berorientasikan Transit

436. Satu objektif utama sektor pengangkutan ialah pengintegrasian guna tanah dengan pengangkutan dan membangunkan satu Strategi Pembangunan Berorientasikan Transit. Strategi ini dibincangkan secara terperinci dalam *Bab 6: Guna Tanah dan Strategi Pembangunan*, ia akan mempromosikan pembangunan intensif di sepanjang rangkaian rel. Sebarang rancangan penyambungan kepada rangkaian rel hendaklah menyokong dasar ini dengan memastikan stesen-stesen rel memberi khidmat langsung kepada pusat-pusat bandar terpilih.

Dasar:

TT 4: ***DBKL akan mewujudkan Zon Perancangan Transit bagi memudahkan intensifikasi kawasan kediaman, perdagangan dan pembangunan bercampur berorientasi transit di sekitar stesen-stesen rel.***

Gambar 10.5: ... akan mempromosikan pembangunan intensif di sepanjang rangkaian rel.

10.4.2 PENGANGKUTAN AWAM

a) Pentadbiran Pengangkutan Awam

437. Tumpuan yang semakin meningkat serta peruntukan perbelanjaan yang tinggi bagi pengangkutan awam memerlukan penyelarasan dan sokongan antara jabatan-jabatan kerajaan serta agensi-agensi lain yang terlibat. DBKL akan mengambil langkah-langkah untuk membantu menjayakan pelaksanaan dasar-dasar kerajaan berkaitan dengan pentadbiran pengangkutan awam.

Dasar:

TT 5: ***DBKL akan membantu menyelaras perancangan, pembangunan dan operasi pengangkutan awam dan hal-hal berkaitan dengan pengangkutan persendirian.***

b) Integrasi Pengangkutan Awam

438. Selaras dengan pelaksanaan dasar kerajaan, penekanan akan diberikan kepada penyediaan satu sistem pengangkutan awam yang bersepadu, fleksibel, pelbagai dan efisien

berorientasikan kemudahsampaian dan keselesaan penumpang. Keutamaan dalam pendekatan ini ialah pengintegrasian mod-mod pengangkutan awam dengan pengangkutan persendirian. Dengan tersusunnya kemudahan pertukaran antara mod dan sistem tiket bersepadu, perjalanan penumpang akan menjadi lebih senang dan lancar.

439. Bagi mengelakkan kesesakan lalu lintas di jalan tempatan, kemudahan penukaran bas dan rel utama serta kemudahan letak dan naik akan disediakan di pertemuan stesen rel dan jalan-jalan utama. Lokasi-lokasi penukaran yang dicadangkan adalah seperti yang ditunjukkan di dalam *Rajah 10.3.*

Dasar:

TT 6: DBKL akan membantu pelaksanaan dasar kerajaan berhubung dengan sistem pengangkutan awam bersepadu.

Gambar 10.6: ...pengintegrasian mod-mod pengangkutan awam...

c) Pengangkutan Awam Berasaskan Rel

440. Rangkaian rel merupakan cara yang paling efisien dalam menyediakan pengangkutan cepat berkapasiti tinggi. Rancangan jangka sederhana dan panjang bagi memperkenalkan sistem-sistem rel lain seperti tram dan perkembangan rangkaian rel ke kawasan luar perlu dikaji setiap 10 tahun bagi menentukan daya kemungkinannya.

441. Kawasan pertumbuhan utama di Kuala Lumpur kini telah mempunyai hubungan yang baik dengan Pusat Bandar Raya kecuali kawasan laluan timur-barat. Cadangan laluan baru LRT Damansara-Cheras yang akan menghubungkan kawasan pertumbuhan di sebelah timur dan barat akan dikaji bersama dengan laluan-laluan baru rel yang memberi perkhidmatan ke pusat daerah, kawasan pembangunan komprehensif dan kawasan pertumbuhan.

442. Adalah juga dicadangkan supaya laluan STAR LRT dari stesen Sentul Timur disambung ke utara menghala Taman Wahyu dan ke barat menghala Kepong. Satu lagi laluan dari stesen Sri Petaling disambung ke barat bagi memberi perkhidmatan di sekitar Bukit Jalil.

443. Sambungan bagi LRT dicadangkan dari stesen KL Sentral ke cadangan pusat daerah Bukit Indah. Kelima-lima laluan baru ini akan menambahkan jarak laluan sepanjang 41.9 kilometer.

Dasar:

TT 7: DBKL akan membantu dalam penyediaan kajian kemungkinan bagi penyambungan masa hadapan rangkaian rel dan menyelaras pelaksanaannya dengan pihak-pihak berkuasa yang berkaitan.

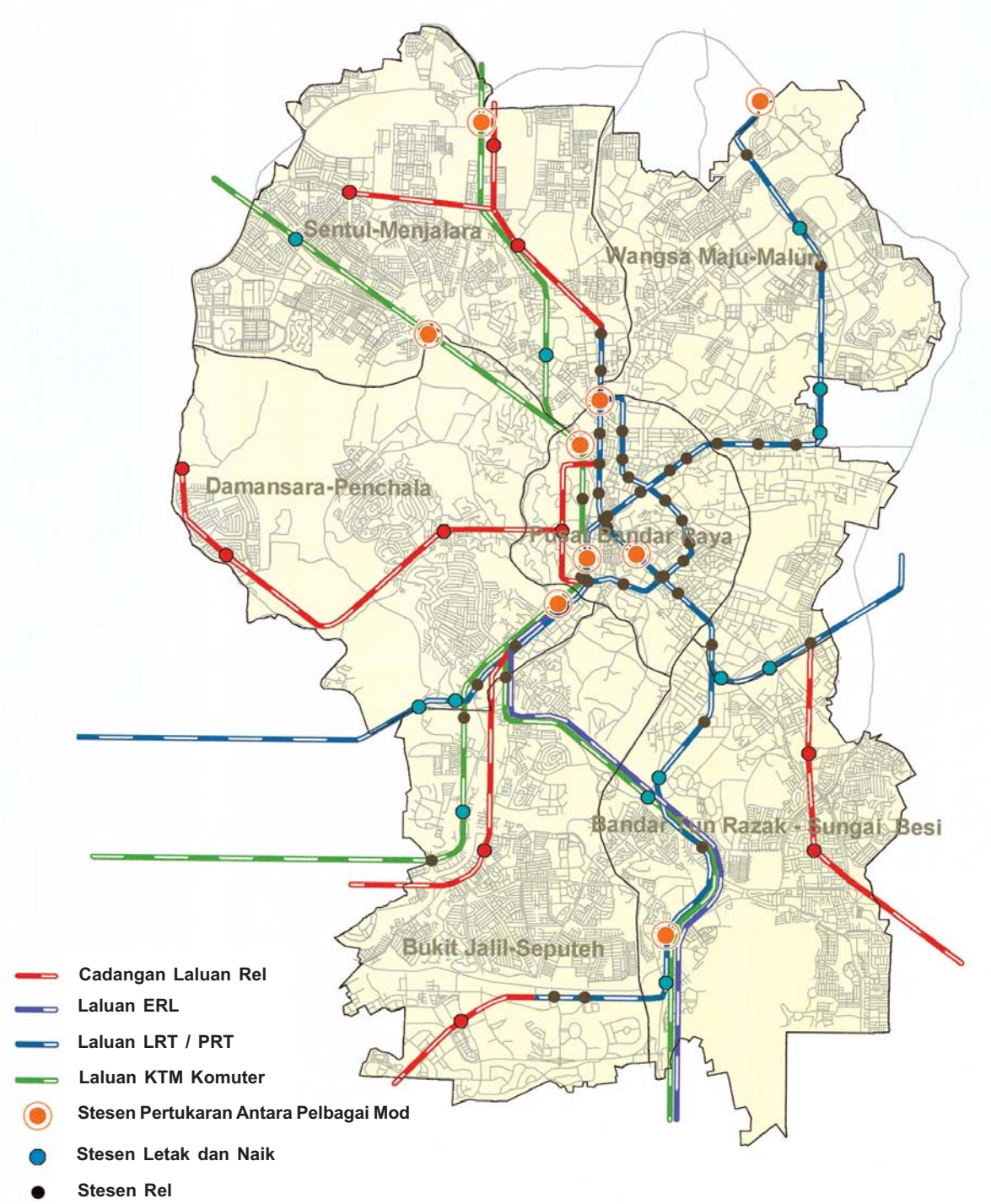
d) Perkhidmatan Bas

444. Bas akan kekal sebagai pengangkutan awam utama khususnya di luar Pusat Bandar Raya pada masa hadapan. Langkah-langkah akan diambil untuk memperbaiki kebolehpercayaan, liputan, keselesaan dan kesenangan perkhidmatan bas bagi meningkatkan penggunaannya.

Dasar:

TT 8: DBKL akan membantu menentukan langkah-langkah bagi membaiki perkhidmatan bas secara maksimum ke kawasan pertumbuhan, semua pusat pekerjaan dan perdagangan serta menyelaras dengan agensi-agensi dan pengusaha-pengusaha berkaitan.

445. DBKL akan mengambil langkah-langkah untuk mewujudkan satu rangkaian terminal bas di Kuala Lumpur bagi bas dan koc yang memberi perkhidmatan berlainan untuk peringkat antara-wilayah dan dalam-wilayah. Terminal-terminal ini akan diintegrasikan dengan sistem rel di stesen pertukaran multi-modal untuk memudahkan laluan ke Pusat Bandar Raya dan kawasan lain di Bandar Raya. Terminal perkhidmatan antara-wilayah akan dibangunkan di Gombak (untuk perkhidmatan ke timur), Bandar Tasik Selatan (untuk perkhidmatan ke selatan), Jalan Ipoh (untuk perkhidmatan ke utara dan stesen di KPK Jalan Duta (untuk



U

RAJAH: 10.3
SISTEM BERSEPADU PENGANGKUTAN AWAM BERASASKAN REL, 2000

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020

perkhidmatan ke barat). Terminal Hentian Putra, Pasarama Kota dan Plaza Rakyat akan dijadikan terminal perkhidmatan dalam-wilayah. Terminal untuk perkhidmatan tempatan akan dibangunkan di beberapa lokasi sesuai dalam Bandar Raya (rujuk *Rajah 10.4*).

Dasar:

TT 9: DBKL akan melaksanakan satu rangkaian terminal bagi perkhidmatan bas antara-wilayah, dalam-wilayah dan tempatan.

e) Kereta dan Tempat Letak Kereta

446. Dengan mengawal penyediaan dan pengagihan kemudahan meletak kereta di Kuala Lumpur, DBKL boleh membantu mengukuhkan pengangkutan awam dan objektif Pengurusan Permintaan Perjalanan dengan menjadikan pengangkutan persendirian sesuatu yang kurang menarik berbanding dengan pengangkutan awam, khususnya di Pusat Bandar Raya. Ini boleh diperkukuhkan lagi dengan mengawal kos letak kereta di kawasan yang berbeza di Bandar Raya.

Tempat letak kereta bertingkat berhampiran Kompleks Dayabumi, Jalan Kinabalu

Gambar 10.7: DBKL akan mengawal penawaran kemudahan tempat letak kereta.

Dasar:

TT 10: DBKL akan mengawal penawaran kemudahan tempat letak kereta.

f) Teksi

447. Memandangkan peranan penting teksi dalam menghidupkan aktiviti perniagaan dan perdagangan Bandar Raya, adalah mustahak untuk meningkatkan tahap perkhidmatan dan kebolehpercayaannya. Bagi mencapai perkhidmatan pengangkutan awam secara menyeluruh, perkhidmatan teksi perlu dikembangkan dengan perkhidmatan yang inovatif dalam pasaran baru.

Dasar:

TT 11: DBKL akan membantu membaiki kebolehpercayaan dan penawaran perkhidmatan teksi dengan penyelarasan bersama agensi-agensi yang berkaitan

10.4.3 PENGANGKUTAN PERSENDIRIAN

a) Motosikal

448. Ketika Kuala Lumpur berusaha untuk mewujudkan satu persekitaran hidup yang lebih bersih dan selamat, peranan motosikal dalam pengangkutan perlu dikaji. Pengguna motosikal merupakan peratusan yang besar yang akan menikmati faedah daripada sistem pengangkutan awam yang lebih komprehensif. Perspektif jangka masa panjang dalam pembangunan sistem pengangkutan awam akan memperlihatkan kepada menggalakkan pengguna motosikal untuk lebih menggunakan pengangkutan awam dan mengehadkan penggunaan motosikal di Pusat Bandar Raya hanya bagi pengguna-pengguna tertentu. Untuk jangka masa panjang, langkah-langkah untuk menggalakkan pengguna motosikal lebih menggunakan pengangkutan awam dan mengehadkan penggunaan motosikal di Pusat Bandar Raya hanya bagi pengguna-pengguna tertentu perlu dikaji.

449. Dalam jangka masa pendek dan sederhana, langkah-langkah akan dilaksanakan untuk meningkatkan keselamatan pengguna motosikal dan penguatkuasaan yang lebih ketat ke atas peraturan sedia ada.

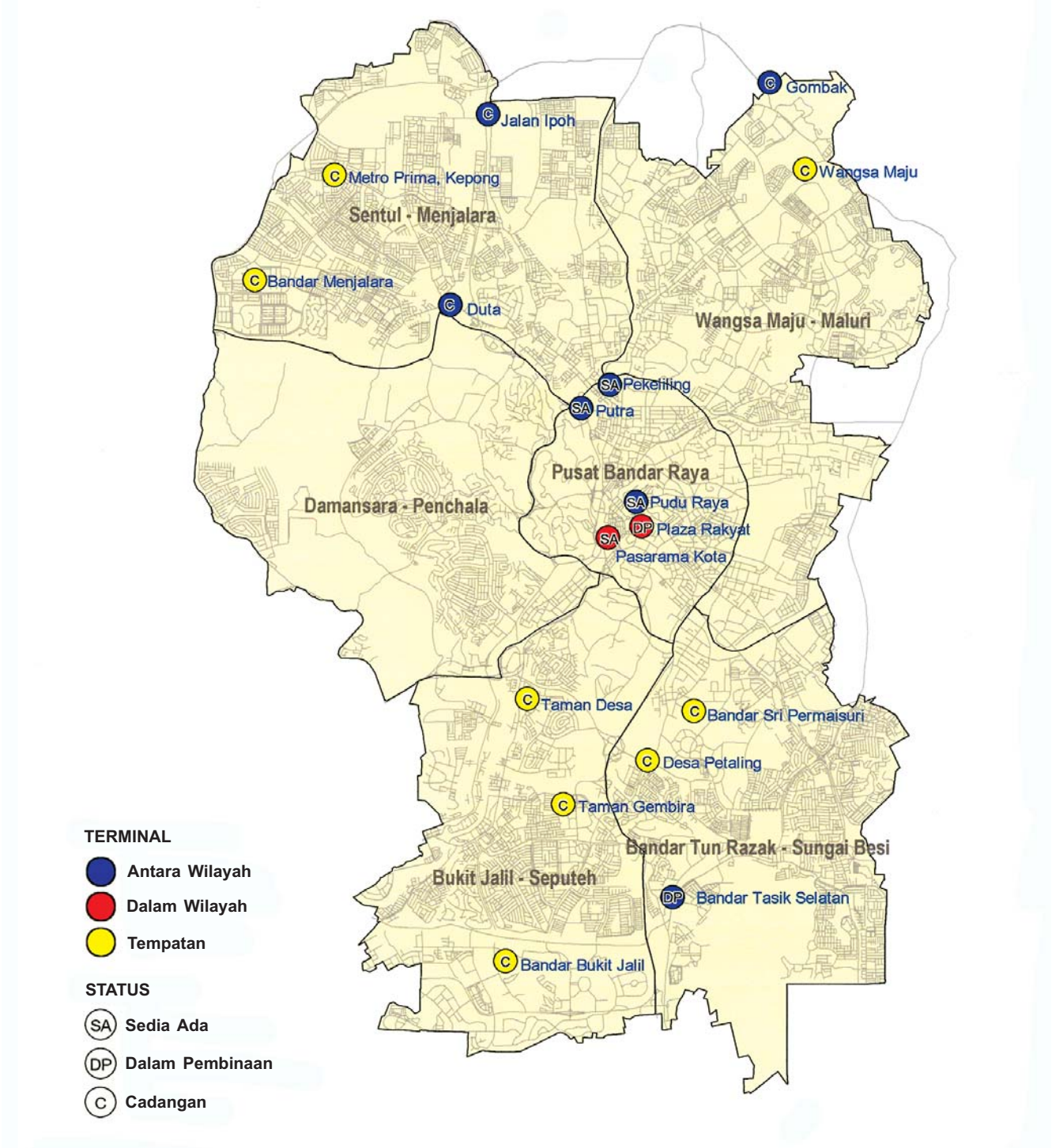
Dasar:

TT 12: DBKL akan membantu dan menyelaras dengan agensi-agensi yang berkaitan dalam meningkatkan infrastruktur jalan bagi meningkatkan keselamatan pengguna motosikal.

10.4.4 INFRASTRUKTUR JALAN

a) Pembangunan Jalan Baru

450. Sistem jalan utama sedia ada, yang sedang dibina atau komited dikira telah mencukupi untuk



U

RAJAH: 10.4
LOKASI TERMINAL BAS, 2000

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020

keperluan Kuala Lumpur sehingga tahun 2020. Walau bagaimanapun dua jalan baru dicadangkan pada dasarnya untuk memperbaiki aliran lalu lintas ke dalam dan keluar Pusat Bandar Raya. Memandangkan masalah yang dihadapi untuk meningkatkan kapasiti jalan sedia ada di Pusat Bandar Raya dan kos yang tinggi untuk mendapatkan koridor baru, maka satu lebuh raya ekspres bawah tanah dicadangkan melalui Jalan Raja Chulan menghubungkan ke Jalan Lingkaran Dalam di sebelah timur.

451. Satu jalan pintasan dalam bandar juga dicadangkan, sebahagiannya melalui bawah tanah bagi menyediakan laluan terus dari Jalan Syed Putra di sebelah selatan Pusat Bandar Raya ke Jalan Dang Wangi (rujuk *Rajah10.5* dan *Jadual 10.3*).

Dasar:

TT 13: DBKL akan menentukan program pembangunan jalan dan menyelaras dengan pihak-pihak berkuasa yang berkaitan mengenai pelaksanaannya.

452. Untuk keperluan masa hadapan, jika ada, pembinaan jalan-jalan baru perlu dikaji dalam konteks dasar-dasar am pengangkutan DBKL. Walau bagaimanapun, sebarang jalan baru haruslah menyokong dasar-dasar DBKL untuk menggalakkan pengangkutan awam dengan menyediakan peruntukan bagi kenderaan berpenumpang tinggi dan/atau laluan khas bas. Cadangan rizab-rizab jalan ini hendaklah ditentukan dengan jelas bagi mengelakkan pencerobohan.

453. Projek-projek penswastaan bagi jalan arteri perlu mematuhi cadangan rangkaian jalan dalam pelan struktur dan pelan tempatan dan tidak dirancang secara berasingan.

Dasar:

TT 14: DBKL akan memastikan agar jalan-jalan utama yang dicadangkan dan komited dipertimbangkan dalam konteks perkhidmatan pengangkutan awam yang lebih luas, pergerakan kenderaan barangan dan kesannya terhadap masyarakat dan alam sekitar.

b) Pembaikan Rangkaian Jalan Sedia Ada

454. Dalam usaha menyiapkan rangkaian jalan sedia ada, meningkatkan kapasiti dan melebarkan jalan-jalan sempit yang menyebabkan kesesakan, satu program pembaikan rangkaian jalan hendaklah dilaksanakan untuk menaik taraf jalan sedia ada ke jalan arteri, membina penyambung jalan terputus dan membaiki persimpangan (rujuk *Rajah 10.5 dan Jadual 10.3*).

Dasar:

TT 15: DBKL akan menentukan program pembaikan jalan dan menyelaras dengan pihak-pihak berkuasa yang berkaitan mengenai pelaksanaannya.

Persimpangan Bertingkat
Kerinchi Link / Lebuh Raya Persekutuan

Gambar 10.8: ... program pembaikan rangkaian jalan hendaklah dilaksanakan untuk menaik taraf jalan sedia ada ke jalan arteri, membina penyambung jalan terputus dan membaiki persimbangan.

c) Hierarki Jalan

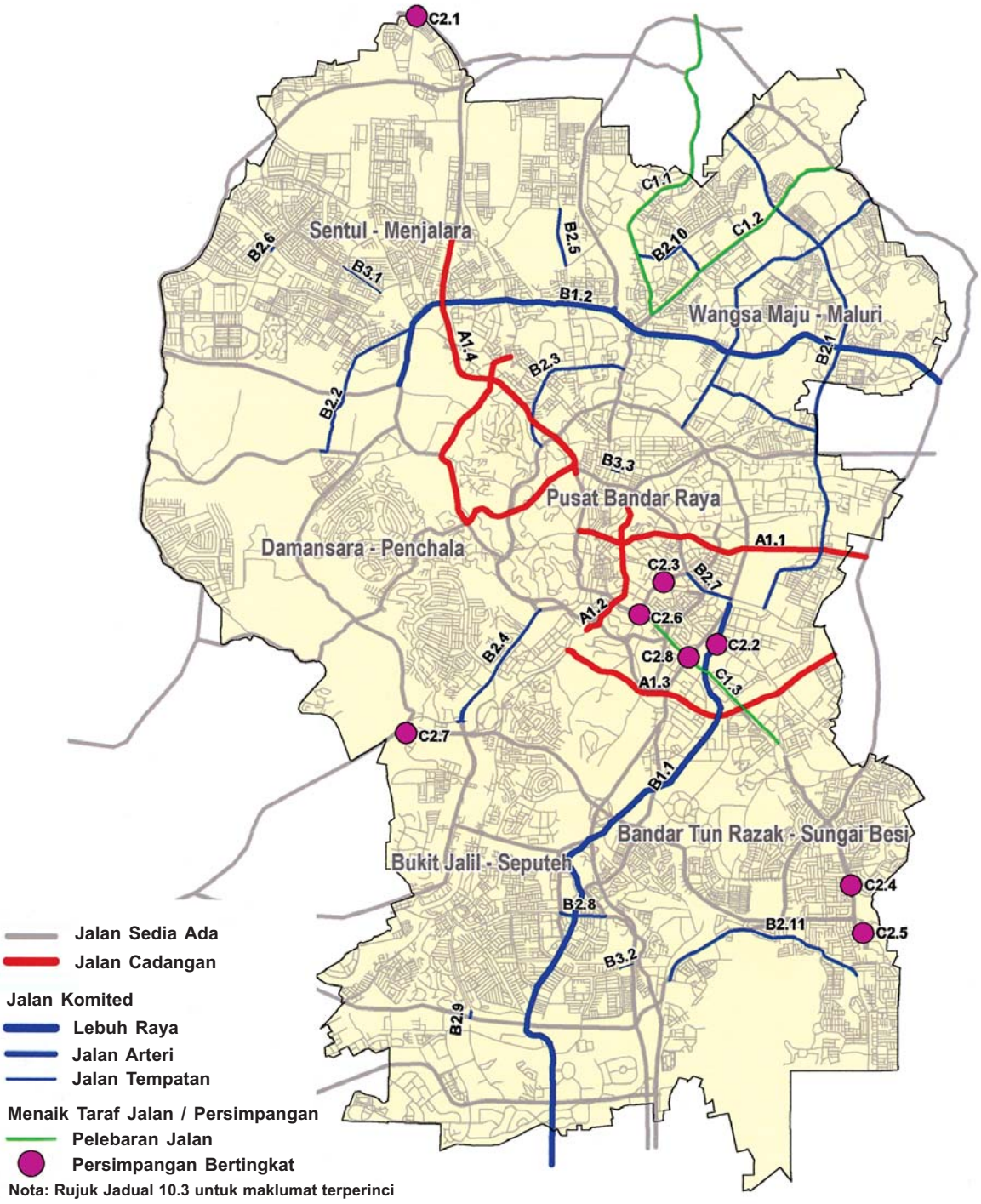
455. Bagi tujuan pemantauan yang berkesan dan mengoptimumkan penggunaan sistem jalan sedia ada, status sebenar semua jalan sedia ada dan sistem hierarki jalan akan disemak semula.

Dasar:

TT 16: DBKL melaksanakan sistem klasifikasi hierarki jalan yang telah diperbaiki.

Jalan arteri utama,
Jalan Kuching

Gambar 10.9: ...mengoptimumkan penggunaan sistem jalan sedia ada.



U

RAJAH: 10.5
RANGKAIAN JALAN UTAMA, 2000

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020

Jadual 10.3: Pembinaan Jalan Baru dan Pembaikan Jalan Sedia Ada

A. Jalan Cadangan	
1. Lebuh Raya	
1.1.	Lebuh raya ekspres bawah tanah di bawah Jalan Raja Chulan menyambung ke Jalan Lingkaran Tengah 2 di bahagian timur
1.2.	Jalan pintasan dalam bandar, sebahagiannya di bawah tanah, satu laluan terus dari Jalan Syed Putra di bahagian selatan Pusat Bandar ke Jalan Dang Wangi
1.3.	Koridor Pandan
1.4.	Transit Kuala Lumpur
B. Jalan Komited	
1. Lebuh Raya	
1.1.	Lebuh Raya Khas dari Kuala Lumpur ke KLIA
1.2.	Lebuh Raya Kuala Lumpur Timur Laut (KLNEE)
2. Jalan Arteri	
2.1.	Laluan Timur
2.2.	Jalan Segambut menyambung jejambat KTM ke Mon't Kiara
2.3.	Jejambat menghubungi Jalan Mahameru ke Jalan Sentul dan Bandar Baru Sentul
2.4.	Rangkaian jalan lengkap untuk KL Sentral
2.5.	Sambungan Jalan Sentul (dari Jalan Sentul / Jalan Kg. Bandar Dalam ke Batu Caves)
2.6.	Sambungan Jalan dari Taman Bukit Maluri ke Taman Kepong Baru
2.7.	Sambungan Jalan Sultan Ismail (dari Jalan Imbi ke bulatan Kampong Pandan)
2.8.	Sambungan Jalan Gembira (menghubungkan Jalan Klang Lama ke Lebuh Raya Sungai Besi)
2.9.	Sambungan Jalan Awan Besar (menghubungkan ke Lebuh Raya Shah Alam)
2.10.	Sambungan Jalan Langkawi / Jalan Chengal (menghubungkan Jalan Genting Kelang ke Jalan Gombak)
2.11.	Jalan melalui Taman Alam Damai, Taman Len Seng, Taman Orkid Desa menyambung ke Jalan Lingkaran Tengah 2
3. Jalan Tempatan	
3.1.	Jalan Udang Karang menghubungkan Taman Petaling (Kepong Baru) ke Taman Sri Segambut
3.2.	Jalan 2 / 149 (menghubungkan Bandar Baru Sri Petaling ke Lebuh Raya Sg. Besi)
3.3.	Sambungan Jalan Stony (dari Jalan Raja Abdullah ke Jalan Tuanku Abdul Rahman)
C. Menaik Taraf Jalan Sedia Ada / Persimpangan Bertingkat	
1. Pelebaran Jalan	
1.1.	Jalan Gombak
1.2.	Jalan Genting Kelang
1.3.	Jalan Loke Yew
2. Persimpangan Bertingkat	
2.1.	Persimpangan trompet dari Lebuh Raya Persekutuan Laluan 1 ke Pasar Borong Kuala Lumpur
2.2.	Persimpangan Jalan Tun Razak / Jalan Pudu / Jalan Cheras / Jalan Chan Sow Lin
2.3.	Persimpangan Jalan Hang Tuah / Jalan Imbi
2.4.	Persimpangan Jalan Cheras / Jalan Manis (Taman Segar) / Jalan Dato' Harun (Taman Taynton View)
2.5.	Persimpangan Jalan Cheras / Taman Len Seng
2.6.	Jejambat menghubungi Jalan Hang Tuah / Jalan Lapangan Terbang Lama
2.7.	Persimpangan Kg. Kerinchi / Lebuh Raya Persekutuan
2.8.	Persimpangan Istana dan bulatan Loke Yew / Sungai Besi

10.4.5 PENGANGKUTAN BUKAN-MOTOR

a) Pejalan Kaki

456. Dasar-dasar mengenai pejalan kaki dibincangkan di dalam *Bab 14: Reka Bentuk Bandar dan Landskap.*

457. Satu persekitaran mesra pejalan kaki akan diwujudkan bagi seluruh Bandar Raya dengan penekanan khusus di Pusat Bandar Raya dan pusat-pusat bandar lain. Rangkaian pejalan kaki di Pusat Bandar Raya akan menitikberatkan perhubungan kemudahan pengangkutan awam dan menggabungkan elemen-elemen reka bentuk bandar. Satu cadangan taman di lingkaran PRT yang merentasi taman di bahagian barat Pusat Bandar Raya akan dihubungkan ke laluan PRT sedia ada dan menjadi pelengkap kepada rangkaian pejalan kaki.

458. Perhatian khusus akan diberikan kepada kawasan di sekitar stesen tukaran pengangkutan utama bagi memastikan ia menggabungkan kemudahan-kemudahan yang membolehkannya mudah sampai kepada orang tua dan kurang upaya.

Dasar:

TT 17: DBKL akan menyediakan garis panduan dan piawaian bagi keperluan warga tua dan kurang upaya untuk diguna pakai pada rangkaian pejalan kaki, terminal dan stesen pengangkutan awam baru serta stesen-stesen pertukaran pelbagai mod.

b) Basikal

459. Penggunaan basikal boleh dan harus terus digalakkan sebagai satu bentuk riadah dan sebagai satu alternatif pengangkutan persendirian bagi perjalanan pendek di kawasan perumahan dan rekreasi.

Dasar:

TT 18: DBKL akan membaiki rangkaian laluan basikal dan mempromosikan aktiviti berbasikal di kawasan perumahan dan rekreasi.

10.4.6 PENGANGKUTAN BARANGAN

460. Tempat letak lori yang mencukupi bagi manfaat pemilik lori barangan berat yang tinggal di Bandar Raya akan disediakan supaya mereka tidak meletakkan kenderaan di kawasan perdagangan dan perumahan. Tempat-tempat letak lori ini akan juga mengandungi kemudahan-kemudahan untuk koc dan kenderaan binaan.

Gambar 10.10: Tempat letak lori yang mencukupi bagi manfaat pemilik lori barangan berat yang tinggal di Bandar Raya...

Dasar:

TT 19: DBKL akan menyediakan tempat letak kenderaan dan kemudahan tambahan untuk kenderaan barangan berat, koc dan kenderaan binaan di lokasi-lokasi yang sesuai di pinggir Bandar Raya

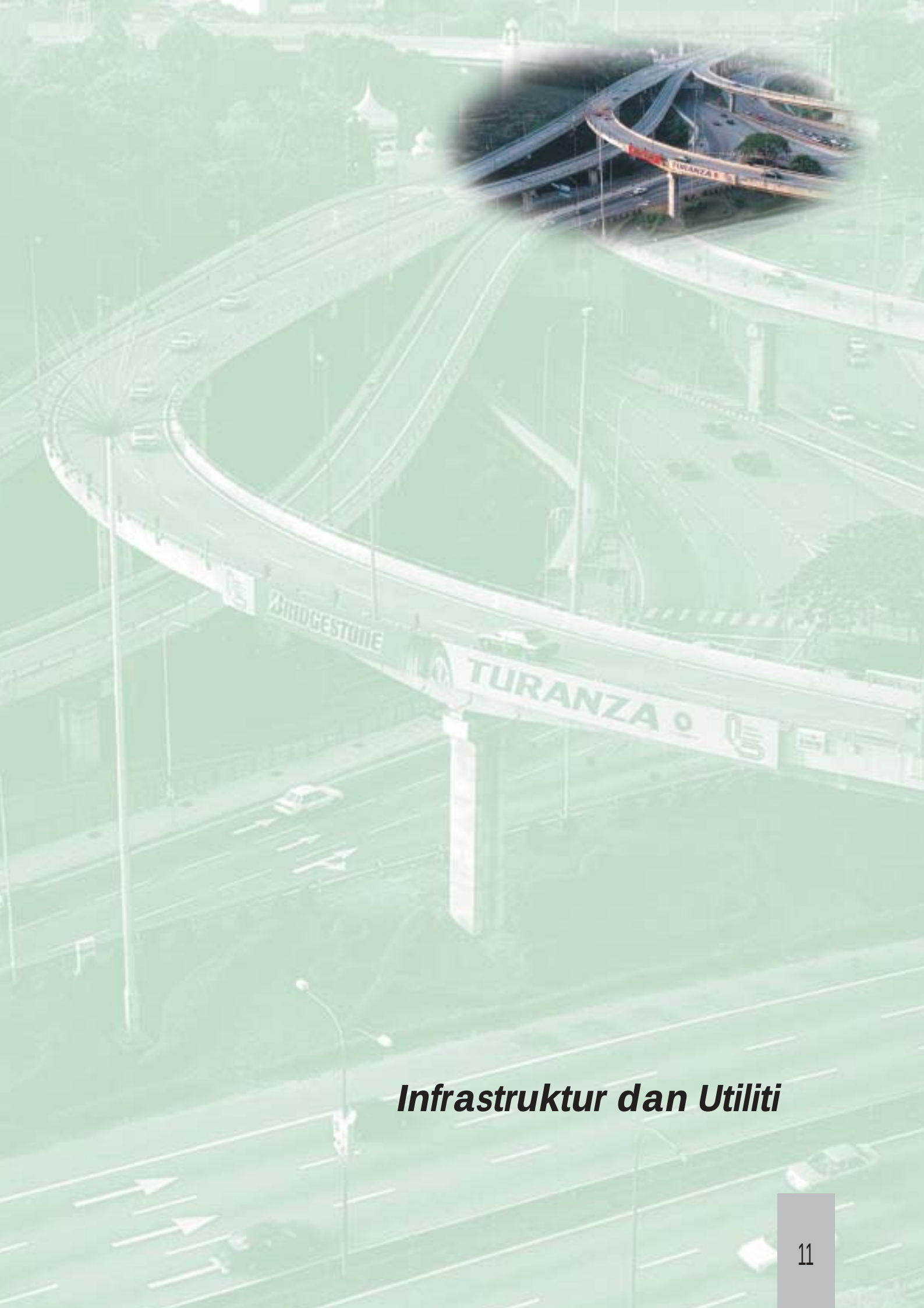
10.5 KEPERLUAN MASA HADAPAN

10.5.1 SISTEM PENGANGKUTAN AWAM BERSEPADU

461. Rangkaian rel lengkap sehingga tahun 2020 termasuk stesen letak dan naik bersepadu dan kemudahan pertukaran multi-modal ditunjukkan di dalam *Rajah 10.3.*

10.5.2 RANGKAIAN JALAN

462. Kuala Lumpur masih memerlukan satu rangkaian jalan yang lengkap bagi membolehkan perjalanan yang efisien dan mudah. Keperluan jalan-jalan baru dan pembaikan jalan-jalan sedia ada ditunjukkan di dalam *Rajah 10.5* dan diringkaskan di dalam *Jadual 10.3.*



Infrastruktur dan Utiliti

11.1 PENGENALAN

463. Kualiti hidup sesebuah bandar raya biasanya dikaitkan dengan kualiti infrastruktur dan perkhidmatan utilitinya serta tahap kepuasan warga kotanya terhadap penyediaan dan perkhidmatan yang diberikan. Penyediaan perkhidmatan-perkhidmatan penting secara efisien dan boleh dipercayai merupakan pengharapan minimum dari sesebuah bandar raya moden. Bagi memastikan Kuala Lumpur mencapai status sebuah bandar raya bertaraf dunia, infrastruktur dan utilitinya harus berada pada tahap yang tinggi, tanpa sebarang masalah seperti bekalan yang terputus, kekurangan, penggunaan peralatan atau bahan yang tidak menepati piawaian atau perkhidmatan yang tidak memuaskan.

464. Walaupun dalam banyak kes, DBKL tidak mempunyai kawalan langsung terhadap penyediaan infrastruktur, utiliti dan perkhidmatan, apa jua kekurangan akan mencerminkan keadaan Bandar Raya keseluruhannya dan dengan ini secara tidak langsung melibatkan DBKL. Oleh yang demikian, DBKL perlu prihatin dengan perancangan yang teratur serta penyelarasan terhadap penyediaan perkhidmatan-perkhidmatan ini bagi memastikan ianya memenuhi keperluan dan pengharapan penduduk Bandar Raya.

465. Teknologi maklumat kini menjadi kuasa pemacu global untuk menjana kekayaan dan adalah sangat penting bagi sesebuah bandar raya moden menggarapkan rangkaian komprehensif ICT, tambahan kepada keperluan infrastruktur tradisional. Malaysia telah mengambil langkah berani dalam mewujudkan MSC, yang sebahagiannya mengunjur ke Pusat Bandar Raya. Kuala Lumpur seharusnya cuba mengeksploitasi peluang-peluang yang diwujudkan melalui inisiatif ini bagi menjadikannya salah sebuah bandar raya termaju di dunia dalam infrastruktur ITC.

11.2 KEADAAN DAN ISU SEMASA

11.2.1 UMUM

i. Keadaan Semasa

466. Tanggungjawab bagi perancangan, kerja-kerja pembinaan, operasi dan penyelenggaraan bagi hampir kesemua infrastruktur dan utiliti di Kuala Lumpur terletak pada agensi-agensi yang tidak dikawal oleh DBKL, yang sebahagian besarnya merupakan syarikat-syarikat swasta yang beroperasi berdasarkan keuntungan. Oleh itu, DBKL mempunyai kawalan langsung yang terhad terhadap kualiti penyediaan infrastruktur, prestasi dan perkhidmatan pelanggan.

ii. Isu

467. Akibat daripada kurangnya kawalan langsung timbul ketidakselarasan dalam penyediaan dan penyelenggaraan utiliti.

- *Penyediaan dan penyelenggaraan perkhidmatan utiliti tidak dijalankan secara selaras.*

11.2.2 SALIRAN AIR HUJAN DAN KAWALAN BANJIR

i. Keadaan Semasa

468. Sistem saliran semula jadi Kuala Lumpur merangkumi tiga batang sungai utama sepanjang 32.8 kilometer serta gabungan lapan batang sungai lain sepanjang 40.6 kilometer. Jabatan Pengairan dan Saliran (JPS) mempunyai tanggungjawab utama pada sebahagian besar kerja-kerja pembinaan dan penyelenggaraan sistem sungai di Kuala Lumpur.

469. Jabatan Pengurusan Saliran dan Sungai DBKL adalah bertanggungjawab terhadap penyelenggaraan berjadual sungai-sungai termasuk pengorekan kelodak dan operasi bagi 15 perangkap sampah. Jabatan ini juga bertanggungjawab terhadap kerja-kerja pembinaan, menaik taraf, pembaikan struktur dan penyelenggaraan sepanjang kira-kira 350 kilometer sungai-sungai kecil dan longkang besar dan saliran induk. Terdapat sejumlah 21 sistem tadahan bagi pengaliran air larian banjir dari longkang-longkang individu tepi jalan. Setiap sistem tadahan pada amnya merangkumi kawasan paling minimum 40 hektar. Sistem sungai dan perparitan Bandar Raya mengandungi sejumlah 2,400 kilometer rangkaian perparitan ditunjukkan di dalam *Rajah 11.1.*

470. Banjir kilat yang kerap berlaku selepas hujan lebat merupakan masalah yang berterusan bagi Bandar Raya. Kawasan yang paling mudah dinaiki air adalah kawasan-kawasan di sepanjang Sungai Klang terutama Kampong Datok Keramat, Jalan Yap Kwan Seng, Kampong Bharu, Jalan Dang Wangi dan Jalan Tun Perak/Jalan Melaka di Pusat Bandar Raya.

Sungai
Perparitan
Kolam Takungan Banjir

U

RAJAH: 11.1
SISTEM SUNGAI, PERPARITAN DAN KOLAM TAKUNGAN BANJIR, 2000

471. Kebiasaannya banjir berlaku disebabkan oleh mendapan sungai. Kelodak yang dialirkan ke sungai mengakibatkan sungai menjadi cetek dan mengurangkan kapasiti pengalirannya. Pembuangan sampah-sarap oleh penghuni setinggan di hulu sungai juga merupakan faktor yang menyebabkan aliran sungai tersekat.

472. Walau bagaimanapun, masalah banjir di Bandar Raya tidak dapat diselesaikan tanpa mengambil kira pola hidrologi keseluruhan lembangan Sungai Klang, di mana dianggarkan bahawa lebih 70 peratus daripada isi padu air sungai yang mengalir melalui Bandar Raya disumbangkan oleh sumber-sumber di hulu sungai. Satu lagi faktor penyumbang kepada banjir kilat adalah struktur-struktur tetap yang dibina di dalam rizab sungai yang mengurangkan kapasiti pengaliran.

473. Pembangunan perbandaran yang dinamik di Kuala Lumpur dan konurbasinya (KLK) telah menyebabkan perubahan ke atas kuantiti dan kualiti air sungai. Kawasan berpermukaan keras yang luas telah mengurangkan jumlah serapan air ke tanah yang meningkatkan aliran air di punca buangan.

ii. Isu

- *Banjir kilat kerap berlaku disebabkan aliran air hujan lebat dari kawasan tadahan hulu Kuala Lumpur dan ketidakmampuan sungai-sungai utama menampung air banjir.*

Gambar 11.1: ...penyelenggaraan berjadual sungai-sungai termasuk pengorekan kelodak dan operasi bagi 15 perangkap sampah.

11.2.3 SISTEM TELEKOMUNIKASI DAN TEKNOLOGI MAKLUMAT

i. Keadaan Semasa

474. Malaysia berada di barisan hadapan dunia dalam penyediaan rangka kerja kawalan dan infrastruktur untuk menampung keperluan industri multimedia dan komunikasi yang berkembang pesat. Penyediaan ini adalah bagi menyokong MSC yang mempunyai potensi untuk menjadi pusat maklumat dan multimedia yang unggul di dunia yang akan menarik minat ahli-ahli profesional dan syarikat-syarikat teknologi maklumat dan multimedia bertaraf dunia.

475. Suruhanjaya Komunikasi dan Multimedia Malaysia adalah agensi kerajaan yang bertanggungjawab untuk perkhidmatan telekomunikasi, melalui pemberian lesen-lesen kepada penyedia pelbagai rangkaian kemudahan, perkhidmatan dan aplikasi.

476. Infrastruktur komunikasi di Kuala Lumpur telah disediakan secara lengkap dengan rangkaian gentian optik di Pusat Bandar Raya. Penyediaan infrastruktur komunikasi di Kuala Lumpur secara umumnya telah bergerak pantas seiring dengan kemajuan teknologi, dengan permintaan pengguna yang semakin meningkat untuk perkhidmatan yang canggih dan dengan pertambahan bilangan pengguna-pengguna domestik dan perniagaan.

ii. Isu

477. Walaupun usaha-usaha telah dilakukan oleh agensi yang bertanggungjawab, masih terdapat beberapa kesulitan dalam penyediaan infrastruktur ICT di sesetengah kawasan di Bandar Raya. Kesannya integrasi penuh rangkaian telekomunikasi dengan MSC masih belum tercapai.

- *Pembangunan rangkaian telekomunikasi belum diintegrasikan sepenuhnya dengan rangkaian Koridor Raya Multimedia.*

11.2.4 BEKALAN AIR

i. Keadaan Semasa

478. Perbadanan Urus Air Selangor Berhad (PUAS) telah dikorporatkan pada 15 Mac 2002, bertanggung jawab dalam penyediaan bekalan air

paip untuk Kuala Lumpur. Operasi kesemua empangan air dan loji rawatan air telah diswastakan dan air telah dijual oleh pemegang konsesi kepada PUAS untuk agihan. Loji Rawatan Bukit Nanas adalah satu-satunya loji rawatan bekalan air di Kuala Lumpur dan hanya membekal air yang mencukupi untuk kawasan seluas 98 kilometer persegi di Pusat Bandar Raya. Keperluan bekalan air Kuala Lumpur ditampung oleh empat loji rawatan di Selangor.

479. Perhatian yang lebih kini diberikan kepada perancangan bekalan air untuk negeri Selangor dan Kuala Lumpur, melibatkan pembangunan sumber-sumber bekalan baru dan saluran pengagihan utama, kerja-kerja perawatan air serta penggantian loji-loji dan saluran-saluran paip lama dalam sistem jaringan pengagihan.

ii. Isu

480. Perhatian sebelum ini telah ditumpukan atas kapasiti bekalan dan terdapat beberapa kelemahan dalam kualiti penyediaan. Terdapat ketidakpuasan hati yang meluas mengenai prestasi sistem bekalan air dari segi kualiti air dan tekanan air yang rendah di kawasan berbukit dan di beberapa kawasan lama disebabkan oleh saluran paip yang usang.

- *Kualiti air tidak pada tahap memuaskan; dan*
- *Tekanan air yang rendah di sesetengah bahagian Bandar Raya.*

11.2.5 RETIKULASI PEMBETUNGAN, RAWATAN DAN PEMBUANGAN EFLUEN

i. Keadaan Semasa

481. Jabatan Perkhidmatan Pembetungan Persekutuan bertanggungjawab terhadap dasar dan pengauditan prestasi pembangunan dan operasi sistem retikulasi dan perawatan pembetungan, termasuk langkah-langkah untuk pemaju swasta membina kemudahan pembetungan sebagai sebahagian daripada pembangunan infrastruktur bagi projek-projek baru. Jabatan Alam Sekitar bertanggungjawab terhadap piawaian buangan efluen dari loji-loji rawatan pembetungan majlis perbandaran dan hal-hal yang berkaitan dengan alam sekitar.

482. Pada tahun 1994 Kerajaan Persekutuan melantik sebuah syarikat konsesi untuk mereka

Gambar 11.2: Jabatan Alam Sekitar bertanggungjawab terhadap piawaian buangan efluen...

bentuk, melaksana serta mengurus satu skim sistem pembetungan bersepadu untuk Kuala Lumpur. Syarikat konsesi ini telah melaksanakan satu pelan induk pembetungan yang membahagikan Kuala Lumpur kepada tujuh kawasan, setiap satu disediakan dengan satu loji rawatan sisa wilayah. Bilangan kolam pengoksidaan dan loji-loji rawatan kecil yang lain telah dapat dikurangkan secara berterusan setelah semakin banyak kawasan tadahan disambung ke sistem pembetungan bersepadu. Akhirnya, semua aliran pembetungan akan diarahkan ke satu kemudahan rawatan wilayah yang moden. Ini akan dapat mengatasi masalah ketidaksesuaian guna tanah antara kemudahan rawatan pembetungan dengan kawasan pembangunan bandar yang padat.

483. Taburan loji rawatan pembetungan dan kolam pengoksidaan sedia ada di seluruh Kuala Lumpur ditunjukkan di dalam *Rajah 11.2.*

ii. Isu

484. Lebih kurang 70 peratus penduduk Kuala Lumpur kini mendapat manfaat daripada sistem retikulasi perkhidmatan pembetungan. Walau bagaimanapun, terdapat sebahagian besar kawasan yang telah dibangunkan masih belum disambungkan ke sistem rangkaian pembetungan berpusat terutama kawasan-kawasan yang terpencil.

- *Sebahagian besar kawasan masih belum dihubungkan ke sistem pembetungan berpusat.*

U

RAJAH: 11.2
LOKASI KEMUDAHAN RAWATAN PEMBETUNGAN, 2000

485. Lokasi kolam kumbahan berdekatan kawasan perumahan telah menimbulkan aduan-aduan dari penduduk.

- *Masih terdapat sebilangan kolam-kolam pengoksidaan berdekatan dengan rumah-rumah kediaman.*

11.2.6 PENGUMPULAN DAN PELUPUSAN SISA PEPEJAL

i. Keadaan Semasa

486. Sejak Januari 1997, satu syarikat konsesi telah dipertanggungjawabkan untuk pungutan dan pembuangan sisa pepejal domestik bagi Wilayah Tengah, terdiri daripada Kuala Lumpur dan negeri-negeri Selangor, Pahang, Kelantan dan Terengganu.

487. Tanggungjawab syarikat konsesi ini termasuklah penyediaan tong-tong sampah untuk kegunaan awam, memastikan pungutan sampah dijalankan mengikut jadual, melaksanakan satu sistem pengurusan sisa pepejal yang efisien dan berkos efektif, mendidik orang ramai cara-cara pelupusan dan penyimpanan sampah yang betul serta pembangunan program kitar semula yang berkesan untuk mengurangkan jumlah sampah.

488. Komposisi sisa pepejal pada tahun 2000 dianggarkan 40 peratus daripada sumber domestik, 10 peratus perdagangan, 5 peratus institusi, 33 peratus perindustrian, 10 peratus pembinaan dan 2 peratus perbandaran.

Gambar 11.3: ...melaksanakan satu sistem pengurusan sisa pepejal yang efisien dan berkos efektif...

489. Tapak pelupusan Taman Beringin, Jinjang seluas 15 hektar menerima purata 2,000 tan sisa pepejal sehari dan kira-kira 500 tan sehari dihantar keluar ke tapak pelupusan swasta sedia ada di Air Hitam, Puchong, di Selangor. Pengurusan pungutan dan pembuangan sisa pepejal di Kuala Lumpur telah mencapai tahap kritikal kerana tapak Taman Beringin, Jinjang mempunyai jangka hayat yang amat terbatas. Stesen pemindahan yang baru disiapkan di Taman Beringin berfungsi untuk mengasingkan sisa buangan untuk dikitar semula dan memampatkan baki sisa sebelum diangkut ke tapak di Air Hitam untuk pelupusan dengan penimbusan.

490. *Rajah 11.3* menunjukkan taburan tapak pelupusan sisa pepejal sedia ada.

ii. Isu

491. Beberapa program telah dijalankan oleh DBKL dan syarikat konsesi untuk mengurangkan keperluan pelupusan sampah melalui penglibatan awam dalam pengitaran semula. Walau bagaimanapun, program-program ini tidak berkesan dalam meningkatkan kesedaran orang ramai terhadap program ini ke tahap yang memuaskan.

- *Program kitar semula belum begitu berkesan.*

11.2.7 BUANGAN SISA KIMIA, TOKSIK DAN KLINIKAL

i. Keadaan Semasa

492. Satu syarikat konsesi telah mengendalikan perkhidmatan pengurusan buangan bersepadu terjadual yang pertama di Malaysia iaitu mengumpul dan melupus sisa buangan kimia dan toksik. Sistem pengurusan sisa buangan ini melibatkan pengumpulan dan pemindahan sisa buangan di stesen pemindahan tempatan, rangkaian pengangkutan meliputi seluruh Semenanjung Malaysia dan berakhir di pusat perawatan dan pelupusan sisa buangan di Bukit Nanas Negeri Sembilan. Operasinya di Kuala Lumpur melibatkan pengumpulan sampah berjadual di premis pembuangan sampah tempatan, pengangkutan, perawatan dan pelupusannya. Sebuah syarikat konsesi lain bertanggungjawab dalam pengutipan dan pelupusan sisa buangan klinikal.

Tapak Pelupusan Sisa Sedia Ada

Tapak Stesen Pemindahan Sisa Sedia Ada

Bekas Tapak Pelupusan Sisa

U

RAJAH: 11.3
LOKASI TAPAK STESEN PEMINDAHAN DAN PELUPUSAN SISA, 2000

11.2.8 BEKALAN ELEKTRIK

i. Keadaan Semasa

493. Tenaga Nasional Berhad (TNB) bertanggungjawab terhadap pengagihan dan penghantaran elektrik ke seluruh negara dan merupakan pengeluar utama elektrik negara, disokong oleh lima pengeluar elektrik persendirian yang juga menghantar elektrik ke grid nasional.

494. Grid nasional beroperasi pada 275kV dan 132kV. Kuasa voltan tinggi dihantar ke Kuala Lumpur pada 33kV dan 11kV dan disalurkan ke seluruh Bandar Raya, sebahagian besarnya bawah tanah, pada 400V dan 240V untuk pengguna-pengguna domestik. Terdapat sejumlah 16 pencawang 132kV dan 78 pencawang 33kV di Kuala Lumpur. Program-program pembesaran sistem kini selaras dengan pertumbuhan permintaan pengguna dan loji-loji dan peralatan-peralatan usang sedang ditukar untuk mengekalkan prestasi dan seiring dengan kemajuan teknologi.

ii. Isu

495. Kebanyakan daripada rizab rintisan elektrik menjajar di sepanjang kawasan kejiranan dan terdapat tekanan bagi menggunakan rizab ini untuk pembangunan sementara berskala kecil seperti tapak semaian, stor dan kemudahan tempat letak kereta.

- *Terdapat tekanan bagi menggunakan rizab rintisan elektrik untuk pembangunan sementara yang berskala kecil.*

Rentis talian elektrik di Jalan Klang Lama

Gambar 11.4: Grid nasional beroperasi pada 275kV dan 132kV.

11.2.9 BEKALAN GAS BERPAIP

i. Keadaan Semasa

496. Selaras dengan dasar tenaga negara, Petronas Gas Berhad, yang merupakan pembekal gas kepada Gas Malaysia, telah mempercepatkan pelaksanaan projek Penggunaan Gas Semenanjung (PGU) yang menghantar gas dari pantai timur ke arah selatan ke Johor Bahru dan Singapura, dengan saluran paip bercabang ke barat laut di Segamat ke Lembah Klang. Rangkaian pengagihan gas asli ini sedang dibangunkan secara berperingkat berdasarkan kepada permintaan.

497. Gas asli yang dibekalkan kepada pengguna di Bandar Raya diperolehi daripada saluran paip penghantaran PGU di stesen bandar. Oleh sebab gas asli tidak berbau, satu agen bauan ditambah di stesen injap pembau yang terletak selepas stesen injap utama bandar. Gas asli ini kemudiannya disalurkan melalui saluran penghantar terus ke pengguna utama dan sederhana atau ke stesen daerah untuk diagihkan kepada pengguna kecil. Di premis pengguna, bekalan gas seterusnya dikawal dan dimeterkan.

498. Pembangunan saluran penghantar dan pengagihan dalam Bandar Raya Kuala Lumpur telah dimulakan dengan satu pelan masa hadapan sehingga tahun 2005. Kini, pengguna terbesar gas asli di Kuala Lumpur ialah KLCC, yang menggunakan turbin gas untuk menjanakan seluruh keperluan elektriknya dan untuk operasi sistem penyejukan berpusat. Walau bagaimanapun, liputan sistem retikulasi gas asli dalam sektor industri, perdagangan dan kediaman di Bandar Raya masih marginal.

ii. Isu

- *Liputan sistem retikulasi gas asli dalam sektor perindustrian, perdagangan dan kediaman di Bandar Raya masih marginal.*

11.3 OBJEKTIF

499. Bagi mewujudkan keadaan yang perlu untuk persekitaran hidup, kerja dan niaga yang bertaraf dunia, DBKL bertujuan untuk:

- *menyediakan satu persekitaran hidup yang bersih dan selesa dengan disokong oleh infrastruktur, utiliti dan perkhidmatan yang efisien.*

11.4 DASAR DAN CADANGAN

11.4.1 UMUM

500. Pembaikan dalam penyediaan infrastruktur, utiliti dan perkhidmatan pelupusan sisa adalah penting bagi meningkatkan kualiti hidup penduduk Bandar Raya. Program-program mestilah diusahakan untuk menangani semua aspek penyediaan kemudahan termasuk kualiti perkhidmatan, penyelenggaraan, pengagihan keperluan yang mencukupi dan boleh dipercayai. Maklum balas orang ramai adalah kaedah paling berkesan bagi menilai tahap perkhidmatan infrastruktur, utiliti dan perkhidmatan pelupusan sisa. Oleh itu prosedur mestilah diperkenalkan bagi mudahkan mendapat maklum balas dan melibatkan orang ramai secara lebih aktif dalam meningkatkan persekitaran hidup. Aduan orang ramai akan dipantau dan DBKL akan sentiasa berhubung dengan syarikat konsesi utiliti terhadap pembaikan sistem serta perkhidmatan dan penyelenggaraan secara tetap.

501. Peranan DBKL adalah penting sebagai penyelaras keseluruhan kerja-kerja pembinaan dan penyelenggaraan, perkhidmatan penyambungan serta pangkalan data GIS infrastruktur. Rangka kerja kawalan agensi-agensi infrastruktur bebas yang beroperasi perlu dikaji semula bagi tujuan meningkatkan akauntabilitinya terhadap masyarakat.

Dasar:

UT 1: DBKL akan, melalui penyelarasan dengan pihak-pihak berkuasa dan agensi-agensi berkaitan, mempertingkatkan penyediaan infrastruktur, utiliti dan perkhidmatan pelupusan sisa dan memastikannya boleh dipercayai dan mencukupi untuk memenuhi keperluan penduduk.

502. Bagi memastikan infrastruktur, utiliti dan perkhidmatan pelupusan sisa disediakan tepat pada masa dan secara teratur, adalah penting bagi agensi-agensi berkenaan merancang pembangunan perkhidmatannya mengikut unjuran keperluan perancangan Bandar Raya. Bagi memudahkan proses ini dan membolehkan agensi-agensi berkaitan membuat unjuran keperluan dengan lebih tepat, satu pangkalan data guna tanah dan demografi untuk kegunaan bersama akan disediakan.

Dasar:

UT 2: DBKL akan, melalui penyelarasan dengan pihak-pihak berkuasa dan agensi berkaitan, memastikan pelan-pelan pembangunan infrastruktur, utiliti dan perkhidmatan pelupusan sisa memperlengkap keperluan yang dirancang bagi Bandar Raya.

11.4.2 SALIRAN AIR HUJAN DAN KAWALAN BANJIR

503. Satu program jangka panjang untuk mengurangkan banjir sedang dilaksanakan melalui penyediaan kemudahan takungan banjir. Selain itu, pendekatan-pendekatan lain yang lebih radikal perlu dikaji seperti saluran pintasan banjir untuk mengalirkan air banjir dari kawasan hulu sungai tanpa melalui Pusat Bandar Raya.

504. DBKL akan mengambil langkah-langkah untuk melaksanakan pendekatan baru dalam mengendalikan program saliran dan mengawal banjir serta kualiti air dari puncanya, dengan merujuk kepada Manual Saliran Mesra Alam Malaysia (MASMA) yang disediakan dan diterima pakai pada tahun 2000 oleh JPS.

Dasar:

UT 3: DBKL akan, melalui penyelarasan dengan Jabatan Pengairan dan Saliran, mengambil langkah-langkah untuk mengurangkan banjir kilat.

505. Bekas-bekas lombong akan dijadikan sebagai kemudahan takungan banjir yang lengkap dan juga dibangunkan bagi tujuan rekreasi.

Gambar 11.5: Bekas-bekas lombong akan dijadikan sebagai kemudahan takungan banjir yang lengkap dan juga dibangunkan bagi tujuan rekreasi.

Dasar:

UT 4: DBKL akan mengenal pasti, mewartakan dan menggunakan bekas-bekas lombong sebagai kemudahan takungan banjir dan rekreasi.

11.4.3 SISTEM TELEKOMUNIKASI DAN TEKNOLOGI MAKLUMAT

506. Penyediaan infrastruktur telekomunikasi dan sistem maklumat yang berkapasiti tinggi dan terkini adalah kritikal dalam membangunkan Kuala Lumpur sebagai sebuah pusat perdagangan dan kewangan antarabangsa, dan menjadikannya mampu bersaing dengan pusat-pusat serantau dan antarabangsa lain di Asia Pasifik yang berkuasa menarik syarikat-syarikat korporat. Penyediaan infrastruktur telekomunikasi di Kuala Lumpur telah dapat bersaing seiring dengan kemajuan teknologi. Walau bagaimanapun, kadar perubahannya terlalu pantas dan ini memerlukan penyelarasan lebih rapi dengan Pesuruhjaya Komunikasi dan Multimedia bagi mempercepatkan penyediaan infrastruktur ICT yang bersepadu dan terkini.

Dasar:

UT 5: DBKL akan, melalui penyelarasan dengan agensi - agensi yang relevan, membangunkan infrastruktur teknologi komunikasi dan maklumat bersepadu untuk Bandar Raya sebagai sebahagian daripada Koridor Raya Multimedia.

11.4.4 BEKALAN AIR

507. Tahap ketidakpuasan terhadap kualiti air dan tekanan air yang rendah di sesetengah bahagian Bandar Raya bukan tanggungjawab langsung DBKL. Walau bagaimanapun, bagi mengurangkan permintaan terhadap sistem bekalan air, langkah-langkah bagi penggunaan air hujan dan kitaran semula air sisa harus dilaksanakan.

Dasar:

UT 6: DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk mengurangkan permintaan bekalan air dengan menggalakkan pengguna memasang alat pengumpulan air hujan dan mengitar semula air sisa untuk tujuan bukan-minuman.

11.4.5 RETIKULASI PEMBETUNGAN, RAWATAN DAN PEMBUANGAN EFLUEN

508. Memandangkan Kuala Lumpur telah berkembang pesat, adalah semakin penting untuk membaiki dan meluaskan sistem pembetungan berpusat dan menghapuskan penggunaan kolam pengoksidaan di Bandar Raya.

Dasar:

UT 7: DBKL akan, melalui perundingan dengan Jabatan Perkhidmatan Pembetungan Persekutuan dan kerjasama syarikat konsesi pembetungan, memastikan sistem retikulasi pembetungan di perkukuh dan penggunaan kolam-kolam pengoksidaan dihapuskan.

UT 8: DBKL akan memastikan supaya semua pembangunan perumahan baru disambungkan ke sistem pembetungan berpusat.

509. Tanah-tanah yang tersedia dari penghapusan kolam-kolam pengoksidaan dan kerja-kerja penambahbaikan yang lain akan diguna sepenuhnya untuk tujuan awam.

Dasar:

UT 9: DBKL akan memastikan tanah-tanah yang tersedia ada daripada penambahbaikan sistem pembetungan digunakan untuk tujuan awam.

11.4.6 PENGUMPULAN DAN PELUPUSAN SISA PEPEJAL

510. Penggunaan tapak timbusan untuk pelupusan sisa pepejal adalah tidak ekonomik dari segi guna tanah dan menimbulkan kesan buruk ke atas alam sekitar. Insinerator adalah satu sistem pelupusan sisa pepejal yang mempunyai alat kawalan pencemaran berteknologi tinggi yang lebih bersih dan efisien. Sistem ini telah diguna pakai di beberapa bandar raya negara maju. Oleh itu sisa pepejal akan dilupuskan di insinerator yang perlu dibangunkan.

511. Terdapat suatu keperluan untuk merancang satu pelan pengurusan sisa pepejal yang komprehensif bagi mencapai persekitaran hidup yang seimbang dan mapan. Strategi sedia ada untuk "mengurang, mengitar dan mengguna semula" sisa pepejal untuk membantu mengurangkan permintaan kemudahan pelupusan sisa pepejal hendaklah menjadi bahagian penting dalam pelan ini. Walau bagaimanapun, langkah-langkah berkaitan dengan kempen publisiti dan pendidikan, kaedah dan peraturan untuk meningkatkan keberkesanan program ini perlu diperkenalkan.

Dasar:

UT 10: DBKL akan, melalui penyelarasan dengan agensi-agensi yang berkenaan, mempromosikan strategi "mengurang, mengitar dan mengguna semula" produk sisa.

11.4.7 BUANGAN SISA KIMIA, TOKSIK DAN KLINIKAL

512. Pengumpulan dan pelupusan berpusat sisa-sisa kimia, toksik dan klinikal merupakan satu aspek perkhidmatan yang pada relatifnya baru dan adalah penting bagi memastikan operasi yang dijalankan adalah selamat dan berkesan. Prosedur pemantauan perlulah mencukupi bagi memastikan keyakinan orang ramai terhadap perkhidmatan-perkhidmatan ini tidak terjejas.

Dasar:

UT 11: DBKL akan menyokong agensi-agensi yang berkaitan bagi memantau prestasi syarikat-syarikat konsesi terlibat dengan buangan sisa kimia, toksik dan klinikal bagi menjamin kesihatan awam dan mengekalkan keyakinan orang ramai.

11.4.8 BEKALAN ELEKTRIK

513. Retikulasi elektrik di dalam Bandar Raya kebanyakannya adalah di bawah tanah. Rizab rentis elektrik menawarkan peluang untuk kegunaan sementara.

Dasar:

UT 12: DBKL akan membenarkan pembangunan sementara di dalam rizab rentis elektrik mengikut garis panduan Tenaga Nasional Berhad.

11.4.9 BEKALAN GAS BERPAIP

514. Penggunaan gas asli secara meluas di premis-premis industri, perdagangan dan kediaman adalah digalakkan kerana ianya menyumbang kepada pengurangan kesan 'rumah hijau' dan dengan ini, lebih mesra alam.

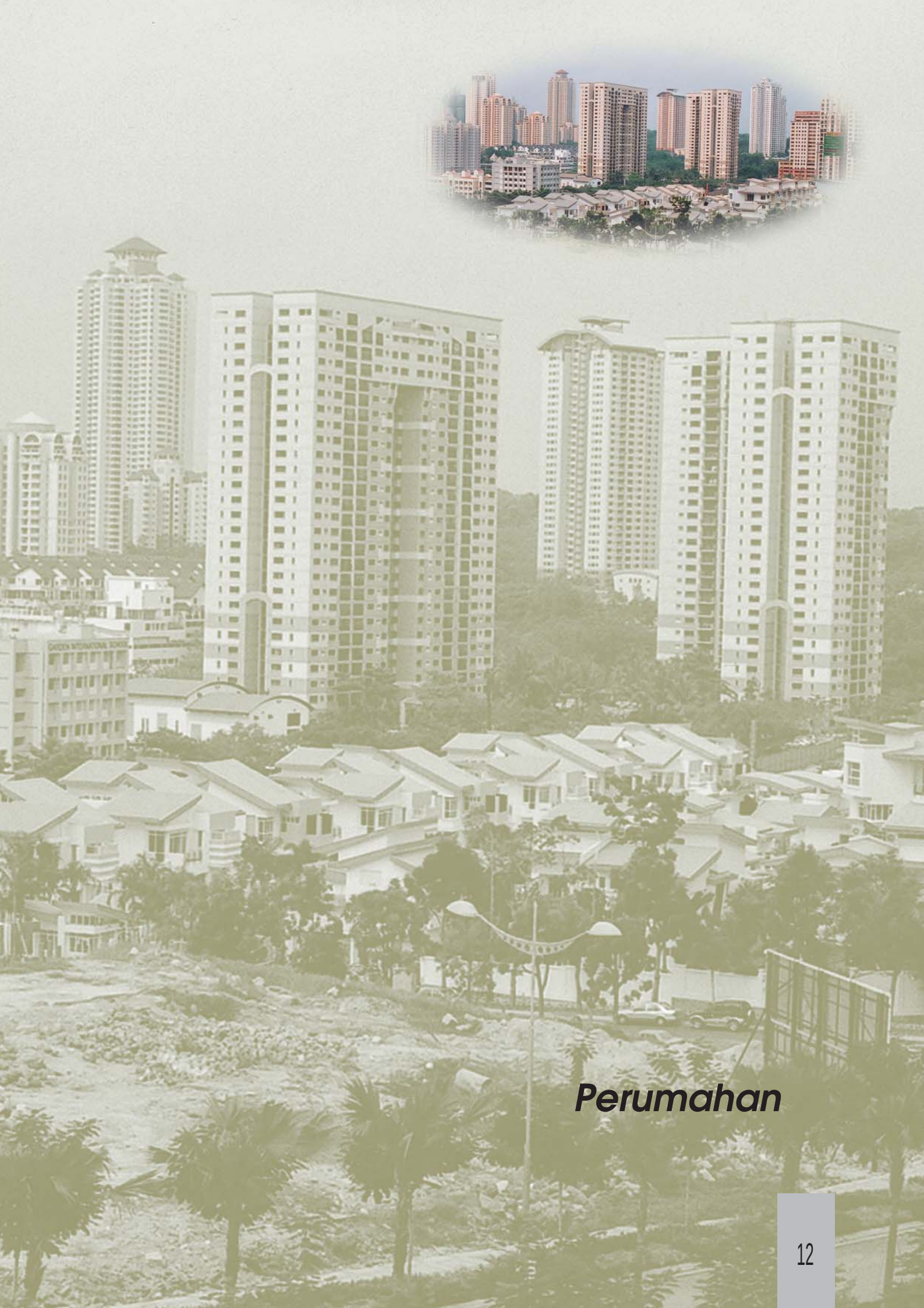
Dasar:

UT 13: DBKL akan memerlukan pembangunan-pembangunan bertingkat dipasang dengan retikulasi paip gas untuk bekalan gas.

UT 14: DBKL akan menggalakkan kemasukan retikulasi paip gas dalam jenis-jenis perumahan baru lain bagi membolehkan penyediaan bekalan gas.

11.5 KEPERLUAN MASA DEPAN

515. Perancangan infrastruktur dan utiliti kini dikendalikan oleh agensi-agensi swasta, setiap satunya melaksanakan pelan induk dan program masing-masing. Walau bagaimanapun, perancangan induk perkhidmatan infrastruktur perlu diselaraskan mengikut unjuran DBKL, perancangan guna tanah dan pembangunan masa hadapan. Dengan cara ini, peruntukan tanah boleh disediakan untuk menampung keperluan perkhidmatan tertentu seperti pemasangan utiliti utama, koridor saluran paip dan perparitan atau rizab-rizab pencegahan banjir.



Perumahan

12.1 PENGENALAN

516. Penduduk merupakan sumber penting dan tanggungjawab utama sesebuah bandar raya. Keselesaan penduduk Kuala Lumpur merupakan perhatian terpenting pihak berkuasa Bandar Raya dan oleh itu, perumahan sentiasa menjadi agenda utamanya.

517. PSKL 1984 bertujuan untuk memastikan peruntukan perumahan yang mencukupi untuk semua peringkat pendapatan di Bandar Raya dan taburan perumahan secara seimbang supaya penduduk diberi kemudahan secara teratur dalam bentuk infrastruktur, utiliti dan kemudahan masyarakat. Strategi ini secara amnya telah berjaya dilaksanakan. Selaras dengan wawasan sebagai Sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia, usaha lebih akan ditumpukan kepada memperbaiki kualiti dan persekitaran perumahan.

518. Pembaikan persekitaran perumahan termasuk meningkatkan tahap keselesaan dalam dan luar pembangunan perumahan, meningkatkan peruntukan infrastruktur, utiliti dan kemudahan masyarakat ke tahap yang dinikmati oleh penduduk di bandar raya bertaraf dunia yang lain dan memperbaiki penampilan pembangunan perumahan. Reka bentuk inovatif, penyediaan kemudahan yang selesa dan terkini, pelbagai pilihan, kualiti kemasan dan susun atur yang menarik akan menjadi perhatian utama.

519. Kebanyakan stok perumahan yang lama di Bandar Raya berada dalam keadaan buruk. Keadaan terbiar, kurang penyelenggaraan dan pembinaan yang buruk menyumbang kepada penurunan tahap penampilan di beberapa bahagian Bandar Raya. Program peningkatan dan pembangunan semula akan dimulakan bertujuan untuk memperbaiki piawaian dan kualiti persekitaran stok perumahan swasta dan awam sedia ada.

12.2 KEADAAN DAN ISU SEMASA

12.2.1 KUALITI PERUMAHAN

a) Kualiti Persekitaran Perumahan

i. Keadaan Semasa

520. Kualiti persekitaran perumahan telah meningkat sejak kebelakangan ini terutama di kawasan pembangunan perumahan baru seperti Damansara, Bangsar, Wangsa Maju, Ampang dan Taman Tun Dr. Ismail. Walau bagaimanapun, kebanyakan taman perumahan persendirian lama seperti Taman Setapak Jaya, Taman Kok Doh, Taman Bullion, Taman Batu dan Taman Sri Rampai masih kekurangan penyediaan kemudahan masyarakat dan kawasan landskap.

521. Masalah sosial yang berhubung kait dengan tempat tinggal berkepadatan tinggi telah mendorong berlakunya vandalisme dan kurangnya perhatian masyarakat dalam penjagaan kawasan ini telah meningkatkan masalah alam sekitar.

ii. Isu

- *Kualiti persekitaran luaran yang buruk di taman-taman perumahan lama; dan*
- *Masalah sosial dan alam sekitar yang berhubung kait dengan tempat tinggal berkepadatan tinggi.*

522. Tahap penyelenggaraan di beberapa pembangunan swasta terutama perumahan bertingkat swasta adalah tidak memuaskan. Kekurangan dana untuk penyelenggaraan dan penggantian telah mengakibatkan kemerosotan visual dan keselesaan persekitaran.

- *Kelemahan penyelenggaraan di perumahan bertingkat swasta.*

b) Piawaian Perumahan Kos Rendah Dan Perumahan Awam

i. Keadaan Semasa

523. Piawaian asas untuk perumahan kos rendah adalah berdasarkan kepada piawaian negara secara menyeluruh dan diguna pakai oleh DBKL, dengan sedikit perubahan. Piawaian ruang untuk perumahan kos rendah kini telah disemak daripada minimum 60 meter persegi kepada 65 meter persegi seunit. Kawasan tepu bina maksimum untuk perumahan kos rendah ditetapkan pada 70 peratus selebihnya 30 peratus untuk utiliti dan kemudahan masyarakat, manakala kepadatan maksimum ditetapkan pada 150 orang sehektar.

ii. Isu

524. Piawaian ruang masih rendah jika dibandingkan dengan negara maju atau sedang membangun dan akan terus dikaji selaras dengan peningkatan tahap pendapatan.

- *Piawaian ruang untuk perumahan kos rendah adalah rendah.*

525. Piawaian peruntukan kemudahan dan utiliti dalam perumahan kos rendah seperti taman permainan kanak-kanak, bilik bacaan, kemudahan masyarakat dan kawasan lapang adalah tidak mencukupi untuk memenuhi keperluan penduduk.

- *Kekurangan penyediaan kemudahan masyarakat di dalam kawasan perumahan kos rendah.*

526. Penyediaan tempat letak kereta untuk perumahan kos rendah adalah tidak mencukupi yang telah mengakibatkan masalah berkaitan dengan meletak kenderaaan di tepi jalan, gangguan lalu lintas dan sebagainya.

- *Kekurangan ruang letak kereta di kawasan perumahan kos rendah.*

527. Prosedur penyelenggaraan perumahan awam lebih menekankan aspek tindakan daripada pencegahan telah menyebabkan pembaziran sumber dan seterusnya meningkatkan kos penyelenggaraan. Masalah ini bertambah apabila kos meningkat akibat bangunan yang semakin buruk.

- *Kos penyelenggaraan yang tinggi untuk perumahan awam.*

528. Penyumbang utama kepada kos penyelenggaraan yang tinggi adalah penggunaan bahan berkualiti rendah berharga murah dan juga tahap pembinaan yang tidak berkualiti.

- *Kualiti pembinaan dan penggunaan bahan yang berkualiti rendah dalam pembangunan perumahan kos rendah.*

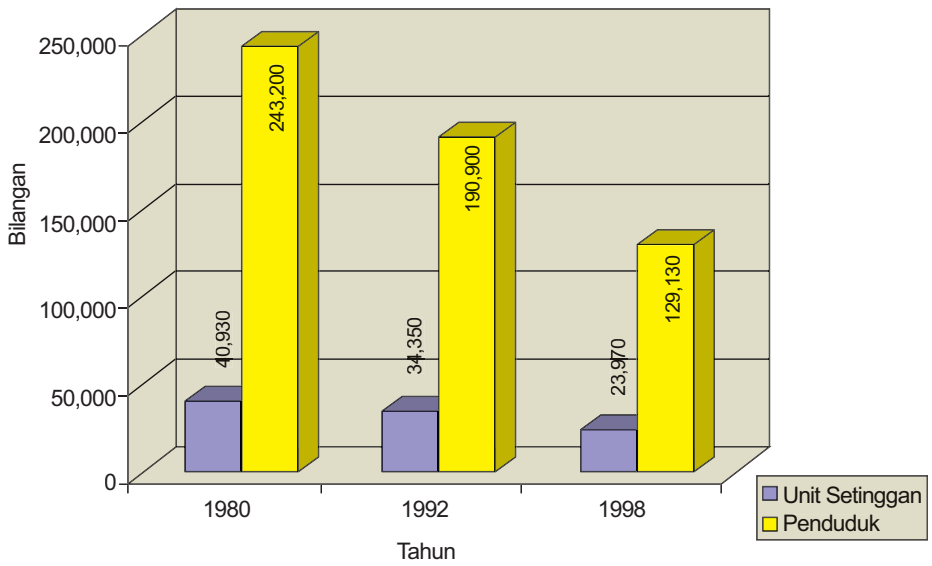
c) Perumahan Sementara: Setinggan dan Rumah Panjang

i. Keadaan Semasa

529. Kajian setinggan yang dijalankan pada tahun 1998 menunjukkan terdapat 197 petempatan setinggan di Kuala Lumpur dengan keluasan lebih kurang 645 hektar.

530. Dari 1992 hingga 1998 terdapat pengurangan sebanyak 32.4 peratus penduduk setinggan (rujuk *Rajah 12.1*). Pengurangan ini hasil dari tindakan intensif agensi kerajaan dalam membina lebih banyak perumahan kos rendah melalui program-program penswastaan dan pembangunan semula.

Rajah 12.1: Penduduk Setinggan, 1992 - 1998



531. Walau bagaimanapun, masih terdapat baki petempatan setinggan dan kewujudannya dalam Bandar Raya tidak dapat diterima atas beberapa sebab. Kawasan ini disifatkan mempunyai persekitaran yang tidak boleh diterima, berisiko tinggi terhadap kebakaran dan kotor. Tambahan pula, kebanyakannya berada berhampiran atau di sepanjang laluan strategik atau tepian sungai yang memburukkan imej Bandar Raya dan mencemarkan sungai.

ii. Isu

- *Kewujudan petempatan setinggan di Bandar Raya tidak dibenarkan.*

532. Rumah panjang seperti yang terdapat di Kerinchi, Cheras dan Setapak, pada asalnya adalah petempatan sementara yang bertujuan untuk menempatkan mereka yang dipindahkan akibat dari projek pembangunan sehingga mereka ditempatkan semula di kediaman tetap. Perumahan sementara ini, sebahagiannya berusia lebih 15 tahun, kekurangan kemudahan masyarakat serta utiliti dan masih digunakan sebagai tempat tinggal transit.

- *Rumah panjang berkualiti rendah dan kekurangan kemudahan asas.*

d) Perumahan Usang

i. Keadaan Semasa

533. Lebih kurang 5.5 peratus daripada stok perumahan sedia ada telah dibina dalam tahun 60-an atau 70-an dan kebanyakan daripadanya sudah usang dan perlu diganti. Selain daripada dalam keadaan yang buruk, kawasan perumahan usang ini kekurangan kemudahan asas.

ii. Isu

- *Kualiti persekitaran perumahan usang yang rendah.*

534. Kebanyakan perumahan usang terletak di Pusat Bandar Raya seperti Selangor Mansion dan Malayan Mansion di Jalan Masjid India, Rumah Pangsa Tuanku Abdul Rahman di Jalan Tun Razak dan Tan Cheng Lock Mansion dan Rumah Pangsa Selayang di Chow Kit. Kewujudan perumahan usang yang berterusan di Pusat Bandar Raya tidak lagi ekonomik dari segi kegunaan tanah dan seterusnya menjejaskan imej Bandar Raya.

- *Kebanyakan kawasan perumahan usang terutama perumahan kos rendah terletak di kawasan-kawasan strategik di Pusat Bandar Raya.*

535. Kebanyakan rumah di Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisional dan kampung-kampung baru dibina di atas tanah hak milik ramai. Rumah-rumah ini kebanyakannya dibina tanpa memperoleh kelulusan dan tidak mematuhi piawaian perancangan dan bangunan.

- *Rumah-rumah di Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisional dan kampung-kampung baru kebanyakannya tidak mematuhi piawaian perancangan dan bangunan.*

536. Kebanyakan perumahan kerajaan dan institusi lama untuk pekerja sektor awam berada dalam keadaan usang dan terletak di kawasan yang sering dilanda banjir dan memerlukan penggantian.

- *Perumahan institusi berada dalam keadaan usang.*

12.2.2 PENYEDIAAN PERUMAHAN MENGIKUT JENIS

a) Stok Perumahan

i. Keadaan Semasa

537. Antara tahun 1980 dan 2000, stok perumahan meningkat pada purata 10,000 unit setahun (rujuk *Rajah 12.2*). Terdapat sedikit kekurangan dalam penyediaan perumahan sebanyak 20,600 unit jika perumahan sementara tidak diambil kira.

ii. Isu

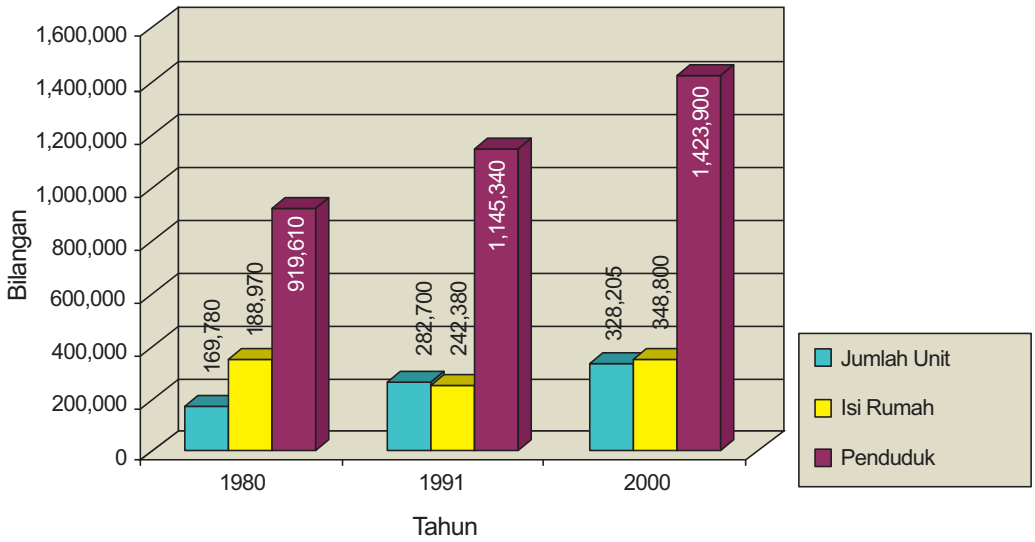
- *Defisit dalam penyediaan perumahan.*

b) Penawaran dan Permintaan Perumahan

i. Keadaan Semasa

538. Jenis-jenis perumahan dibahagikan kepada 3 kategori umum iaitu perumahan kos rendah, kos sederhana dan kos tinggi. Perumahan kos sederhana dan kos tinggi dibina sepenuhnya oleh sektor swasta manakala perumahan kos rendah disediakan melalui program perumahan kerajaan

Rajah 12.2: Pertumbuhan Perumahan Kuala Lumpur, 1980 - 2000



Sumber: * Jabatan Perangkaan; State Housing Report, KLFT. Ogos 1995.
Nota: ** Tidak termasuk perumahan sementara.

dan peruntukan kuota 30 peratus perumahan kos rendah yang dikenakan kepada pemaju dalam setiap pembangunan perumahan baru.

539. *Jadual 12.1* menunjukkan perbandingan di antara penawaran perumahan sedia ada mengikut jenis dengan anggaran keperluan perumahan yang efektif berdasarkan kepada tahap pendapatan isi rumah penduduk Bandar Raya.

Jadual 12.1: Perumahan Sedia Ada Dan Keperluan, 2000

Jenis Perumahan	Sedia Ada		Keperluan	
	Unit	%	Unit	%
Kos Rendah	80,465	24.5	107,323	32.7
Kos Sederhana	78,589	24.9	114,215	34.8
Kos Tinggi	169,151	51.5	106,667	32.5
Jumlah	**328,205**	**100**	**328,205**	**100**

540. *Jadual 12.2* menunjukkan penawaran perumahan sedia ada dan komited di enam zon strategik. Majoriti perumahan sedia ada dan dalam pembinaan adalah terletak di Bukit Jalil - Seputeh, Wangsa Maju - Maluri, Sentul - Menjalara dan Bandar Tun Razak - Sg. Besi. Penawaran perumahan masa depan seperti ditunjukkan melalui kelulusan perancangan dijangka tertumpu di Sentul - Menjalara, Bukit Jalil - Seputeh dan Bandar Tun Razak - Sg. Besi.

Jadual 12.2: Penawaran Perumahan Mengikut Status, 2000

Zon Strategik	Status Pembangunan (unit)				Jumlah
	Sedia Ada	Dalam Pembinaan	Perintah Pembangunan	Kelulusan Dasar	
Pusat Bandar Raya	31,106	1,924	4,686	2,424	40,140
Wangsa Maju - Maluri	79,265	10,696	10,876	9,784	110,621
Sentul - Menjalara	66,484	12,667	24,066	33,876	137,093
Damansara - Penchala	24,973	1,483	11,183	6,879	44,518
Bukit Jalil - Seputeh	79,373	14,767	18,937	24,297	137,374
Bandar Tun Razak - Sg. Besi	47,004	18,716	14,888	18,734	99,342
Jumlah	**328,205**	**60,253**	**84,636**	**95,994**	**569,088**

541. Dalam tahun 2000 terdapat kekurangan yang nyata dalam unit-unit kos rendah dan sederhana, berbanding dengan lebihan penawaran rumah kos tinggi. Kekurangan perumahan kos rendah akan dapat diatasi melalui program

perumahan kos rendah yang akan menyediakan sebanyak 56,953 unit pada tahun 2005 (rujuk *Jadual 12.3*).

Jadual 12.3: Projek Perumahan Kos Rendah, 2000

Program	Bil. Projek	Unit
Projek dimajukan oleh Kerajaan	48	42,308
Projek dimajukan oleh Swasta	21	14,645
Jumlah	**69**	**56,953**

542. Kekurangan perumahan untuk golongan pertengahan perlu diberi perhatian. Ramai penduduk dalam golongan ini adalah merupakan sebahagian besar tenaga kerja di Bandar Raya dan penting sebagai penggerak perniagaan dan perdagangan.

543. Penghijrahan keluar golongan berpendapatan sederhana untuk mencari rumah yang mampu milik di sekitar sempadan Bandar Raya telah mengakibatkan kesesakan lalu lintas dari dan ke Pusat Bandar Raya.

Gambar 12.1: Kekurangan perumahan kos rendah telah dapat diatasi melalui program perumahan…

ii. Isu

- *Kekurangan penawaran rumah kos sederhana.*

c) Perumahan Awam

i. Keadaan Semasa

544. Memandangkan 8.1 peratus isi rumah tidak mampu untuk membeli rumah kos rendah, DBKL menyediakan perumahan awam untuk disewa pada harga subsidi. Kini terdapat 32,000 unit perumahan awam sedia ada di Kuala Lumpur.

ii. Isu

- *Sejumlah penduduk Bandar Raya tidak mampu memiliki rumah kos rendah.*

d) Perumahan Untuk Golongan Khas

i. Keadaan Semasa

545. Pada masa ini, terdapat dua buah rumah orang tua telah dibina oleh pihak swasta manakala DBKL pula sedang merancang untuk membina sebuah lagi rumah tersebut di samping dua buah asrama belia, sebuah di Gombak dan sebuah lagi di Chan Sow Lin. Walau bagaimanapun, terdapat desakan untuk menyediakan lebih banyak perumahan untuk golongan khas seperti golongan kurang upaya, orang-orang tua, ibu tunggal dan lelaki dan wanita bujang.

ii. Isu

- *Peruntukan perumahan untuk golongan khas tidak mencukupi.*

e) Perumahan Untuk Pekerja Sektor Awam

i. Keadaan Semasa

546. Sewa rumah persendirian di Kuala Lumpur adalah sangat tinggi berbanding di negeri-negeri lain, dan jauh melebihi elaun perumahan yang diperolehi oleh pekerja sektor awam. Akibatnya ramai yang terpaksa menyewa rumah berkualiti rendah atau mencari kediaman alternatif di luar Bandar Raya.

547. Kini terdapat sejumlah 11,000 unit perumahan telah disediakan oleh agensi kerajaan berkenaan untuk pekerjanya yang dikenakan sewa bersubsidi. Walau bagaimanapun, rumah jenis ini masih berkurangan untuk memenuhi keperluan semasa.

ii. Isu

- *Kekurangan tempat tinggal yang mampu dimiliki oleh pekerja sektor awam.*

548. Kebanyakan perumahan untuk pekerja sektor awam adalah berkepadatan rendah dan dibina di atas tanah kerajaan yang tidak digunakan sepenuhnya.

- *Tanah kerajaan untuk perumahan pekerja sektor awam tidak digunakan sepenuhnya.*

12.2.3 PENGAGIHAN PERUMAHAN

a) Perumahan Mengikut Jenis

i. Keadaan Semasa

549. *Jadual 12.4* dan *Rajah 12.3* menunjukkan taburan jenis perumahan di Bandar Raya. Taburan perumahan adalah seimbang di keseluruhan Bandar Raya kecuali Damansara yang tiada unit perumahan kos rendah dan Bandar Tun Razak sebaliknya mempunyai bilangan rumah kos rendah yang tinggi.

Jadual 12.4: Taburan Perumahan Mengikut Jenis, 2000

Zon Strategik	Kos Rendah	Kos Sederhana	Kos Tinggi	Jumlah
Pusat Bandar Raya	7,447	11,455	12,204	31,106
Wangsa Maju - Maluri	17,715	30,403	31,147	79,265
Sentul - Menjalara	15,975	11,717	38,792	66,484
Damansara - Penchala	0	753	24,220	24,973
Bukit Jalil - Seputeh	16,290	18,846	44,237	79,373
Bandar Tun Razak - Sg. Besi	23,038	5,415	18,551	47,004
Jumlah	**80,465**	**78,589**	**169,151**	**328,205**

550. Terdapat juga 7,447 unit rumah kos rendah di Pusat Bandar Raya yang kebanyakannya berada dalam keadaan usang dan terletak di kawasan strategik. Isu ini ditekankan di dalam perenggan 12.2.1d) di atas.

ii. Isu

- *Taburan jenis rumah tidak sama rata.*

b) Perumahan di Pusat Bandar Raya

i. Keadaan Semasa

551. Selaras dengan penurunan bilangan penduduk di Pusat Bandar Raya, keluasan kawasan kediaman juga telah berkurangan daripada 523 hektar pada tahun 1980 kepada 288 hektar pada tahun 2000.

552. Pengurangan guna tanah perumahan di Pusat Bandar Raya adalah akibat daripada pembangunan semula di beberapa kawasan perumahan lama kepada kegunaan pejabat dan perdagangan lain. Selain dari kawasan perumahan usang di Pusat Bandar Raya, terdapat juga kawasan perumahan lama berkepadatan rendah yang terletak di atas tanah yang mempunyai potensi nilai komersil yang tinggi. Tekanan terhadap tanah perumahan untuk ditukar kepada guna tanah yang lebih menguntungkan akan tetap berterusan dan mungkin menyebabkan pengurangan penduduk di Pusat Bandar Raya.

ii. Isu

- *Pengurangan guna tanah kediaman di Pusat Bandar Raya; dan*
- *Tekanan ke atas baki tanah perumahan di Pusat Bandar Raya untuk ditukar guna kepada perdagangan.*

c) Perumahan di Sepanjang Jalan Utama

i. Keadaan Semasa

553. Di kawasan tertentu di Bandar Raya, kawasan perumahan yang menghadap jalan utama telah mengalami tekanan untuk ditukar guna kepada perdagangan. Pembangunan secara berjajar ini tidak sesuai kerana ia menimbulkan pembangunan perdagangan yang tidak terkawal dan menjejaskan perancangan bandar.

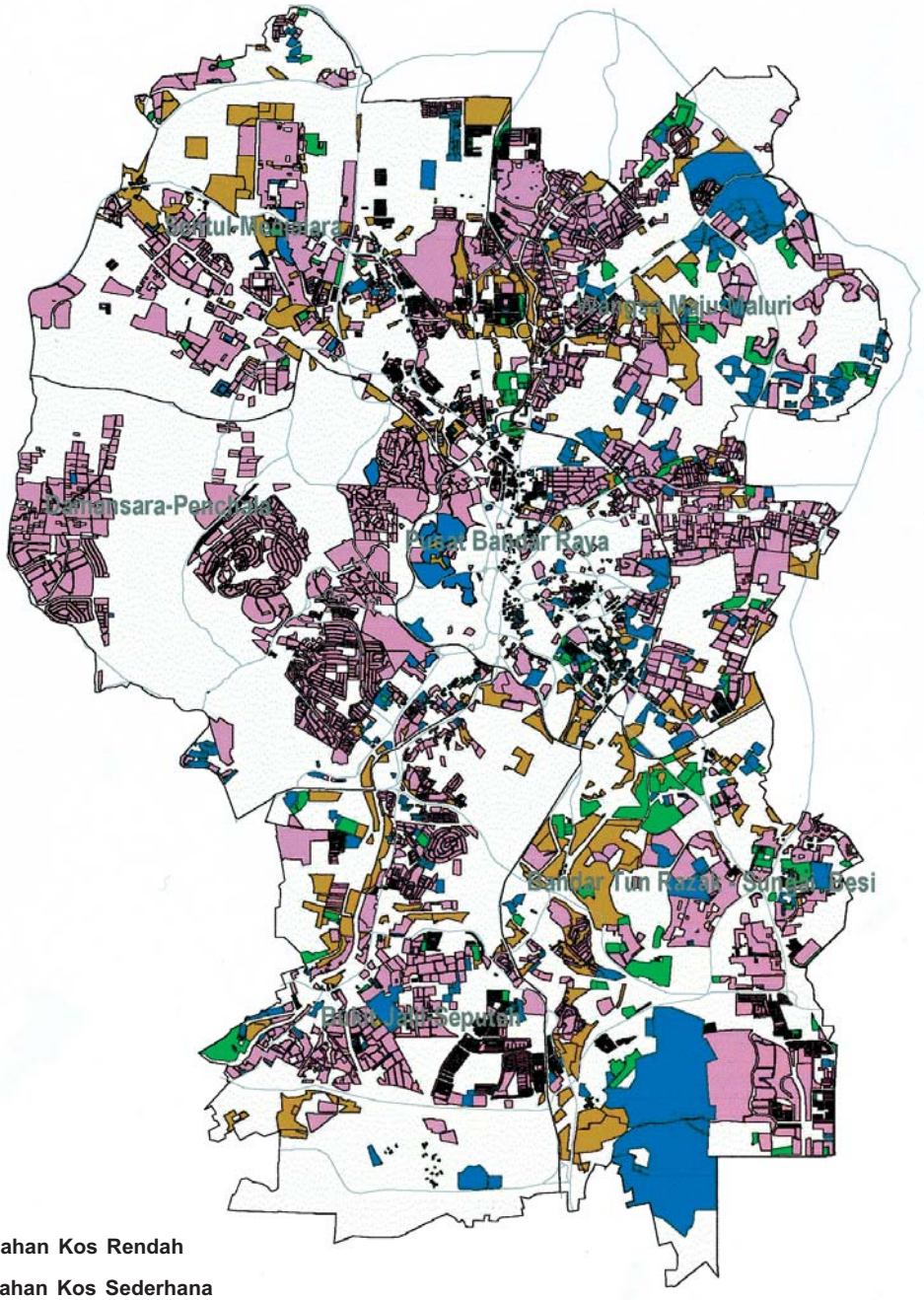
ii. Isu

- *Tekanan kepada pembangunan perdagangan di kawasan perumahan yang menghadap jalan utama.*

d) Kepadatan Perumahan

i. Keadaan Semasa

554. Pelan Pembangunan Komprehensif 1040 dan Peraturan Kepadatan 1985 digunakan untuk menentukan kepadatan perumahan. Kadar kepadatan yang digunakan oleh pelan ini adalah antara 4 orang sehektar (osh) ke 162 osh dengan purata kepadatan 24 osh digunakan untuk semua kawasan di luar 93 kilometer persegi daripada Kuala Lumpur.



U

RAJAH: 12.3
TABURAN PERUMAHAN MENGIKUT JENIS, 2000

555. Pelan ini digunakan untuk pembangunan perumahan konvensional, tidak termasuk kondominium yang merupakan satu konsep yang agak baru pada masa kepadatan perumahan ini ditentukan. Akibat pertumbuhan dalam bilangan pembangunan kondominium, kepadatan di kawasan perumahan telah bertambah dan tidak lagi selaras dengan pelan tersebut.

ii. Isu

- *Garis panduan semasa kepadatan perumahan tidak lagi sesuai.*

12.3 OBJEKTIF

556. Untuk meningkatkan persekitaran hidup di Bandar Raya, DBKL bertujuan untuk :

- *memperbaiki kualiti dan persekitaran perumahan;*
- *mempergiatkan semula Pusat Bandar Raya dengan meningkatkan jumlah penduduk; dan*
- *membasmi perumahan di bawah piawaian.*

557. Untuk mewujudkan struktur bandar raya yang efisien dan saksama, DBKL bertujuan untuk:

- *memastikan perumahan yang mencukupi untuk memenuhi permintaan semua golongan pendapatan.*

12.4 DASAR DAN CADANGAN

12.4.1 KUALITI PERUMAHAN

a) Kualiti Persekitaran Perumahan

558. Kualiti perumahan yang baik adalah gabungan daripada pelbagai aspek pembangunan perumahan. Reka bentuk dan susun atur, peka alam persekitaran, mutu hasil kerja dan bahan, peruntukan utiliti dan kemudahan, landskap, penyelenggaraan dan penaikan taraf, semuanya memainkan peranan dalam persekitaran perumahan. DBKL akan menggalak dan bekerjasama dengan sektor swasta untuk meningkatkan piawaian perumahan di semua kawasan agar dapat menghasilkan kualiti perumahan yang tinggi.

559. Kualiti persekitaran perumahan perlu dilihat melampaui sempadan sesebuah kawasan pembangunan perumahan individu. Penelitian harus diberikan kepada persekitaran luaran dalam pembangunan persendirian dan juga kepada penampilan persekitaran luarannya supaya pembangunan tersebut berkait rapat dengan persekitaran sekeliling. Pembangunan perumahan harus bersesuaian dengan persekitarannya, mengekalkan perhubungan, meningkatkan ruang awam yang bersebelahan dan mengoptimumkan ruang antara pembangunan. DBKL akan memainkan peranan yang aktif dalam memastikan pemaju memenuhi tanggungjawab mereka terhadap keseluruhan persekitaran bandar raya semasa merancang pembangunan perumahan.

Gambar 12.2: Reka bentuk dan susun atur, peka alam persekitaran, mutu hasil kerja dan bahan, peruntukan utiliti dan kemudahan, landskap, penyelenggaraan dan penaikan taraf, semuanya memainkan peranan dalam persekitaran perumahan.

Dasar:

HO 1: DBKL akan menggalakkan pihak yang bertanggung jawab dalam sektor perumahan untuk membangunkan perumahan dan persekitaran kediaman yang berkualiti.

560. Sektor swasta akan digalakkan untuk mencari suatu bentuk pembangunan perumahan yang baru yang dapat menawarkan pelbagai pilihan gaya hidup. Konsep baru atau campuran dapat dibangunkan dengan menggabungkan tarikan dari jenis perumahan sedia ada yang berlainan.

Dasar:

HO 2: DBKL akan menggalakkan pihak swasta untuk membangunkan pelbagai perumahan yang inovatif.

561. Pemilik bangunan dan syarikat pengurusan harus diberi pendidikan mengenai kepentingan penyelenggaraan dan pembaikan berjadual yang teratur. Di kawasan perumahan lama yang termasuk dalam kategori buruk, langkah-langkah diperlukan untuk menaikkan tarafnya pada tahap yang boleh diterima.

Dasar:

HO 3: DBKL akan bekerjasama dengan pihak yang terbabit dalam sektor perumahan untuk membangunkan dan melaksanakan langkah-langkah bagi meningkatkan kualiti stok perumahan lama sedia ada.

562. Di mana perlu, DBKL akan melaksanakan langkah-langkah tambahan untuk meningkatkan keadaan dan penampilan luaran rumah pangsa milik swasta yang tidak memenuhi piawaian minimum.

Dasar:

HO 4: DBKL akan melaksanakan langkah-langkah bagi memastikan semua perumahan bertingkat swasta diselenggarakan untuk memenuhi piawaian minimum.

b) Rumah Kos Rendah dan Perumahan Awam

563. Memandangkan kemungkinan piawaian ruang rumah kos rendah akan terus dipertingkatkan, peruntukan akan dibuat dalam reka bentuk pembangunan tersebut bagi membolehkan peningkatan piawaian ruang tanpa memerlukan pembangunan semula yang berkos tinggi. Usaha hendaklah dibuat bagi meningkatkan standard ruang di mana sesuai dalam kerja-kerja mengubahsuai atau membangunkan semula rumah kos rendah sedia ada.

564. Piawaian pemasangan dan kemasan dalam pembangunan perumahan kos rendah akan diperbaiki, begitu juga dengan peruntukan kemudahan seperti kawasan permainan, tempat letak kereta dan kemudahan masyarakat.

Gambar 12.3: Usaha hendaklah dibuat bagi meningkatkan standard ruang di mana sesuai dalam kerja-kerja mengubahsuai atau membangunkan semula rumah kos rendah sedia ada.

Dasar:

HO 5: DBKL akan meningkatkan piawaian perumahan kos rendah.

565. Persekitaran luaran perumahan kos rendah harus diperbaiki dengan menambah kawasan landskap, memperbaiki taraf kemasan luaran, menyediakan tempat laluan pejalan kaki bertutup serta mengecat semula atau di mana perlu mengganti bahagian fasad sedia ada.

Dasar:

HO 6: DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk meningkatkan kualiti persekitaran perumahan kos rendah.

566. Penyelenggaraan tetap secara berterusan, termasuk penyelenggaraan cegahan dan penggantian bertempoh bahan dan komponen bangunan, akan diperuntukkan dan penyelenggaraan berjadual secara komprehensif disediakan untuk semua perumahan awam. Kenaikan taraf kemudahan secara berkala untuk perumahan awam juga perlu dirancang dan diperuntukkan.

Dasar:

HO 7: DBKL akan membangunkan, melaksanakan jadual penyelenggaraan dan menaik taraf perumahan awam.

567. DBKL akan melaksanakan kajian secara mendalam dan berterusan terhadap penggunaan bahan binaan, komponen dan amalan piawaian terbaik bagi pembinaan perumahan awam untuk mengurangkan keseluruhan kos kitaran hayat.

Dasar:

HO 8: DBKL akan mengkaji piawaian pembinaan, bahan dan perkhidmatan untuk perumahan awam.

HO 9: DBKL akan memperkemaskan pengurusan rumah kos rendah bagi memastikan hanya golongan berpendapatan rendah sahaja layak menyewa rumah kos rendah.

c) Perumahan Sementara

568. Pelbagai program telah dirancang dan dilaksanakan dalam usaha membasmi petempatan setinggan di Bandar Raya. Perumahan yang mencukupi akan disediakan untuk menempatkan semula setinggan sebelum tahun 2005.

Dasar:

HO 10: DBKL akan membasmi semua petempatan setinggan dan rumah panjang.

d) Perumahan Usang

569. Tindakan yang sesuai untuk membaiki atau membangunkan semula kawasan perumahan usang akan ditentukan bergantung kepada keadaan dan lokasi kawasan berkenaan. DBKL akan memastikan pemilik persendirian kawasan perumahan usang mengambil tindakan segera untuk membaiki atau membangunkan semula hartanah mereka dan secara langsung akan terlibat dalam pembangunan semula kawasan ini.

570. DBKL akan memastikan pembangunan semula kawasan perumahan usang di Pusat Bandar Raya dengan menggabungkan komponen-komponen perumahan yang sewajarnya.

Dasar:

HO 11: DBKL akan menggalakkan pembaikan dan pembangunan semula kawasan-kawasan perumahan usang.

Gambar 12.4: Tindakan yang sesuai untuk membaiki atau membangunkan semula kawasan perumahan usang...

12.4.2 PERUNTUKAN PERUMAHAN

a) Umum

571. Keputusan sama ada tinggal di dalam atau di luar Bandar Raya telah menjadi satu pilihan bukannya keperluan akibat daripada kurangnya kawasan perumahan yang sesuai. Dengan itu, DBKL bertanggungjawab memastikan terdapatnya kawasan perumahan yang mencukupi untuk memenuhi keperluan penduduknya dan setara dengan agihan pendapatan penduduk Bandar Raya.

Dasar:

HO 12: DBKL akan memastikan perumahan mampu milik mencukupi untuk memenuhi permintaan penduduk.

b) Rumah Kos Sederhana Rendah dan Sederhana

572. DBKL akan mengambil langkah yang sesuai supaya dapat menyediakan lebih banyak rumah kos sederhana rendah dan sederhana. Rumah kos sederhana rendah didefinisikan sebagai berharga tidak melebihi RM85,000 seunit sementara rumah kos sederhana berharga tidak melebihi RM150,000 seunit mengikut harga semasa tahun 2002. Kedua-dua kategori perumahan tersebut dijangka akan mencapai 30 peratus dari jumlah keperluan perumahan akan datang. Sektor swasta akan digalakkan untuk membina rumah kos sederhana rendah dan kos sederhana dengan memberikan insentif seperti pembangunan berkepadatan tinggi terutama pembangunan di lokasi yang berhampiran terminal transit.

Dasar:

HO 13: DBKL akan menggalakkan pembinaan rumah kos sederhana rendah dan sederhana.

HO 14: DBKL akan memberikan keutamaan pembelian rumah kos sederhana rendah oleh penyewa rumah kos rendah.

c) Perumahan Awam

573. Akibat dari kenaikan harga tanah dan perumahan di Kuala Lumpur, terdapat sebahagian daripada penduduk yang tidak mampu untuk memiliki rumah kos rendah. Oleh itu, DBKL pada masa akan datang perlu menyediakan perumahan awam untuk disewakan pada kadar subsidi.

Dasar:

HO 15: DBKL akan terus menyediakan perumahan untuk disewakan pada kadar subsidi.

d) Perumahan untuk Golongan Khas

574. DBKL akan bekerjasama dengan agensi berkaitan dan sektor swasta akan memenuhi keperluan perumahan bagi golongan khas seperti kurang upaya, orang tua, ibu tunggal serta lelaki dan wanita bujang.

575. Tanah atau ruang lantai yang sesuai harus diperuntukkan untuk perumahan tersebut dan DBKL akan menggalakkan sektor swasta menyertai dalam peruntukan ini. Asrama bagi menempatkan belia bujang akan disediakan sebagaimana yang diperlukan.

Gambar 12.5: Asrama bagi menempatkan belia bujang…

Dasar:

HO 16: DBKL akan, bekerjasama dengan agensi berkaitan dan sektor swasta, memastikan peruntukan perumahan yang mencukupi untuk keperluan golongan khas.

e) Perumahan untuk Pekerja Sektor Awam

576. Tanah yang mencukupi akan diperuntukkan di kawasan yang sesuai di dalam Bandar Raya untuk memudahkan agensi kerajaan menyediakan perumahan yang mampu dimiliki oleh pekerja sektor awam. Oleh itu, tanah kerajaan sedia ada yang menempatkan perumahan sektor awam yang tidak diguna sepenuhnya, di mana sesuai, akan dioptimumkan untuk pembangunan perumahan berkepadatan tinggi.

Dasar:

HO 17: DBKL akan bekerjasama dengan agensi berkaitan dan sektor swasta, memastikan peruntukan perumahan mampu milik yang mencukupi untuk pekerja sektor awam.

HO 18: DBKL akan menggalakkan pembangunan semula tanah kerajaan tertentu yang tidak digunakan sepenuhnya bagi menyediakan perumahan berkepadatan tinggi untuk pekerja sektor awam.

12.4.3 TABURAN PERUMAHAN

a) Perumahan Mengikut Jenis

577. Perumahan akan diagihkan mengikut jenis secara sama rata seboleh mungkin di seluruh Bandar Raya selaras dengan strategi pembangunan. Zon strategik Pusat Bandar Raya, Damansara - Penchala dan Bukit Jalil - Seputeh yang sebahagian besarnya dikhaskan sebagai Zon Antarabangsa, akan ditumpukan kepada jenis perumahan kos tinggi dan sederhana walaupun terdapat penumpuan rumah kos rendah di lokasi-lokasi tertentu yang tidak bertentangan dengan strategi pembangunan. Bagi zon strategik yang selebihnya, perumahan akan diagihkan mengikut jenis secara sama rata agar terdapat keseimbangan penduduk.

Gambar 12.6: Perumahan akan diagihkan mengikut jenis secara sama rata di seluruh Bandar Raya…

Dasar:

HO 19: DBKL akan memastikan taburan sewajarnya unit-unit perumahan mengikut jenis

b) Perumahan di Pusat Bandar Raya

578. Bagi menarik lebih ramai penduduk untuk tinggal di Pusat Bandar Raya, pembangunan perumahan perlu dibangunkan dengan mengambil peluang yang tersedia dalam lokasi yang strategik seperti ketersediaan pengangkutan awam dan berdekatan dengan pusat perniagaan utama, membeli-belah dan hiburan.

579. DBKL akan menggalakkan pembangunan perumahan di pusat bandar raya oleh pemaju swasta. Pembangunan bercampur perdagangan dan perumahan yang mengandungi jumlah besar perumahan kos sederhana dan tinggi akan digalakkan dengan memberi perhatian khusus bagi kawasan yang berdekatan dengan terminal transit.

Gambar 12.7: …untuk meningkatkan bilangan unit perumahan kos sederhana dan tinggi di Pusat Bandar Raya.

580. Selaras dengan strategi untuk mempertingkatkan persekitaran kerja, hidup dan niaga di Pusat Bandar Raya, kualiti dan persekitaran perumahan kos rendah di Pusat Bandar Raya akan ditingkatkan.

Dasar:

HO 20: DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk meningkatkan bilangan unit perumahan kos sederhana dan tinggi di Pusat Bandar Raya.

HO 21: DBKL akan meningkatkan kualiti dan persekitaran perumahan kos rendah di Pusat Bandar Raya.

c) Kepadatan Perumahan

581. Berdasarkan peruntukan perancangan, kepadatan kasar penduduk bermaksud pembangunan yang kurang dari 100 orang sehektar dikategorikan kepadatan rendah, di antara 101-300 orang sehektar dikategorikan kepadatan sederhana dan melebihi 301 orang sehektar dikategorikan sebagai kepadatan tinggi.

582. Kepadatan perumahan akan dikaji semula agar konsisten dengan strategi pembangunan. Perumahan berkepadatan tinggi dan pembangunan bercampur (perumahan dan perdagangan) akan digalakkan berdekatan dengan terminal rel. Perumahan berkepadatan rendah atau sederhana akan ditentukan untuk Zon Antarabangsa.

583. Kepadatan rendah di kawasan perumahan berkualiti tinggi tertentu akan dikekalkan terutama bagi kawasan yang menyumbang kepada rangkaian hijau. Di kawasan perumahan stabil yang lain, kepadatan sedia ada kebanyakannya akan dikekalkan.

Dasar:

HO 22: DBKL akan mengkaji semula kepadatan perumahan agar konsisten dengan strategi pembangunan.

d) Perumahan Sedia Ada di Sepanjang Jalan Utama

584. Untuk mengelakkan jajaran pembangunan yang tidak terkawal serta bertentangan dengan strategi pembangunan, DBKL tidak menggalakkan pertukaran kegunaan perumahan kepada perdagangan di sepanjang jalan utama kecuali di kawasan tertentu yang ditetapkan untuk diberi kelonggaran.

Premis kediaman mengadap Jalan Maarof, Bangsar

Gambar 12.8: ...pertukaran kegunaan perumahan kepada komersial di sepanjang jalan utama...

Dasar:

HO 23: DBKL tidak akan menggalakkan penukaran kegunaan kediaman sedia ada di sepanjang jalan utama kepada kegunaan perdagangan kecuali di kawasan yang ditetapkan.

12.5 KEPERLUAN MASA HADAPAN

585. Unjuran perumahan adalah berdasarkan kepada sasaran penduduk 2020 iaitu 2.2 juta. Taburan perumahan mencerminkan strategi bagi meningkatkan jumlah penduduk di Pusat Bandar Raya dan mengekalkan Damansara - Penchala sebagai kawasan perumahan mewah berkepadatan rendah, sesuai dengan statusnya sebagai Zon Antarabangsa. Selaras dengan strategi keseluruhan, perumahan akan diagihkan secara sama rata di seluruh empat zon strategik yang lain.

Jadual 12.5: Unjuran Keperluan Perumahan, 2020

Zon Strategik	Keperluan Perumahan Mengikut Kos 2020			Jumlah
	Kos Rendah	Kos Sederhana	Kos Tinggi	
Pusat Bandar Raya	10,496	20,992	38,486	69,975
Wangsa Maju - Maluri	31,604	42,981	51,830	126,414
Sentul - Menjalara	36,768	32,965	57,055	126,788
Damansara - Penchala	5,167	28,048	40,596	73,812
Bukit Jalil - Seputeh	35,713	30,422	66,136	132,271
Bandar Tun Razak - Sg. Besi	38,823	25,235	32,999	97,057
Jumlah	**158,571**	**180,643**	**287,101**	**626,315**

Kemudahan Masyarakat

13.1 PENGENALAN

586. Berbanding dengan bandar-bandar lain di Malaysia, Kuala Lumpur merupakan bandar raya utama yang memperlihatkan dengan jelas contoh sebenar kehidupan harmoni berbilang etnik dan kepercayaan. Dalam jangka masa 20 tahun akan datang, DBKL berhasrat meneruskan pencapaian ini untuk mewujudkan satu masyarakat yang berintegrasi dan harmoni serta mempunyai kepelbagaian budaya.

587. Selaras dengan matlamat untuk mempertingkatkan lagi persekitaran hidup bandar raya, DBKL menggalakkan perpaduan sosial melalui program komuniti dan sosial serta menyediakan kemudahan masyarakat dan rekreasi yang akan menyatupadukan masyarakat melalui perkongsian aktiviti. Melalui kuasa perancangan dan kawalan pembangunan, DBKL juga adalah fasilitator bagi projek kemudahan kerajaan dan swasta yang memberi khidmat kepada masyarakat. Tambahan pula, sebagai pihak berkuasa perancangan bagi Kuala Lumpur, menjadi tanggungjawab DBKL memastikan agar kemudahan masyarakat diagihkan secara adil dan saksama kesemua kawasan dan sektor mengikut keperluan setempat.

588. Sehingga kini, Kuala Lumpur telah memberi tumpuan sepenuhnya terhadap pembangunan dan seterusnya mewujudkan kemewahan untuk penduduknya. Kini ianya sebuah bandar raya yang telah mencapai tahap membangun dan sewajarnya Kuala Lumpur berusaha untuk mengukuhkan pencapaiannya dengan memperbaiki kualiti hidup warga kota, dengan membangunkan masyarakat berkesedaran sivik, bertanggungjawab dan beridentiti yang boleh dibanggakan oleh masyarakat keseluruhannya. DBKL akan menerajui pembentukan persekitaran yang selesa dan selamat untuk warga kota di samping membangunkan masyarakat yang lebih prihatin. DBKL juga akan meluaskan lagi bidang tanggungjawabnya terhadap keperluan masyarakat warga tua, cacat dan kurang upaya dengan memberi bantuan sokongan termasuk program sosial dan memperbaiki keperluan infrastruktur supaya mereka lebih berinteraksi dengan kehidupan Bandar Raya.

589. Masyarakat yang lebih maju dan sofistikated lebih terdorong kepada seni dan kebudayaan serta perkembangan persekitaran kebudayaan adalah penentu kepada tahap bandar raya yang bertaraf dunia. Kuala Lumpur perlu membangun sebagai satu entiti moden dengan identiti dan imej tersendiri, yang kaya dengan seni dan budaya yang menjadi kebanggaan warga kota dan negara.

13.2 KEADAAN SEMASA DAN ISU

13.2.1 UMUM

i. Keadaan Semasa

590. *Jadual 13.1* menunjukkan peruntukan kemudahan masyarakat sedia ada dan komited berbanding dengan keperluan mengikut piawaian perancangan dalam PSKL 1984.

591. Dalam kebanyakan kes, adalah tidak mungkin membuat satu perbandingan selagi tiada piawaian yang dicadangkan dalam pelan asal. Walau bagaimanapun satu kajian anomi telah dijalankan dan ianya telah memberi gambaran terhadap tahap kecukupan kemudahan yang disediakan. Dari bancian yang dijalankan jelas menunjukkan bahawa persepsi terhadap kecukupan kemudahan yang disediakan adalah berbeza-beza mengikut pelbagai faktor, tidak semata-mata kepada penyediaan kualiti rendah, masalah kemudahsampaian dan kekurangan penyelenggaraan.

ii. Isu

592. Walaupun terdapat sebahagian daripada piawaian perancangan PSKL 1984 masih boleh diguna pakai namun piawaian-piawaian baru perlu difikirkan terutamanya terhadap perkara-perkara yang tidak diambil kira sebelum ini seperti kemudahan untuk warga tua dan golongan kurang upaya. Piawaian kemudahan lain perlu disemak semula mengikut perubahan keperluan sosial.

- *Piawaian perancangan PSKL 1984 bagi peruntukan kemudahan masyarakat tidak lagi sesuai terhadap keperluan sebenar penduduk.*

Jadual 13.1: Peruntukan dan Keperluan Kemudahan Masyarakat, 2000

Jenis Kemudahan	Sedia ada		Komited		Keperluan (mengikut piawaian perancangan PSKL 1984)	
	Unit	Hektar	Unit	Hektar	Unit	Hektar
Kemudahan Komuniti Awam						
Dewan	103	13.53	49	24.85	Tiada	
Pasar Awam	35	21.69	16	4.94	95	19.00
Perpustakaan	11	4.56	3	2.10	Tiada	
Kawasan Lapang, Kemudahan Rekreasi dan Sukan						
Taman Bandar Raya	3	103.52	1	170.98	Tiada	
Taman Daerah	8	441.08	5	145.17	Tiada	
Taman Kejiranan	2	33.02	21	227.71	Tiada	
Taman Tempatan	35	65.82	18	36.91	95	230.90
Kawasan Mainan Tempatan	531	153.15	79	29.25	190	269.80
Kompleks Sukan	22	167.62	10	27.16	142	460.10
Padang Golf, Polo dan Hutan Simpan	14	579.61	0	0.0	Tiada	
Kemudahan Pendidikan						
Universiti/Kolej	6	391.60	0	0.0	Tiada	
Maktab Perguruan	5	48.00	0	0.0	Tiada	
Pusat Latihan	2	19.00	0	0.0	Tiada	
Sekolah Menengah	79	202.23	31	94.75	95	384.75
Sekolah Rendah	155	209.61	32	158.73	190	385.70
Tadika	136	5.87	0	0	570	57.00
Kemudahan Kesihatan Awam						
Hospital	3	123.56	0	0	Tiada	
Klinik	32	14.76	10	3.16	95	19.00
Kemudahan Keselamatan dan Kecemasan						
Ibu Pejabat Polis Nasional	1	7.39	0	0	Tiada	
Ibu Pejabat Polis Kontinjen	1	3.72	0	0	Tiada	
Ibu Pejabat Polis Daerah	4	4.74	0	0	Tiada	
Balai Polis	15	13.92	13	7.94	95	19.0
Pondok Polis	43	1.11	10	0.91	Tiada	
Balai Bomba	14	8.05	19	10.91	Tiada	
Rukun Tetangga	50	3.05	1	0.05	570	57.0
Kemudahan Kebajikan Sosial						
Rumah Kebajikan	6	20.73	0	0.0	Tiada	
Kemudahan Keagamaan						
Masjid	44	53.26	25	26.82	142	58.22
Surau	134	28.22	44	10.81	190	28.5
Kemudahan Agama Lain	306	56.5	4	0.5	142	14.2
Tanah Perkuburan						
Islam	21	69.58	5	21.67	-	3.42
Bukan Islam	16	231.96	1	7.87	Tiada	
Krematorium	5	4.14	0	0	Tiada	

Nota: Luas kawasan kemudahan masyarakat dikira secara terperinci dan berbeza dengan luas guna tanah di Jadual 6.1.

Tiada - Tiada piawaian dalam PSKL, 1984

13.2.2 KEMUDAHAN KOMUNITI AWAM

i. Keadaan Semasa

593. DBKL bertanggungjawab menyediakan kemudahan komuniti awam yang bertujuan menyatupadukan rakyat yang terdiri dari berbilang bangsa, umur dan status sosial. Walaupun kemudahan ini terbuka kepada semua, adalah menjadi tanggungjawab utama DBKL untuk memastikan kemudahan-kemudahan yang disediakan ini mudah dan mampu diguna oleh golongan yang mungkin tidak mempunyai pilihan lain yang serupa. Kemudahan-kemudahan ini termasuklah dewan serba guna, perpustakaan dan pasar awam.

594. *Rajah 13.1* dan *Jadual 13.2* menunjukkan taburan kemudahan komuniti awam di Kuala Lumpur.

Jadual 13.2: Kemudahan Komuniti Awam, 2000

Zon Strategik	Dewan	Pasar Awam	Perpustakaan
Pusat Bandar Raya	13	5	2
Wangsa Maju - Maluri	23	6	4
Sentul - Menjalara	32	9	1
Damansara - Penchala	1	2	1
Bukit Jalil - Seputeh	10	5	0
Bandar Tun Razak - Sungai Besi	22	9	3
Jumlah	**103**	**35**	**11**

ii. Isu

595. Reka bentuk awal dewan serba guna yang dibina pada tahun 1980an dan awal tahun 1990an, menyediakan ruang yang boleh digunakan pada satu-satu masa hanya untuk tujuan aktiviti rekreasi atau perjumpaan sosial. Dewan serba guna ini tidak menepati aspirasi dan pilihan penduduk yang pelbagai. Manakala reka bentuk pusat komuniti, yang dibina dan siap pada tahun penghujung 1990an menyediakan kemudahan yang lebih komprehensif seperti ruang untuk pusat komputer, perpustakaan, kolam renang, tadika, pameran, gimnasium, pusat untuk warga tua dan belia dan kiosk makanan. Reka bentuk ini mencerminkan perubahan keperluan dan peningkatan kehendak penduduk.

- *Reka bentuk dewan serba guna tidak menepati keperluan aspirasi penduduk.*

596. Perpustakaan awam telah disediakan di semua zon strategik tetapi kemudahan ini diagihkan secara tidak seimbang mengikut taburan penduduk.

- *Taburan perpustakaan awam tidak seimbang.*

13.2.3 KAWASAN LAPANG, KEMUDAHAN REKREASI DAN SUKAN

i. Keadaan Semasa

597. Kemudahan sukan dan rekreasi adalah penting bagi perkembangan fizikal dan minda penduduk Bandar Raya dan juga menjadi elemen untuk mengukuhkan semangat kemasyarakatan.

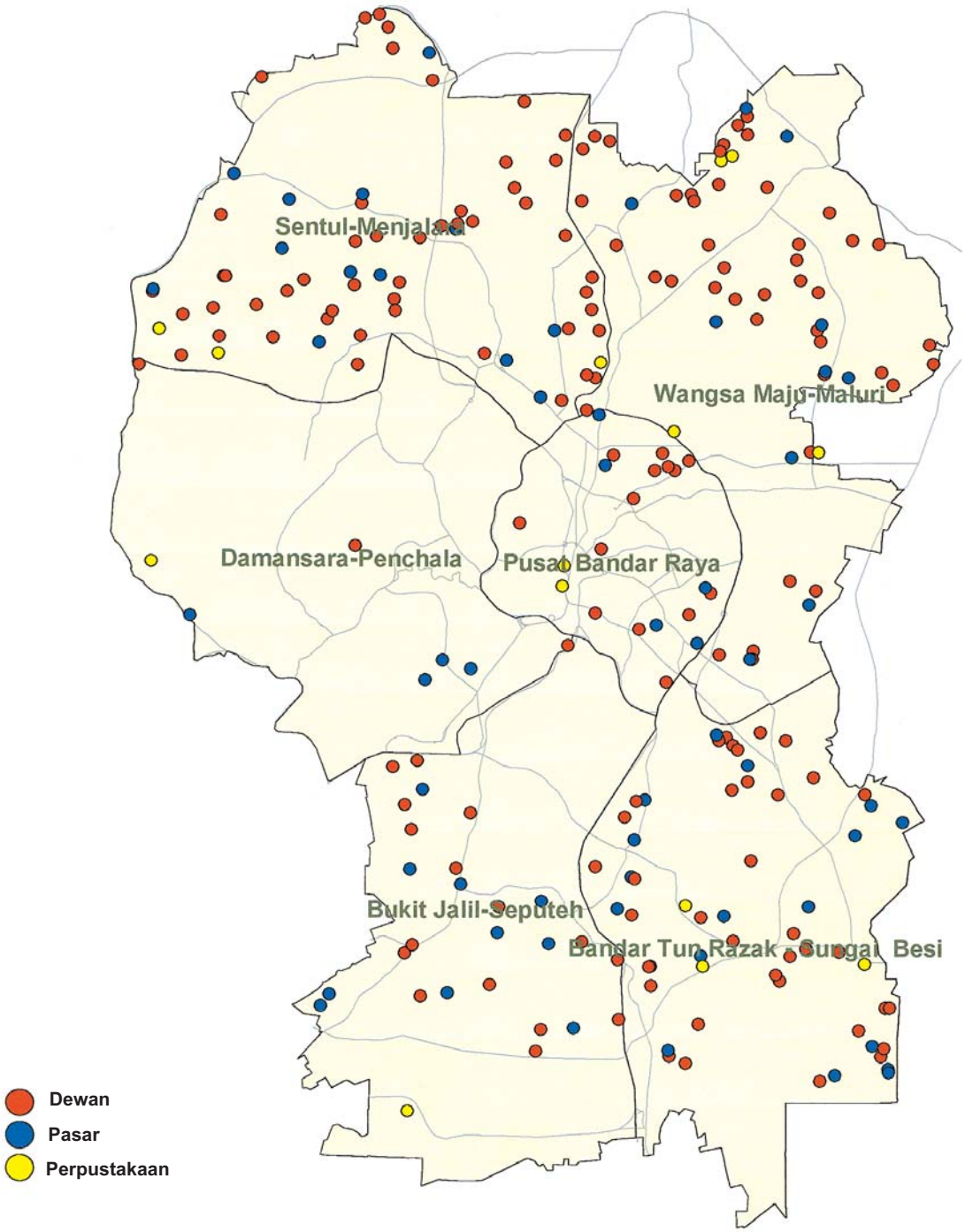
598. Kuala Lumpur juga merupakan pusat sukan wilayah dan nasional dan sekarang mempunyai banyak kemudahan sukan bertaraf antarabangsa setelah menjadi tuan rumah Sukan Komanwel pada tahun 1998. Kebanyakan kemudahan ini terletak di Kompleks Sukan Nasional Bukit Jalil.

599. *Rajah 13.2* dan *Jadual 13.3* menunjukkan taburan kawasan lapang, kemudahan rekreasi dan sukan di Kuala Lumpur.

Jadual 13.3: Kawasan Lapang, Kemudahan Rekreasi dan Sukan, 2000

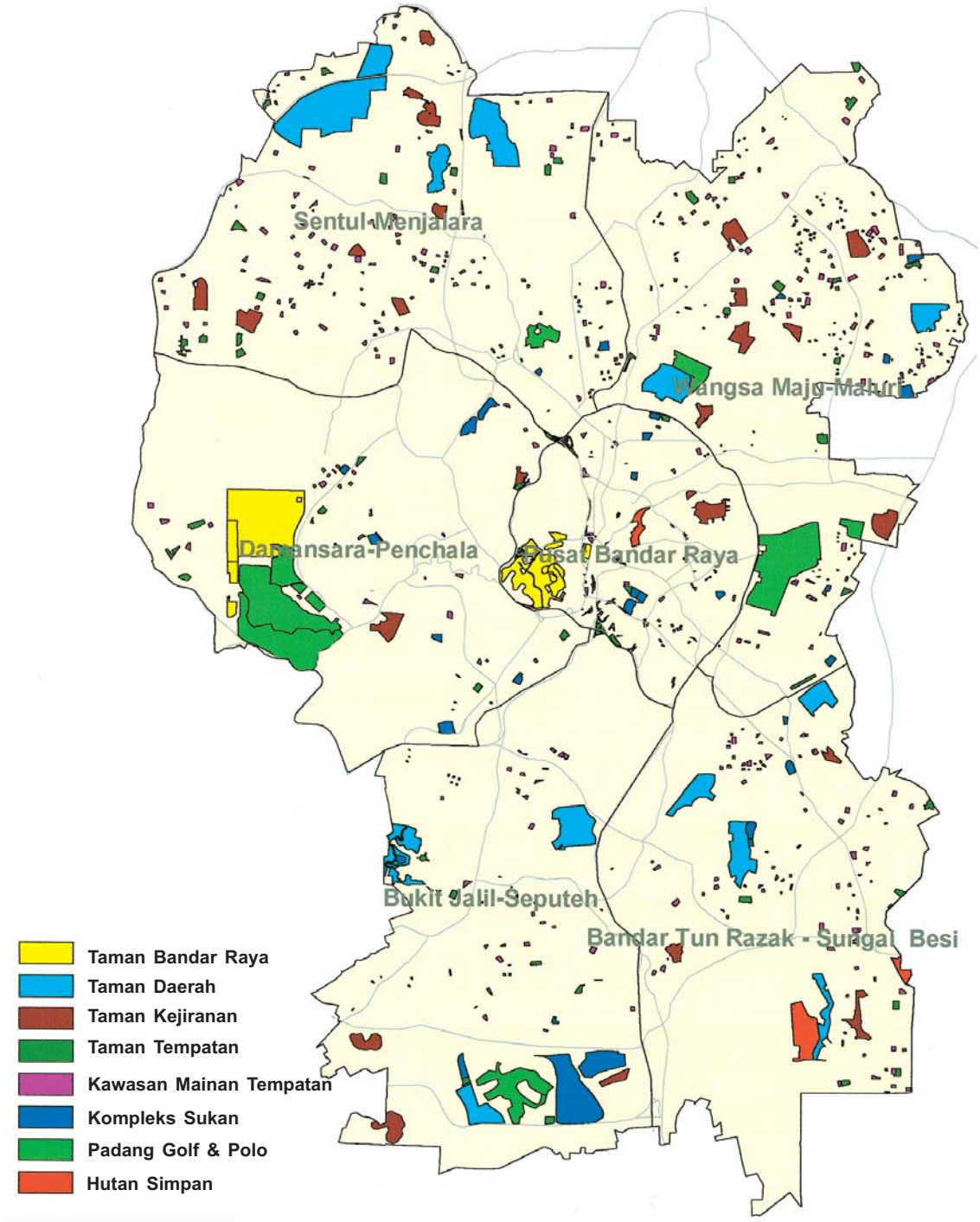
Zon Strategik	Kemudahan (Hektar)						
	Taman Bandar Raya	Taman Daerah	Taman Kejiranan	Taman Tempatan	Kawasan Mainan Tempatan	Kompleks Sukan	Lain-lain
Pusat Bandar Raya	91.0	0.0	19.8	10.7	16.46	17.1	11.52
Wangsa Maju - Maluri	0.0	46.23	0.0	10.35	43.83	7.5	171.0
Sentul - Menjalara	0.0	242.48	13.2	19.59	41.87	4.14	19.1
Damansara - Penchala	12.54	0.0	0.0	10.81	9.83	17.0	264.1
Bukit Jalil - Seputeh	0.0	84.16	0.0	5.73	12.48	111.8	64.4
Bandar Tun Razak - Sungai Besi	0.0	68.21	0.0	8.64	28.68	10.17	49.52
Jumlah	**103.5**	**441.1**	**33.0**	**65.8**	**153.2**	**167.6**	**579.6**

Nota: Lain-lain terdiri daripada padang golf, polo dan hutan simpan.



RAJAH: 13.1
TABURAN KEMUDAHAN KOMUNITI AWAM, 2000

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020



U

RAJAH: 13.2
TABURAN KAWASAN LAPANG, KEMUDAHAN REKREASI DAN SUKAN, 2000

600. DBKL bertanggungjawab menyedia dan mengurus kemudahan sukan awam yang digunakan oleh warga kota Kuala Lumpur seperti padang bola sepak, kompleks sukan tempatan, kolam renang dan gelanggang tenis. Gelanggang-gelanggang badminton dan takraw biasanya disediakan di dalam dewan.

601. Kemudahan rekreasi seperti taman dan kawasan permainan kanak-kanak dirancang, disediakan dan diurus oleh DBKL. Taman bandar raya di Kuala Lumpur mempunyai kepentingan tersendiri bukan setakat keperluan warga kota, tetapi juga menjadi tarikan kepada pengunjung tempatan dan antarabangsa. Selain dari itu, terdapat tiga rizab hutan simpan di Kuala Lumpur, antara yang paling dikenali ramai ialah Bukit Nanas yang terletak di tengah Pusat Bandar Raya.

Gambar 13.1: Kemudahan sukan dan rekreasi adalah penting bagi perkembangan fizikal dan minda penduduk Bandar Raya dan juga menjadi elemen untuk mengukuhkan semangat kemasyarakatan.

ii. Isu

602. Taman-taman kejiranan dan tempatan, kawasan permainan kanak-kanak, padang bola sepak, kolam renang awam dan gelanggang tenis telah disediakan di semua zon strategik. Walau bagaimanapun, kemudahan-kemudahan ini diagihkan secara tidak seimbang mengikut taburan penduduk.

- *Pengagihan taman-taman kejiranan dan tempatan, kawasan permainan kanak-kanak, padang bola sepak, kolam renang awam dan gelanggang tenis tidak seimbang.*

603. Dalam kebanyakan kes, kemudahan masyarakat adalah mencukupi tetapi kurang digunakan. Keadaan ini wujud disebabkan kurang penyelenggaraan, vandalisme dan

kemudahsampaian yang lemah dan telah memberi kesan kepada beberapa kawasan permainan kanak-kanak, padang bola sepak dan kemudahan sukan.

- *Kurang penggunaan kawasan permainan kanak-kanak, padang bola sepak dan kemudahan sukan kerana kurang penyelenggaraan, vandalisme dan kemudahsampaian yang lemah.*

604. PSKL 1984 telah mengenal pasti empat kategori kawasan lapang iaitu, taman dan kebun bunga, kawasan permainan tempatan, kawasan lapang tepian dan kemudahan sukan. Hierarki ini telah terbukti terlalu umum dan telah menyebabkan agihan taman-taman kecil tidak sama rata di seluruh Bandar Raya.

- *Taburan taman-taman kecil tidak seimbang di seluruh Bandar Raya.*

605. Tempat-tempat kemudahan rekreasi sedia ada untuk keperluan semua tetapi tidak menampung keperluan khusus untuk golongan remaja.

- *Kekurangan tempat-tempat rekreasi yang sesuai untuk golongan remaja.*

13.2.4 KEMUDAHAN PENDIDIKAN

i. Keadaan Semasa

606. Sekolah memainkan peranan untuk menyatukan generasi muda yang terdiri daripada berbilang etnik dan kepercayaan. Kuala Lumpur mempunyai satu tradisi yang membanggakan kerana banyak sekolah tertua dan berprestij di Malaysia terletak di dalam Pusat Bandar Raya.

607. *Rajah 13.3* dan *Jadual 13.4* menunjukkan taburan kemudahan pendidikan di Kuala Lumpur. Program pembinaan sekolah dilaksanakan oleh Kementerian Pendidikan dengan DBKL berperanan sebagai fasilitator, menentukan keperluan dan peletakan tapak-tapak yang sesuai. Kebanyakan sekolah rendah dan menengah bersifat integrasi pelbagai etnik dan kepercayaan namun terdapat juga sekolah-sekolah Tamil, Cina dan sekolah agama yang dibuka kepada semua kaum.

Jadual 13.4: Kemudahan Pendidikan, 2000

Zon Strategik	Universiti & Kolej	Sekolah Menengah	Sekolah Rendah	Tadika
Pusat Bandar Raya	3	13	36	10
Wangsa Maju - Maluri	2	25	39	18
Sentul - Menjalara	0	10	38	36
Damansara - Penchala	3	7	7	19
Bukit Jalil - Seputeh	1	16	27	23
Bandar Tun Razak - Sungai Besi	4	8	8	30
Jumlah	**13**	**79**	**155**	**136**

608. Kemudahan pendidikan tertari termasuk Universiti Malaya dan Universiti Teknologi Malaysia bersama dengan maktab latihan guru, vokasional dan perubatan. Sebagai tambahan, terdapat sebilangan universiti, kolej dan politeknik swasta.

ii. Isu

609. Tadika, sekolah rendah dan menengah kerajaan dan swasta telah disediakan di semua zon strategik tetapi kemudahan ini diagihkan secara tidak seimbang mengikut taburan penduduk.

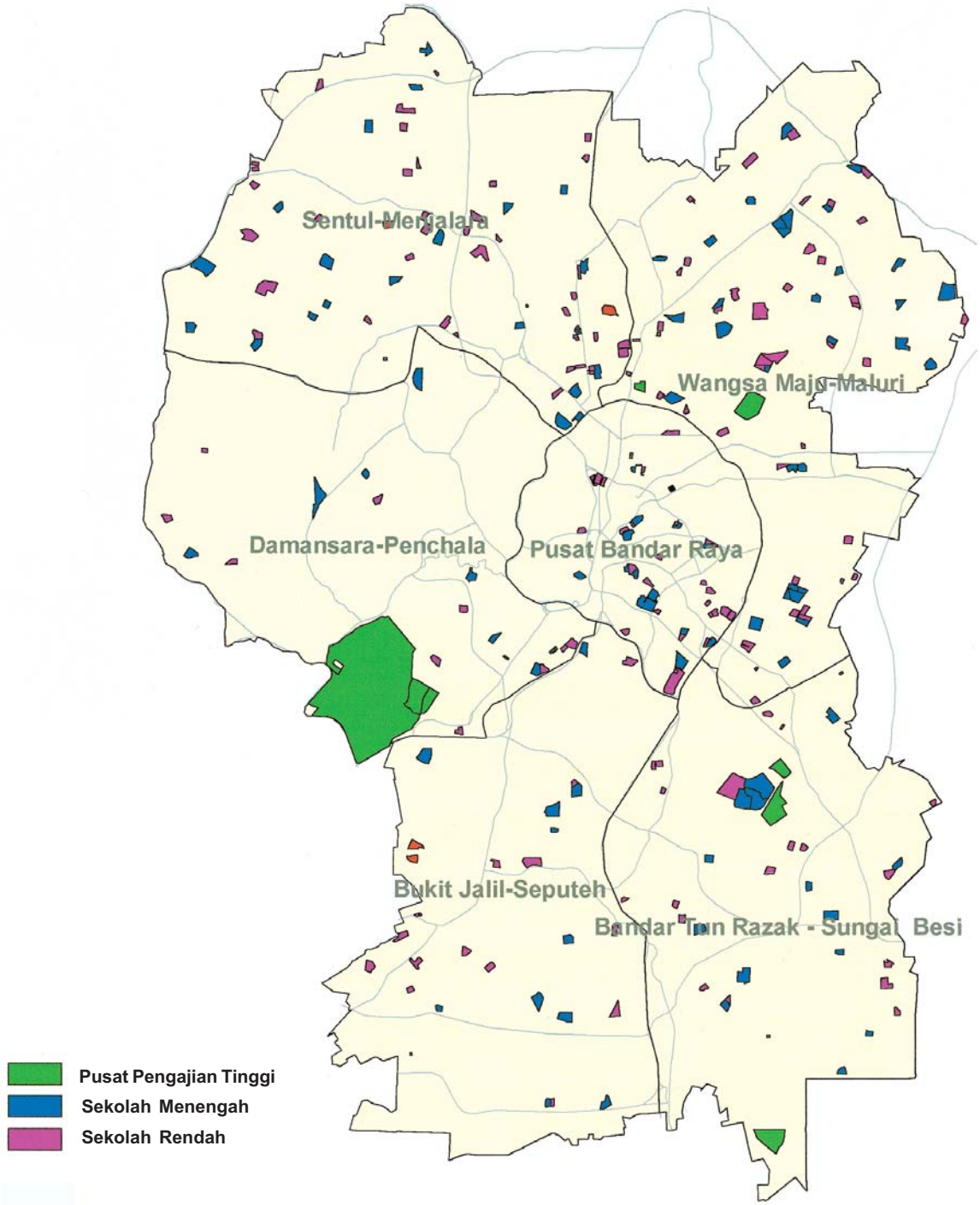
- *Taburan tadika, sekolah rendah dan menengah tidak seimbang.*

610. Penempatan banyak sekolah di Pusat Bandar Raya tidak lagi mencerminkan perkaitan kawasan tadahan penduduk dan akibatnya menyumbang kepada kesesakan lalu lintas.

- *Penempatan banyak sekolah di Pusat Bandar Raya menyumbang kepada kesesakan lalu lintas.*

611. Dianggarkan seramai 3,174 orang kanak-kanak kurang upaya di Kuala Lumpur yang memerlukan pendidikan khas. Kini, terdapat kekurangan sekolah khas untuk memenuhi keperluan mereka.

- *Kekurangan sekolah khas untuk kanak-kanak kurang upaya.*



U

RAJAH: 13.3
TABURAN KEMUDAHAN PENDIDIKAN, 2000

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020

13.2.5 KEMUDAHAN KESIHATAN

i. Keadaan Semasa

612. Perkhidmatan kesihatan yang selesa, mudah sampai dan mampu diperolehi adalah penting untuk kesejahteraan warga kota sesebuah bandar raya. Tadahan penduduk yang luas dan peranannya sebagai ibu negara, Kuala Lumpur menawarkan pelbagai kemudahan kesihatan terdiri daripada perkhidmatan rawatan umum hingga pakar perubatan.

613. *Rajah 13.4* dan *Jadual 13.5* menunjukkan taburan dan bilangan kemudahan kesihatan awam di Kuala Lumpur.

Jadual 13.5: Kemudahan Kesihatan Awam, 2000

Zon Strategik	Hospital	Klinik
Pusat Bandar Raya	1	5
Wangsa Maju - Maluri	0	7
Sentul - Menjalara	0	8
Damansara - Penchala	1	5
Bukit Jalil - Seputeh	0	1
Bandar Tun Razak - Sungai Besi	1	6
Jumlah	**3**	**32**

614. Kemudahan kesihatan disediakan oleh pihak kerajaan atau institusi swasta. Hospital utama di Malaysia iaitu Hospital Kuala Lumpur (HKL) terletak di Pusat Bandar Raya dan memberi perkhidmatan kepada penduduk Kuala Lumpur, wilayah dan seluruh negara. Sebagai tambahan, poliklinik, klinik bersalin serta klinik gigi kerajaan dan swasta turut memberi perkhidmatan kepada penduduk tempatan.

ii. isu

615. Klinik kerajaan seperti poliklinik, klinik gigi, klinik bersalin dan klinik/hospital kanak-kanak telah disediakan di semua zon strategik tetapi kemudahan ini diagihkan secara tidak seimbang mengikut taburan penduduk. Ini merupakan masalah kepada golongan berpendapatan rendah yang kurang mampu mendapat rawatan di klinik swasta dan yang tinggal jauh dari kemudahan kesihatan awam ini.

- *Taburan kemudahan kesihatan awam tidak seimbang.*

13.2.6 KEMUDAHAN KESELAMATAN DAN KECEMASAN

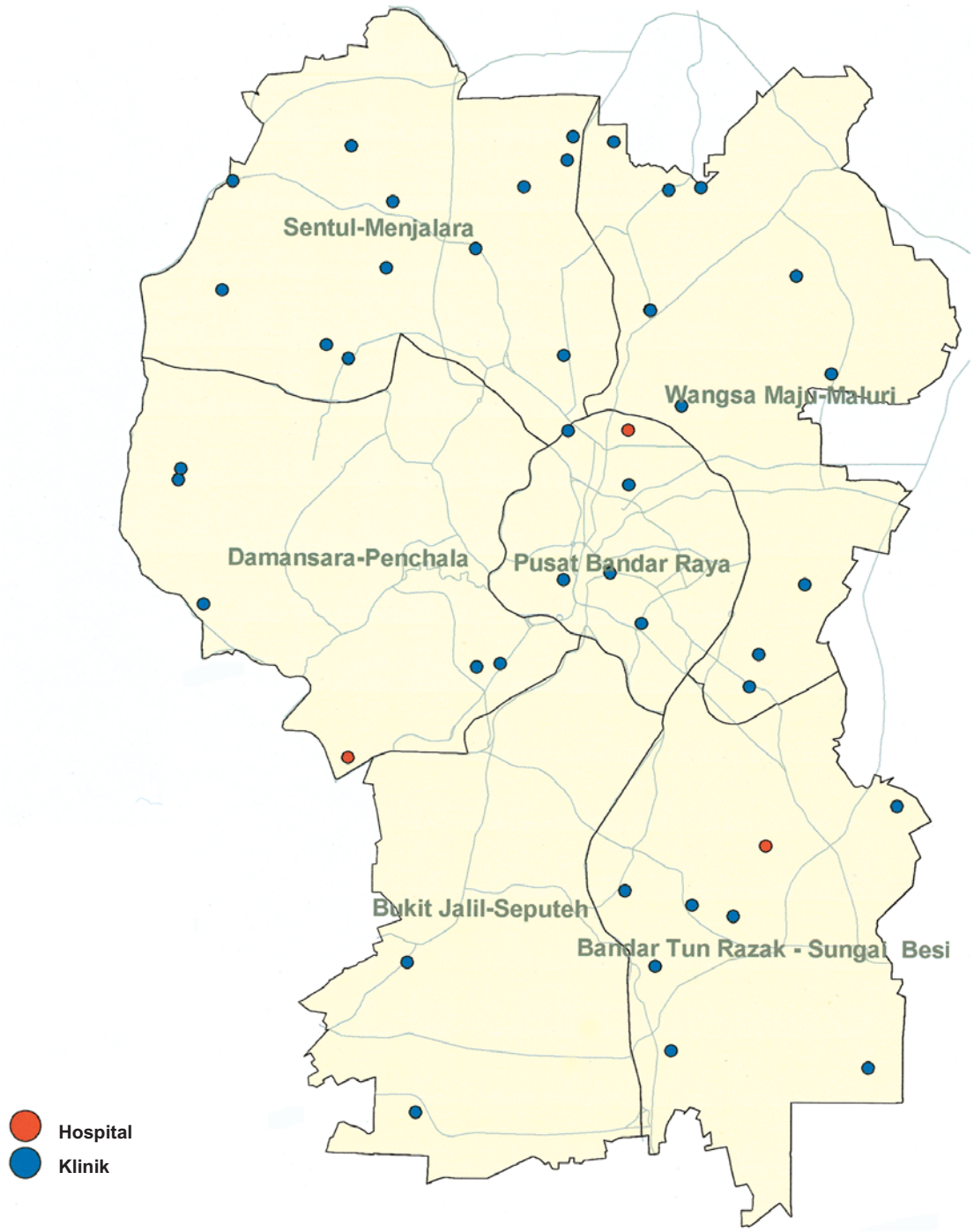
i. Keadaan Semasa

616. Penyediaan persekitaran yang aman dan selamat untuk warga kota adalah keutamaan penting bagi sesebuah bandar raya. Pada umumnya, Kuala Lumpur setanding dengan bandar-bandar utama lain dalam aspek ini dengan menyediakan balai-balai polis yang disokong oleh pondok polis dan pondok rukun tetangga serta balai bomba. Untuk mempertingkatkan keselamatan di Bandar Raya, Yayasan Pencegahan Jenayah Malaysia telah melancarkan Program Bandar Raya Selamat bagi membolehkan masyarakat setempat mengambil bahagian dalam memastikan keselamatan kawasan masing-masing.

617. *Rajah 13.5* dan *Jadual 13.6* menunjukkan taburan kemudahan keselamatan dan kecemasan di Kuala Lumpur. Kemudahan keselamatan dan kecemasan termasuk ibu pejabat polis nasional, ibu pejabat polis kontinjen, ibu pejabat polis daerah, balai polis, pondok polis, rukun tetangga dan balai bomba.

Jadual 13.6: Kemudahan Keselamatan & Kecemasan, 2000

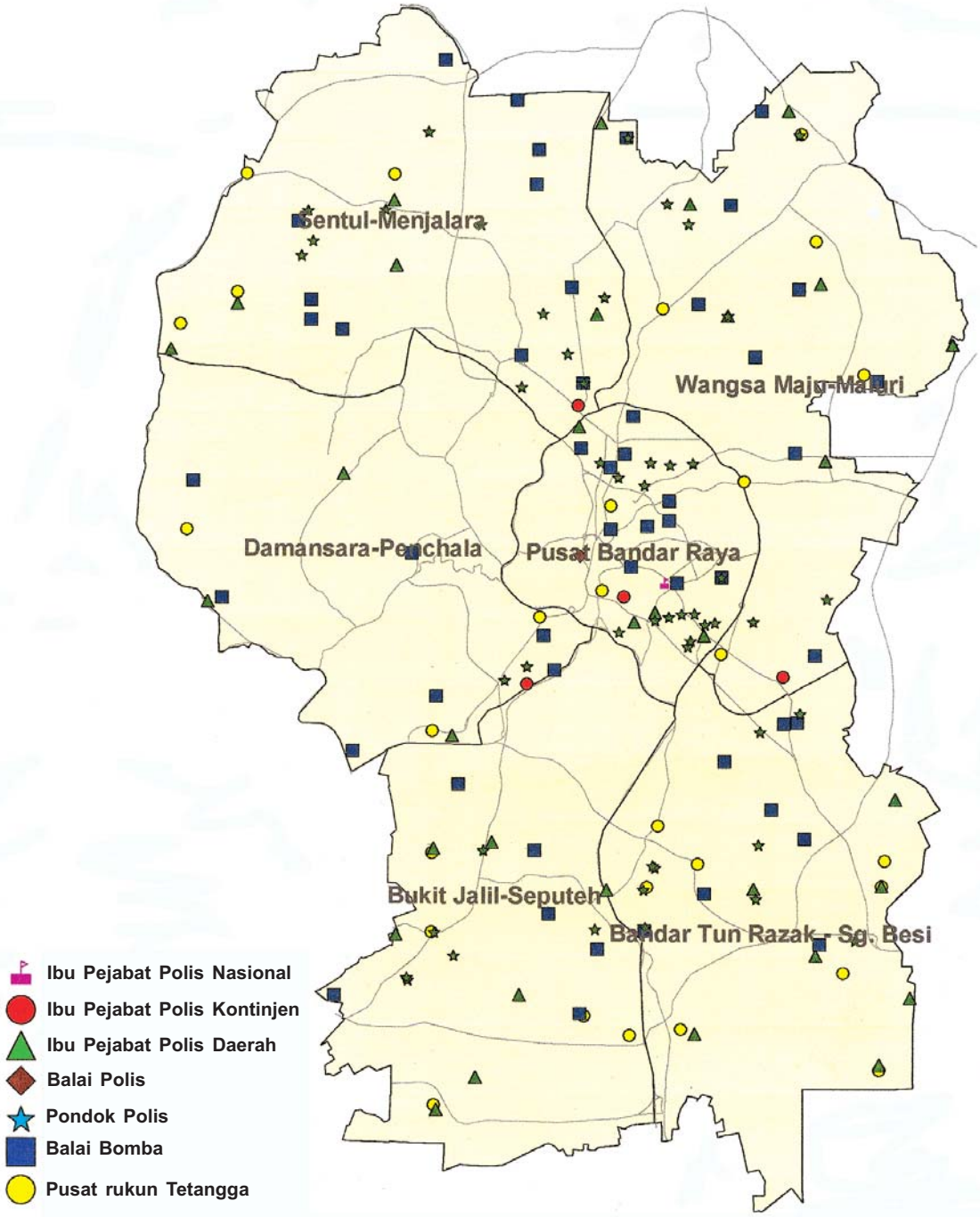
Zon Strategik	Ibu Pejabat Polis Nasional	Ibu Pejabat Polis Kontinjen	Ibu Pejabat Polis Daerah	Balai Polis	Pondok Polis	Balai Bomba	Rukun Tetangga
Pusat Bandar Raya	1	1	1	2	11	4	16
Wangsa Maju - Maluri	0	0	1	4	7	2	6
Sentul - Menjalara	0	0	1	2	8	1	11
Damansara - Penchala	0	0	1	3	6	3	2
Bukil Jalil - Seputeh	0	0	0	1	5	1	6
Bandar Tun Razak - Sungai Besi	0	0	0	3	6	3	9
Jumlah	**1**	**1**	**4**	**15**	**43**	**14**	**50**



U

RAJAH: 13.4
TABURAN KEMUDAHAN KESIHATAN AWAM, 2000

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020



U

RAJAH: 13.5
TABURAN KEMUDAHAN KESELAMATAN DAN KECEMASAN, 2000

ii. isu

618. Balai polis dan pondok polis disediakan di semua zon strategik. Walau bagaimanapun terdapat kekurangan dan pengagihan yang tidak seimbang mengikut taburan penduduk.

- *Taburan balai polis dan pondok polis yang tidak seimbang.*

13.2.7 KEMUDAHAN KEBAJIKAN SOSIAL

i. Keadaan Semasa

619. Dalam tahun 2000, terdapat 10,299 orang golongan kurang upaya yang berdaftar di Jabatan Kebajikan Masyarakat Wilayah Persekutuan iaitu 0.7 peratus dari jumlah penduduk sedia ada. Jumlah ini meliputi 1,372 orang cacat penglihatan, 3,077 orang cacat anggota, 3,935 orang cacat akal dan 1,915 orang cacat pendengaran. Jabatan ini merancang dan melaksanakan program-program kebajikan masyarakat yang telah menyumbang sebanyak 11,056 jenis bantuan yang meliputi skim bantuan kewangan, bantuan kaunseling dan peralatan bagi yang cacat anggota.

620. Di samping itu, Jabatan Kebajikan Masyarakat mengendalikan tiga institut pemulihan untuk remaja bermasalah dan satu pusat jagaan untuk kanak-kanak yatim, mangsa dera dan miskin. Selain daripada itu, Baitulmal di bawah Majlis Agama Islam Wilayah Persekutuan menyediakan dan menguruskan sebuah rumah kebajikan untuk golongan wanita miskin dan bermasalah, ibu tunggal dan saudara baru serta sebuah rumah kebajikan untuk anak-anak yatim.

621. Terdapat juga lapan buah rumah kebajikan yang ditubuhkan oleh organisasi bukan kerajaan untuk golongan warga tua dan anak yatim serta tujuh pusat latihan untuk golongan kurang upaya. Perkhidmatan tambahan dalam bentuk pusat jagaan harian juga disediakan untuk golongan warga tua dan kanak-kanak kurang upaya.

622. Dalam tahun 2000, terdapat sebanyak 85,434 orang yang berumur melebihi 60 tahun iaitu lebih kurang 6 peratus dari jumlah penduduk di bandar raya. Bilangan ini menunjukkan pertambahan 35 peratus dari Banci Penduduk 1991 dalam kumpulan umur yang sama.

ii. Isu

623. Kemudahan dan perkhidmatan untuk golongan kurang upaya tidak mencukupi dan tidak lengkap bagi menepati keperluan golongan tersebut.

- *Kemudahan dan perkhidmatan yang tidak mencukupi bagi golongan kurang upaya.*

624. Pertambahan bilangan warga tua telah menyebabkan permintaan terhadap lebih banyak kemudahan untuk menampung golongan ini.

- *Kekurangan kemudahan untuk golongan warga tua yang semakin meningkat.*

13.2.8 KEMUDAHAN KEBUDAYAAN

i. Keadaan Semasa

625. Kebudayaan boleh menyatupadukan dan membentuk sesuatu masyarakat dan DBKL menyedari bahawa usahanya dalam mempromosikan kumpulan dan aktiviti kebudayaan adalah asas penting dalam strategi pembangunan komuniti. Pertunjukan dan tempat kebudayaan menjadi tarikan utama kepada pelancong di mana pelawat antarabangsa dapat melihat sendiri bukan saja kebudayaan Kuala Lumpur tetapi juga keseluruhan Malaysia.

626. Kuala Lumpur sebagai ibu negara Malaysia adalah pusat tumpuan kebudayaan negara. Panggung, muzium, balai seni lukis, perpustakaan dan banyak lagi tempat kebudayaan kecil yang menjadi tarikan pelancong dalam dan luar negara terletak di Kuala Lumpur.

627. *Rajah 8.1* dalam *Bab 8: Pelancongan* menunjukkan lokasi kemudahan warisan-kebudayaan di Kuala Lumpur.

628. Dengan wujudnya MSC, adalah dijangkakan lebih ramai ekspatriat tinggal di Kuala Lumpur dan kawasan di sekitarnya. Dengan ini, permintaan terhadap aktiviti kebudayaan bercita rasa antarabangsa akan bertambah selaras dengan wawasan Kuala Lumpur sebagai Sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia.

Gambar 13.2: Kuala Lumpur sebagai ibu negara Malaysia adalah pusat tumpuan kebudayaan negara.

ii. Isu

629. Panggung Negara, Balai Seni Lukis Negara dan Perpustakaan Negara terletak di luar Pusat Bandar Raya, kebanyakannya di sepanjang Jalan Tun Razak. Walaupun mempunyai capaian jalan raya yang baik tetapi perkhidmatan pengangkutan awam adalah kurang untuk ke kawasan ini.

- *Kurang kemudahsampaian kepada kemudahan kebudayaan utama.*

13.2.9 KEMUDAHAN KEAGAMAAN

i. Keadaan Semasa

630. Memandangkan Islam adalah agama rasmi negara, Bandar Raya memainkan peranan yang penting sebagai pusat keagamaan di peringkat wilayah dan nasional sebagaimana dibuktikan dengan wujudnya Masjid Negara dan Pusat Islam. Status Kuala Lumpur sebagai pusat keagamaan akan berterusan seperti juga keperluan untuk menyediakan masjid dan surau yang mencukupi untuk keperluan penduduk Kuala Lumpur dan juga yang datang dari luar. *Rajah 13.6* dan *Jadual 13.7* menunjukkan taburan kemudahan keagamaan di Kuala Lumpur.

631. Kemudahan keagamaan lain termasuk gereja, tokong Cina dan kuil Hindu kebanyakannya seusia dengan Bandar Raya, adalah mencukupi dan ditabur secara seimbang di semua zon strategik.

Jadual 13.7: Kemudahan Keagamaan, 2000

Zon Strategik	Masjid	Surau	Kemudahan agama lain
Pusat Bandar Raya	9	12	68
Wangsa Maju - Maluri	14	40	42
Sentul - Menjalara	9	28	117
Damansara - Penchala	6	14	21
Bukit Jalil - Seputeh	2	9	30
Bandar Tun Razak - Sungai Besi	4	31	28
Jumlah	**44**	**134**	**306**

ii. Isu

632. Masjid dan surau disediakan di semua zon strategik tetapi kemudahan ini tidak diagihkan secara seimbang mengikut taburan penduduk.

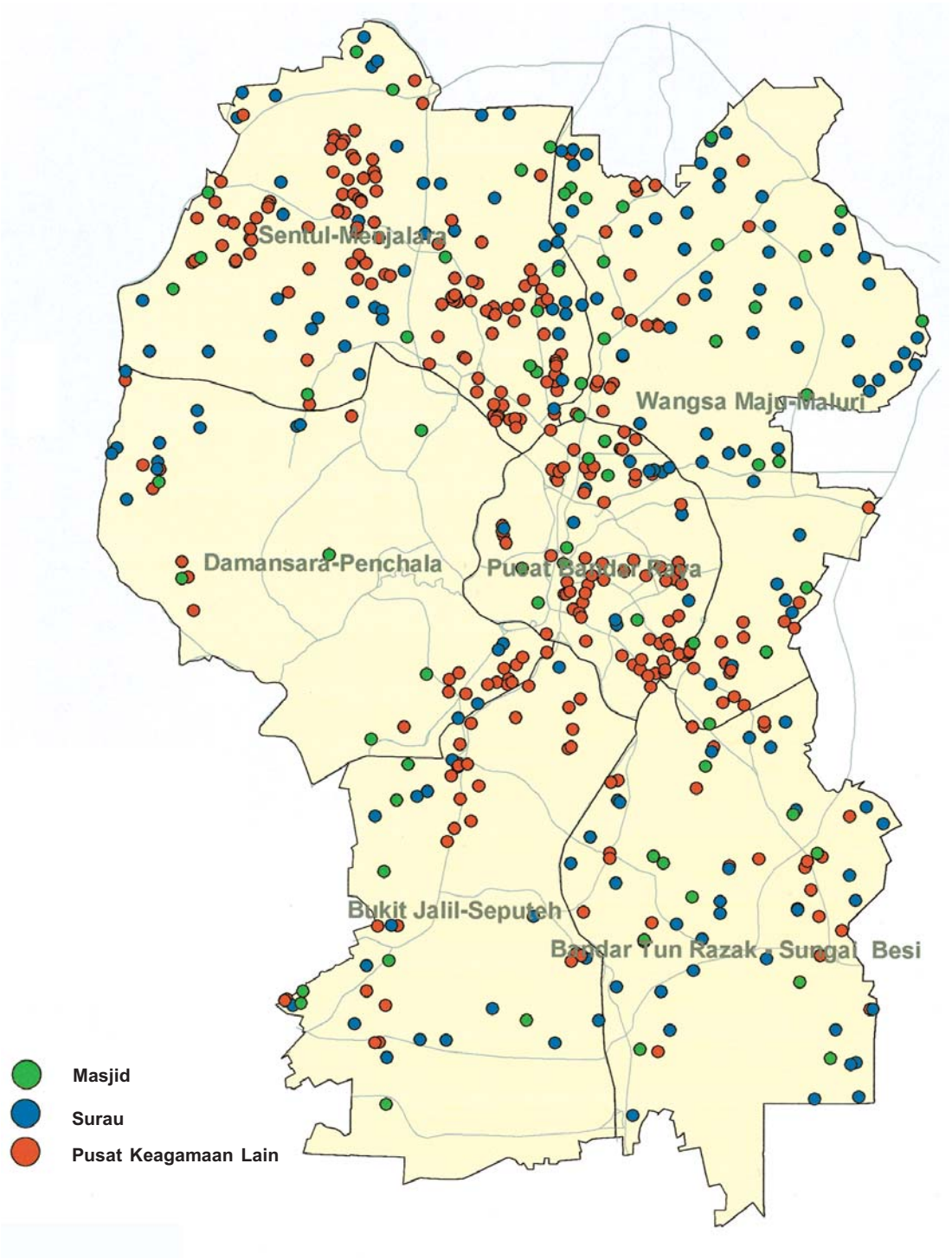
- *Taburan masjid dan surau tidak seimbang.*

Gambar 13.3: …menyediakan masjid dan surau yang mencukupi untuk keperluan penduduk.

13.2.10 TANAH PERKUBURAN

i. Keadaan Semasa

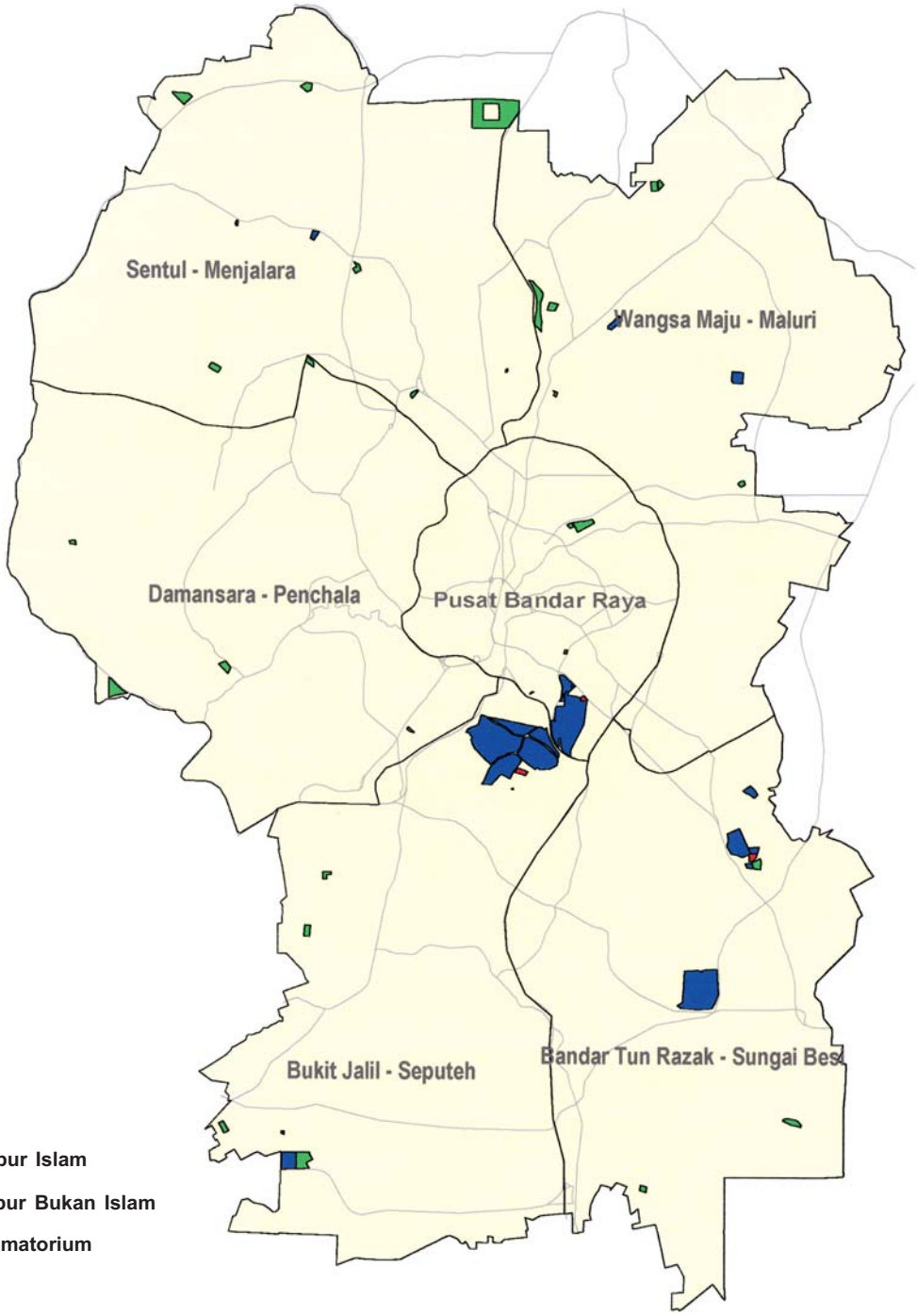
633. *Jadual 13.8* dan *Rajah 13.7* menunjukkan taburan tanah perkuburan Islam dan bukan Islam di Kuala Lumpur pada tahun 2000. Secara umumnya baki tanah perkuburan Islam dan bukan Islam sedia ada dijangka hanya dapat menampung keperluan untuk tempoh 10 tahun akan datang. Pada masa yang sama, baki tanah perkuburan sedia ada terutama tapak-tapak yang terletak di sempadan Bandar Raya juga menampung keperluan penduduk dari luar Bandar Raya.



U

RAJAH: 13.6
TABURAN KEMUDAHAN KEAGAMAAN, 2000

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020



RAJAH: 13.7
TABURAN TANAH PERKUBURAN, 2000

Jadual 13.8: Tanah Perkuburan Tersedia, 2000

Zon Strategik	Tanah Perkuburan (hektar)						Krematorium (unit)
	Islam			Bukan Islam			
	Tapak Sedia Ada	Baki Tapak Sedia Ada	Tapak Komited	Tapak Sedia Ada	Baki Tapak Sedia Ada	Tapak Komited	
Pusat Bandar Raya	5.4	0.3	0.0	49.8	11.7	0.0	1
Wangsa Maju - Maluri	5.3	2.7	9.2	6.7	2.1	0.0	0
Sentul - Menjalara	38.0	28.7	4.3	1.9	0.5	0.0	1
Damansara - Penchala	10.4	4.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0
Bukit Jalil - Seputeh	5.2	2.6	6.9	112.0	22.5	7.9	2
Bandar Tun Razak - Sg. Besi	5.1	2.8	1.2	61.5	17.2	0.0	1
Jumlah	**69.6**	**41.2**	**21.7**	**232.0**	**54.0**	**7.9**	**5**

13.3 OBJEKTIF

634. Untuk mempertingkatkan Persekitaran Hidup Bandar Raya, DBKL bertujuan untuk:

- *memastikan kemudahan masyarakat mencukupi untuk semua golongan warga kota dengan peningkatan piawaian bagi mencapai kualiti kehidupan yang lebih baik;*
- *menyediakan pelbagai kemudahan dan aktiviti sosial dan rekreasi untuk semua warga kota; dan*
- *memastikan suasana kehidupan yang sihat dan selamat yang boleh memenuhi keperluan semua penduduk termasuk golongan kurang upaya, golongan istimewa dan warga tua.*

635. Bagi memenuhi fungsi Kuala Lumpur sebagai ibu negara Malaysia, DBKL hendaklah memastikan bahawa:

- *peruntukan kemudahan komuniti dan kebudayaan disediakan bagi memenuhi kehendak negara.*

636. Untuk mewujudkan Kuala Lumpur sebagai sebuah struktur bandar raya yang efisien dan saksama, DBKL bertujuan untuk:

- *memastikan semua kawasan di dalam Bandar Raya disediakan dengan kemudahan masyarakat yang mencukupi dan mudah sampai.*

637. Untuk membentuk sebuah bandar raya yang mempunyai imej dan identiti yang tersendiri, DBKL akan sentiasa

- *mempromosi seni dan kebudayaan dalam Bandar Raya sebagai faktor mempertingkatkan keseluruhan kualiti hidup.*

13.4 DASAR DAN CADANGAN

13.4.1 UMUM

a) Piawaian Perancangan Baru

638. Piawaian perancangan baru disediakan (rujuk *Jadual 13.9*) untuk menggantikan piawaian PSKL 1984 bagi memenuhi keperluan penduduk Kuala Lumpur. Piawaian ini telah mengambil kira piawaian perancangan nasional. Piawaian perancangan tersebut meliputi keperluan kemudahan komuniti awam, kawasan lapang, rekreasi dan sukan, pendidikan, kesihatan, keselamatan dan kecemasan, keagamaan dan tanah perkuburan. Piawaian ini akan disemak dan dikemas kini dari semasa ke semasa mengikut perubahan keperluan sosial.

Dasar:

CF 1: ***DBKL akan mengguna pakai piawaian perancangan kemudahan masyarakat terbaru yang telah disemak semula dan akan sentiasa dikemas kini.***

CF 2: ***DBKL akan, melalui perundingan dengan pihak yang bertanggung-jawab dan agensi-agensi berkaitan, memastikan kemudahan masyarakat dirancang dan disediakan selaras dengan piawaian perancangan baru.***

CF 3: ***DBKL akan memastikan tanah kerajaan digunakan bagi kegunaan kerajaan atau kemudahan masyarakat.***

Jadual 13.9: Piawaian Perancangan Penyediaan Kemudahan Masyarakat, 2020

Jenis kemudahan	Bil. Unit per 10,000 penduduk	Luas per 10,000 penduduk (hektar)	Luas Minimum per unit (hektar)	Piawaian kawasan (hektar) per penduduk		
Kemudahan Komuniti Awam						
Dewan serbaguna	0.50	0.40	0.80	0.80	ha. /	20,000
Pasar awam	0.40	0.16	0.40	0.40	ha. /	25,000
Perpustakaan	0.25	0.05	0.20	0.20	ha. /	40,000
Kawasan Lapang, Kemudahan Rekreasi & Sukan						
Taman Daerah	0.05	2.00	40.00	40.0	ha. /	200,000
Taman Kejiranan	0.20	2.00	10.00	10.00	ha. /	50,000
Taman Tempatan	0.50	1.00	2.00	2.00	ha. /	20,000
Kawasan Mainan Tempatan	2.00	1.00	0.50	0.50	ha. /	5,000
Kompleks Sukan	0.20	0.5	2.50	2.50	ha. /	50,000
Kemudahan Pendidikan						
Sekolah Menengah	0.50	1.00	2.00	2.00	ha. /	20,000
Sekolah Rendah	1.00	1.20	1.20	1.20	ha. /	10,000
Tadika	2.00	0.10	0.10	0.10	ha. /	5,000
Kemudahan Kesihatan						
Hospital Kerajaan	0.20	0.30	1.50	1.50	ha. /	50,000
Klinik Kerajaan	0.40	0.20	0.50	0.50	ha. /	25,000
Kemudahan Keselamatan & Kecemasan						
Ibu Pejabat Polis Daerah	0.05	0.10	2.00	2.00	ha. /	200,000
Balai Polis	0.20	0.50	2.50	2.50	ha. /	50,000
Pondok Polis	0.50	0.01	0.02	0.02	ha. /	20,000
Balai Bomba	0.07	0.05	0.70	0.70	ha. /	140,000
Rukun Tetangga	0.67	0.10	0.15	0.15	ha. /	15,000
Kemudahan Keagamaan						
Masjid	0.40	0.52	1.30	1.30	ha. /	25,000
Surau	1.00	0.20	0.20	0.20	ha. /	10,000
Kemudahan Agama Lain	1.00	0.40	0.40	0.20	ha. /	5,000
Tanah Perkuburan						
Islam	2.00	2.00		1.00	ha. /	5,000
Bukan Islam	2.00	2.00		1.00	ha. /	5,000
Krematorium	0.04	0.05		1.25	ha. /	250,000

b) Reka Bentuk Inovatif

639. Akibat daripada ketersediaan tanah yang terhad, reka bentuk inovatif untuk kemudahan masyarakat digalakkan bagi mengoptimumkan penggunaan tanah. Kemudahan-kemudahan boleh dimasukkan dalam pembangunan bercampur atau dicantum menjadi satu kompleks yang lebih besar sebagai titik tumpuan untuk masyarakat.

Dasar:

CF 4: DBKL akan menggalakkan kemudahan masyarakat yang mempunyai reka bentuk inovatif bagi mengoptimumkan penggunaan tanah.

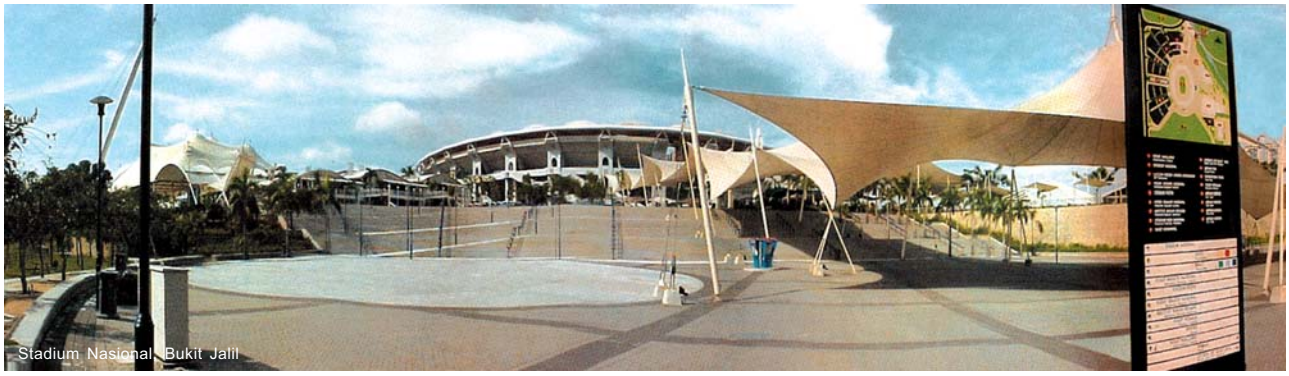
c) Kemudahsampaian dan Taburan Kemudahan Masyarakat

640. Dalam usaha untuk mengoptimumkan sumber dan memastikan penyatuan masyarakat harmoni, pengagihan kemudahan masyarakat secara seimbang ke seluruh Kuala Lumpur adalah penting bagi memenuhi keperluan penduduk.

641. Keperluan yang mencukupi tidak seharusnya dikaitkan hanya dengan bilangan taburan kemudahan yang banyak. Kemudahan yang lebih besar dan lengkap serta mempunyai kemudahsampaian yang baik ke kawasan tadahan yang lebih luas oleh pengangkutan awam, akan lebih berfaedah kepada masyarakat. Pendekatan ini adalah pelengkap kepada strategi perancangan berorientasikan transit, akan digunakan dalam penyediaan kemudahan masyarakat seperti pusat komuniti, pasar dan perpustakaan, kemudahan sukan dan rekreasi dan kemudahan kesihatan awam seperti poliklinik, klinik ibu mengandung dan kanak-kanak serta klinik gigi. Kemudahsampaian kepada kemudahan masyarakat sedia ada seperti bangunan kebudayaan utama di Pusat Bandar Raya yang tidak boleh dipindahkan hendaklah diperbaiki.

Dasar:

CF 5: DBKL akan, melalui perundingan dengan pihak yang bertanggungjawab, memastikan agar kemudahan masyarakat dan perkhidmatan diagih mengikut keperluan penduduk dan mudah sampai kepada semua lapisan penduduk.



Gambar 13.4: Kuala Lumpur sebagai ibu negara bertanggungjawab membantu penyediaan kemudahan masyarakat tertentu yang boleh diguna pakai oleh penduduk seluruh negara. Ini meliputi kemudahan utama seperti kebudayaan, pelajaran dan sukan.

d) Penyediaan Kemudahan Masyarakat Di Peringkat Nasional

642. Kuala Lumpur sebagai ibu negara bertanggungjawab membantu penyediaan kemudahan masyarakat tertentu yang boleh diguna pakai oleh penduduk seluruh negara. Ini meliputi kemudahan utama seperti kebudayaan, pelajaran dan sukan.

Dasar:

CF 6: DBKL akan, melalui perundingan dengan agensi-agensi berkaitan, memastikan peruntukan kemudahan masyarakat dan kebudayaan mencukupi bagi memenuhi kehendak nasional.

e) Mempertingkatkan Kualiti Kemudahan Masyarakat

643. Masyarakat menjadi lebih sofistikated dan permintaan terhadap keperluan kemudahan masyarakat yang lebih berkualiti telah meningkat. DBKL mesti memenuhi aspirasi ini dan matlamat menyediakan kemudahan, yang setanding dengan bandar raya lain bertaraf dunia.

Dasar:

CF 7: DBKL akan mereka bentuk dan membina kemudahan masyarakat yang berkualiti tinggi dan kemudahan tersebut hendaklah sepadan dengan piawaian yang terbaik.

f) Penyelenggaraan Kemudahan Masyarakat

644. Strategi dan program penyelenggaraan kemudahan masyarakat perlu disemak semula supaya lebih pro-aktif dan memastikan segala kemudahan masyarakat yang disediakan akan sentiasa berkeadaan baik setiap masa.

Dasar:

CF 8: DBKL akan memastikan kemudahan masyarakat yang baru dan sedia ada di bawah tanggung jawabnya sentiasa diselenggarakan dengan baik pada setiap masa.

g) Penglibatan Pihak Swasta

645. Di samping penyediaan kemudahan masyarakat yang dilaksanakan oleh sektor awam, pihak swasta boleh mengambil peluang sebagai alternatif pelaburan dalam penyediaan pelbagai jenis kemudahan masyarakat yang berkualiti tinggi. Pelaburan yang berorientasikan keperluan sosial ini dapat menawarkan pelbagai pilihan kemudahan dan peluang perniagaan serta pekerjaan. Kemudahan masyarakat yang berpotensi sebagai alternatif pelaburan ini adalah seperti pusat-pusat jagaan harian untuk golongan tertentu seperti orang tua dan pusat eko-pelancongan untuk rehabilitasi kesihatan serta ladang kesihatan kecantikan.

Dasar:

CF 9: DBKL akan menggalakkan penyediaan pelbagai kemudahan masyarakat oleh pihak swasta sebagai alternatif pelaburan.

13.4.2 KEMUDAHAN KOMUNITI AWAM

a) Pusat Komuniti

646. Konsep awal dewan serba guna kurang menepati perubahan keperluan dan aspirasi penduduk yang pelbagai. Konsep reka bentuk baru pusat komuniti yang jauh lebih komprehensif dalam penyediaan kemudahan perlu disediakan untuk memenuhi keperluan semua lapisan masyarakat. Reka bentuk baru ini menyediakan ruang untuk pusat informasi dan Internet, perpustakaan, pusat aktiviti wanita, tadika, pameran, gimnasium, pentas, rekreasi, pusat warga tua dan remaja serta kafeteria atau kiosk makanan.

Dasar:

CF 10: DBKL akan melaksanakan program untuk membina pusat komuniti yang komprehensif mempunyai pelbagai aktiviti dan perkhidmatan sesuai untuk semua peringkat masyarakat.

13.4.3 KAWASAN LAPANG, KEMUDAHAN REKREASI DAN SUKAN

a) Kawasan Lapang

647. Kawasan lapang sedia ada dan yang akan dikenal pasti akan diwartakan bagi memastikan kegunaannya dikekalkan.

Dasar:

CF 11: DBKL akan mewartakan kawasan lapang sedia ada dan kawasan lapang yang dikenal pasti untuk mengekalkan kegunaannya.

b) Kemudahan Rekreasi

648. Hierarki taman hendaklah diperluaskan kepada penyediaan beberapa jenis dan saiz taman dan memastikan taburan kemudahan yang baik. Taman tempatan dan kejiranan telah ditambah dalam senarai hierarki kawasan lapang dan kini, taman metropolitan dikenali sebagai taman daerah. Hierarki baru kawasan lapang, kemudahan rekreasi dan sukan disenaraikan dalam *Jadual 13.9*.

Dasar:

CF 12: DBKL akan menentukan hierarki taman dan melaksanakan lebih banyak program pembangunan taman daerah, taman kejiranan, taman tempatan dan kawasan mainan tempatan.

649. Terdapat peluang untuk meningkatkan lagi penggunaan taman daerah dengan menggabungkan pelbagai aktiviti sukan dan rekreasi yang bersesuaian. Aktiviti sukan ini dapat membantu mempopularkan taman dan menaikkan profil kawasan tersebut kepada warga kota Kuala Lumpur, pelawat dan pelancong luar. Aktiviti yang disediakan boleh memberi pendapatan yang dapat membantu pembiayaan kerja-kerja pembaikan dan mengurangkan sebahagian daripada perbelanjaan operasi.

CF 13: DBKL akan melaksanakan program promosi untuk menggalakkan penganjuran aktiviti sukan dan rekreasi bersesuaian dengan taman oleh individu, kumpulan atau pertubuhan.

c) Kemudahan Sukan

650. Untuk memastikan penyediaan kemudahan sukan yang lengkap dengan pelbagai kemudahan yang berkualiti, kompleks sukan awam akan dibina di lokasi yang mudah sampai oleh pengangkutan awam. Kompleks ini akan mengambil kira kemudahan sukan sedia ada dan lain-lain aktiviti rekreasi yang sesuai untuk menarik minat golongan remaja.

Dasar:

CF 14: DBKL akan melaksanakan program untuk membangunkan kompleks sukan awam yang meliputi pelbagai jenis kemudahan sukan.

13.4.4 KEMUDAHAN PENDIDIKAN

651. Tanah di Pusat Bandar Raya semakin berkurangan dan oleh itu adalah penting untuk mengkaji semula kegunaan tanah sedia ada. Terdapat bilangan sekolah yang berlebihan di Pusat Bandar Raya untuk keperluan penduduk tadahan di mana terdapat 49 buah sekolah sedia ada berbanding 37 buah yang diperlukan. Keadaan ini telah menyumbang kepada kesesakan lalu lintas

Gambar 13.5: Hirarki taman hendaklah diperluaskan kepada penyediaan beberapa jenis dan saiz taman dan memastikan taburan kemudahan yang baik.

terutama pada waktu puncak akibat daripada peningkatan permintaan perjalanan ke sekolah berpunca dari pinggiran kawasan kediaman. Keperluan sekolah untuk terus berada di Pusat Bandar Raya perlu dikaji semula dengan mengambil kira keperluan penduduknya.

Dasar:

CF 15: DBKL akan mengkaji semula pengekalan sekolah rendah dan menengah di Pusat Bandar Raya.

652. Keperluan sekolah khas untuk kanak-kanak kurang upaya perlu dirancang untuk memenuhi kriteria seperti lokasi dan reka bentuk yang sesuai dengan penyediaan kemudahan dan peralatan yang mencukupi.

Dasar:

CF 16: DBKL akan, melalui perundingan dengan agensi-agensi berkaitan, memastikan penyediaan sekolah-sekolah untuk kanak-kanak kurang upaya mencukupi.

13.4.5 KEMUDAHAN KESIHATAN AWAM

653. Kemudahan kesihatan awam perlu disediakan dengan secukupnya kepada semua penduduk. Pihak kerajaan dan agensi yang bertanggungjawab sepenuhnya dalam memastikan golongan berpendapatan rendah mampu memperoleh kemudahan kesihatan yang disediakan dengan mudah. Dasar terkini Kementerian Kesihatan Malaysia adalah untuk tidak membina hospital di Kuala Lumpur kerana masalah kekurangan tanah. Hospital-hospital baru sedang dibina di luar Bandar Raya iaitu di Serdang, Ampang dan Sungai Buloh. Walau bagaimanapun, dua buah hospital khas iaitu Hospital Wanita dan Kanak-kanak serta Hospital Rehabilitasi akan dibangunkan sebagai kompleks tambahan kepada Hospital Kuala Lumpur sedia ada yang menyediakan perkhidmatan di peringkat nasional.

654. DBKL akan memastikan tapak-tapak kemudahan kesihatan diletakkan di lokasi yang sesuai dari segi sasaran penduduk dan mempunyai capaian yang baik dengan pengangkutan awam.

Dasar:

CF 17: DBKL akan berhubung dengan pihak yang bertanggungjawab, menyediakan kemudahan kesihatan kerajaan di lokasi yang sesuai.

13.4.6 KEMUDAHAN KESELAMATAN DAN KECEMASAN

655. Untuk mengekalkan keamanan dan keselamatan persekitaran bagi penduduk Bandar Raya, DBKL harus mendapat input daripada pihak berkuasa dan agensi yang berkaitan.

Dasar:

CF 18: DBKL akan, melalui perundingan dengan pihak berkuasa yang berkenaan, memastikan balai polis, pondok polis dan rukun tetangga yang mencukupi disediakan dan diagihkan secara seimbang.

13.4.7 KEMUDAHAN KEBAJIKAN SOSIAL

656. Untuk memastikan kemudahan dan perkhidmatan kebajikan yang bersesuaian dan mencukupi disediakan kepada golongan kurang upaya, fakir miskin, tidak berumah dan warga tua, DBKL dan pihak berkuasa serta agensi yang berkaitan perlu bekerjasama dalam merancang dan melaksanakan program bagi golongan tersebut.

Dasar:

CF 19: DBKL akan, melalui perundingan dengan pihak berkuasa dan agensi yang berkaitan, melaksanakan program bagi menyediakan kemudahan dan perkhidmatan untuk memenuhi keperluan golongan khusus.

13.4.8 KEMUDAHAN KEBUDAYAAN

657. Untuk menjadikan Kuala Lumpur sebagai sebuah bandar raya yang mempunyai asas kesenian dan kebudayaan yang kukuh, pembangunan pelbagai kumpulan seni dan kebudayaan akan digalakkan. Pada masa yang sama penghayatan kebudayaan di kalangan masyarakat akan dikukuhkan. Ini akan dapat dicapai secara paling

berkesan dengan membawa aktiviti kebudayaan kepada penduduk di pusat komuniti yang lebih mudah sampai berbanding tempat-tempat di Pusat Bandar Raya.

Dasar:

CF 20: DBKL akan menggalak penglibatan lebih aktif pihak swasta dan organisasi bukan kerajaan dalam pembangunan kemudahan dan promosi aktiviti kesenian dan kebudayaan tempatan.

658. Penyediaan kemudahan kebudayaan akan dipergiat dan dipelbagaikan meliputi berbagai jenis tempat-tempat kebudayaan seperti muzium, galeri seni dan teater. Tempat-tempat yang lebih khusus ini harus diletakkan di Pusat Bandar Raya bagi mendapat manfaat dari pendedahan yang meluas. DBKL akan mengenal pasti lebih banyak tapak dan program untuk menggalakkan lebih banyak peluang untuk menzahirkan bakat dan kebolehan seni dan budaya sama ada dalam bentuk kumpulan atau individu.

Dasar:

CF 21: DBKL akan menggalakkan pembangunan pelbagai tempat-tempat kebudayaan.

13.4.9 TANAH PERKUBURAN

659. Penggunaan krematorium oleh penganut-penganut bukan Islam adalah digalakkan. Dari aspek alam sekitar, pembakaran mayat secara terbuka tidak dibenarkan.

Dasar:

CF 22: DBKL akan menggalakkan penggunaan krematorium secara optimum

660. Setelah mengambil kira baki tanah perkuburan sedia ada dan komited, Kuala Lumpur akan memerlukan tanah perkuburan tambahan dalam tempoh 20 tahun akan datang. Oleh itu, penyediaan tanah perkuburan perlu dirancang berasaskan perancangan di peringkat Kuala Lumpur dan konurbasinya yang melibatkan penyelarasan di peringkat Kuala Lumpur dan agensi Kerajaan Negeri Selangor.

Dasar:

CF 23: DBKL akan, melalui perundingan dengan agensi berkaitan, merancang dan memastikan penyediaan tanah perkuburan mencukupi di peringkat Kuala Lumpur dan konurbasinya.

13.5 KEPERLUAN MASA HADAPAN

661. Keperluan masa hadapan bagi kemudahan masyarakat akan berdasarkan jumlah penduduk 2.2 juta orang pada tahun 2020 dan pengagihannya juga berdasarkan taburan umum penduduk.

662. Keperluan penyediaan kemudahan masyarakat dari tahun 2000 ke tahun 2020 ditunjukkan dalam *Jadual 13.10* hingga hingga *Jadual 13.16.*

Jadual 13.10: Unjuran Keperluan Kemudahan Komuniti Awam, 2020

Zon Strategik	Keperluan Kemudahan (unit)		
	Dewan	Pasar Awam	Perpustakaan Awam
Pusat Bandar Raya	12	10	6
Wangsa Maju - Maluri	22	18	11
Sentul - Menjalara	22	18	11
Damansara - Penchala	13	10	6
Bukit Jalil - Seputeh	23	19	12
Bandar Tun Razak - Sungai Besi	17	14	9
Jumlah	**109**	**89**	**55**

Jadual 13.11: Unjuran Keperluan Kawasan Lapang, Kemudahan Rekreasi dan Sukan, 2020

Zon Strategik	Keperluan Kemudahan				
	Taman Daerah	Taman Kejiranan	Taman Tempatan	Kawasan Mainan Tempatan	Kompleks Sukan
Pusat Bandar Raya	40.0	50.0	24.0	24.5	12.5
Wangsa Maju - Maluri	80.0	90.0	44.0	44.5	22.5
Sentul - Menjalara	80.0	90.0	44.0	44.5	22.5
Damansara - Penchala	40.0	50.0	26.0	26.0	12.5
Bukit Jalil - Seputeh	80.0	90.0	46.0	46.5	22.5
Bandar Tun Razak - Sungai Besi	80.0	70.0	34.0	34.0	17.5
Jumlah	**400.0**	**440.0**	**218.0**	**220.0**	**110.0**

Jadual 13.12: Unjuran Keperluan Kemudahan Pendidikan, 2020

Zon Strategik	Keperluan Kemudahan		
	Sekolah Menengah	Sekolah Rendah	Tadika
Pusat Bandar Raya	12	25	49
Wangsa Maju - Maluri	22	44	89
Sentul - Menjalara	22	45	89
Damansara - Penchala	13	26	52
Bukit Jalil - Seputeh	23	46	93
Bandar Tun Razak - Sungai Besi	17	34	68
Jumlah	**109**	**220**	**440**

Jadual 13.13: Unjuran Keperluan Kemudahan Kesihatan Awam, 2020

Zon Strategik	Keperluan Kemudahan	
	Hospital	Klinik
Pusat Bandar Raya	1	10
Wangsa Maju - Maluri	0	18
Sentul - Menjalara	0	18
Damansara - Penchala	1	10
Bukit Jalil - Seputeh	0	19
Bandar Tun Razak - Sungai Besi	1	14
Jumlah	**3**	**89**

Jadual 13.14: Unjuran Keperluan Kemudahan Keselamatan dan Kecemasan, 2020

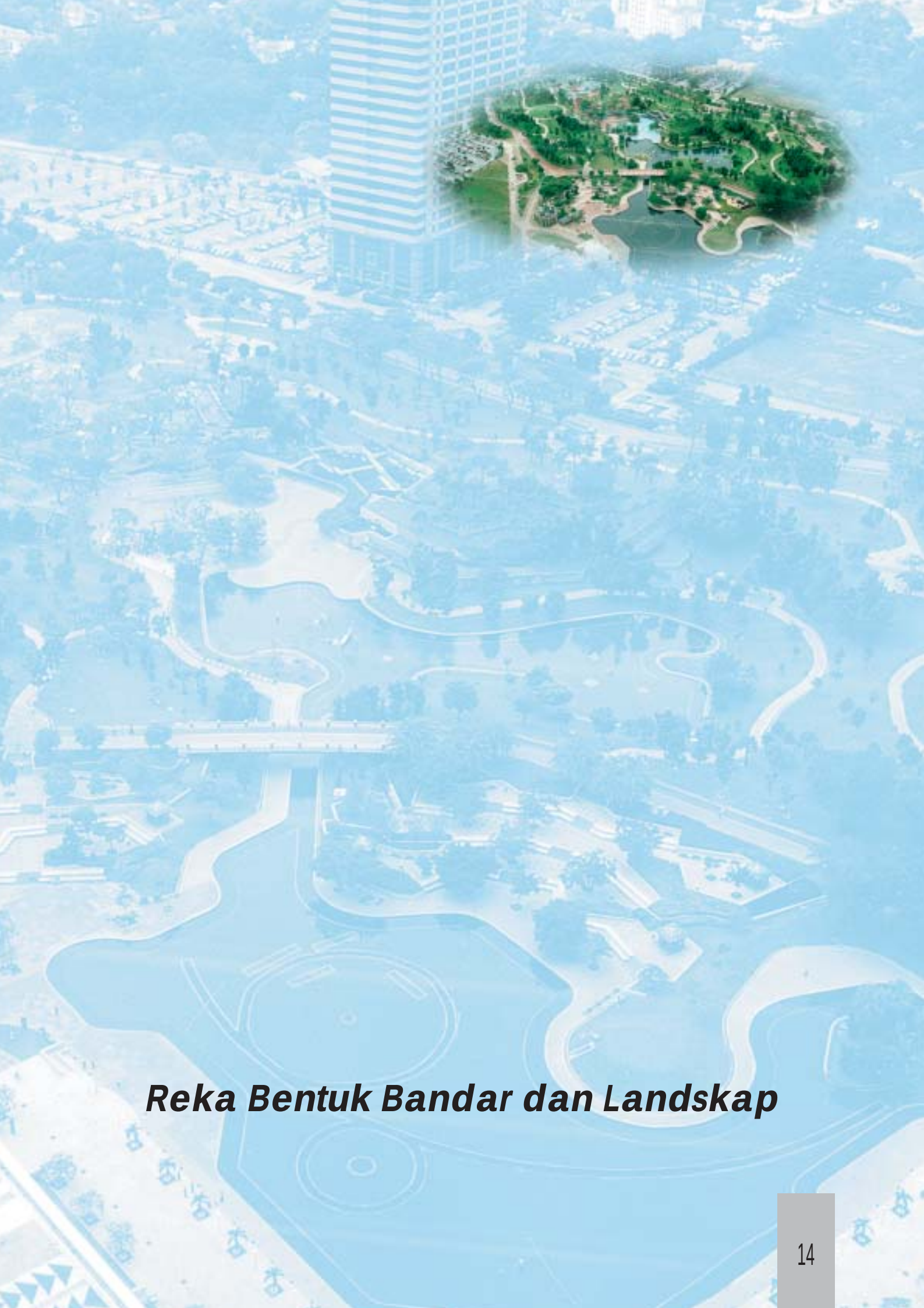
Zon Strategik	Keperluan Kemudahan				
	Ibu Pejabat Polis Daerah	Balai Polis	Pondok Polis	Balai Bomba	Rukun Tetangga
Pusat Bandar Raya	1	5	12	2	16
Wangsa Maju - Maluri	2	9	22	3	30
Sentul - Menjalara	2	9	22	3	30
Damansara - Penchala	1	5	13	2	17
Bukit Jalil - Seputeh	2	9	23	3	31
Bandar Tun Razak - Sungai Besi	2	7	17	2	23
Jumlah	**10**	**44**	**109**	**15**	**147**

Jadual 13.15: Unjuran Keperluan Kemudahan Keagamaan, 2020

Zon Strategik	Keperluan Kemudahan		
	Masjid	Surau	Kemudahan Agama Lain
Pusat Bandar Raya	10	25	25
Wangsa Maju - Maluri	18	44	44
Sentul - Menjalara	18	45	45
Damansara - Penchala	10	26	26
Bukit Jalil - Seputeh	19	46	46
Bandar Tun Razak - Sungai Besi	14	34	34

Jadual 13.16: Unjuran Keperluan Tanah Perkuburan, 2020

Zon Strategik	Tanah Kubur (hektar)		Krematorium
	Islam	Bukan Islam	(unit)
Pusat Bandar Raya	9.9	0.0	0
Wangsa Maju - Maluri	6.5	18.1	2
Sentul - Menjalara	0.0	19.8	1
Damansara - Penchala	6.7	11.8	1
Bukit Jalil - Seputeh	9.7	0.0	1
Bandar Tun Razak - Sungai Besi	10.1	0.0	0
Jumlah	**43.0**	**49.8**	**5**



Reka Bentuk Bandar dan Landskap

14.1 PENGENALAN

663. Reka bentuk bandar memberi tumpuan terhadap aspek-aspek fungsi dan estetika alam bina sesebuah Bandar Raya. Faktor estetika yang pada tradisinya mendapat perhatian reka bentuk bandar akan lebih bermakna apabila digandingkan dengan pertimbangan-pertimbangan lain bagi mewujudkan persekitaran yang berpandangan nyaman, mudah, selesa dan dapat membangkitkan rasa ketempatan, kebanggaan dan kekitaan. Usaha-usaha dan aktiviti reka bentuk bandar boleh menjurus kepada pembentukan satu rangka kerja dasar dan garis panduan yang boleh mewujudkan persekitaran hidup yang diingini dan imej serta identiti bandar raya yang sewajarnya.

664. Seperti mana bandar raya di negara-negara sedang membangun, Kuala Lumpur telah berkembang dengan pesatnya, digerakkan oleh keperluan untuk menjana kekayaan. Seiring dengan Malaysia menuju ke arah status negara maju, Kuala Lumpur telah mengalami pembangunan pesat yang mana telah mewujudkan sebuah bandar raya, dalam banyak aspek, terputus dan kurang bersepadu secara fizikal dan visual. Sehubungan itu kejelasan struktur bandar semakin berkurangan dengan kehilangan sebahagian urutan sejarah dan keidentitian.

665. Komposisi etnik dan budaya sesebuah bandar raya adalah penentu kepada ciri-ciri bandar raya selari dengan manifestasi pembangunan fizikal dan oleh itu penting dalam membentuk pertimbangan reka bentuk bandar. Kuala Lumpur yang mempunyai masyarakat pelbagai etnik dan kebudayaan akan memberi rangsangan untuk memandu inisiatif reka bentuk bandar bagi mewujudkan sebuah bandar raya yang beridentiti tersendiri dan unik, yang membolehkan penduduk mengenali dengan lebih dekat Bandar Raya mereka dan sesama mereka, dengan itu memupuk semangat keharmonian kejiranan dan sosial.

14.2 KEADAAN SEMASA DAN ISU

14.2.1 RUPA BENTUK BANDAR

a) Koridor Pandangan dan Gerbang Masuk

i. Keadaan Semasa

666. Enam koridor pandangan utama dari jalan-jalan utama menuju ke Kuala Lumpur telah dikenal pasti dan digambarkan di *Rajah 14.1*. 'Gerbang masuk' utama atau titik ketibaan adalah juga dikenal pasti bersama dengan bangunan-bangunan mercu tanda utama, yang merupakan titik tumpuan pandangan Bandar Raya. Gerbang-gerbang masuk ini tidak begitu jelas dan oleh yang demikian potensinya sebagai titik ketibaan belum dapat dicapai sepenuhnya.

ii. Isu

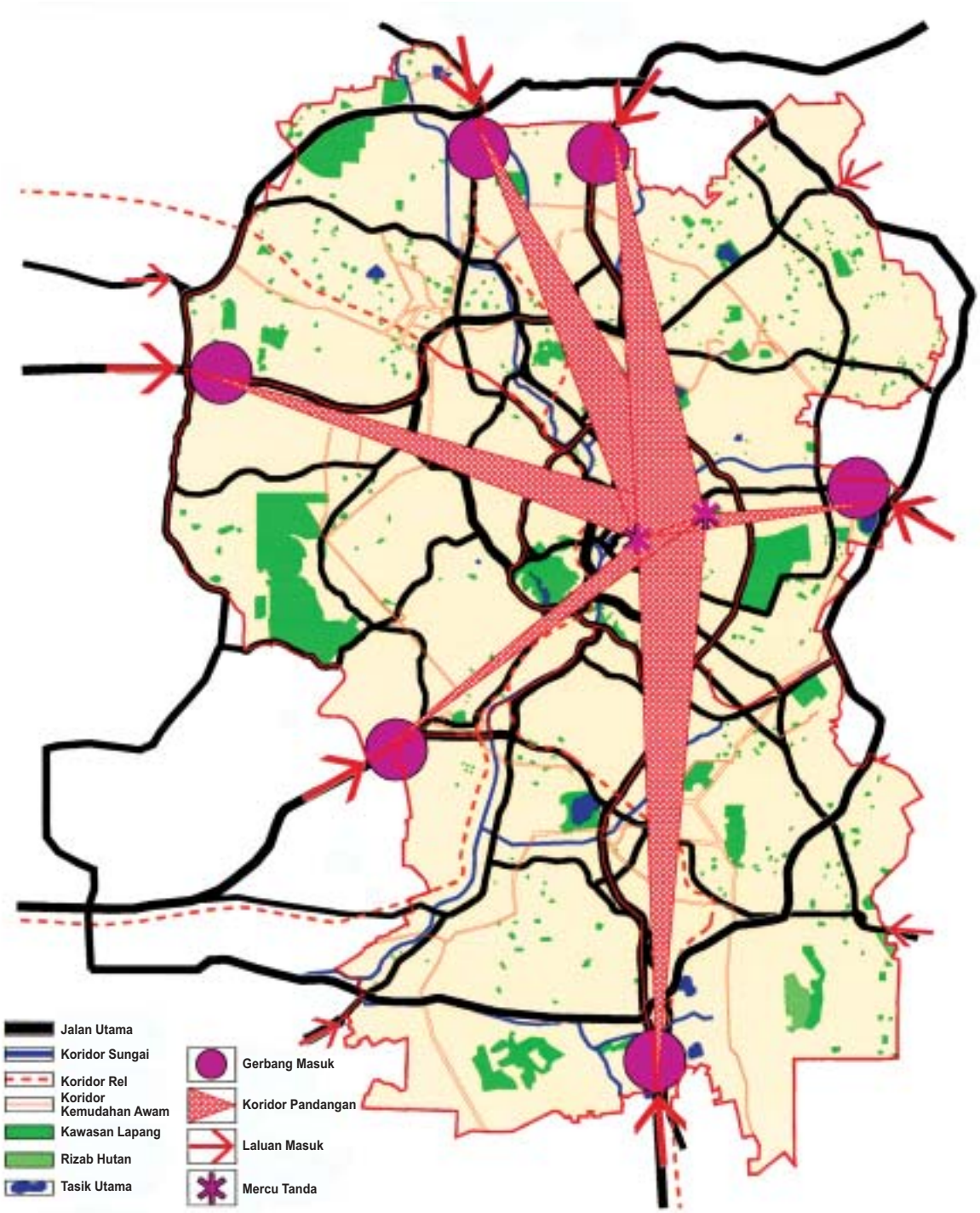
- *Terdapat beberapa 'Gerbang Masuk' bandar raya yang kurang jelas sebagai titik ketibaan.*

b) Landskap Jalan

i. Keadaan Semasa

667. Sistem jalan telah dibangunkan secara *'piecemeal'* dan oleh yang demikian penghubungan di antara jalan utama dan jalan kecil kurang jelas dalam pola pergerakan. Pembangunan secara *'piecemeal'* telah menjejaskan kualiti landskap jalan, terutama ciri-ciri keseluruhan dan kesinambungan jalan-jalan termasuk laluan kaki lima, muka bangunan, lampu dan perabot jalan lain.

Gambar 14.1: Pembangunan secara *'piecemeal'* telah menjejaskan kualiti landskap jalan ...



U

RAJAH : 14.1
GERBANG MASUK UTAMA

ii. **Isu**

- *Pola pergerakan terutama berkaitan dengan penggunaan landas (ramp) dan sistem jalan sehala kurang jelas; dan*

- *Landskap jalan dan kemudahan landskap di sepanjang jalan utama tidak selaras.*

c) **Latar Langit dan Mercu tanda**

i. **Keadaan Semasa**

668. Pada tahun-tahun kebelakangan ini, beberapa bangunan penting, terutamanya Bangunan Menara Berkembar Petronas dan Menara Kuala Lumpur telah menukar karakter dan latar langit Kuala Lumpur. Walau bagaimanapun, pertumbuhan pesat dan penyelerakan pembangunan-pembangunan baru di Pusat Bandar Raya telah menjadikan bandar raya membangun tanpa suatu struktur visual berskala besar yang terancang.

ii. **Isu**

- *Kurangnya struktur visual berskala besar yang terancang.*

d) **Penghubungan Visual di Pusat Bandar Raya**

i. **Keadaan Semasa**

669. Koridor pandangan utama dan penghubungannya di dalam Pusat Bandar Raya berserta bangunan-bangunan mercu tanda ditunjukkan di *Rajah 14.2.*

670. Keadaan bandar raya lama yang berjajar dan bercorak grid berskala kecil telah mewujudkan beberapa koridor visual dan paksi yang lebih kecil. Secara amnya, bagi Pusat Bandar Raya penghubungan visual yang lebih menyeluruh adalah tidak dimajukan dengan baik.

ii. **Isu**

- *Kurangnya penghubungan visual keseluruhan di Pusat Bandar Raya.*

14.2.2 PENGHUBUNGAN BANDAR

a) **Rangkaian Hijau**

i. **Keadaan Semasa**

671. PSKL 1984 telah menggambarkan satu rangkaian kawasan lapang yang berterusan. Kawasan lapang utama diwujudkan dengan cara merangkaikan jaringan kawasan lapang yang lebih kecil dengan rizab sungai dan parit. Di samping penyediaan lebih banyak kawasan lapang berlandskap, DBKL juga berjaya melaksanakan program penanaman pokok di sepanjang jalan utama. Walau bagaimanapun, masih terdapat sesetengah kawasan di mana rangkaiannya tidak lengkap.

ii. **Isu**

- *Rangkaian hijau yang tidak lengkap.*

b) **Ruang Bandar, Pusat Tumpuan, Plaza dan Taman**

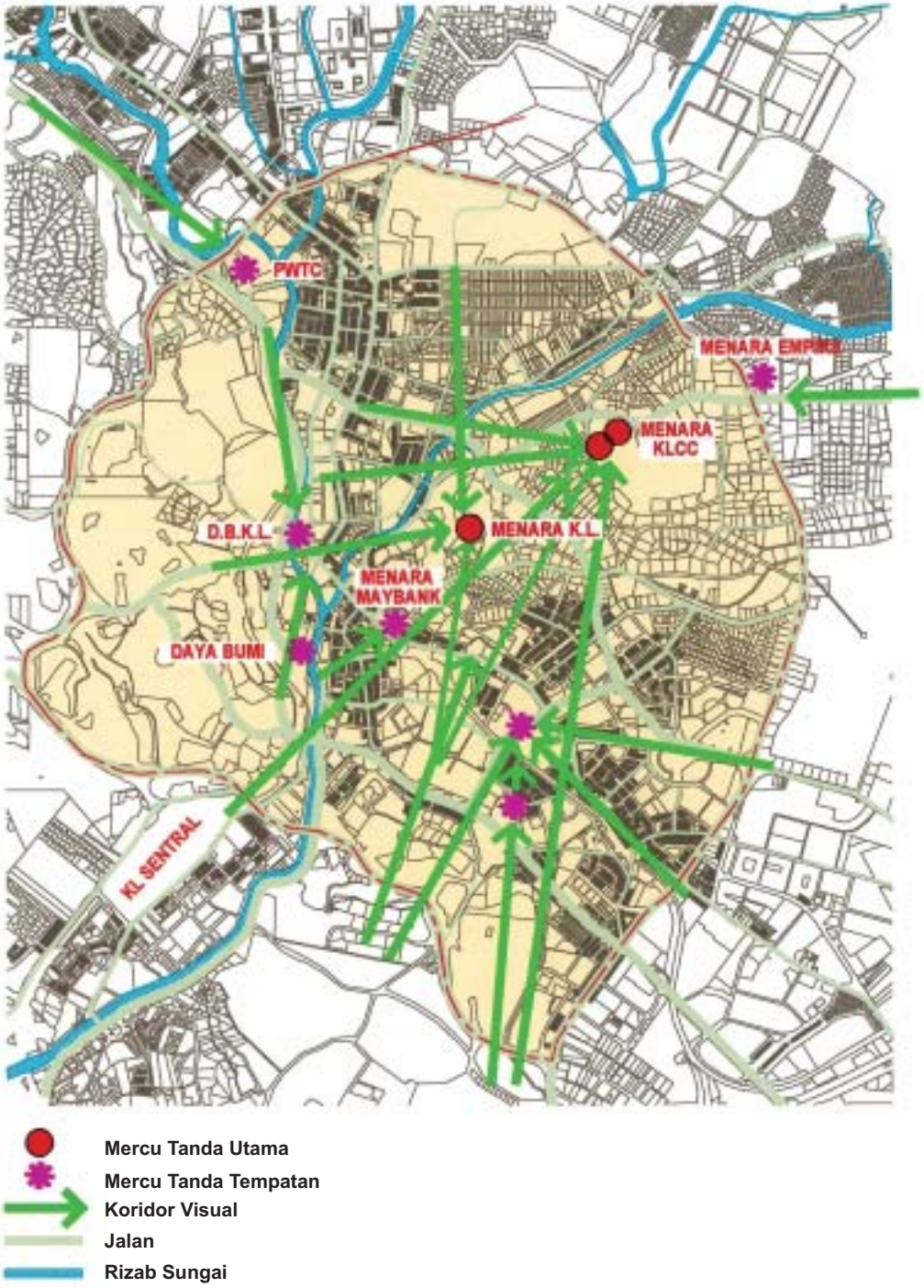
i. **Keadaan Semasa**

672. Selain daripada taman-taman metropolitan dan rizab-rizab hutan, terdapat beberapa taman kecil dan juga plaza seperti Dataran Merdeka dan Taman KLCC yang merupakan penyumbang utama kepada ameniti Bandar Raya. Walau bagaimanapun, masih terdapat kekurangan ruang-ruang sedemikian di kebanyakan kawasan, terutamanya di Pusat Bandar Raya, pusat daerah dan pusat kejiranan.

ii. **Isu**

- *Kekurangan taman-taman bandar dan kawasan lapang di Pusat Bandar Raya, pusat daerah dan pusat kejiranan.*

673. Tempat-tempat bagi kegunaan sivik tidak formal dan pertunjukan kebudayaan boleh membantu dalam mengembalikan semula kehidupan bandar di samping menyediakan peluang kepada seniman jalanan untuk mempamerkan kemahiran mereka. Terdapat beberapa tempat sedemikian umpamanya di Taman Tasik Titiwangsa



U

RAJAH : 14.2
PENGHUBUNGAN VISUAL DI PUSAT BANDAR RAYA

dan Jalan Masjid India tetapi secara amnya, kemudahan di tempat-tempat ini adalah tidak mencukupi dan tidak bersesuaian.

- *Kurangnya tempat-tempat kegunaan sivik dan kebudayaan di Pusat Bandar Raya.*

c) Penghubungan Pejalan Kaki

i. Keadaan Semasa

674. Kekurangan utama, khususnya di Pusat Bandar Raya ialah ketidaksempurnaan penghubungan pejalan kaki. Aktiviti seperti penjajaan tidak berlesen dan peniaga jalanan menghalang laluan pejalan kaki, sementara beberapa bangunan tidak memberi akses awam melalui kawasan hartanah mereka. Keadaan ini menyempitkan atau tiada ruang untuk pergerakan pejalan kaki. Dalam tahun-tahun kebelakangan ini, terdapat peningkatan beransur-ansur dalam penyediaan elemen-elemen penghubungan pejalan kaki pada bangunan-bangunan baru, tetapi kekurangan masih nyata pada kawasan pembangunan terdahulu. Begitu juga, tidak banyak bangunan menyediakan perlindungan kepada pejalan kaki daripada hujan dan pancaran matahari.

675. Bagi mengatasi masalah ini, satu rangkaian laluan pejalan kaki sedang pesat dilaksanakan di Pusat Bandar Raya bertujuan untuk memudahkan pergerakan pejalan kaki di pusat-pusat aktiviti, menggalakkan penggunaan transit dan mengekang kenderaan persendirian di kawasan tertentu dengan memberi keutamaan kepada pergerakan pejalan kaki. Sebagai tambahan, pelebaran laluan pejalan kaki, perhiasan landskap termasuk penanaman pokok, penyeliaan lintasan pejalan kaki yang lebih selamat, penukaran bebendul yang tinggi dan projek-projek menaik taraf lain di dalam Pusat Bandar Raya telah dimulakan untuk memudahkan dan mempromosikan sistem pejalan kaki.

ii. Isu

- *Kurang kejelasan pola pejalan kaki;*
- *Kurang kesinambungan penghubungan di antara pejalan kaki dan kawasan lapang; dan*
- *Kurang kemudahan dan kelengkapan untuk pejalan kaki.*

676. Di kawasan lain, infrastruktur jalan utama dan rel telah memisahkan kawasan-kawasan bersebelahan atau kawasan kejiranan berdekatan secara fizikal tetapi pada hakikatnya tidak mudah sampai antara satu sama lain.

- *Infrastruktur jalan utama dan rel telah memutuskan hubungan di antara kawasan-kawasan bersebelahan.*

14.2.3 IDENTITI BANDAR

a) Kawasan Karakter Bandar

i. Keadaan Semasa

677. Kawasan-kawasan beridentiti yang utama di Pusat Bandar Raya pada keseluruhannya terbahagi kepada lapan sektor, setiap satunya mempunyai karakter tersendiri. Kawasan-kawasan ini telah membangun dengan dipengaruhi

Jalan Tuanku Abdul Rahman

Jalan Masjid India

Gambar 14.2: Kawasan-kawasan beridentiti yang utama di Pusat Bandar Raya pada keseluruhannya terbahagi kepad lapan sektor, setiap satunya mempunyai karakter tersendiri.

sebahagiannya oleh bentuk muka bumi semula jadi, bukit-bukau dan lembah sungai dan sebahagian lain dipengaruhi oleh manusia terutama di kawasan timur. Kawasan-kawasan beridentiti yang utama ditunjukkan di *Rajah 14.3.*

678. Peredaran masa, pembangunan telah membawa kepada kemusnahan beransur- ansur terhadap identiti kawasan-kawasan ini. Terutamanya, infrastruktur baru seperti jalan dan sistem LRT telah tidak diintegrasikan secara sensitif ke kawasan karakter sedia ada.

ii. Isu

- *Kurang pengenalpastian kawasan-kawasan beridentiti; dan*
- *Infrastruktur utama yang baru di sesetengah tempat tidak diintegrasikan secara sensitif dengan pola keseluruhan reka bentuk bandar.*

b) Kawasan Pemuliharaan

i. Keadaan Semasa

679. Pada masa kini, program-program pemuliharaan dan pengekalan meliputi bangunan-bangunan bersejarah dan mercu tanda melalui penggubalan dasar-dasar dan garis panduan, penilaian permohonan perancangan dan khidmat nasihat kepada pemaju, pemilik dan agensi yang terlibat dalam kerja-kerja pemuliharaan. Program ini telah berjaya mengekal dan memulihara bangunan-bangunan penting, tetapi kurang berkesan di dalam penyelenggaraan karakter kawasan-kawasan pemuliharaan.

ii. Isu

- *Kemerosotan karakter kawasan-kawasan pemuliharaan.*

c) Karakter Seni bina

i. Keadaan Semasa

680. Pembangunan pesat masa kini di Bandar Raya telah mewujudkan pembangunan-pembangunan baru yang menarik dengan pelbagai bentuk penataan seni bina. Walau bagaimanapun, kebanyakan pembangunan ini adalah tidak sensitif terhadap konteks persekitarannya dan tidak berjaya diintegrasikan dengan keadaan sekeliling. Keadaan yang kurang harmoni dan perletakkan bangunan yang janggal adalah jelas kelihatan dari aras jalan.

681. Kebanyakan bangunan tinggi juga kurang memberi perhatian terhadap iklim tropika atau mengambil langkah sewajarnya untuk penjimatan tenaga di dalam bangunan. Bentuk dan penataan seni bina, kecuali bagi beberapa buah bangunan adalah tidak membangkitkan sama ada latar belakang kebudayaan Malaysia atau persekitaran tropikanya.

ii. Isu

- *Pencerobohan tanpa pertimbangan oleh pembangunan baru ke dalam kawasan-kawasan berkarakter tradisional dan kejanggalan perletakkan antara pembangunan baru dan sedia ada; dan*
- *Reka bentuk kebanyakan bangunan baru tidak peka terhadap iklim tempatan.*

14.2.4 DASAR REKA BENTUK BANDAR

i. Keadaan Semasa

682. PSKL 1984 telah menggubal dasar-dasar am berkaitan dengan landskap, seni bandar dan pemuliharaan, yang mana adalah bersesuaian. Walau bagaimanapun, pelaksanaan dasar-dasar ini adalah terhad kerana kekurangan alat-alat pelaksanaan seperti pelan tempatan dan juga pelan reka bentuk bandar serta garis panduan pembangunan.

ii. Isu

- *Ketiadaan satu rangka kerja keseluruhan dan garis panduan bagi reka bentuk bandar;*

683. Pada masa ini tiada badan yang bertanggungjawab secara keseluruhannya untuk merangka atau melaksanakan dasar-dasar reka bentuk bandar. Tanggungjawab ini telah dibahagikan di kalangan jabatan-jabatan yang mengendalikan hal-hal seni bina, landskap, pemuliharaan dan pengangkutan bandar.

- *Ketiadaan badan yang bertanggungjawab secara keseluruhan untuk merangka, menyelaras dan melaksana dasar-dasar reka bentuk bandar.*

U

RAJAH : 14.3
KAWASAN KARAKTER BANDAR DI PUSAT BANDAR RAYA

14.3 OBJEKTIF

684. Bagi meningkatkan persekitaran hidup bandar, DBKL bertujuan untuk:

- *mewujudkan bandar raya yang mudah diingati dan tinggi gambaran imejnya, membangkitkan semangat kekitaan dan kebanggaan yang kuat serta memberi ekspresi yang bersesuaian dengan wawasan sebagai Sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia;*

- *mewujudkan bandar raya yang jelas dan mudah difahami oleh pengguna bagi membolehkan penggunaan kemudahannya secara lebih berkesan serta sepenuh penghayatan terhadap aspek visual dan kualiti persekitaran yang lainnya;*

- *mewujudkan suatu persekitaran yang berfungsi dan hidup, selamat, bersih, estetika yang menyenangkan dan mesra pengguna, menawarkan paras keselesaan iklim yang tinggi dan kesejahteraan; dan*

- *mewujudkan bandar raya yang mempunyai kemudahsampaian yang tinggi untuk semua penduduk dan pengguna, khususnya yang mesra pejalan kaki dan kurang upaya.*

685. Bagi mewujudkan Kuala Lumpur sebagai bandar raya beridentiti dan berimej tersendiri, DBKL bertujuan untuk:

- *mewujudkan sebuah Taman Bandar Raya Tropika yang sensitif terhadap tempat semula jadi dan bersesuaian dengan lokasi rantau tropikanya;*

- *mewujudkan persekitaran yang kaya dengan kepelbagaian bentuk dan ruang alam bina, bentuk dan ruang alam semula jadi serta dalam perbezaan tahap pengalaman inspirasi, visual dan perasaan;dan*

- *mewujudkan bandar raya yang memulihara warisan seni bina dan kebudayaan yang terbaik serta menawarkan gabungan yang kaya dalam kedua aspek moden dan tradisionalnya.*

14.4 DASAR-DASAR DAN CADANGAN

14.4.1 RUPA BENTUK BANDAR

a) Koridor Pandangan dan Gerbang Masuk

686. Bukit-bukit dan bangunan-bangunan mercu tanda utama merupakan elemen-elemen utama bagi orientasi dan pembentukan skala di Kuala Lumpur. Koridor-koridor visual utama di Bandar Raya yang relatif kepada bukit dan bangunan-bangunan mercu tanda perlu dikenal pasti, dikekalkan dan ditingkatkan.

687. Gerbang masuk merupakan zon peralihan di sempadan Bandar Raya yang akan membangkitkan rasa ketibaan bagi mereka yang memasuki Bandar Raya. Begitu juga, vista-vista Bandar Raya apabila digabungkan dengan pengalaman visual bersiri di sepanjang koridor jalan utama menuju ke Pusat Bandar Raya, boleh membantu di dalam orientasi seseorang.

Dasar:

UD 1: DBKL akan memastikan perlindungan dan peningkatan terhadap gerbang-gerbang masuk dan vista-vista utama Bandar Raya.

UD 2: DBKL akan mengekalkan dan meningkatkan karakter dan pengalaman visual bersiri di sepanjang koridor jalan-jalan utama, khususnya yang akan memfokus ke Pusat Bandar Raya.

688. Koridor jalan-jalan utama ini perlu ditingkatkan dan dihebatkan dengan membentuk koridor-koridor baru terutamanya di Pusat Bandar Raya bagi membantu pengorientasian.

Dasar:

UD 3: DBKL akan mempertingkatkan definisi koridor-koridor visual sedia ada dan di mana mungkin mewujudkan koridor-koridor baru yang sesuai di dalam Pusat Bandar Raya.

Gambar 14.3: DBKL akan memastikan perlindungan dan peningkatan terhadap gerbang-gerbang masuk dan vista-vista utama Bandar Raya.

689. Terdapat pemandangan serta vista-vista penting yang dapat dinikmati dari dalam pengangkutan berasaskan rel, yang membolehkan penumpang menghayati Bandar Raya sewaktu dalam perjalanan. Pemandangan sedemikian adalah penting sebagai alat orientasi dan juga satu cara bagi mengenali Bandar Raya secara keseluruhannya dan oleh yang demikian perlu dikekalkan dan ditingkatkan.

Dasar:

UD 4: DBKL akan mengekalkan dan meningkatkan pemandangan bersiri yang boleh mempengaruhi orientasi daripada laluan pengangkutan berasaskan rel.

690. Pelaksanaan sistem pengangkutan dan utiliti tidak mengambil kira pertimbangan reka bentuk bandar dan ini telah menjejaskan penampilan sesetengah kawasan Bandar Raya.

Dasar:

UD 5: DBKL akan memastikan pertimbangan reka bentuk bandar diambil kira dalam perancangan, reka bentuk dan pelaksanaan sistem perkhidmatan pengangkutan dan utiliti serta struktur.

b) Landskap Jalan

691. Kejelasan sesebuah bandar raya adalah penting bagi membantu seseorang mengorientasikan kedudukan dirinya dari dalam dan luar Bandar Raya. Perhiasan landskap jalan yang mewujudkan koridor-koridor bandar yang mudah serta ruang pusat tumpuan boleh membantu mengukuhkan kejelasan asas sistem jalan. Perhiasan jalan dan muka hadapan bangunan harus menerapkan tema penanaman pokok, landskap kejur, perabot jalan dan papan tanda. Pola penghubungan jalan-jalan utama yang akan mengukuhkan pertalian dan kejelasan Pusat Bandar Raya ditunjukkan di dalam *Rajah 14.4.*

Dasar:

UD 6: DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk membaiki definisi visual, kesinambungan dan karakter landskap jalan dan rangkaian jalan utama, bagi mengukuhkan pertalian serta kejelasan di dalam kawasan bandar.

c) Latar Langit, Mercu tanda dan Ketinggian Bangunan

692. Latar langit yang jelas memberi identiti kepada sesebuah bandar raya utama. Bangunan-bangunan mercu tanda yang mudah dikenali dan unik menambahkan lagi pengukuhan identiti ini. Latar langit dan mercu tanda Bandar Raya bukan hanya berperanan membantu orientasi tetapi juga mewujudkan kesan identiti, kepunyaan dan kebanggaan kepada penduduk Kuala Lumpur. Latar langit Pusat Bandar Raya mestilah dibangunkan secara bersepadu untuk mengelakkan kesesakan dan kesemakan visual, di samping mengekal dan meningkatkan vista-vista penting serta pandangan mercu tanda utama (rujuk *Rajah 14.5*).

Dasar:

UD 7: DBKL akan memastikan pengekalan dan peningkatan terhadap pandangan latar langit Bandar Raya dan mercu tanda-mercu tanda yang dapat dilihat dari pusat-pusat bandar dan kawasan-kawasan lapang awam di luar Pusat Bandar Raya.

Karakter 'Parkway'

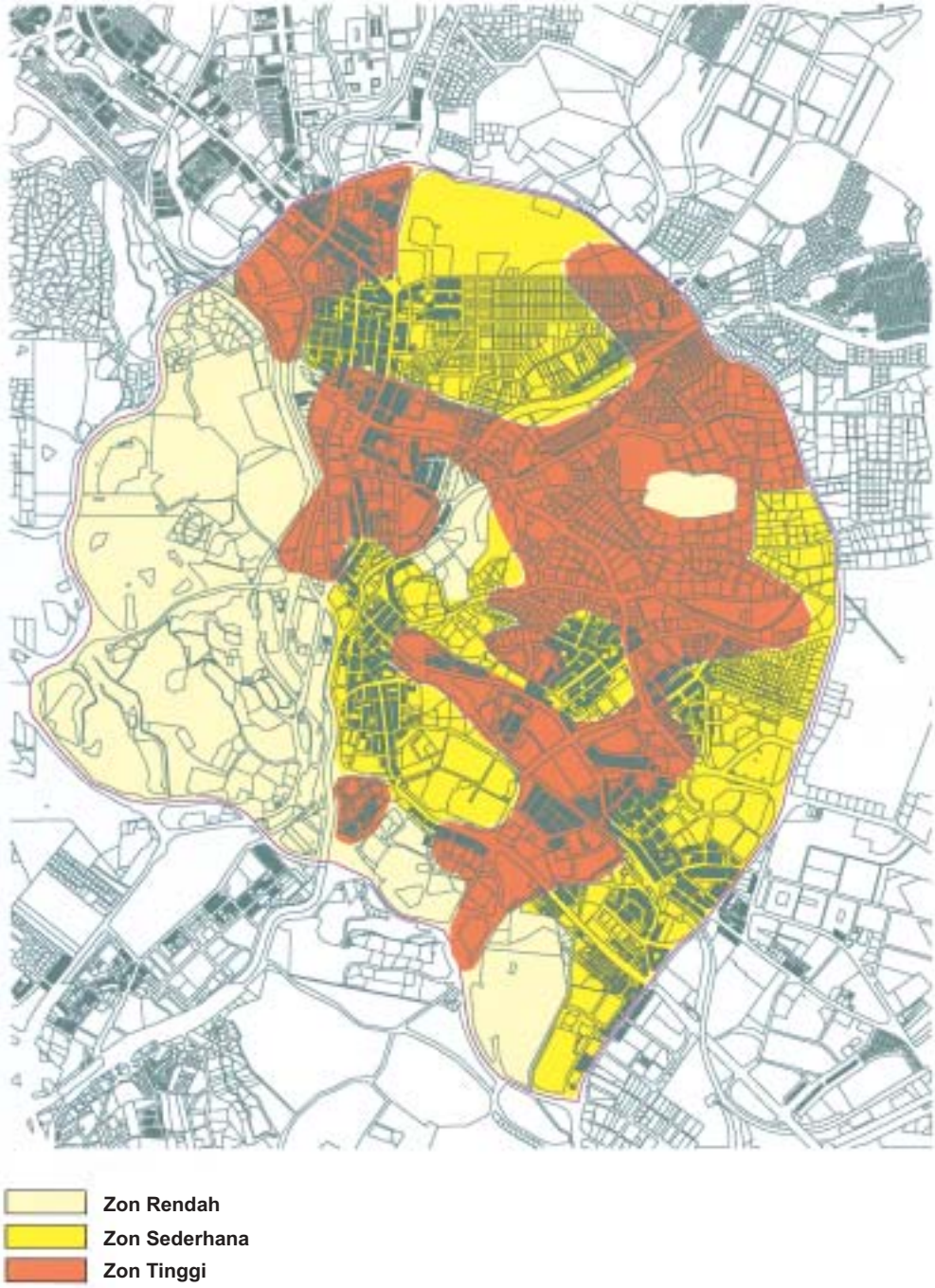
Karakter 'Boulevard'

Karakter Bandar

Persimpangan Berlandskap

U

RAJAH : 14.4
CADANGAN LANDSKAP JALAN DI PUSAT BANDAR RAYA



U

RAJAH : 14.5
CADANGAN ZON KETINGGIAN BANGUNAN DI PUSAT BANDAR RAYA

693. Tambahan bangunan atau struktur mercu tanda di tempat-tempat yang strategik terutama di bahagian selatan Kuala Lumpur akan lebih menonjolkan latar langit Pusat Bandar Raya dan memberikan rujukan visual yang penting dari koridor-koridor visual utama.

Dasar:

UD 8: DBKL akan menggalakkan pembangunan bangunan-bangunan atau kompleks mercu tanda tambahan di lokasi-lokasi penting.

694. Ketinggian bangunan perlu dikawal di sesetengah kawasan yang kritikal dalam Bandar Raya agar dapat melindungi pandangan mercu tanda, vista dan koridor visual yang penting. Bangunan-bangunan yang lebih tinggi boleh digunakan bagi menonjolkan titik tumpuan dan zon pintu masuk atau ketibaan utama, sementara bangunan-bangunan lain perlu mengikut skala yang sesuai untuk diharmonikan dengan pembangunan tradisional sedia ada atau cadangan pembangunan bertingkat rendah atau presint-presint khusus yang berkarakter istimewa.

Dasar:

UD 9: DBKL akan mengawal ketinggian bangunan bagi memastikan keunggulan visual kawasan-kawasan tertentu yang dikhaskan di Pusat Bandar Raya, perlindungan kawasan-kawasan yang berkarakter khusus dan penonjolan gerbang masuk serta pusat tumpuan aktiviti.

695. Bukit-bukit di sekeliling Kuala Lumpur berperanan penting sebagai latar belakang visual kepada Bandar Raya. Tumbuh-tumbuhan padat yang kontras dan bukit-bukit yang ketara di Wangsa Maju, utara Setapak, Damansara, Penchala dan sebahagian Bukit Indah, Bandar Tun Razak dan Bukit Jalil perlu dikenal pasti, ditingkatkan dan dikekalkan dengan membaiki definisi, kegunaan dan persepsi pinggiran dan lereng bukit tersebut.

Dasar:

UD 10: DBKL akan memastikan pengekalan dan peningkatan kawasan utama berpokok dan rabung bukit sebagai latar belakang visual, elemen orientasi dan ameniti landskap.

14.4.2 PENGHUBUNGAN BANDAR

a) Rangkaian Hijau

696. Dasar PSKL 1984 untuk mewujudkan rangkaian kawasan lapang akan diteruskan. Satu rangka laluan berlandskap menggunakan koridor jalan, rel dan sungai, rizab infrastruktur dan utiliti, taman, plaza dan bahu jalan berlandskap luas akan menghubungkan taman-taman utama dan memberi fokus kepada kawasan-kawasan kediaman yang dilaluinya *(*rujuk *Rajah 14.6)*.

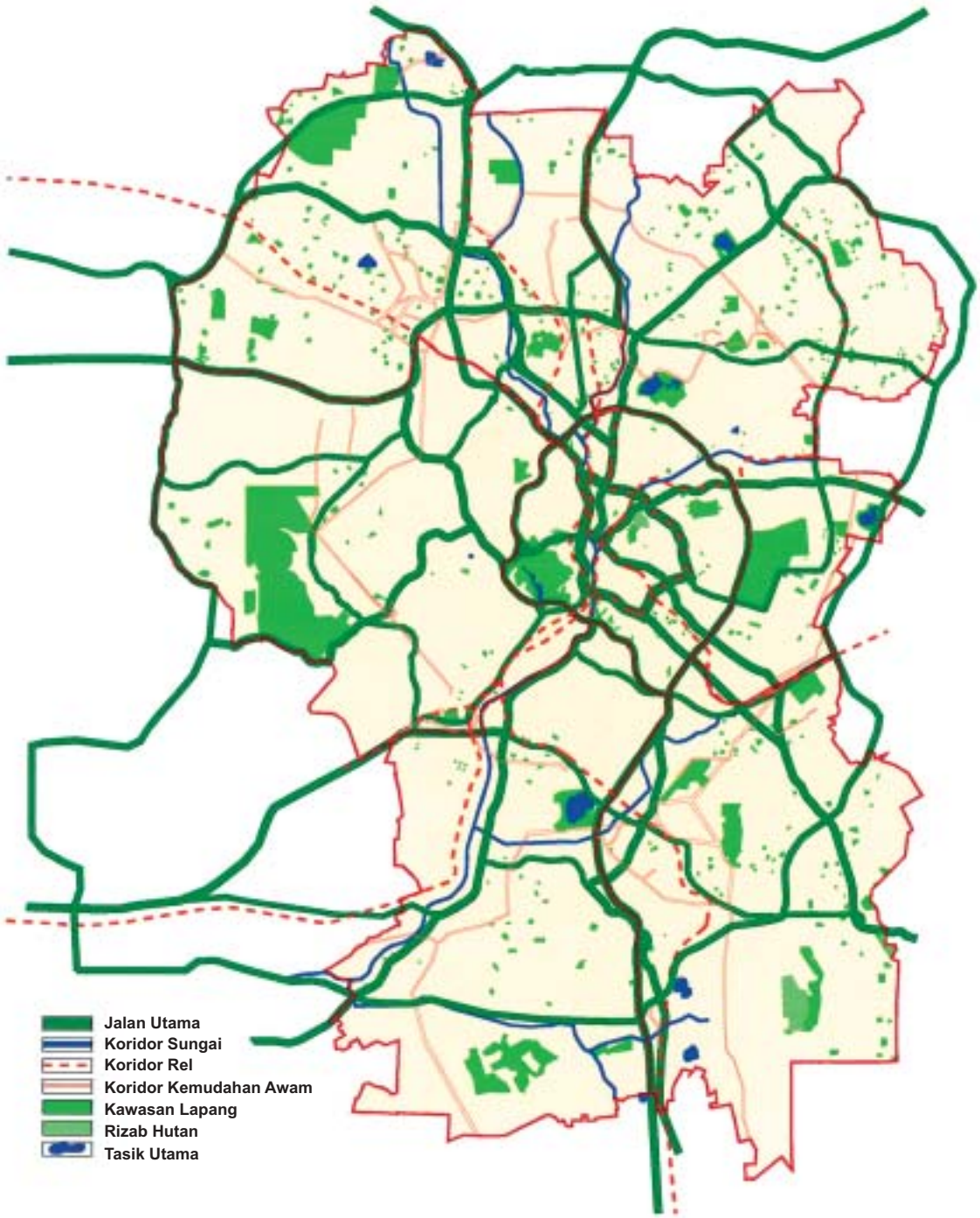
Dasar:

UD 11: DBKL akan menyediakan satu rangkaian hijau kawasan lapang yang berterusan.

b) Ruang Bandar, Pusat Tumpuan, Taman dan Plaza

697. Ruang bandar, pusat tumpuan, plaza dan taman-taman kecil adalah penting dalam memberikan identiti, struktur dan ameniti landskap kepada Bandar Raya. Sesetengah ruang seperti taman-taman kecil adalah bersifat pasif yang memberi ruang-ruang pernafasan di Bandar Raya, sedangkan yang lainnya seperti plaza boleh bersifat lebih dinamik dan berperanan sebagai kawasan pusat tumpuan aktiviti bagi penduduk. Penambahan taman-taman dan plaza-plaza akan disediakan di kawasan yang terdapat kekurangan dan kawasan yang bakal dibangunkan.

Gambar 14.4: Satu rangka hubungan berlandskap menggunakan koridor sungai, rizab utiliti, taman, plaza dan bahu jalan berlandskap luas akan menghubungkan taman-taman utama …



U

RAJAH : 14.6
CADANGAN RANGKAIAN HIJAU

Dasar:

UD 12: DBKL akan membangunkan taman-taman kecil dan plaza-plaza di Pusat Bandar Raya dan pusat-pusat bandar.

698. Tempat-tempat untuk aktiviti kebudayaan tidak formal boleh diadakan bagi menambahkan lagi keceriaan kehidupan bandar dengan mengembalikan semula suasana kehidupan di persekitaran jalan.

Dasar:

UD 13: DBKL akan menyediakan dan mengekhaskan beberapa tempat untuk tujuan sivik dan kebudayaan tidak formal di Pusat Bandar Raya.

699. Sesetengah kawasan seperti kawasan perumahan kelas tinggi mempunyai karakter kawasan pokok-pokok yang padat. Pembangunan di kawasan ini harus dikawal dengan teliti untuk mengekalkan karakter sedemikian. Terdapat juga kelompok kecil pokok-pokok matang di kebanyakan tempat di Bandar Raya yang boleh dijadikan sebagai mercu tanda dan perlu dikekalkan.

Dasar:

UD 14: DBKL akan mengekal dan memelihara pokok-pokok matang di semua kawasan dan memastikan karakter kawasan-kawasan khas yang mempunyai banyak pokok matang dikekalkan.

Gambar 14.5: …plaza dan taman-taman kecil adalah penting dalam memberikan identiti, struktur dan ameniti landskap kepada Bandar Raya.

c) Koridor Sungai

700. Sungai Klang dan Sungai Gombak yang merentasi Bandar Raya memberi peluang ke arah mewujudkan suatu ameniti penting ia juga perlu diiktiraf sebagai satu elemen simbolik terhadap sejarah kewujudan Kuala Lumpur. Satu pelan komprehensif untuk koridor-koridor sungai akan disediakan bagi memaksimumkan nilai ameniti tersebut. Pelan ini akan menggabungkan laluan pejalan kaki, laluan sikal, taman-taman kecil dan ruang-ruang bandar lain yang menghubungkan ke rangkaian hijau serta pejalan kaki. Satu garis panduan akan dirumuskan bagi pembangunan di sepanjang koridor sungai, berserta dengan langkah-langkah bagi menjadikan sungai-sungai lebih menarik.

Dasar:

UD 15: DBKL akan mengekhaskan koridor-koridor sungai, melaksanakan langkah-langkah untuk membaiki nilai ameniti sungai dan melaksanakan garis panduan untuk pembangunan di dalam atau bersempadan dengan koridor sungai.

Gambar 14.6: DBKL akan mengekhaskan koridor-koridor sungai, melaksanakan langkah-langkah untuk membaiki nilai ameniti sungai…

d) Penghubungan Pejalan Kaki

701. Dasar sistem pejalan kaki akan diteruskan dan diperluaskan di Pusat Bandar Raya dan pusat bandar lain secara lebih lengkap, termasuk mewujudkan pelan induk pejalan kaki bagi kawasan sedia ada dan baru. Dua rangkaian pejalan kaki dicadangkan di Pusat Bandar Raya, seperti ditunjukkan di dalam *Rajah 14.7*. Rangkaian ini apabila digabungkan dengan perhubungan jalan yang berpotensi seperti yang ditunjukkan di dalam *Rajah 14.4* akan membentuk struktur pejalan kaki dan landskap bagi Pusat Bandar Raya.

702. Satu rangkaian jalan bandar yang muka hadapannya digunakan secara aktif akan menghubungkan kawasan membeli-belah utama sedia ada dengan rangkaian pejalan kaki yang dikenal pasti, selesa serta menghidupkan premis-premis kedai, restoran, medan makan dan aktiviti pelancongan. Rangkaian ini akan mengandungi laluan pejalan kaki di dalam bangunan yang akan menghubungkan tempat tumpuan aktiviti, perhentian dan pertukaran pengangkutan, taman, plaza serta kawasan bersejarah bagi memberikan akses yang berterusan di dalam Bandar Raya.

703. Satu rangkaian hijau pejalan kaki yang selari, terpisah dari jalan utama dan menggunakan sebahagian rangkaian hijau *(rujuk Rajah 14.6)* akan menawarkan satu laluan alternatif pergerakan yang lebih perlahan dan tidak formal.

704. Pada skala presint tempatan, rangkaian ini akan diintegrasikan dalam satu sistem yang telus dan berselerak, berpunca daripada persimpangan dan terminal transit sedia ada dan pusat-pusat aktiviti.

Gambar 14.7: Satu rangkaian jalan bandar yang muka hadapannya digunakan secara aktif akan menghubungkan kawasan membeli-belah utama sedia ada dengan rangkaian pejalan kaki...

705. Dalam struktur keseluruhannya, landskap serta reka bentuk perabot jalan dan perabot taman akan mempunyai tema tersendiri dan pelbagai, bagi mewujudkan karakter dan penekanan terhadap sistem penghubungan dan elemen yang berbeza.

706. Orang-orang tua dan kurang upaya seharusnya dapat menggunakan rangkaian pejalan kaki dengan mudah. Penggunaan berbendul jalan yang rendah, landas, tekstur permukaan dan alat-alat lain diperluaskan keseluruhan rangkaian pejalan kaki. DBKL akan memastikan pembangunan baru dihubungkan dengan rangkaian pejalan kaki bagi menggarapkan langkah-langkah ini.

Dasar:

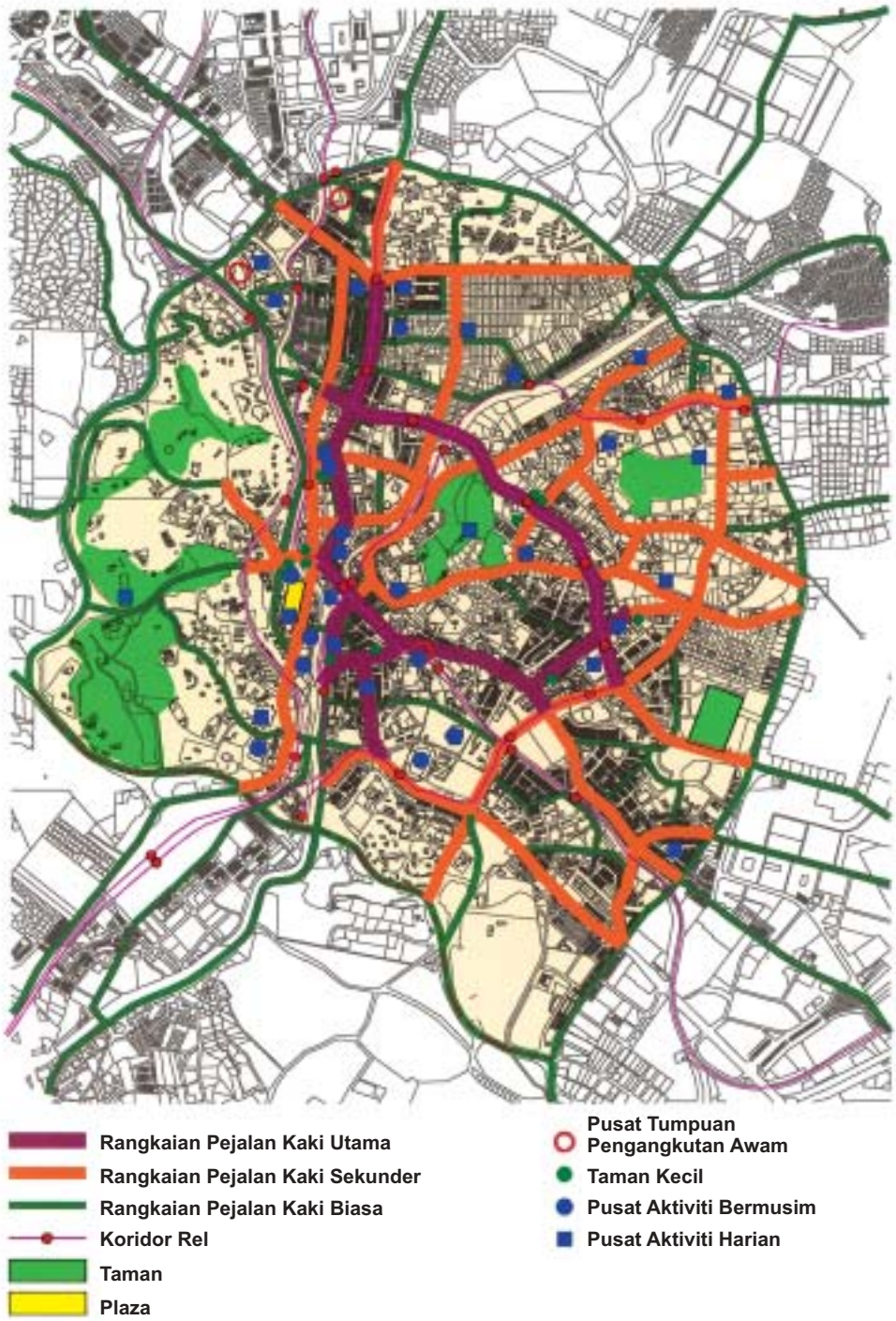
UD 16: DBKL akan menentukan dan melaksanakan rangkaian mesra pejalan kaki serta rangkaian hijau pejalan kaki di Pusat Bandar Raya, pusat-pusat bandar, tempat tumpuan aktiviti utama dan kawasan sekitar terminal transit yang juga akan memenuhi keperluan orang-orang tua dan kurang upaya.

707. Teduhan daripada sinaran matahari dan hujan akan disediakan di kawasan yang sesuai terutama di tempat-tempat aktiviti pejalan kaki dan di sekitar stesen transit. Teduhan tersebut perlu diintegrasikan keseluruhannya dengan landskap jalan.

Dasar:

UD 17: DBKL akan membina sistem laluan tertutup berterusan yang akan menghubungkan pusat-pusat aktiviti utama di Bandar Raya dan di kawasan-kawasan yang mempunyai aktiviti pejalan kaki yang sibuk.

708. Di kawasan-kawasan yang dipisahkan oleh infrastruktur jalan utama atau rel, penghubungan kemudahan pejalan kaki akan disediakan di lintasan yang terpilih bagi memberi manfaat kepada penduduk di kedua-dua kawasan tersebut. Penghubungan tersebut seharusnya selesa, menarik dan direka bentuk sewajarnya bagi memberi perlindungan daripada sinaran matahari dan hujan serta mudah sampai kepada semua pengguna.



U

RAJAH : 14.7
CADANGAN PENGHUBUNGAN PEJALAN KAKI DI PUSAT BANDAR RAYA

Dasar:

UD 18: DBKL akan memastikan penyediaan yang mencukupi terhadap penghubungan pejalan kaki bagi kawasan berjiran yang terputus hubungan oleh infrastruktur jalan dan rel.

14.4.3 IDENTITI BANDAR

a) Kawasan Distingtif Bandar

709. Daerah dan presint tempatan yang berkarakter dan distingtif adalah penting bagi menawarkan daya tarikan, tekstur dan struktur kepada rupa bentuk bandar serta mewujudkan rasa kepunyaan. Karakter ini boleh terhasil daripada aktiviti-aktiviti tertentu atau daripada ciri-ciri sejarah, kebudayaan, seni bina, landskap atau seni bandar.

710. Kawasan yang mempunyai karakter menarik dan identiti yang kuat akan dikekalkan dan dikukuhkan sementara kawasan-kawasan lain di mana praktikal akan diperbaiki bagi mempertingkatkan rasa keidentitian dan ketempatan. Terdapat kawasan-kawasan yang kaya dengan pelbagai identiti, terutamanya di Pusat Bandar Raya adalah penting digabungkan bersama untuk mencapai rupa bentuk bandar berdaya maju, jelas dan berimej tinggi.

Dasar:

UD 19: DBKL akan mengenal pasti, memulihara dan meningkatkan kawasan-kawasan beridentiti distingtif di Pusat Bandar Raya, pusat-pusat bandar dan presint tempatan.

b) Kawasan Pemuliharaan

711. Pengekalan dan pemuliharaan terhadap warisan seni bina dan kebudayaan yang terbaik di Bandar Raya akan diteruskan bagi mengekalkan kepelbagaian dan keistimewaan presint-presint etnik yang berlainan. Garis panduan pemuliharaan akan diperluaskan meliputi pembangunan baru berdekatan dengan kawasan pemuliharaan supaya ia bersesuaian dari segi skala dan karakter (rujuk *Rajah 14.8*).

Dasar:

UD 20: DBKL akan mengekhaskan kawasan, tempat, landskap dan struktur pemuliharaan yang bersejarah serta mempunyai nilai dan kepentingan seni bina dan memastikan supaya semua pembangunan berdekatan dengannya peka dengan bentuk, skala dan karakter.

c) Karakter Seni bina

712. Seni bina sesebuah bandar raya boleh menceritakan mengenai iklim, penduduk dan nilai-nilai kehidupannya. Sementara reka bentuk bandar dan perancangan menyediakan kerangka bagi Bandar Raya di mana kehadiran bangunannya adalah paling dominan. Seni bina Kuala Lumpur seharusnya tidak hanya mencerminkan aspirasi global dan teknologi tetapi juga lokasi tropikanya dengan bertindak secara lebih bermakna untuk menyediakan keselesaan dalaman dan luaran serta penggunaan tenaga yang cekap. Bangunan juga harus responsif kepada persekitaran alam bina dan semula jadi serta menyumbang secara positif kepada landskap bandar.

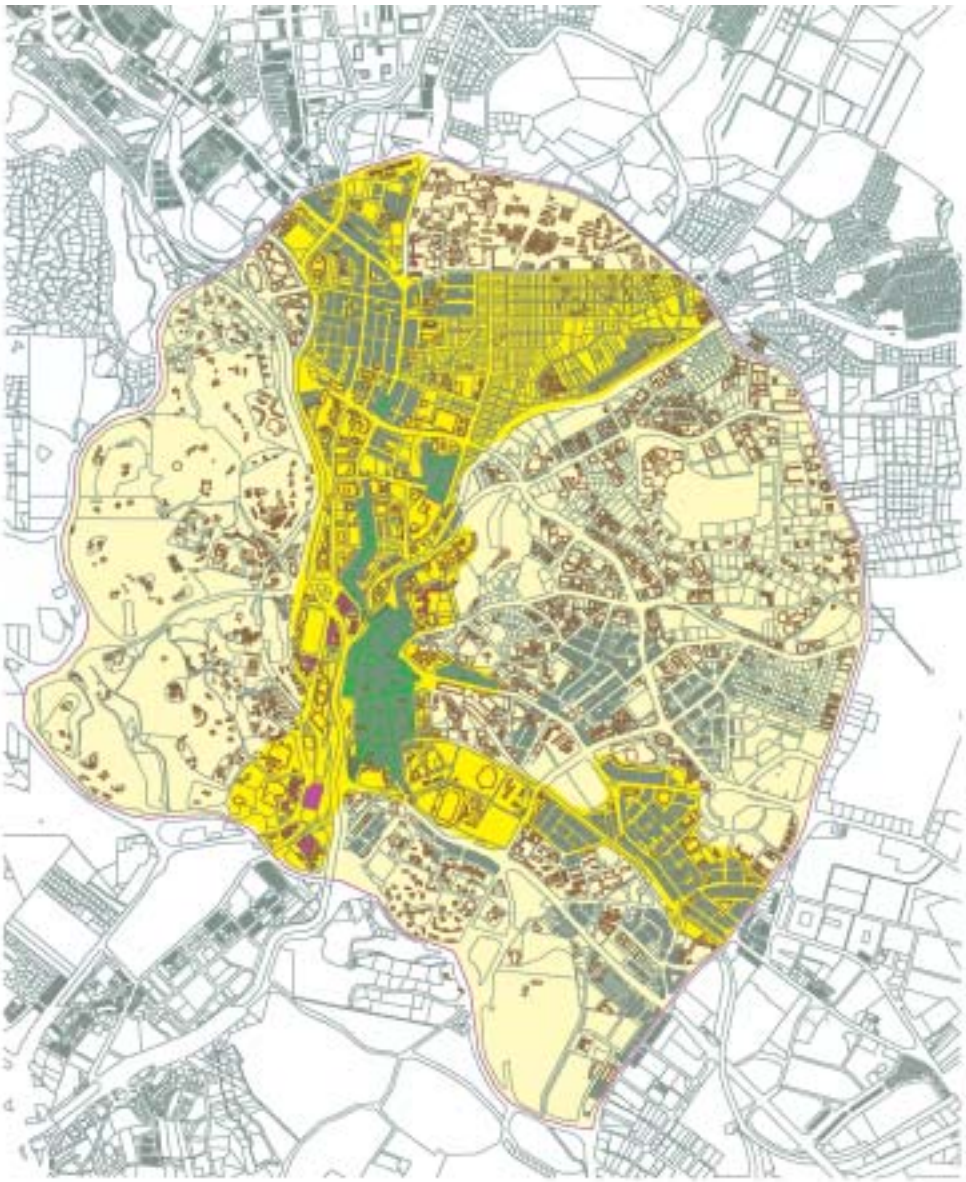
Dasar:

UD 21: DBKL akan memastikan reka bentuk seni bina berpiawaian tinggi, sesuai dengan kedudukan rantau tropika dan peka kepada konteks alam bina dan semula jadi.

713. Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisional dan kampung-kampung baru merupakan kawasan yang mempunyai sejarah, kebudayaan dan komposisi kaum tersendiri. Pembangunan baru dan inisiatif-inisiatif pembaikan seharusnya memperlihatkan status keistimewaan kawasan ini dalam susunan Bandar Raya dengan menggabungkan elemen-elemen reka bentuk yang mencerminkan karakter tradisional masing-masing.

Dasar:

UD 22: DBKL akan memastikan pembangunan semula Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisional



Bangunan Bersejarah yang Diwartakan

Zon Bersejarah

Cadangan Zon Bersejarah

U

RAJAH : 14.8
CADANGAN ZON BERSEJARAH DI PUSAT BANDAR RAYA

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020

dan kampung-kampung baru menggabungkan elemen-elemen reka bentuk yang mencerminkan karakter sejarah dan tradisionalnya.

14.4.4 GARIS PANDUAN REKA BENTUK BANDAR

714. Satu rangka reka bentuk bandar yang lengkap untuk keseluruhan Kuala Lumpur terutamanya bagi Pusat Bandar Raya dan pusat-pusat bandar lain akan dirumuskan. Rangka ini akan menjadi asas kepada penyediaan satu garis panduan reka bentuk bandar yang komprehensif untuk memandu inisiatif-inisiatif pembaikan dan pembangunan Bandar Raya di masa hadapan.

715. Oleh kerana reka bentuk bandar akan mempunyai peranan baru dalam perancangan dan reka bentuk Bandar Raya, adalah wajar satu badan khusus ditubuhkan dengan tujuan untuk menyelaras dengan jabatan dalaman dan luaran yang berkaitan.

Dasar:

UD 23: DBKL akan menyediakan satu rangka reka bentuk bandar berserta satu garis panduan reka bentuk bandar komprehensif untuk memastikan keselamatan dan kesihatan awam dan melantik satu badan yang bertanggungjawab bagi pelaksanaan dan penyelarasan dengan pihak berkuasa lain yang berkaitan.

Alam Sekitar

15.1 PENGENALAN

716. Persekitaran Bandar Raya merangkumi bukan sahaja aspek-aspek yang boleh diukur seperti kualiti air, udara dan tahap kebisingan tetapi juga aspek-aspek yang sukar diukur khususnya aspek-aspek perasaan dan visual rupa bandar dan ameniti. Ianya juga satu komponen penting dalam kualiti hidup yang dapat diberikan oleh Bandar Raya kepada warga kota serta menyumbang kepada imej dan identiti Bandar Raya.

717. Objektif alam sekitar PSKL 1984 adalah 'untuk menjamin taraf alam sekitar yang sebaik mungkin dengan memperbaiki dan memelihara perseimbangan yang bijak di antara pembangunan, ekologi dan warisan negara'. Strategi yang menyokong objektif ini adalah untuk menggalakkan mutu ameniti alam sekitar yang tinggi dari segi seni bandar dan seni taman bagi mencapai persekitaran yang bebas dari bentuk pencemaran utama.

718. Program alam sekitar selepas PSKL 1984 telah banyak memberi penekanan terhadap ameniti berbanding suasana persekitaran. Penekanan ini telah berubah disebabkan kesedaran bahawa pertimbangan untuk alam sekitar tidak seharusnya dihadkan kepada kawalan pencemaran tetapi lebih positif ke arah mewujudkan persekitaran yang selesa, ceria dan merangsang. Tambahan pula, piawaian untuk kualiti air, kualiti udara, tahap kebisingan, sisa industri dan buangan efluen adalah ditentukan di peringkat nasional, manakala DBKL terlibat mengawal secara langsung perkara-perkara seperti penanaman pokok dan seni bandar.

719. Adalah penting untuk bertindak balas kepada isu alam sekitar yang dihadapi oleh Bandar Raya dengan mengambil langkah pencegahan, kawalan atau pembaikan yang sesuai, pendekatan selari juga perlu dengan mengarahkan tindakan dan program-program ke arah mewujudkan ciri dan imej bandar tersendiri yang lahir dari wawasan Kuala Lumpur untuk menjadi bandar raya bertaraf dunia. Tambahan lagi, sebagai ibu negara, Kuala Lumpur mempunyai potensi dan juga bertanggungjawab untuk meningkatkan piawaian nasional yang telah ditetapkan.

15.2 KEADAAN DAN ISU SEMASA

15.2.1 PERSEKITARAN FIZIKAL

a) Cerun-cerun Curam

i. Keadaan Semasa

720. Kuala Lumpur terletak pada paras antara 30 meter dan 200 meter dari aras laut, mempunyai dataran lembah sungai yang rata di bahagian utara dan timur, bukit-bukit bercerun curam ke arah barat, timur laut dan selatan serta lembah sungai yang sempit ke arah barat daya, di mana Sungai Klang mengalir ke arah pantai (rujuk *Rajah 15.1*).

721. Sehingga kini, pembangunan di kawasan-kawasan cerun melebihi 30 darjah masih berlaku dan ini menyebabkan ketidakstabilan cerun yang serius terutamanya di kawasan pembangunan bertingkat dan berkepadatan tinggi.

ii. Isu

722. Kekurangan langkah-langkah untuk menstabilkan cerun atau menutup tanah-tanah terbuka dalam pembangunan baru adalah penyebab utama hakisan tanah. PSKL 1984 telah mengambil kira isu hakisan tanah dan kestabilan cerun serta menyediakan garis panduan untuk pembangunan. Walau bagaimanapun, hakisan tanah dari tapak-tapak pembinaan masih terus berlaku.

- *Hakisan tanah disebabkan pembinaan di cerun-cerun curam.*

b) Kualiti Air Sungai

i. Keadaan Semasa

723. Dua daripada tiga sungai utama di Kuala Lumpur iaitu Sungai Klang dan Sungai Gombak mengalir melalui Pusat Bandar Raya. Ketiga-tiga sungai berpunca daripada kawasan tinggi di bahagian utara Kuala Lumpur (rujuk *Rajah 15.2*) dan mengandungi muatan pepejal terampai yang tinggi, berdasarkan kepada warnanya yang keruh. Punca utama kepada situasi ini adalah pembuangan keladak dari tapak-tapak pembinaan.

724. Sampah sarap di dalam sungai juga adalah satu masalah serius yang berpunca dari

U

RAJAH: 15.1
TOPOGRAFI, 2000

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020

Sungai-sungai Utama

1 Sg. Klang
2 Sg. Batu
3 Sg. Gombak

Sungai-sungai Penting

4 Sg. Kerayong
5 Sg. Kuyuh
6 Sg. Bohol
7 Sg. Penchala
8 Sg. Jinjang
9 Sg. Keroh
10 Sg. Kemunsing
11 Sg. Belongkong

Sungai-sungai Kecil

12 Sg. Bunus
13 Sg. Toba
14 Sg. Pantai
15 Sg. Kayu Ara
16 Sg. Air Busuk
17 Sg. Beberas
18 Sg. Bras-Bras
19 Sg. Utut
20 Sg. Batang Tolak
21 Sg. Anak Air Batu
22 Sg. Merali
23 Sg. Petaling

U

RAJAH: 15.2
SUNGAI, 2000

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020

pembuangan sisa pepejal tanpa kawalan dari kawasan setinggan di sepanjang tebing sungai. Pembuangan secara langsung air sisa domestik ke dalam sungai masih lagi berlaku di beberapa kawasan, ini menambah masalah pencemaran sungai seperti yang dilaporkan di dalam Laporan Kualiti Alam Sekeliling 2000 Malaysia Indeks Kualiti Air (WQI) menunjukkan kualiti air Sungai Klang dan Sungai Gombak masih tercemar, (WQI Kelas III 51.9-76.5) di mana rawatan secara ekstensif diperlukan.

ii. Isu

- *Kualiti air sungai bandar raya yang rendah.*

c) Kawasan Mudah Banjir

i. Keadaan Semasa

725. Banjir adalah perkara biasa berlaku di Kuala Lumpur setiap kali hujan lebat, terutamanya di Pusat Bandar Raya dan kawasan hilir (rujuk *Rajah 15.3*). Banjir kilat yang sering berlaku mengganggu fungsi Bandar Raya, merosakkan harta benda dan mengancam kehidupan manusia.

ii. Isu

726. Isu-isu berkaitan banjir diterangkan dalam *Bab 11: Infrastruktur dan Utiliti.*

727. Pembangunan struktur di dalam rizab sungai mengurangkan kapasiti aliran sungai di Bandar Raya dan meningkatkan kebarangkalian berlakunya banjir.

Gambar 15.1: Banjir adalah perkara biasa berlaku di Kuala Lumpur setiap kali hujan lebat, terutamanya di Pusat Bandar Raya.

- *Halangan aliran air hujan oleh pembinaan struktur di dalam rizab sungai.*

d) Tanah Jerlus

i. Keadaan Semasa

728. Batuan bawah tanah bagi kebanyakan kawasan di sebelah utara Kuala Lumpur terdiri daripada batu kapur dan granit hinggalah kepada percampuran *schist-phylite* dan *quartzite-phylite*. Batu kapur dan *quartzite-phylite* terdapat di bahagian tengah Bandar Raya terutamanya di Pusat Bandar Raya. Di bahagian selatan Kuala Lumpur, sebahagian besarnya terdiri daripada batu granit (rujuk *Rajah 15.4*).

729. Kawasan yang diliputi oleh marmar atau batu kapur adalah lebih terdedah kepada keruntuhan struktur bawah tanah, disebabkan oleh pembentukan rongga atau tanah jerlus. Kebanyakan tanah jerlus berlaku dalam garisan sasar, di mana berlakunya peresapan air bawah tanah dari laluan-laluan air utama dan melarutkan batu marmar atau batu kapur melalui tindak balas asid.

ii. Isu

730. Kejadian tanah jerlus kebanyakannya berlaku di kawasan berdekatan dua sungai utama yang melalui Pusat Bandar Raya, di kawasan pembangunan pesat yang melibatkan projek berskala besar telah mengganggu aras air. Kejadian tanah jerlus ini kadangkala mengganggu pembinaan bangunan.

- *Gangguan pembinaan akibat tanah jerlus.*

15.2.2 FLORA DAN FAUNA

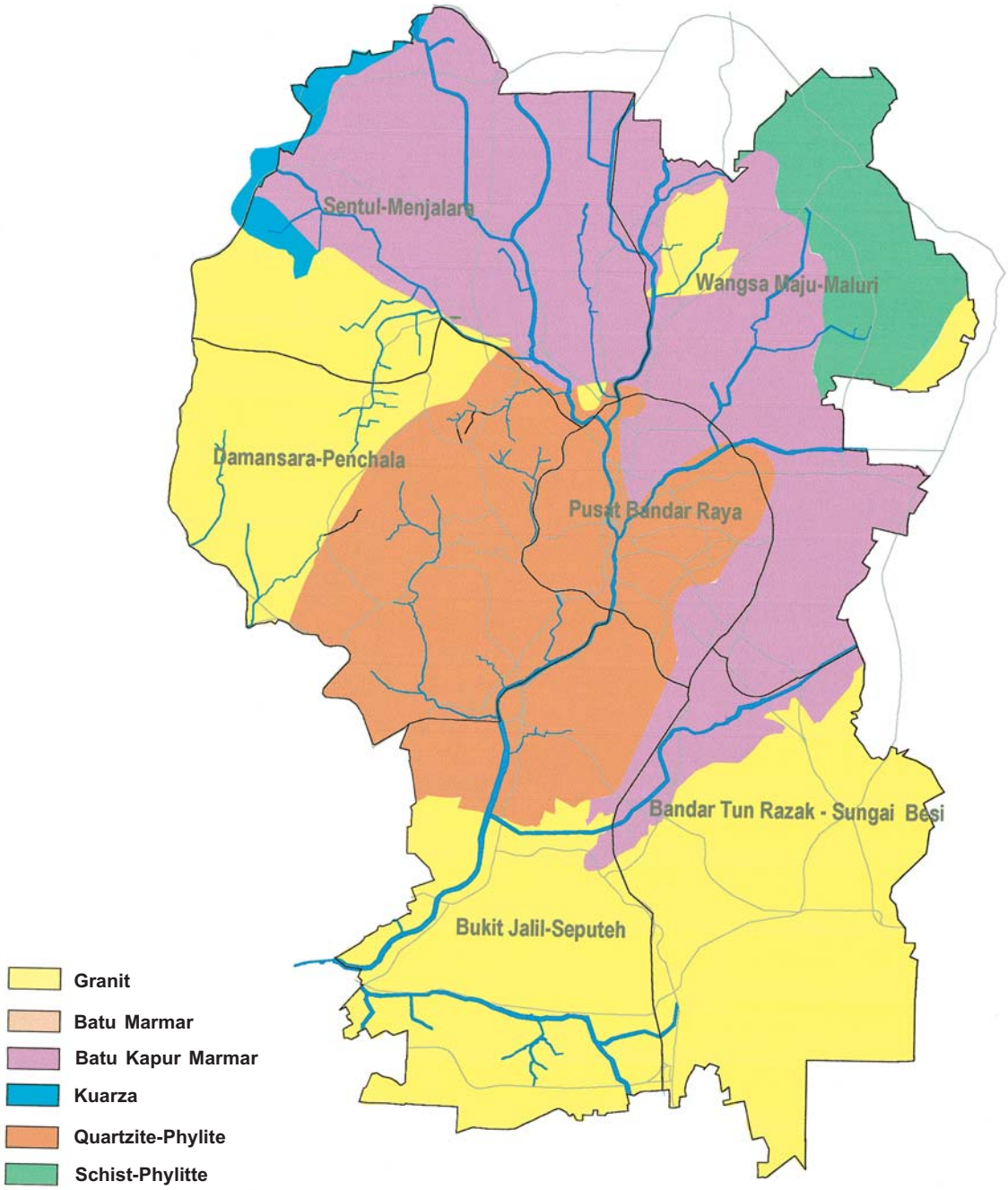
i. Keadaan Semasa

731. Terdapat tiga hutan simpan di Kuala Lumpur, iaitu Hutan Simpan Bukit Nanas (10.52 hektar), Hutan Simpan Bukit Sungai Putih (7.41 hektar) dan Hutan Simpan Bukit Sungai Besi (42.11 hektar) (rujuk *Rajah 15.5*). Bukit Nanas yang terletak di tengah Pusat Bandar Raya merupakan salah satu hutan dara tertua di rantau ini. Baki kawasan hutan ini merupakan tempat tinggal untuk beberapa spesies fauna terutamanya monyet, tikus kesturi, tupai dan burung.

U

RAJAH: 15.3
KAWASAN BANJIR KILAT, 2000

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020



U

RAJAH: 15.4
BATUAN BAWAH TANAH, 2000

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020

U

RAJAH: 15.5
RIZAB HUTAN, 2000

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020

732. Terdapat juga beberapa tempat terpencil termasuk sebahagian kawasan Kampong Sungai Penchala dan Damansara yang mengandungi tumbuhan hutan. Walaupun luas, kebanyakan kawasan hutan ini terletak di lereng bukit dan dikelilingi oleh projek pembangunan.

ii. Isu

733. Sebahagian daripada baki kawasan hutan masih di bawah ancaman pembangunan. Pencerobohan pembangunan dalam kebanyakan kes telah menjadikan kawasan hutan tidak lagi mapan sebagai habitat semula jadi kehidupan liar. Di sesetengah kawasan, keseluruhan koloni telah lenyap sementara di habitat lain, hidupan liar terpaksa mencari sumber makanan di luar habitatnya hingga menimbulkan konflik dengan penduduk di kawasan perumahan bersebelahan.

- *Ancaman terhadap baki kawasan hutan.*

15.2.3 PENCEMARAN

a) Kualiti Udara

i. Keadaan Semasa

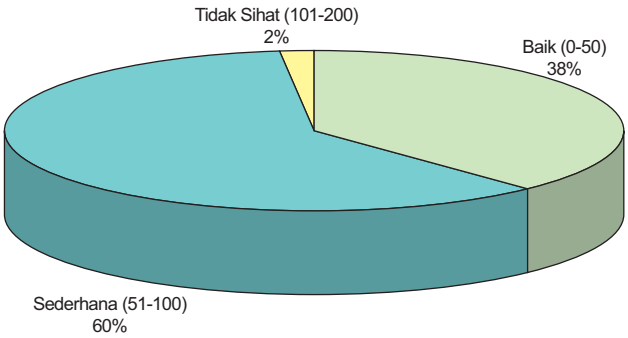
734. Berdasarkan Laporan Kualiti Alam Sekeliling 2000 Malaysia, Indeks Pencemaran Udara *(API)* menunjukkan bahawa kualiti udara di Kuala Lumpur adalah di antara baik (API 0-50) dan sederhana (API 51-100) sepanjang masa, kecuali beberapa hari yang tidak sihat dialami semasa cuaca kering pada bulan Mei dan Julai (rujuk *Rajah 15.6*). Walau bagaimanapun, terdapat keadaan kualiti udara yang direkodkan tidak sihat di Kuala Lumpur disebabkan oleh kehadiran paras ozon yang tinggi akibat dari tindak balas nitrogen oksida (NOx) dan sebatian mudah ruap (VOCs) yang dilepaskan daripada kenderaan bermotor dan sumber industri, tindak balas daripada cahaya matahari dan haba.

ii. Isu

735. Sumber-sumber utama pencemaran udara di Bandar Raya adalah seperti pembakaran terbuka, pelepasan dari kenderaan bermotor dan kerja-kerja pembinaan serta sumbangan kecil daripada industri di pinggir Bandar Raya. Kemerosotan kualiti udara boleh menjadi bencana yang serius terhadap kesihatan manusia, berkaitan dengan penyakit respirasi dan pengurangan jarak penglihatan.

- *Kemerosotan kualiti udara.*

Rajah 15.6: Indeks Pencemaran Udara (API), 2000



b) Paras Bunyi

i. Keadaan Semasa

736. Berdasarkan Laporan Kualiti Alam Sekeliling 2000 Malaysia, pemantauan paras bunyi tertumpu kepada penilaian kesan pendedahan bunyi terhadap penerimaan bunyi sensitif di premis seperti sekolah dan hospital di Kuala Lumpur didapati di antara 57.8 desibel dan 71.8 desibel pada waktu siang (7 pagi ke 10 malam), iaitu melebihi had 55 desibel yang disarankan oleh *World Health Organization (WHO).* Lalu lintas kenderaan merupakan punca utama bunyi, manakala punca-punca bunyi lain yang memberi kesan kepada kawasan setempat adalah daripada mesin perindustrian dan LRT.

ii. Isu

737. Garis panduan pembangunan tidak menetapkan keperluan zon penampan yang mencukupi di antara kawasan perumahan dan potensi punca pencemaran. Dalam sesetengah kes, lebuh raya dan jalan-jalan utama dibina melalui kawasan kediaman yang berkepadatan tinggi. Paras bunyi bukan sahaja mengganggu keselesaan penduduk, malah boleh menimbulkan masalah kesihatan.

- *Paras bunyi yang tinggi di kebanyakan kawasan Bandar Raya.*

c) Tanah Tercemar

i. Keadaan Semasa

738. Tapak pelupusan sedia ada di Taman Beringin dan bekas-bekas tapak pelupusan sisa pepejal berhampiran Sri Petaling dan Jinjang Utara merupakan tanah tercemar disebabkan pembuangan sisa pepejal secara tidak teratur dan rawatan tanah yang tidak sistematik. Gas methane, bahan kimia dan sisa toksik serta air larutan (leachate) yang terdapat di tapak ini mencemarkan tanah, air permukaan dan air bawah tanah serta kualiti udara.

ii. Isu

739. Pembangunan pesat telah memberi tekanan kepada keperluan untuk membangunkan semula kawasan tanah tercemar. Peraturan dan perundangan khusus untuk mengawal penggunaan kawasan tanah tercemar perlu diadakan mengikut piawaian, prosedur dan teknologi yang sesuai.

- *Tiada kawalan dan peraturan penggunaan kawasan tanah tercemar*

15.2.4 KAWASAN SENSITIF ALAM SEKITAR

i. Keadaan Semasa

740. Kawasan sensitif alam sekitar didefinisikan sebagai satu kawasan yang perlu diberi perhatian khusus atau pertimbangan yang sewajarnya sebelum sesuatu pembangunan dibenarkan dalam kawasan berkenaan atau kawasan berdekatan. Kawasan sensitif alam sekitar adalah kawasan yang terdedah kepada hakisan, banjir, cerun curam, tanah jerlus, pencemaran udara, air dan bunyi serta kawasan hutan dan warisan tidak didokumentasikan dengan baik.

741. Disebabkan kekurangan garis panduan, kesan pembangunan terhadap kawasan sensitif alam sekitar tidak diberikan perhatian yang sewajarnya, mengakibatkan kemerosotan persekitaran semula jadi Bandar Raya.

ii. Isu

742. Garis panduan perancangan sedia ada tidak cukup komprehensif untuk menilai kesan projek pembangunan terhadap kawasan sensitif alam sekitar.

- *Kekurangan garis panduan pembangunan untuk kawasan sensitif alam sekitar.*

15.3 OBJEKTIF

743. Untuk meningkatkan kualiti hidup Bandar Raya setaraf dengan wawasan sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia, DBKL bertujuan untuk:

- *mewujudkan Bandar Taman Tropika yang sensitif kepada tapak semula jadi dan sesuai dengan lokasi wilayah tropikanya;*
- *meneruskan pengekalan keseimbangan yang saksama antara pembangunan, ekologi dan warisan negara;*
- *meningkatkan persekitaran kehidupan bandar raya; dan*
- *mencapai persekitaran yang bebas daripada sebarang bentuk pencemaran utama.*

15.4 DASAR DAN CADANGAN

15.4.1 BANDAR RAYA TAMAN TROPIKA

744. Program landskap dan pengindahan yang telah dijalankan kebelakangan ini amat berjaya dan membantu dalam mengubah persekitaran Bandar Raya, terutamanya di Pusat Bandar Raya. Program-program ini seharusnya ditingkatkan dan diperluaskan untuk merangkumi semua kawasan kediaman, perdagangan dan perindustrian di Kuala Lumpur ke arah merealisasikan objektif mewujudkan sebuah Bandar Raya Taman Tropika.

Dasar:

EN 1: ***DBKL akan mempromosikan program pengindahan dan landskap di kawasan kediaman, perdagangan dan perindustrian.***

EN 2: ***DBKL akan menggiatkan program-program penanaman pokok di tepi jalan serta melandskapkan kawasan lapang dan rekreasi.***

745. Sebahagian kawasan lapang yang dimiliki swasta, tapak kosong dan kawasan yang belum dibangunkan di Bandar Raya, terutamanya dalam penglihatan orang ramai atau berdekatan

Gambar 15.2: Program landskap dan pengindahan seharusnya ditingkatkan dan diperluaskan… ke arah merealisasikan objektif mewujudkan sebuah Bandar Raya Taman Tropika.

kawasan lapang berlandskap perlu dilandskapkan dengan betul untuk meningkatkan ameniti persekitaran.

Dasar:

EN 3: DBKL akan memastikan kawasan lapang sedia ada milik swasta dan kawasan kosong lain diperuntukkan dengan landskap yang sesuai.

746. Strategi akan dirumuskan untuk mengambil kira sungai-sungai dan kolam bekas lombong ke dalam ameniti persekitaran Bandar Raya melalui penggunaan landskap dan langkah-langkah pembaikan yang lain.

Dasar:

EN 4: DBKL akan memastikan sungai dilandskapkan dan tapak bekas lombong dipulihkan semula.

EN 5: DBKL akan memulakan strategi yang sesuai untuk mengintegrasikan sungai utama dan tapak bekas lombong terbiar sebagai suatu ameniti dan elemen reka bentuk bandar.

15.4.2 PERSEKITARAN FIZIKAL

a) Cerun-cerun Curam

747. Pembangunan di kawasan berbukit perlu diberi perhatian serius selaras dengan peraturan-peraturan dan dasar-dasar kerajaan yang sedia ada terpakai. Khususnya, konsep 'fit-to-terrain' dalam reka bentuk susun atur haruslah diaplikasikan dalam pembangunan di kawasan berbukit.

Dasar:

EN 6: DBKL tidak akan membenarkan pembangunan di lereng bukit yang bercerun melebihi tahap yang dibenarkan dalam dasar dan peraturan Kerajaan Persekutuan.

EN 7: DBKL akan memerlukan kajian geoteknikal untuk semua pembangunan yang dijalankan di kawasan lereng bukit.

b) Kualiti Air Sungai

748. Syarat penting bagi meningkatkan kualiti air sungai ialah dengan memastikan semua air buangan dari pembetungan setempat dirawat dengan betul sebelum dilepaskan ke dalam sistem sungai dan perparitan.

Dasar:

EN 8: DBKL akan, dengan kerjasama pemegang konsesi pembetungan, memastikan tiada lagi pelepasan air buangan domestik yang tidak dirawat ke dalam sistem sungai dan perparitan.

749. Program penempatan semula setinggan akan membantu meningkatkan kualiti air dengan mengurangkan punca utama pencemaran. Walau bagaimanapun, kaedah alternatif untuk membersihkan laluan air Bandar Raya dengan menggunakan teknologi yang maju dan efektif kos akan dikaji. Kaedah ini termasuklah penggunaan air terjun kecil bagi meningkatkan pengoksigenan dan pengudaraan sungai dan membaiki kapasitinya untuk menyokong hidupan akuatik.

Dasar:

EN 9: DBKL akan mengkaji kemungkinan pendekatan-pendekatan baru bagi meningkatkan pengoksigenan, pengudaraan dan kualiti air sungai Bandar Raya untuk menyokong hidupan akuatik di dalam sungai.

Gambar 15.3: …penggunaan air terjun kecil bagi meningkatkan pengoksigenan dan pengudaraan sungai dan membaiki kapasitinya untuk menyokong hidupan akuatik.

c) Kawasan Mudah Banjir

750. DBKL akan terus bekerjasama dengan Jabatan Pengairan dan Saliran Persekutuan dalam mengekalkan kapasiti aliran sungai serta memastikan tidak berlaku sebarang sekatan. Kemungkinan pembinaan perangkap-perangkap pepejal terampai di hulu sungai dan di lokasi strategik yang lain untuk mengumpul sisa buangan dan mengurangkan sebarang sekatan akan dikaji bagi menyediakan langkah jangka panjang yang lebih berkesan untuk mengelakkan banjir.

Dasar:

EN 10: DBKL akan mengaktifkan semula program pemulihan semula Sungai Klang dan Sungai Gombak.

751. Pengurangan kapasiti aliran sungai sedia ada akibat pembinaan struktur tetap di dalam rizab sungai tidak lagi dibenarkan.

Dasar:

EN 11: DBKL tidak akan meluluskan pembangunan yang melibatkan struktur tetap di dalam rizab sungai.

d) Tanah Jerlus

752. Untuk mengurangkan bahaya akibat keruntuhan struktur dan potensi gangguan terhadap aktiviti pembinaan di kawasan pembentukan batu kapur, laporan geoteknikal perlu dikemukakan bersama dengan permohonan pembangunan.

Dasar:

EN 12: DBKL akan menghendaki permohonan pembangunan di kawasan pembentukan batu kapur disertakan dengan laporan geoteknikal.

15.4.3 FLORA DAN FAUNA

753. Flora dan fauna semula jadi Bandar Raya adalah sumber penting yang mesti dipelihara dan digalakkan untuk berkembang bagi manfaat penduduk Bandar Raya dan generasi seterusnya.

754. Satu rangkaian kawasan hijau yang saling berkait akan diwujudkan dengan menghubungkan taman utama dan hutan simpan dengan rizab sungai, jalan, rel dan utiliti. Lingkaran kawasan hijau ini akan membantu mewujudkan persekitaran hidup yang mapan untuk hidupan liar. Program-program akan dirumuskan untuk memberi perhatian khusus terhadap pemuliharaan elemen semula jadi Bandar Raya, termasuk pokok dan tumbuhan asli, haiwan dan burung, dan mengukuhkan ciri-ciri tropika Bandar Raya. Program-program ini termasuklah peningkatan sumber-sumber makanan bagi hidupan liar seperti penanaman pokok berbuah dan menyediakan stesen pemberian makanan.

Dasar:

EN 13: DBKL akan memelihara baki kawasan hutan dan mengekalkan kepelbagaian mapan serta populasi hidupan liar di dalam Bandar Raya.

15.4.4 KAWALAN PENCEMARAN

a) Kualiti Udara

755. Penurunan jumlah lalu lintas jalan raya mempunyai hubungan secara langsung terhadap pengurangan pencemaran udara. Dasar-dasar pengangkutan yang mempromosikan penggunaan pengangkutan awam berbanding pengangkutan persendirian bukan sahaja membantu dalam pengurusan permintaan lalu lintas, tetapi juga dapat mengurangkan pencemaran udara. Program-

program lain untuk mengurangkan kesan pencemaran dari kenderaan juga akan dilaksanakan seperti pembinaan penampan semula jadi dan buatan manusia di sepanjang jalan dengan penanaman pokok secara padat, pokok pagar dan pokok rimbun sebagai perangkap debu.

Dasar:

EN 14: DBKL akan memastikan penyediaan kawasan penampan berlandskap yang mencukupi di antara lebuh raya dan kawasan tepu bina lain.

756. Jabatan Alam Sekitar adalah bertanggungjawab untuk menguatkuasakan langkah-langkah berkaitan dengan pencemaran udara dan DBKL perlu menyelaras bersama jabatan berkaitan untuk mengurangkan pencemaran udara.

Dasar:

EN 15: DBKL akan, dengan kerjasama Jabatan Alam Sekitar, mengambil langkah-langkah untuk mengurangkan pencemaran udara di dalam Bandar Raya.

b) Paras bunyi

757. Dasar pengangkutan bagi mempromosikan pengangkutan awam dan mengurangkan kenderaan persendirian di jalan raya juga merupakan strategi penting dalam menurunkan paras bunyi. Tambahan pula, keperluan untuk menaikkan piawaian jarak anjakan antara kediaman dan jalan-jalan utama akan dikaji.

Dasar:

EN 16: DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk menurunkan paras bunyi di Bandar Raya.

c) Tanah Tercemar

758. Tanah-tanah tercemar hendaklah dirawat agar kawasan ini dapat digunakan semula untuk kegunaan yang sesuai. Rawatan kawasan ini dijangka akan mengambil masa melebihi 20 tahun dan dalam tempoh tersebut kawasan ini akan dijadikan kawasan hijau sensitif. Oleh itu peraturan dan prosedur rawatan yang sesuai hendaklah disediakan.

Dasar:

EN 17: DBKL akan memastikan kawasan tanah tercemar dirawat dan dikhaskan sebagai kawasan hijau sensitif.

15.4.5 KAWASAN SENSITIF ALAM SEKITAR

759. Langkah-langkah perlu diperkenalkan untuk mewujudkan persekitaran mapan yang dapat mengekalkan keseimbangan saksama di antara pembangunan, ekologi dan warisan negara. Untuk mengelakkan kompromi antara alam semula jadi dan bentuk warisan Bandar Raya, kawasan sensitif alam sekitar akan ditentukan dan didokumentasikan dengan baik. Garis panduan juga akan dirumuskan untuk memandu, mengawal dan mengurus pembangunan di dalam dan di sekitar kawasan tersebut.

Dasar:

EN 18: DBKL akan, menentukan kawasan sensitif alam sekitar dan menyediakan garis panduan bagi pengawalan dan pengurusannya.

15.4.6 PENYERTAAN AWAM

760. Aktiviti-aktiviti ekonomi yang melibatkan pihak awam hendaklah dilaksanakan selaras dengan konteks *Local Agenda 21*. Penglibatan awam hendaklah membantu mencapai alam sekitar mapan dalam mengoptimumkan penggunaan sumber-sumber yang ada.

761. Konsep eko-perkongsian, yang memberi penekanan kepada usaha perancangan pelbagai pihak yang berkepentingan seperti perusahaan swasta, pelbagai agensi kerajaan, organisasi berasaskan komuniti dan bukan kerajaan (CBOs dan NGOs) bagi menjalankan aktiviti kajian dalam

meningkatkan kesedaran awam tentang persekitaran mapan akan dipromosikan dan dipertingkatkan. Kempen 'jalan bersih', 'udara bersih' dan 'air bersih' di mana DBKL dengan kerjasama NGOs dan konsesi swasta telah menerajui untuk meluaskan konsep eko-perkongsian. Pihak awam juga akan digalakkan mengamalkan Konsep 3R, iaitu *'Reduce'* (mengurang), *'Reuse'* (mengguna semula) dan *'Recycle'* (mengitar semula). Program-program sebegini boleh dijalankan pada peringkat kejiranan.

Dasar:

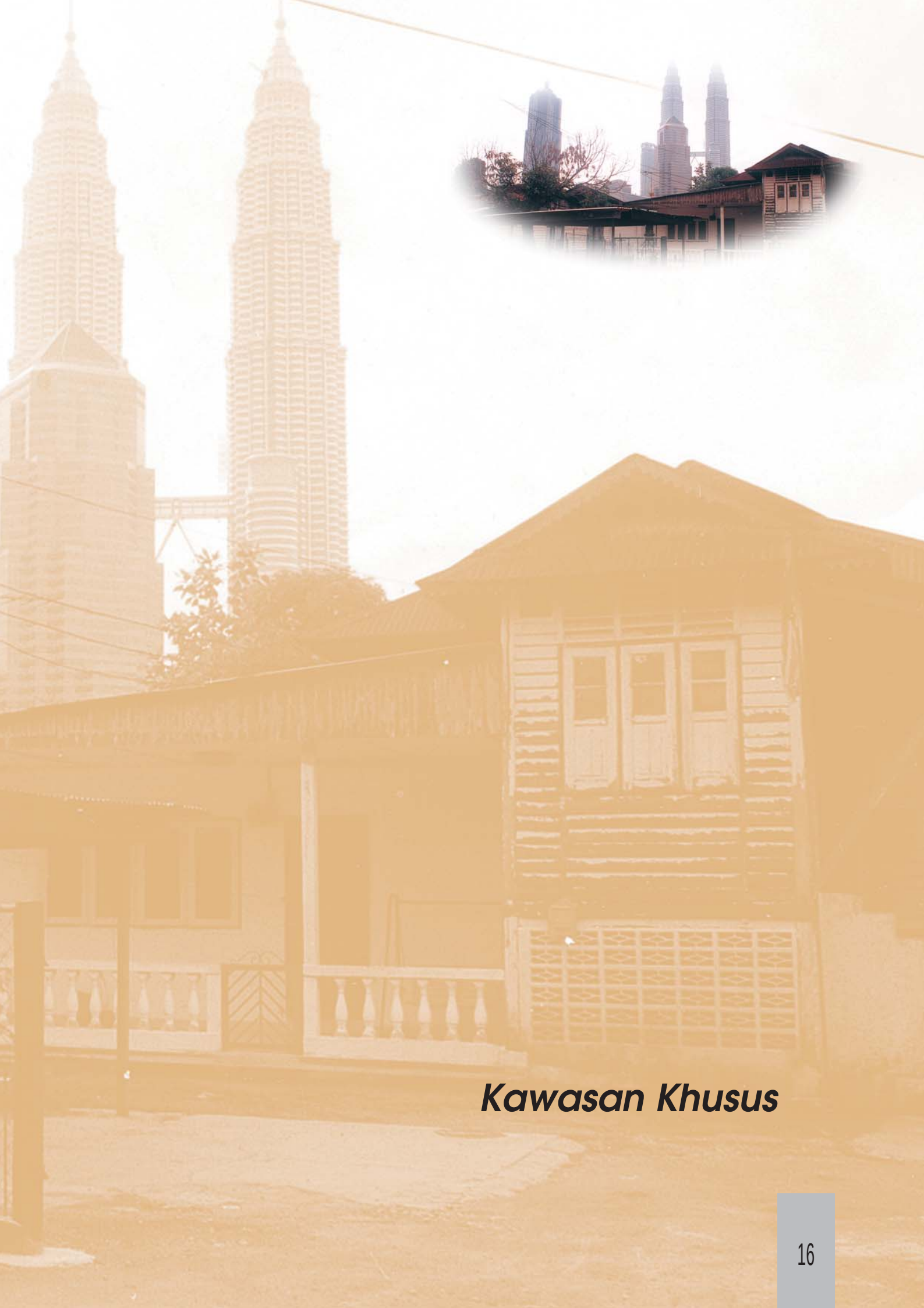
EN 19: DBKL akan, dengan kerjasama agensi kerajaan lain, sektor awam dan swasta, mengambil langkah proaktif bagi memastikan pembangunan ekonomi, fizikal dan sosial mapan sesuai dengan persekitaran sedia ada.

15.4.7 PENGURUSAN ALAM SEKITAR

762. Semua dasar yang telah dirumuskan dan garis panduan yang didrafkan akan menjadi asas bagi rangka kerja yang komprehensif untuk memandu, mengawal dan mengurus pembangunan baru serta kerja-kerja pembaikan di Kuala Lumpur. Bagi melaksanakan langkah-langkah ini, Unit Alam Sekitar di bawah Jabatan Kesihatan DBKL akan diperkukuhkan untuk mengawal dan memudahkan penyelarasan dengan semua pihak yang berkepentingan serta semua jabatan berkaitan di dalam dan di luar DBKL.

Dasar:

EN 20: DBKL akan menyelaras bersama pihak yang berkepentingan yang berkaitan untuk melaksanakan dasar dan garis panduan bagi kawasan sensitif alam sekitar.



Kawasan Khusus

16.1 PENGENALAN

763. Kawasan Khusus adalah kawasan yang memerlukan perhatian khas dari segi pelaksanaan perancangan dan pembangunan. Kawasan ini ketinggalan dari segi pembangunan dan dikaitkan dengan masalah pembangunan yang kompleks, kemiskinan, persekitaran hidup yang kurang sihat dan infrastruktur yang tidak mencukupi. Tiga jenis kawasan yang dikenal pasti sebagai Kawasan Khusus adalah Kawasan Rizab Melayu (KRM), kampung tradisional dan kampung-kampung baru.

764. Bagi mencapai matlamat mewujudkan struktur Bandar Raya yang efisien, dan saksama serta meningkatkan persekitaran hidup Bandar Raya, DBKL berhasrat untuk membawa kawasan ini ke dalam arus pembangunan. Adalah penting untuk menggalakkan dan memudahkan pembangunan kawasan ini bagi membantu mencapai wawasan Kuala Lumpur sebagai Sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia.

16.2 KEADAAN DAN ISU SEMASA

16.2.1 KAWASAN RIZAB MELAYU DAN KAMPUNG TRADISIONAL

a) Latar belakang dan Status Undang-Undang

i. Keadaan Semasa

765. KRM telah diwujudkan di bawah Enakmen Rizab Melayu 1913 dan Enakmen Tanah 1987. Objektif penggubalan undang-undang ini adalah untuk memastikan orang Melayu berupaya memiliki tanah, terutamanya di kawasan bandar, dan satu peruntukan dalam enakmen tersebut adalah bahawa KRM tidak boleh, sama ada melalui penjualan atau pajakan, dipindah milik kepada orang bukan Melayu.

766. *Jadual 16.1* menunjukkan penduduk, keluasan tanah dan kepadatan di enam KRM di Bandar Raya.

Jadual 16.1: Kawasan Rizab Melayu - Luas dan Penduduk, 2000

Kawasan	Luas (hektar)	Jumlah Penduduk	Kepadatan (orang/hektar)
1. Kampong Bharu	101.02	45,000	446
2. Kampong Datok Keramat	87.58	25,000	286
3. Segambut	293.97	2,500	9
4. Kampong Sungai Penchala	291.65	5,000	17
5. Gombak	320.61	20,000	62
6. Selayang	87.78	4,000	46
Jumlah	**1,182.61**	**101,500**	**-**

ii. Isu

767. KRM merupakan perkara agak rumit dan memerlukan perhatian penting daripada pihak awam, terutamanya dari segi potensi untuk membangunkan Kampong Bharu sebagai kawasan perdagangan moden kerana kedudukannya di dalam Pusat Bandar Raya. Walaupun terdapat beberapa usaha dalam menyediakan pelan pembangunan untuk KRM, sehingga kini, tidak banyak kemajuan yang dapat dicapai dan isu-isu proses kelembapan pembangunannya masih tidak dapat diselesaikan.

- *Kurang pembangunan di Kawasan Rizab Melayu dan kampung tradisional.*

768. Sekatan undang-undang yang dikenakan ke atas harta tanah dan pemilikan tanah adalah faktor utama yang mengurangkan potensi kewangan dan pemasaran kawasan ini. Halangan lain termasuklah kekurangan keupayaan pemilik individu untuk membangunkan harta tanah mereka dan ketiadaan program pelaksanaan yang jelas.

- *Kesulitan dalam memulakan pembangunan di Kawasan Rizab Melayu.*

b) Persekitaran Fizikal

i. Keadaan Semasa

769. KRM pada asalnya telah dirancang sebagai kampung tradisional yang mengandungi unit-unit kediaman individu dengan keluasan tanah-tanah pertanian yang cukup untuk kebun kecil. Ini

Gambar 16.1: … terdapat beberapa usaha dalam menyediakan pelan pembangunan untuk KRM, sehingga kini, tidak banyak yang dapat dicapai …

menjelaskan tentang saiz lot-lot yang kecil di kawasan ini. Dengan perkembangan Bandar Raya, KRM yang pada asalnya terletak di pinggir Bandar Raya telah dikelilingi oleh pembangunan bandar, apatah lagi Kampong Bharu yang berada di Pusat Bandar Raya. Akibatnya, kebanyakan bangunan dan petempatan asal tidak lagi sesuai dengan persekitarannya.

770. Walaupun Kampong Bharu, Kampong Datok Keramat dan Selayang telah lengkap dengan jalan, utiliti dan kemudahan masyarakat, Gombak, Segambut dan Kampong Sungai Penchala masih lagi mengekalkan pecah bahagian tanah pertanian yang asal dan dengan ini, telah dibangunkan secara tidak teratur. Dari segi penggunaan tanah, KRM merupakan kawasan kediaman walaupun hampir 40 peratus di Segambut dan Kampong Sungai Penchala, terutamanya di kawasan-kawasan berbukit, masih tidak dibangunkan atau digunakan untuk tujuan pertanian.

771. Kampong Bharu dan Kampong Datok Keramat merupakan KRM yang paling membangun diikuti oleh Gombak, Kampong Sungai Penchala dan Segambut. Bagi Selayang, disebabkan oleh keadaannya sebagai tanah bekas lombong, hanya sebahagian kecil kawasannya telah dibangunkan. Secara amnya, perubahan yang telah berlaku di KRM selama 15 tahun yang lepas adalah minimum.

ii. Isu

772. Kerja-kerja penambahan dan pengubahsuaian yang tidak terancang telah dilakukan terhadap bangunan-bangunan sedia ada. Bagi menampung pertumbuhan keluarga tambahan, rumah induk telah diubah kepada beberapa unit rumah berganda. Selain itu, rumah-rumah telah ditukar guna kepada kedai, bengkel dan industri ringan yang tidak sesuai dengan kegunaan kediaman. Bangunan-bangunan tersebut juga telah diperluaskan memenuhi keseluruhan tapak dengan meninggalkan sedikit atau tanpa ruang langsung untuk kawasan anjakan. Pembangunan yang tidak teratur ini telah mengakibatkan keadaan hidup yang di bawah piawaian.

- *Keadaan persekitaran hidup yang tidak sihat akibat dari pembangunan oleh individu secara tidak terkawal.*

773. Satu kesan pembangunan KRM yang tidak teratur ialah infrastruktur sedia ada yang usang dan tidak mencukupi. Penyediaan kemudahan masyarakat juga tidak mencukupi akibat dari kekurangan tanah.

- *Infrastruktur di bawah piawaian dan kemudahan masyarakat yang tidak mencukupi.*

16.2.2 KAMPUNG TRADISIONAL

774. Kampung tradisional mengalami masalah persekitaran, ekonomi dan sosiologi yang serupa dan menghadapi kesulitan dalam memulakan pembangunan seperti mana KRM.

775. Walau bagimanapun, kampung tradisional tidak digazetkan seperti KRM dan ianya tidak mempunyai sekatan ke atas pemilikan harta tanah. *Jadual 16.2* menunjukkan 12 kampung tradisional di Bandar Raya.

Jadual 16.2: Kampung Tradisional - Luas dan Penduduk, 2000

Kawasan	Luas (hektar)	Jumlah Penduduk	Kepadatan (orang/ hektar)
1. Kampong Batu Muda	52.51	2,220	42
2. Kampong Cheras Baru	13.34	870	65
3. Kampong Delima/Sri Delima	13.08	460	35
4. Kampong Malaysia Raya	27.90	1,965	70
5. Kampong Melayu FRI	12.74	810	64
6. Kampong Pasir	21.51	530	25
7. Kampong Petaling Bahagia	33.74	570	17
8. Kampong Segambut Dalam	5.42	115	21
9. Kampong Segambut Tengah	33.23	285	9
10. Kampong Segambut Bahagia	17.81	535	30
11. Kampong Pasir Segambut	34.71	545	16
12. Kampong Pandan	25.20	4,283	170
Jumlah	**291.19**	**13,188**	**-**

16.2.3 KAMPUNG-KAMPUNG BARU

a) Latar Belakang dan Status Undang-Undang

i. Keadaan Semasa

776. Kampung-kampung baru, yang kebanyakannya diduduki oleh kaum Cina, telah diwujudkan akibat dari penempatan semula sebahagian penduduk di kawasan luar bandar oleh kerajaan Kolonial British pada awal tahun 1950-an dalam usaha untuk membatasi perhubungan penduduk dengan Parti Komunis Malaya yang diharamkan. Terdapat empat petempatan di Kuala Lumpur seperti yang ditunjukkan di *Jadual 16.3.*

Rumah kayu di Kampong Sungai Penchala

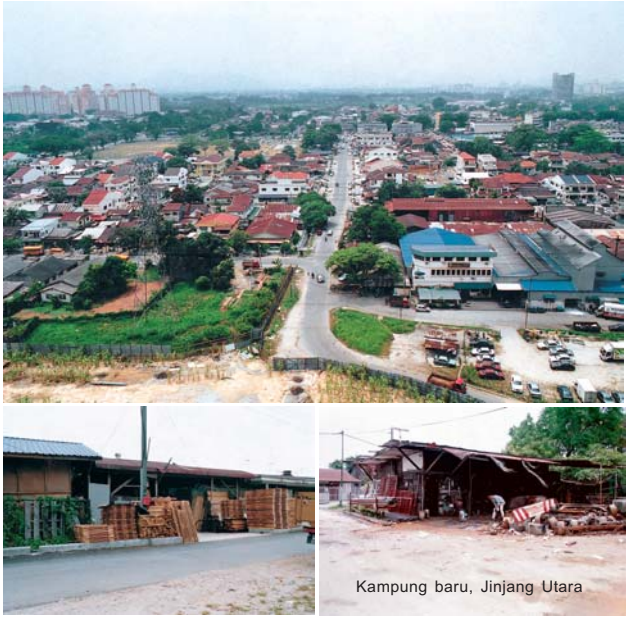
Infrastuktur Kampong Sungai Penchala

Gambar 16.2: Kampung tradisional mengalami masalah persekitaran, ekonomi dan sosiologi yang serupa dan menghadapi kesulitan dalam memulakan pembangunan seperti mana KRM.

Jadual 16.3: Kampung-kampung Baru - Luas dan Penduduk, 2000

Kawasan	Luas (hektar)	Jumlah Penduduk	Kepadatan (orang/ hektar)
1. Kampong Air Panas	60.7	3,475	57
2. Kampong Cheras Baru	60.7	3,100	51
3. Jinjang Utara dan Jinjang Selatan	445.2	15,000	34
4. Kampong Salak Selatan	121.4	4,800	39
Jumlah	**688.0**	**26,375**	**-**

777. Kampung-kampung baru ini diwujudkan untuk tujuan kediaman sahaja dan terletak di luar Bandar Raya. Saiz lot biasa adalah 50' x 80' dan dalam kes tertentu, saiz lotnya lebih kecil iaitu 30' x 80'. Kawasan ini mempunyai ciri-ciri kekurangan pembangunan, rumah yang buruk, infrastruktur, utiliti dan kemudahan masyarakat yang kurang berkualiti. Dalam tempoh 1992/93, tanah di kampung-kampung baru hanya diberi Lesen Penempatan Sementara (TOL). Ini



Gambar 16.3: Pembangunan pesat di sekeliling kampung-kampung baru telah memberi tekanan yang tinggi terhadapnya untuk membangun seiring arus pembangunan.

menyebabkan prospek masa hadapan harta tanah penduduk tidak menentu, mengakibatkan kawasan usang dan pembangunan tidak terkawal.

778. Pada pertengahan tahun 90-an, geran-geran tanah telah dikurniakan dengan pajakan 99 tahun dan penggantian rumah-rumah lama kepada struktur pembinaan yang lebih kekal sedang dijalankan. Walau bagaimanapun, kampung-kampung baru ini masih lagi mengalami kesan daripada penempatan semula secara tergesa-gesa kerana keperluan keselamatan terdahulu. Jalan-jalan yang dibina adalah sempit dan di beberapa kawasan, topografi tapak tidak diambil kira dalam reka bentuk jalan. Kekurangan tanah juga menyukarkan penyediaan kemudahan-kemudahan baru dan ini mengehadkan usaha-usaha memperbaiki kekurangan dalam pembangunan persekitarannya.

ii. Isu

- *Kampung-kampung baru yang kurang membangun.*

b) Persekitaran Fizikal

i. Keadaan Semasa

779. Pembangunan pesat di sekeliling kampung-kampung baru telah memberi tekanan yang tinggi terhadapnya untuk membangun seiring arus pembangunan. Walau bagaimanapun, pada asal ianya dirancang tiada peruntukan yang cukup disediakan bagi aktiviti ekonomi, mengakibatkan industri kampung beroperasi secara haram di kawasan kediaman.

ii. Isu

- *Kegunaan bangunan yang tidak sesuai dengan kegunaan tanah.*

780. Kerja penambahan yang tidak terkawal dan kerja ubahsuai tanpa mematuhi peraturan perancangan atau bangunan telah mengakibatkan keadaan perumahan yang kurang sempurna.

- *Keadaan perumahan yang kurang sempurna disebabkan kerja-kerja ubahsuai dan penambahan kepada unit-unit kediaman yang tidak teratur.*

781. Peningkatan dalam pemilikan kenderaan persendirian telah mengakibatkan infrastruktur jalan tidak lagi dapat menampung pertambahan permintaan berikutan kesulitan menjalankan kerja-kerja pelebaran jalan dan pembaikan lain.

- *Keupayaan jalan yang tidak mencukupi untuk menampung pertambahan lalu lintas kenderaan.*

782. Kejadian banjir biasa berlaku di sesetengah kawasan berikutan sistem perparitan yang tidak teratur termasuklah keadaan longkang yang tidak sempurna.

- *Banjir yang kerap akibat sistem perparitan yang tidak sempurna.*

783. Kawasan ini telah direka bentuk hanya untuk kegunaan kediaman tanpa mengambil kira peruntukan untuk utiliti dan kemudahan masyarakat. Dengan pertambahan penduduk kampung-kampung baru keperluan untuk kemudahan juga meningkat seperti pasar, pusat penjaja, klinik kerajaan dan kemudahan sukan.

- *Kemudahan masyarakat dan utiliti yang tidak mencukupi.*

16.3 OBJEKTIF

784. Bagi tujuan untuk melibatkan Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisional dan kampung-kampung baru dalam arus pembangunan Bandar Raya supaya dapat mewujudkan struktur bandar yang efisien dan

saksama serta imej yang konsisten dengan wawasan Kuala Lumpur sebagai Sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia, DBKL bertujuan untuk:

- *menyusun semula dan mengoptimumkan penggunaan tanah dalam Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisional dan kampung-kampung baru; dan*
- *menggalakkan penglibatan kaum Bumiputera dalam aktiviti ekonomi Bandar Raya melalui pembangunan Kawasan Rizab Melayu dan kampung tradisional.*

785. Untuk meningkatkan persekitaran hidup dalam KRM, kampung tradisional dan kampung-kampung baru, DBKL bertujuan untuk:

- *memperbaiki kualiti perumahan dan persekitaran kediaman;*
- *menyediakan persekitaran hidup yang bersih dan selesa, disokong oleh infrastruktur, kemudahan dan perkhidmatan yang efisien; dan*
- *memastikan penyediaan kemudahan masyarakat berkualiti tinggi yang mencukupi.*

16.4 DASAR DAN CADANGAN

a) Rangka Kerja Institusi

786. Kesulitan dalam pembangunan yang dihadapi oleh Kawasan Khusus tidak boleh diselesaikan hanya dengan mencadangkan pembangunan tertentu atau mencuba untuk menyelesaikan isu-isu tertentu sahaja. Kesulitan pembangunan tersebut berkaitan dengan perundangan, fizikal dan kewangan, memerlukan koordinasi dan promosi yang efektif yang perlu dikendalikan oleh satu badan pelaksana.

787. Badan pelaksana khas ini bertanggungjawab dalam perancangan, pembangunan dan pengurusan KRM dan kampung-kampung tradisional. Badan ini akan menyelaras usaha-usaha pembangunan yang dilaksanakan oleh sektor awam dan swasta.

Dasar:

SA 1: DBKL akan menubuhkan satu badan khas untuk memulakan serta menyelaras perancangan, pembangunan dan pengurusan Kawasan Rizab Melayu dan kampung tradisional.

788. Penubuhan perbadanan-perbadanan pembangunan, yang melibatkan semua pemilik tanah dan penduduk kampung-kampung baru untuk menjalankan kerja pembaikan ke atas infrastruktur dan kemudahan di samping mengusahakan dan mengurus pembangunan baru, akan digalakkan.

Dasar:

SA 2: DBKL akan menggalakkan penubuhan perbadanan-perbadanan pembangunan dengan kumpulan-kumpulan tertentu, melibatkan pemilik tanah dan penduduk, untuk membangunkan kampung-kampung baru.

b) Pembangunan Fizikal

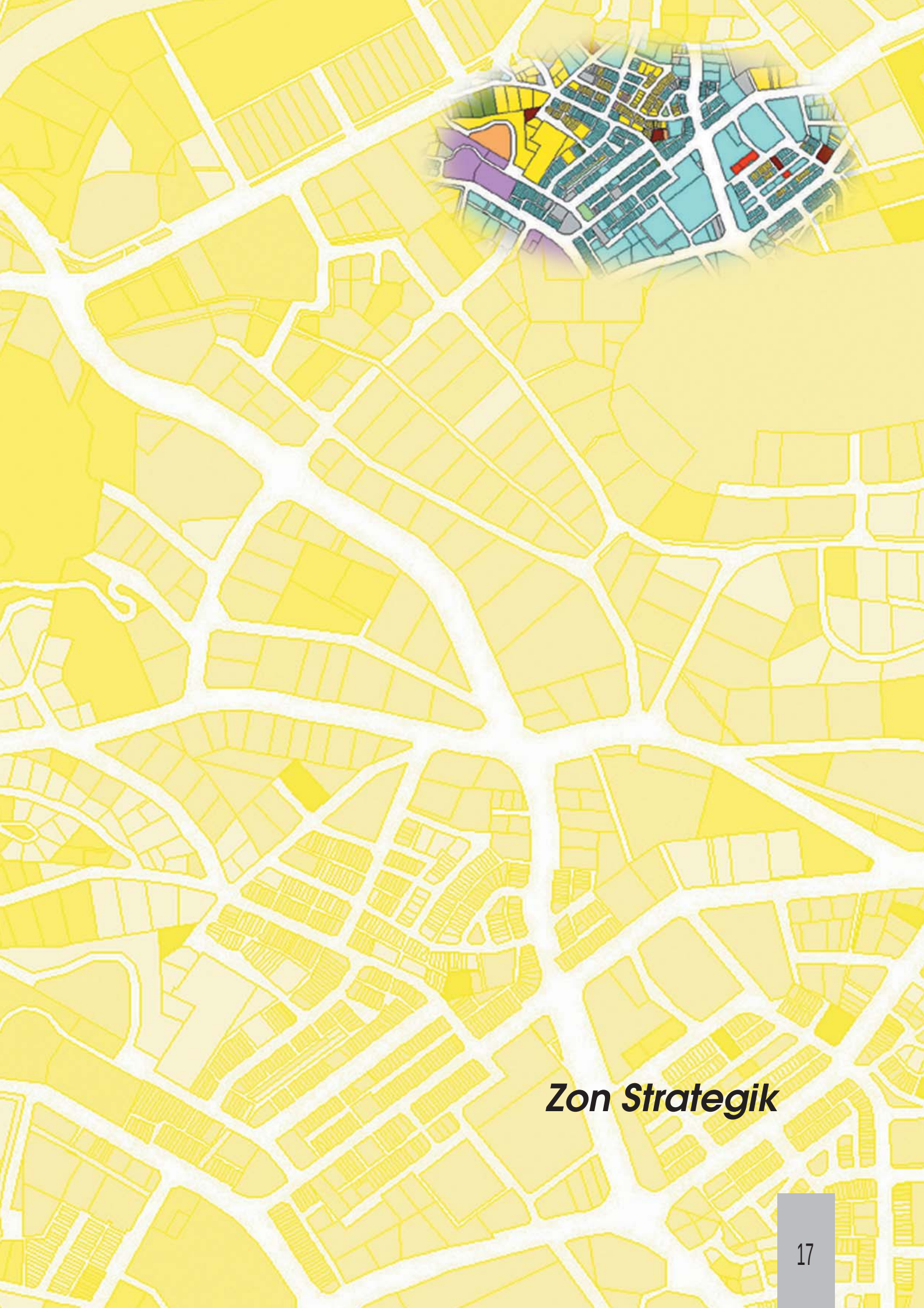
789. Halangan-halangan pembangunan adalah saling berkait dan kebanyakan isu tertentu tidak boleh dihuraikan secara berasingan. Sebagai contoh, peningkatan taraf infrastruktur untuk memperbaiki keadaan kehidupan dibatasi oleh kesukaran untuk membesarkan rizab utiliti disebabkan oleh saiz lot yang kecil. Ini menunjukkan bahawa pembaikan ke atas KRM, kampung tradisional dan kampung-kampung baru tidak boleh dicapai dengan pembangunan secara kecil atau berasingan tetapi hanya melalui pembangunan semula secara komprehensif.

790. Pelan-pelan pembangunan komprehensif rangka kerja keseluruhan pembangunan hendaklah disediakan. Perhatian segera yang perlu diberi adalah memperbaiki taraf hidup melalui peningkatan infrastruktur dan penyediaan kemudahan masyarakat.

Dasar:

SA 3: DBKL akan melaksanakan pelan-pelan pembangunan komprehensif untuk Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisional dan kampung-kampung baru.

SA 4: DBKL akan melaksanakan langkah-langkah untuk mempercepatkan pembangunan dan peningkatan taraf hidup di Kawasan Rizab Melayu, kampung tradisional dan kampung-kampung baru.



Zon Strategik

17.1 PENGENALAN

791. Dalam membentuk strategi-strategi spatial di dalam *Bab 6.0: Guna Tanah dan Strategi Pembangunan* dan menterjemahkan dasar-dasar sektoral serta keperluannya kepada kawasan-kawasan tertentu, Bandar Raya dibahagikan kepada enam zon strategik yang disempadani oleh rangkaian jalan utama, rel dan koridor sungai. Strategi-strategi spatial spesifik dan cadangan-cadangan sektoral utama berkaitan dengan setiap zon akan diterangkan dalam bahagian seterusnya. Zon-zon yang dikenal pasti adalah seperti di bawah:

- *Pusat Bandar Raya (dahulunya Kawasan Perancangan Pusat);*
- *Wangsa Maju - Maluri;*
- *Sentul - Menjalara;*
- *Damansara - Penchala;*
- *Bukit Jalil - Seputeh; dan*
- *Bandar Tun Razak - Sungai Besi.*

17.2 PUSAT BANDAR RAYA

17.2.1 DEFINISI DAN CIRI-CIRI

792. Zon strategik ini adalah Pusat Bandar Raya Kuala Lumpur. Zon seluas 1,813 hektar ini disempadani oleh beberapa lebuh raya utama seperti Jalan Tun Razak dari timur ke utara, Lebuh Raya Mahameru di sebelah barat dan Jalan Lingkaran Tengah 1 ke selatan (rujuk *Rajah 17.1*). Zon ini merangkumi kawasan berbukit, termasuk Bukit Nanas, Bukit Ceylon dan lembah Sungai Klang dan Sungai Gombak.

793. Untuk mewujudkan sebuah bandar raya yang hidup, siang dan malam, penduduk perlu ditingkatkan kepada 245,600 orang pada tahun 2020 daripada 128,721 pada tahun 2000. Bilangan pekerjaan di Pusat Bandar Raya pada tahun 2000 adalah 396,036 dan diunjurkan akan mencapai sekitar 438,010 pada tahun 2020.

794. Pusat Bandar Raya mengandungi sejumlah aktiviti perniagaan yang bersejarah dan terkini, pusat pelancongan dan perdagangan bercampur dengan kawasan kediaman, rekreasi dan perkuburan. Pusat simbolik negara, Dataran Merdeka terletak di Pusat Bandar Raya begitu juga mercu tanda yang paling menonjol, Menara Berkembar Petronas di KLCC dan Menara Kuala Lumpur.

795. Peranan tradisi Pusat Bandar Raya sebagai kawasan kediaman dan perdagangan utama Kuala Lumpur dan konurbasinya (KLK) telah terhakis oleh pembangunan baru di pusat-pusat bandar dan pinggir bandar lain di dalam KLK, di samping pemindahan pejabat kerajaan persekutuan ke Putrajaya. Strategi-strategi masa hadapan adalah penting untuk menarik semula penduduk ke Pusat Bandar Raya dan mewujudkan satu persekitaran hidup dan kerja yang berkualiti, berasaskan kepada pelaburan terkini terhadap infrastruktur moden di Bandar Raya.

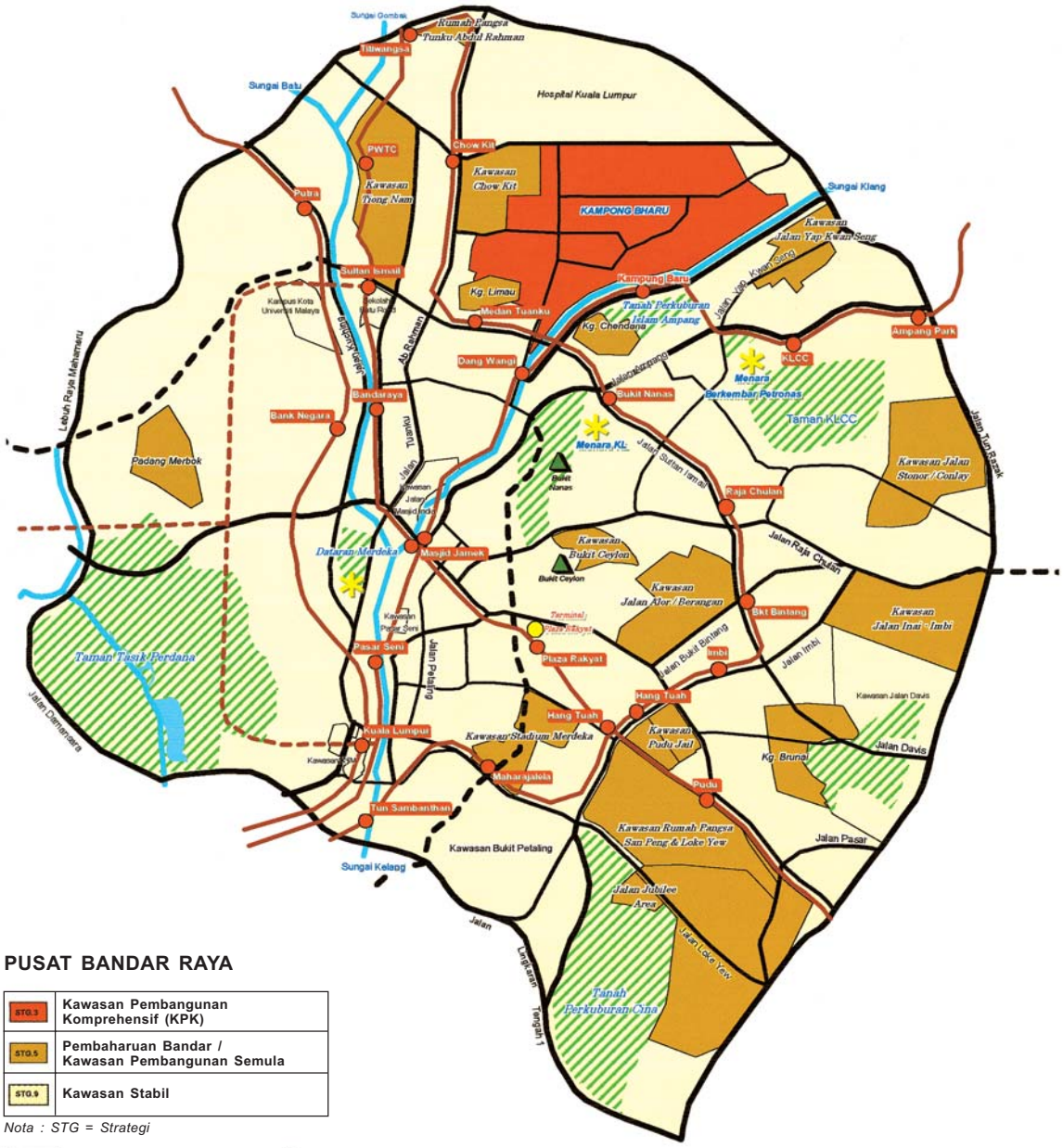
17.2.2 KAWASAN PEMBANGUNAN

a) Intensifikasi Pembangunan Perumahan

796. Pembangunan perumahan yang lebih intensif akan digalakkan untuk menarik kembali penduduk ke Pusat Bandar Raya. Penekanan akan ditumpukan kepada penyediaan kawasan pembangunan kediaman berkepadatan dan berkualiti tinggi dalam lingkungan 250 meter dari stesen-stesen rel dan menaik taraf kawasan-kawasan kediaman sedia ada.

797. Pembangunan perumahan berkepadatan dan berkualiti tinggi akan digalakkan di kawasan perumahan usang seperti sekitar Jalan Tiong Nam, Jalan Masjid India dan Jalan Alor / Berangan. Untuk melengkapi pembangunan kawasan sekitar, pembangunan perumahan berkepadatan sederhana berkualiti tinggi akan ditetapkan di kawasan sekitar KLCC, Jalan Yap Kwan Seng, Bukit Ceylon, Jalan Inai / Imbi dan Jalan Stonor / Conlay.

798. Disebabkan oleh nilai harta tanah yang tinggi, dan bagi memastikan alam binaan yang berkualiti tinggi, sesuai dengan sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia, kawasan kediaman di Pusat Bandar Raya akan dijanakan ke arah penyediaan kediaman kos sederhana dan tinggi.

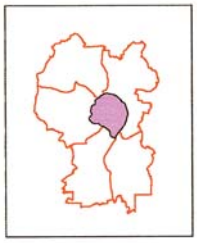


PUSAT BANDAR RAYA

STG.3	Kawasan Pembangunan Komprehensif (KPK)
STG.5	Pembaharuan Bandar / Kawasan Pembangunan Semula
STG.9	Kawasan Stabil

Nota : STG = Strategi

- Jalan Utama Sedia Ada/Komited
- Jalan Cadangan
- Laluan Rel Sedia Ada
- Laluan Rel Cadangan
- Kawasan Hijau
- Sungai & Tasik
- Bukit
- Terminal Pelbagai Mod
- Terminal Rel
- Mercu Tanda



U

RAJAH : 17.1
STRATEGI PEMBANGUNAN
PUSAT BANDAR RAYA

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020

799. Karekter pembangunan kediaman sedia ada berkepadatan rendah yang mempunyai pokok-pokok matang di Bukit Petaling sekitar Istana Negara hendaklah dikekalkan dan dipertingkatkan.

b) Pertumbuhan Sederhana Perdagangan

800. Bagi memastikan kesederhanaan dalam pembangunan perdagangan di Pusat Bandar Raya, perubahan guna tanah untuk menampung pembangunan perdagangan baru yang menyisihkan kegunaan lain adalah tidak digalakkan. Pembangunan perdagangan baru atau bercampur akan dipertimbangkan di kawasan kediaman berkualiti tinggi yang dicadangkan.

801. Penekanan akan diberikan dalam menaik taraf kawasan pejabat dan perdagangan sedia ada dengan memasukkan kediaman berkualiti tinggi, dan mewujudkan presint pembangunan bercampur komprehensif yang mengandungi kegunaan perdagangan, kewangan, hotel, hiburan dan kebudayaan dengan lebih komponen kediaman.

802. Aktiviti-aktiviti perdagangan utama akan dikawal dan dirasionalisasikan ke dalam presint-presint khusus. Kawasan di sekeliling KLCC akan dibangunkan sebagai pusat perdagangan utama, dan kawasan sekitar Jalan Bukit Bintang akan ditingkatkan sebagai presint utama pelancongan. Sebahagian kawasan bekas kuarters kerajaan, bersebelahan dengan pasar sementara di Jalan Davis akan dibangunkan sebagai pasar lengkap, pusat penjaja dan makanan yang akan menjadi tarikan pelancongan utama. Ia juga akan mempunyai sebuah taman daerah.

c) Mengkaji Semula dan Merasionalisasikan Ketidaksesuaian Guna Tanah

803. Ketidaksesuaian guna tanah di Pusat Bandar Raya adalah disebabkan oleh sejarah pembangunan Bandar Raya. Perubahan yang berlaku terhadap Pusat Bandar Raya dan Bandar Raya secara keseluruhan bermakna kesinambungan kegunaan tertentu tidak lagi dapat dijustifikasikan.

804. Sebilangan besar sekolah telah atau sedang dipindahkan, sebagai sebahagian daripada program pemindahan sekolah untuk memberikan perkhidmatan lebih baik kepada penduduk di kawasan kediaman, di samping menyediakan tanah-tanah di Pusat Bandar Raya untuk pembangunan yang lebih sesuai. Sekolah Jalan Batu akan dibangunkan semula untuk pembangunan perdagangan, sebagai mercu tanda berintensiti tinggi dan disepadukan dengan stesen LRT Sultan Ismail. Sebuah kompleks pembangunan komprehensif membeli belah dan hiburan akan dibina di tapak bekas Sekolah Perempuan Bukit Bintang bersama dengan kolam renang berdekatan yang terletak di hujung kawasan membeli-belah utama Bukit Bintang. Tapak bekas Sekolah St. Mary di Jalan P. Ramlee / Jalan Tengah akan dibangunkan semula untuk pembangunan perumahan berkualiti dan berkepadatan tinggi.

d) Mempelbagaikan Aktiviti Ekonomi

805. Pusat Bandar Raya mengandungi banyak bangunan, tempat dan jalan bersejarah yang penting di Bandar Raya. Di samping membaik pulih persekitaran kawasan-kawasan lama, inisiatif-inisiatif pembaharuan semula bandar akan diarah untuk mengeksploitasi aset sedia ada dan memberi kelebihan kepada Kuala Lumpur untuk mewujudkan kemudahan-kemudahan pelancongan yang baru. Hotel butik di bangunan warisan akan digalakkan dan presint-presint sivik seperti di sekitar Stesen Keretapi KTM dan Pasar Seni akan dipertingkatkan.

806. Ciri-ciri presint membeli-belah tradisional di Chow Kit, Jalan Tuanku Abdul Rahman, Jalan Masjid India dan Jalan Pasar akan dipertingkatkan dan dinaiktarafkan supaya lebih menarik dan selesa untuk pengunjung. Jalan Tuanku Abdul Rahman, Jalan Masjid India dan Jalan Pasar akan terus dibangunkan sebagai presint membeli-belah khusus. Projek pengindahan di presint membeli-belah tradisional seperti di Jalan Petaling yang hampir siap dan di Jalan Masjid India yang masih dalam pembinaan, akan menjadi pusat tumpuan bagi pelancong asing dan tempatan.

807. Kuala Lumpur akan membangunkan potensi pelancongan sedia ada serta mewujudkan kawasan baru untuk pembangunan pelancongan. Produk-produk pelancongan baru untuk menarik pelancong pendidikan seperti universiti bandar raya untuk Universiti Malaya di bekas kompleks Jabatan Perkhidmatan Awam (JPA) akan dibangunkan. Tambahan kemudahan MICE seperti pusat konvensyen baru di KLCC dan kemudahan pelancongan kesihatan seperti hospital pakar juga

digalakkan. Usaha-usaha akan diambil untuk memperkenalkan warisan dan destinasi-destinasi pelancongan lain di Pusat Bandar Raya, dan presint khas makan yang tidak formal seperti di Jalan Alor akan dibangunkan.

e) Kawasan Pembangunan Komprehensif

808. Kampong Bharu, yang terletak di tengah-tengah Pusat Bandar Raya akan dibangunkan berdasarkan ciri-ciri tradisi Melayu sebagai pusat untuk pengumpulan, pengagihan, pemasaran dan pameran kebudayaan, seni dan artifak Malaysia. Kawasan ini akan diperkukuhkan sebagai salah satu daripada presint kediaman utama di Pusat Bandar Raya di samping menggalakkan lebih banyak pembangunan moden berserta kemudahan perdagangan yang dapat memberi kemakmuran kepada warga kota. Kampong Bharu juga akan berperanan sebagai penghubung kebudayaan dan perdagangan penting di antara bahagian utara, barat dan timur Pusat Bandar Raya.

f) Pembangunan di Sekitar Stesen Transit

809. Bagi membantu mengurangkan lalu lintas kenderaan di Pusat Bandar Raya, tumpuan kelompok pejabat dan perdagangan di pinggir luar Pusat Bandar Raya berhampiran dengan pusat transit rel di KLCC, Kampong Bharu, Chow Kit, dan Titiwangsa akan diwujudkan. Pembangunan akan mengandungi stesen pertukaran pengangkutan awam serta kemudahan kebudayaan dan masyarakat.

810. Stadium Merdeka adalah sebahagian daripada sejarah kemerdekaan Malaysia. Walau bagaimanapun kawasan sekitarnya boleh dibangunkan bagi tujuan kediaman dan perdagangan dengan konsep reka bentuk yang mengambil kira nilai sejarah tersebut.

811. Tapak bekas Penjara Pudu akan dibangunkan sebagai sebuah kawasan kediaman berkepadatan dan berkualiti tinggi termasuk pangsapuri servis. Sebahagian tapak ini yang berdekatan dengan Stesen LRT dan PRT Hang Tuah akan dibangunkan sebagai sebuah taman kejiranan.

812. Sebahagian kawasan perumahan awam lama yang terletak di atas tanah bernilai tinggi di Pusat Bandar Raya mengalami tekanan untuk pembangunan semula. Satu pelan pembangunan komprehensif untuk Rumah Pangsa San Peng dan Loke Yew akan dilaksanakan. Ini akan mewujudkan pembangunan bercampur berteknologi tinggi yang bersepadu untuk menampung keperluan Ekonomi Baru dan menggabungkan perumahan berkepadatan sederhana, perumahan kos sederhana dan tinggi. Pembangunan ini akan disepadukan dengan stesen LRT Hang Tuah dan Pudu dan mengandungi kawasan lapang yang dihubungkan dengan kawasan hijau perkuburan di bahagian selatan dan taman kejiranan baru di tapak bekas Penjara Pudu. Tapak tersebut terletak pada paksi yang penting dari selatan Bandar Raya dan pembangunan semula akan merupakan sebuah bangunan mercu tanda utama sebagai pelengkap kepada Menara Berkembar Petronas dan Menara Kuala Lumpur.

813. Rumah Pangsa Tuanku Abdul Rahman di Jalan Tun Razak, sebuah lagi kawasan perumahan awam yang usang di sebelah utara Pusat Bandar Raya, akan dibangunkan sebagai pembangunan bercampur komprehensif yang disepadukan dengan Stesen LRT dan PRT Titiwangsa.

g) Ciri-ciri Perbandaran Pusat Bandar Raya

814. Untuk mewujudkan satu identiti bandar raya yang menarik dan unik, ciri-ciri tersendiri Pusat Bandar Raya akan dikenal pasti dan dipertingkatkan. Muka bumi yang berlembah dan berbukit serta bangunan-bangunan mercu tanda utama di Pusat Bandar Raya adalah penting bagi mewujudkan rasa setempat di samping memberi petunjuk arah. Bagi mengekalkan dan mengutamakan pandangan penting, kawalan ketinggian bangunan akan digunakan, bermula dengan ketinggian yang rendah dari pinggir Pusat Bandar Raya dan meninggi ke arah pusatnya. Ini akan disokong oleh garis panduan reka bentuk bandar yang mendefinisikan koridor visual di mana ketinggian bangunan dikawal dalam usaha untuk mengekalkan beberapa pandangan menarik bangunan-bangunan mercu tanda dan kawasan berbukit yang utama di dalam dan di luar Pusat Bandar Raya.

815. Ciri-ciri kawasan bandar lama di Pusat Bandar Raya seperti Chow Kit, Jalan Petaling, Jalan Bukit Bintang, Bukit Ceylon dan Pudu akan dipelihara dan keadaan infrastruktur, kualiti

bangunan serta persekitaran hidup dan kerja akan dinaiktaraf. Pelan pemuliharaan dan pengekalan kawasan warisan bersejarah akan menggalakkan persekitaran mesra pejalan kaki di samping mengekalkan kepelbagaian corak jalan dan bangunan tempatan yang ditonjolkan oleh kawasan ini.

816. Kawasan perdagangan utama akan memperlihatkan Kuala Lumpur sebagai Sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia dan presint kewangan akan mengandungi hanya bangunan berkualiti tinggi. Walau bagaimanapun ciri-ciri kontras kawasan kepadatan rendah dengan pokok-pokok matang di Bukit Tunku akan dikekalkan dan ditingkatkan.

17.2.3 PENGHUBUNGAN

a) Rangkaian Pejalan Kaki

817. Dengan mempromosikan penggunaan pengangkutan awam dan memudahkan pergerakan pejalan kaki, DBKL berhasrat mengurangkan kesesakan lalu lintas dan membaiki kualiti alam sekitar keseluruhannya di Pusat Bandar Raya. Kesimpulannya, satu sistem mesra pejalan kaki yang selamat, berkesinambungan, mudah sampai oleh semua termasuk golongan kurang upaya, dan dilengkapi dengan satu rangkaian laluan basikal yang menghubungkan semua pusat aktiviti utama dan disepadukan sepenuhnya dengan pusat transit awam. Rangkaian ini akan digabungkan dengan rangkaian hijau menggunakan koridor sungai bagi menghubungkan pusat aktiviti ke kawasan lapang sedia ada, taman dan pusat tumpuan yang diagihkan ke seluruh Pusat Bandar Raya. Pembangunan bersebelahan sungai akan mempromosikan kemudahan menghadap sungai yang boleh mudah sampai oleh orang awam.

818. Projek pembangunan baru dan pembaharuan bandar akan menyediakan kawasan lapang awam. Ruang sivik ini akan menjadi ciri utama keseluruhan reka bentuk bandar dan akan disepadukan ke dalam rangkaian pejalan kaki berlandskap yang komprehensif.

819. Satu rangkaian landskap bersepadu yang meliputi sungai utama, kawasan lapang sedia ada, laluan mesra pejalan kaki dan taman bandar baru akan disediakan yang menghubungkan kawasan kediaman dengan pusat pekerjaan dan perdagangan serta kemudahan masyarakat.

820. Laluan pejalan kaki sedia ada akan dipertingkatkan dan disambungkan serta laluan baru akan dibina untuk membentuk rangkaian pejalan kaki. Jalan Tuanku Abdul Rahman dan kawasan-kawasan lain pejalan kaki utama akan dibangunkan sebagai kawasan tunggak membeli-belah yang menghubungkan antara satu sama lain dan presint pembangunan bercampur utama lain.

821. Kampong Bharu akan dibangunkan sebagai pemangkin kepada pewujudan satu koridor kebudayaan yang menghubungkan presint kebudayaan di Jalan Tun Razak dan Jalan Conlay dengan presint membeli-belah di KLCC dan Chow Kit. Di sebelah barat Pusat Bandar Raya, satu medan pejalan kaki akan diwujudkan menghubungkan Stesen Bandaraya dan stesen Bank Negara ke Taman Tasik Perdana yang menyediakan satu akses yang lebih selesa ke taman utama ini bagi warga kotanya.

b) Rangkaian Hijau dan Kawasan Lapang

822. Rangkaian hijau akan menghubungkan kawasan lapang utama atau kawasan yang dipenuhi pokok-pokok dari luar menghala ke Pusat Bandar Raya. Kawasan lapang sedia ada, koridor jalan, sungai dan utiliti serta pokok-pokok matang di kawasan kediaman berkepadatan rendah akan diwujudkan untuk membentuk rangkaian hijau. Di samping itu, kawasan lapang dan kawasan landskap tambahan akan diwujudkan untuk mempertingkatkan jaringan tersebut.

823. Taman Tasik Perdana akan ditingkatkan sebagai taman terpenting Bandar Raya. Kawasan berpokok di sekitar Lebuh Raya Mahameru dan kawasan bekas pejabat kerajaan persekutuan berdekatan akan dikekalkan sebagai kawasan hijau untuk Pusat Bandar Raya. Kawasan ini mengandungi kawasan lapang berlandskap terbesar yang mewujudkan satu persekitaran taman dengan rangkaian hijau pejalan kaki ke kawasan kediaman berkepadatan rendah bersebelahan di Bukit Tunku, Taman Duta dan Bukit Persekutuan.

824. Liputan pokok-pokok matang sedia ada di Bukit Petaling, Kampong Atap dan kawasan perkuburan Cina akan dikekalkan sebagai kawasan

hijau di selatan Pusat Bandar Raya dengan program-program pemuliharaan jangka panjang dan penanaman semula yang akan membantu penjanaan biodiversiti flora dan fauna. Kawasan hijau ini seterusnya akan diperluaskan ke dalam Pusat Bandar Raya melalui presint institusi dan sukan Stadium Negara dan Stadium Merdeka serta cadangan taman kejiranan baru di bekas tapak Penjara Pudu.

825. Taman daerah baru di tapak bekas kuarters kerajaan Jalan Davis dan Taman KLCC akan dikekalkan sebagai penyambung kepada karekter hijau yang bermula dari padang Kelab Golf DiRaja Selangor (RSGC) dan halaman hijau di Taman U-Thant. Pembangunan akan datang di sekitar Jalan Stonor/ Jalan Conlay perlu dirancang untuk mengadakan lebih banyak kawasan hijau sebagai pelengkap kepada karekter hijau.

826. Satu koridor hijau menghubungkan presint kebudayaan di sepanjang Jalan Tun Razak, Taman Tasik Titiwangsa dan Kampong Bharu ke Pusat Bandar Raya akan diwujudkan dengan menggunakan Sungai Bunus sebagai kawasan lapang berjajar. Kawalan ketinggian bangunan akan dikenakan terhadap kawasan-kawasan tersebut dalam usaha untuk mengekalkan koridor visual dari taman daerah iaitu Taman Tasik Titiwangsa ke arah Menara Berkembar Petronas di KLCC.

c) Pengangkutan Awam

827. Pusat Bandar Raya dilengkapi dengan rangkaian rel antara bandar raya yang komprehensif di mana sistem rel KTM dan LRT disepadukan untuk memberi perkhidmatan ke kawasan kediaman, perdagangan dan kawasan tarikan pelancongan utama. Sistem rel antara bandar raya akan dihubungkan dengan sistem PRT yang merupakan rangkaian rel dalam bandar raya.

828. Terminal bas Puduraya akan dibangunkan semula dan disepadukan ke dalam stesen rel Plaza Rakyat untuk mewujudkan sebuah stesen pertukaran pelbagai mod yang mengandungi perkhidmatan teksi, rel dan bas dalam wilayah.

829. Peningkatan terhadap stesen pertukaran transit berintegrasi antara rel, bas dan teksi perlu diberi keutamaan bagi memastikan sistem pengangkutan awam yang cekap dan mesra pengguna. Stesen pertukaran ini akan disepadukan secara komprehensif dengan sistem pejalan kaki bagi menampung dan menyelerakkan lebih ramai penumpang ke destinasi kediaman, membeli-belah dan pejabat.

17.2.4 PENYEDIAAN KEMUDAHAN MASYARAKAT

830. Kemudahan masyarakat sedia ada di Pusat Bandar Raya akan dinaiktaraf dan kemudahan tambahan akan disediakan di kawasan kediaman dan pembangunan bercampur komprehensif.

17.3 WANGSA MAJU - MALURI

17.3.1 DEFINISI DAN CIRI-CIRI

831. Zon Wangsa Maju - Maluri terletak di sebelah sempadan utara Kuala Lumpur, yang memisahkan Bandar Raya dengan kawasan Batu Caves, Gombak, Melawati dan Ampang di Selangor. Lebuh Raya Kuala Lumpur-Karak membentuk sempadan barat zon, manakala Jalan Tun Razak dan sebahagian Sungai Kerayong merupakan sempadan selatan zon ini (rujuk *Rajah 17.2*).

832. Bilangan penduduk pada tahun 2000 adalah seramai 347,432 dan diunjurkan kepada 443,700 orang menjelang tahun 2020. Jumlah pekerjaan pada tahun 2000 adalah 90,125 dan diunjurkan berkembang kepada 169,654 untuk 20 tahun akan datang.

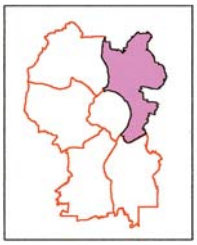
833. Muka bumi kawasan di sebelah timurnya adalah berbukit, dengan puncaknya di Bukit Dinding pada ketinggian 247 meter dari aras laut yang merupakan bukit kedua tertinggi di Bandar Raya. Di selatannya terletak Sungai Klang, padang golf RSGC dan kawasan kediaman Titiwangsa, Kampong Datok Keramat dan Taman U-Thant. Zon ini mengandungi kawasan pertumbuhan Wangsa Maju, sebahagian besarnya adalah kawasan kediaman. Beberapa kawasan industri terdapat dalam zon ini dan bahagian utara kawasan industri tersebut bersambung dengan taman industri di Batu Caves. Dua institusi pendidikan tinggi terletak di zon ini, iaitu Universiti Teknologi Malaysia dan Kolej Tunku Abdul Rahman.

WANGSA MAJU - MALURI

STG.2	Zon Antarabangsa
STG.4	Kawasan Rizab Melayu, Kampung Tradisional & Kampung-Kampung Baru
STG.5	Pembaharuan Bandar / Kawasan Pembangunan Semula
STG.9	Kawasan Stabil

Nota : STG = Strategi

- Jalan Utama Sedia Ada/ Komited
- Jalan Cadangan
- Laluan Rel Sedia Ada
- Laluan Rel Cadangan
- Kawasan Hijau
- Sungai & Tasik
- Pusat Daerah
- Pusat Kejiranan
- Bangunan Utama
- Bukit
- Terminal Pelbagai Mod
- Terminal Rel



U

RAJAH : 17.2
STRATEGI PEMBANGUNAN
WANGSA MAJU - MALURI

834. Bahagian selatan zon ini mengandungi taman daerah iaitu Taman Tasik Titiwangsa, presint kebudayaan sepanjang Jalan Tun Razak dan KRM Kampong Datok Keramat. Satu ciri penting zon ini adalah dua sungai utama iaitu Sungai Gombak dan Sungai Klang mengalir melalui zon ini dan menyebabkan sering dilanda banjir.

17.3.2 KAWASAN PEMBANGUNAN

a) Zon Antarabangsa

835. Ciri-ciri antarabangsa sedia ada di kawasan kepadatan rendah dan berkualiti tinggi di sekitar Jalan Ampang / Jalan U-Thant akan dipertingkatkan. Kawalan kepadatan rendah dan sekatan ketinggian bangunan akan dikenakan terhadap Taman U-Thant, Jalan Damai, Jalan Semarak dan kawasan kediaman Titiwangsa. Sebuah presint makanan dan kebudayaan antarabangsa juga akan dikhaskan dan dibangunkan di dalam kawasan ini.

b) Kawasan Rizab Melayu dan Kampung-kampung Baru

836. KRM Gombak dan Kampong Datok Keramat serta kampung baru Kampong Air Panas memerlukan pemulihan semula melalui peningkatan infrastruktur, penyediaan kemudahan masyarakat dan inisiatif pembangunan semula.

c) Pembaharuan Bandar / Kawasan Pembangunan Semula

837. Kuarters lama kerajaan di Jalan Cochrane akan dibangunkan semula sebagai satu kawasan kejiranan kepadatan sederhana dengan tumpuan kepada penyediaan perumahan kos sederhana. Rumah Pangsa Tuanku Abdul Rahman, sebahagiannya terletak di dalam Pusat Bandar Raya juga akan dibangunkan semula seperti yang diterangkan dalam bahagian 17.2.2(f). Pelan pembangunan komprehensif untuk menaik taraf dan meningkatkan perumahan kelompok di Taman Setapak Jaya akan disediakan.

d) Kawasan Stabil

838. Pembangunan utama di zon ini akan difokuskan bagi melengkapkan program pembangunan kawasan pertumbuhan Wangsa Maju dan memesatkan pembangunan sekitar pusat transit. Peluang pembangunan dan promosi untuk industri pelancongan akan difokuskan kepada kilang Royal Selangor Pewter sedia ada di Setapak.

17.3.3 PENGHUBUNGAN

a) Rangkaian Hijau dan Kawasan Lapang

839. Kawasan lapang yang luas di RSGC, Taman Tasik Titiwangsa dan Bukit Dinding akan dipelihara. Ciri-ciri semula jadi Bukit Dinding akan dilindungi dan sebahagian kawasan bukit akan dipelihara sebagai taman. Taman kejiranan baru akan dibangunkan di Ampang Hilir dan Taman Melati serta kawasan setinggan yang dikosongkan di selatan kampung baru Kampong Air Panas.

b) Pengangkutan Awam

840. LRT PUTRA memberi perkhidmatan di kawasan timur zon strategik ini yang menghubungkan Pusat Bandar Raya di barat selatan ke Stesen Terminal Putra di sempadan utara Bandar Raya, manakala LRT STAR beroperasi di sepanjang sempadan selatan zon strategik ini.

841. Terminal bas Gombak dan Stesen Terminal Putra di Gombak yang terletak berhampiran akan diintegrasikan menjadi sebuah stesen pertukaran pelbagai mod yang mengandungi perkhidmatan teksi, rel dan bas antara wilayah.

17.3.4 PUSAT-PUSAT BANDAR

842. Pusat daerah utama di Wangsa Maju akan dimajukan dan perhubungan dengan pusat transit LRT di Stesen Wangsa Maju akan dikukuhkan. Sebuah pusat daerah baru akan diwujudkan di Kampong Datok Keramat sekitar Stesen Dato' Keramat.

843. Pembangunan kediaman dan perdagangan yang lebih pesat akan digalakkan di pusat kejiranan sedia ada bersebelahan dengan stesen LRT di Maluri. Penyediaan kemudahan masyarakat akan ditingkatkan di pusat kejiranan sedia ada Kampong Air Panas, Gombak, Danau Kota, Desa Pandan dan Setiawangsa.

17.3.5 PENYEDIAAN KEMUDAHAN MASYARAKAT

844. Kemudahan masyarakat akan dibangunkan di pusat daerah Wangsa Maju dan Kampong Datuk Keramat serta di pusat kejiranan Kampong Air Panas, Gombak, Danau Kota, Setiawangsa dan Desa Pandan bagi memenuhi keperluan penduduk tempatan (rujuk *Jadual 6.6*).

17.3.6 PENGHUBUNGAN VISUAL

845. Dua koridor visual akan diwujudkan merentasi zon ini ke arah Menara Berkembar Petronas dan Menara Kuala Lumpur. Satu koridor adalah dari Jalan Ampang di timur dan satu lagi dari Lebuhraya Karak menghala ke Pusat Bandar Raya. Di dalam kedua-dua koridor visual ini, kawalan ketinggian bangunan akan dikenakan.

17.4 SENTUL - MENJALARA

17.4.1 DEFINISI DAN CIRI-CIRI

846. Zon ini terletak di sebelah sempadan utara Kuala Lumpur yang memisahkan Bandar Raya dengan pekan Batu Caves, Selangor. Lebuh Raya Kuala Lumpur-Karak membentuk sempadan di sebelah timur zon, manakala Lebuh Raya Baru Lembah Klang merupakan sempadan di sebelah selatan (rujuk *Rajah 17.3*).

847. Bilangan penduduk pada tahun 2000 adalah seramai 297,600 dan diunjurkan kepada 445,000 orang menjelang tahun 2020. Pekerjaan pada tahun 2000 adalah 83,829 dan diunjurkan meningkat kepada 211,717 untuk 20 tahun yang akan datang.

848. Muka bumi ke arah utara amnya adalah rata dan direntasi oleh Sungai Kemunsing dan Sungai Jinjang. Kawasan kediaman sedia ada adalah di Menjalara dan Sentul yang dibangunkan di sekitar pusat kejiranan Kepong, Taman Mastiara dan Segambut serta bercampur aduk dengan kawasan dan taman perindustrian berskala besar. Kawasan perindustrian kebanyakannya terdapat di utara zon iaitu di Kepong, Jinjang dan Segambut dan berdekatan dengan taman perindustrian Batu Caves.

17.4.2 KAWASAN PEMBANGUNAN

a) Kawasan Rizab Melayu, Kampung Tradisional dan Kampung-kampung Baru

849. KRM Selayang dan Gombak dan kampung tradisional Segambut, Sri Delima, Batu Muda dan Kampong Melayu FRI akan ditingkatkan termasuk menaik taraf infrastruktur, kemudahan masyarakat dan utiliti.

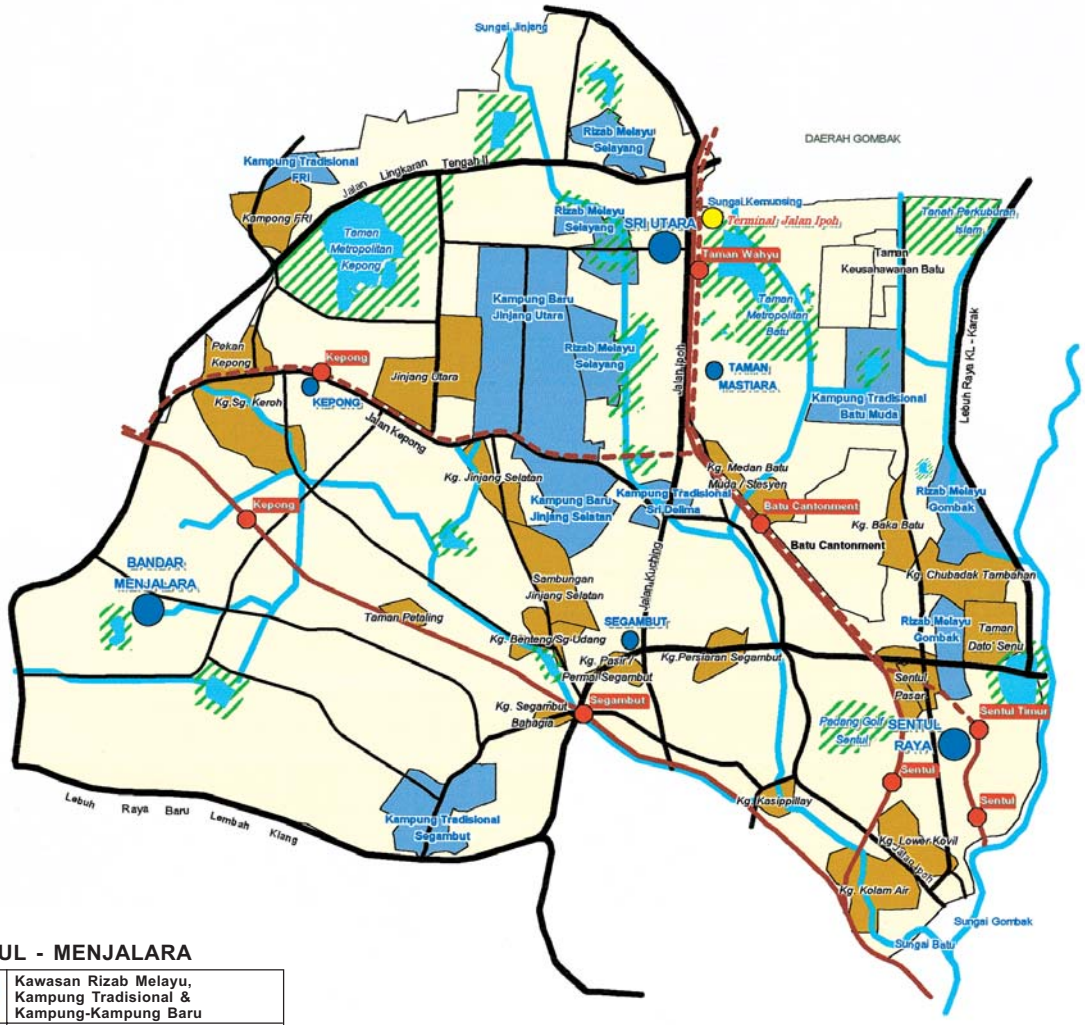
850. Pelan pembangunan untuk kampung baru Jinjang Utara dan Jinjang Selatan akan merangkumi langkah-langkah untuk membangunkan semula kawasan perindustrian usang dan menaik taraf infrastruktur, kemudahan masyarakat dan utiliti di kawasan-kawasan kediaman.

b) Pembaharuan Bandar / Kawasan Pembangunan Semula

851. Pelan pembangunan komprehensif untuk Pekan Kepong dan Jinjang Selatan Tambahan akan disediakan bagi pembangunan bercampur berserta kemudahan masyarakat dan utiliti. Kawasan usang di sekitar Sentul Pasar akan dibangunkan untuk melengkapi pembangunan Sentul Raya yang berdekatan. Pembangunan juga akan mengeksploitasi lokasi strategik kawasannya yang berhampiran Pusat Bandar Raya dan berdekatan dengan kedua-dua stesen LRT di Sentul Timur dan stesen KTM di Sentul. Pelan ini akan mengandungi pembangunan semula pasar Sentul, penyediaan perumahan kepadatan sederhana, rumah kos sederhana dan tinggi yang mempunyai pangsapuri servis dan komponen perdagangan. Kesemua kawasan setinggan akan dibangunkan semula sebagai pembangunan bercampur iaitu kawasan kejiranan serba lengkap. Kajian berkaitan dengan masalah kesesakan penghunian dan ketidakcukupan infrastruktur di Taman Datuk Senu hendaklah dijalankan bagi mengenalpasti langkah-langkah pembaikan untuk meningkatkan kualiti persekitaran hidup termasuk fizikal dan infrastruktur.

c) Kawasan Stabil

852. Pembangunan utama di zon ini akan difokuskan ke arah penyiapan program pembangunan untuk cadangan pusat perdagangan dan kediaman berskala besar di Sentul Raya.

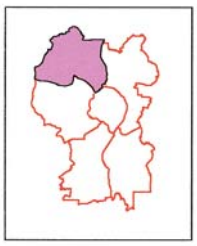


SENTUL - MENJALARA

STG.4	Kawasan Rizab Melayu, Kampung Tradisional & Kampung-Kampung Baru
STG.5	Pembaharuan Bandar / Kawasan Pembangunan Semula
STG.9	Kawasan Stabil

Nota : STG = Strategi

- Jalan Utama Sedia Ada/ Komited
- Jalan Cadangan
- Laluan Rel Sedia Ada
- Laluan Rel Cadangan
- Kawasan Hijau
- Sungai & Tasik
- Pusat Daerah
- Pusat Kejiranan
- Bukit
- Terminal Pelbagai Mod
- Terminal Rel
- Mercu Tanda



U

RAJAH : 17.3
STRATEGI PEMBANGUNAN
SENTUL - MENJALARA

853. Pembangunan semula kawasan di selatan Taman Batu Muda akan melengkapi Taman Perusahaan Batu bersebelahan dengannya yang menyediakan premis-premis dan sumber untuk industri kecil dan sederhana.

854. Batu Cantonment mungkin boleh dikekalkan sebagai pusat logistik dan bekalan ketenteraan. Walau bagaimanapun kawasan ini mempunyai potensi untuk dibangunkan sebagai KPK dan pembangunan masa hadapan akan menumpu kepada industri yang akan melengkapi kilang pembuatan kereta kedua Malaysia di Serendah dan cadangan Bandar Raya Proton di Lembah Bernam. Sebuah taman perniagaan automobil juga boleh dibangunkan sebagai sebahagian KPK yang mengandungi industri membekal alat gantian kepada industri automobil dan juga industri perkhidmatan berkaitan dengan industri automobil seperti pengedar aksesori, bilik pameran kereta dan servis kereta. Kawasan KPK yang selebihnya akan mengandungi perumahan kos sederhana berkepadatan sederhana dan pembangunan perdagangan berkaitan dengan pusat daerah baru.

855. Kebanyakan kawasan perindustrian di bahagian utara zon ini dikelilingi oleh pembangunan kediaman. Pembaharuan bandar di kawasan ini perlu menyediakan penampan berlandskap antara kegunaan yang bercanggah. Industri bersih berteknologi tinggi dan berteraskan maklumat akan diperkenalkan bersama dengan sokongan kegunaan pejabat dan perdagangan lain serta kawasan lapang untuk pekerja-pekerja.

17.4.3 PENGHUBUNGAN

a) Rangkaian Hijau dan Kawasan Lapang

856. Kawasan lapang yang luas di Taman Metropolitan Kepong dan Taman Metropolitan Batu akan ditingkatkan.

b) Pengangkutan Awam

857. Laluan komuter KTM Sentul - Pelabuhan Klang dan Rawang - Seremban melalui zon ini memberi liputan perkhidmatan rel yang baik tetapi terhad kepada beberapa stesen. Laluan LRT STAR dari arah selatan melalui Pusat Bandar Raya menyambung perkhidmatannya untuk bahagian selatan zon ini yang berakhir di Terminal Sentul Timur.

858. Kemungkinan menyambungkan laluan LRT ke arah utara dari Sentul ke arah Taman Wahyu dan ke barat menghala Kepong akan dikaji. Kedua-dua sambungan utara dan barat akan disambung keluar sempadan Bandar Raya untuk memberi perkhidmatan kepada kawasan kediaman berdekatan.

859. Terminal bas Jalan Ipoh akan disepadukan dengan cadangan terminal sambungan LRT STAR untuk mewujudkan sebuah stesen pertukaran pelbagai mod yang mengandungi perkhidmatan teksi, rel dan bas antara wilayah.

17.4.4 PUSAT-PUSAT BANDAR

860. Pusat daerah baru akan diwujudkan di Bandar Menjalara dan Sentul Raya serta Sri Utara di sekitar stesen LRT baru di laluan sambungan utara.

861. Pembangunan intensif kediaman dan perdagangan akan digalakkan di pusat kejiranan sedia ada di Kepong, Segambut dan Taman Mastiara berhampiran dengan stesen rel sedia ada atau cadangan.

17.4.5 PENYEDIAAN KEMUDAHAN MASYARAKAT

862. Kemudahan masyarakat akan dibangunkan di pusat daerah Bandar Menjalara, Sentul Raya dan Sri Utara dan di pusat kejiranan Kepong, Segambut dan Taman Mastiara untuk memenuhi keperluan penduduk tempatan (rujuk *Jadual 6.6*).

17.4.6 PENGHUBUNGAN VISUAL

863. Selain dari koridor visual Lebuh Raya Baru Lembah Kelang, satu koridor visual lain di sepanjang Jalan Ipoh ke arah Pusat Bandar Raya akan diwujudkan dan kawalan ketinggian bangunan akan dilaksanakan.

17.5 DAMANSARA - PENCHALA

17.5.1 DEFINISI DAN CIRI-CIRI

864. Zon ini terletak di antara Lebuh Raya Baru Lembah Kelang di utara, Jalan Kuching dan Lebuh Raya Mahameru di timur, Lebuh Raya Persekutuan dan Jalan Syed Putra di selatan dan sempadan Kuala Lumpur di barat (rujuk *Rajah 17.4*). Bilangan penduduk pada tahun 2000 adalah seramai 99,100 dan diunjurkan kepada 259,100 orang menjelang tahun 2020. Jumlah pekerjaan pada tahun 2000 adalah 62,030 dan diunjurkan meningkat kepada 183,011 pada 20 tahun akan datang.

865. Sebahagian besar muka bumi zon ini berbukit-bukau dengan kawasan kediaman berkepadatan rendah dan sederhana terutamanya di sekitar pusat daerah Damansara dan pusat kejiranan Taman Tun Dr. Ismail. Zon ini juga mengandungi beberapa kawasan rekreasi yang luas seperti KLGCC dan Kelab Golf Perkhidmatan Awam (KGPA), Taman Lembah Kiara, Taman Ekuestrian Bukit Kiara dan Taman Botani, serta kampus Universiti Malaya yang mewujudkan sebuah kawasan lingkungan hijau di sebelah selatan zon.

866. Sebahagian besar kawasan pejabat perdagangan telah dibangunkan di Bukit Damansara, Sri Hartamas, Bangsar dan Mid Valley Mega Mall. Sejak beberapa tahun kebelakangan ini, sejumlah bangunan mercu tanda bandar raya berkualiti tinggi telah dibina seperti bangunan Perbadanan Pembangunan Perdagangan Luar Malaysia (MALTRADE), Menara Telekom dan Plaza Pantai.

17.5.2 KAWASAN PEMBANGUNAN

a) Zon Antarabangsa

867. Kawasan Damansara dikhaskan sebagai sebuah Zon Antarabangsa dan pelbagai langkah akan diperkenalkan untuk mengekalkan dan meningkatkan ciri-ciri antarabangsa sedia ada, yang menawarkan satu persekitaran hidup dan kerja yang berkualiti tinggi, setanding dengan bandar raya lain bertaraf dunia. Kawasan ini akan dirancang sebagai sebuah pusat pekerjaan atasan dengan menggabungkan institusi pendidikan tinggi dan pusat penyelidikan bagi memberikan perkhidmatan kepada penduduk tempatan, dan juga pelajar antarabangsa. Pembangunan akan mengandungi perumahan kos tinggi dan kediaman pelajar yang kepadatan rendah bagi memelihara ciri-ciri kawasan yang dipenuhi pokok dan beralun.

868. Pembangunan semula digalakkan di kawasan sepanjang Jalan Bangsar di antara KL Sentral dan Menara Telekom untuk mengambil manfaat daripada infrastruktur jalan dan rel serta pembangunan runcit berskala besar dan hotel di kawasan tersebut. Pembangunan perdagangan seperti pejabat dan pangsapuri servis berkualiti tinggi akan digalakkan.

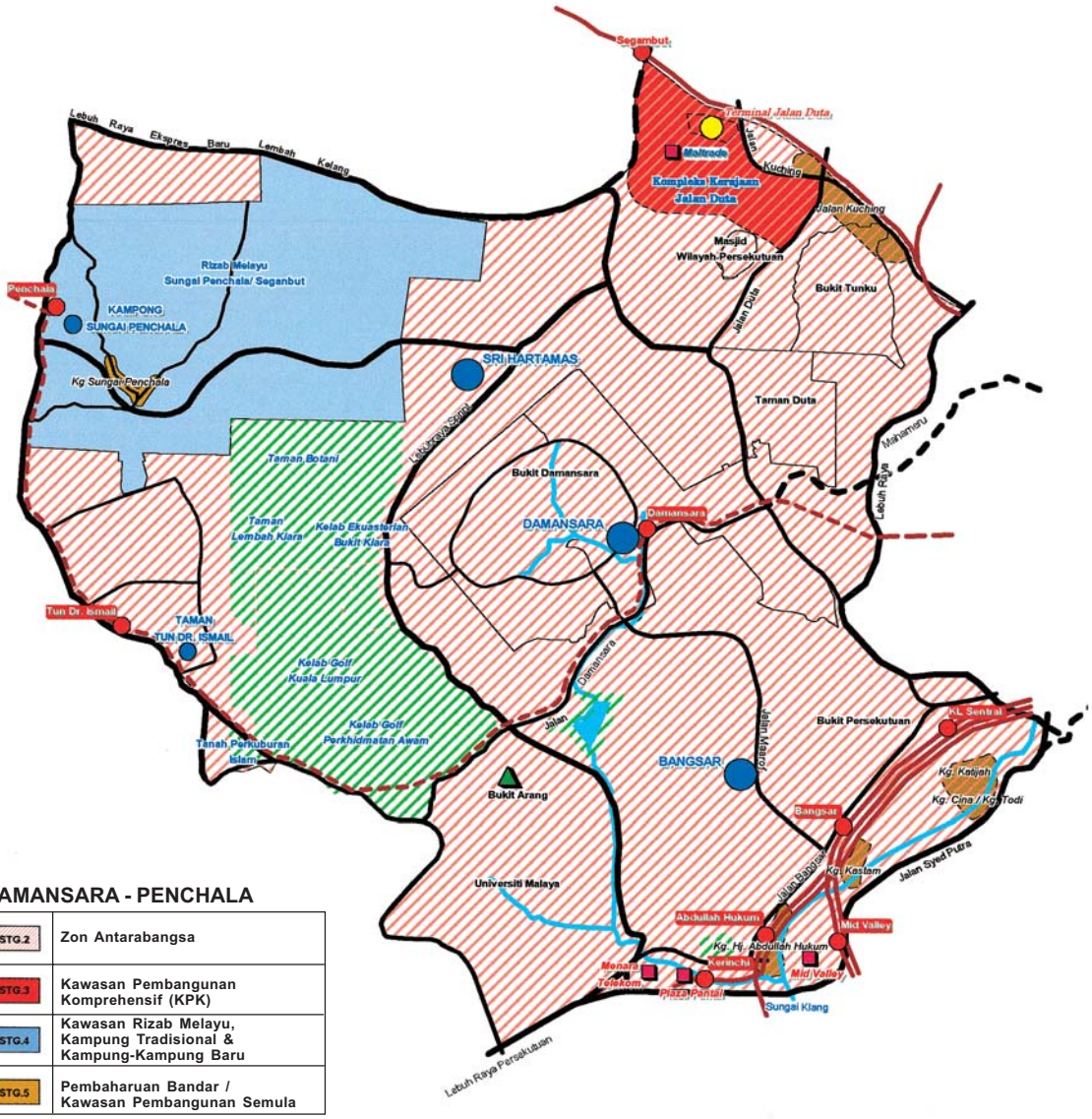
869. Pembangunan kepadatan tinggi dan bangunan tinggi tidak akan digalakkan di Bukit Persekutuan, Taman Duta dan Bukit Tunku untuk memelihara kawasan kediaman sedia ada yang berkepadatan rendah dan berkualiti tinggi. Ketinggian bangunan dan kepadatan kediaman di Bangsar dan Bukit Damansara akan dikawal. Di mana sesuai, pembangunan secara sederhana akan dibenarkan bagi kawasan kediaman berkepadatan rendah dengan syarat tidak akan memberi kesan kepada ciri-ciri keseluruhan kawasan ini.

870. Piawaian antarabangsa bagi kemudahan rekreasi di Bukit Kiara serta kemudahan dan institusi lain di Bukit Damansara akan ditingkatkan untuk menampung pasaran antarabangsa.

b) Kawasan Pembangunan Komprehensif

871. Satu Kawasan Pembangunan Komprehensif akan diwujudkan di utara zon ini, di bekas bangunan kerajaan persekutuan Jalan Duta sebagai sebuah pusat untuk pengumpulan, pengagihan, pemasaran dan pameran hasil keluaran perusahaan yang telah dibangunkan dan dipatenkan di Malaysia.

872. KPK Jalan Duta akan mengandungi pembangunan pejabat dan perdagangan lain serta kediaman berkualiti tinggi, kemudahan hotel dan MICE dan termasuk juga presint pakar perkhidmatan kesihatan untuk memberi khidmat kepada penduduk tempatan Kuala Lumpur, di samping mempromosi pelancongan kesihatan. Satu taman daerah juga dicadangkan di KPK ini.

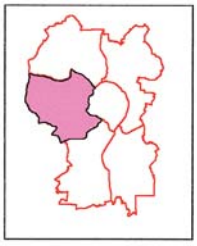


DAMANSARA - PENCHALA

STG.2	Zon Antarabangsa
STG.3	Kawasan Pembangunan Komprehensif (KPK)
STG.4	Kawasan Rizab Melayu, Kampung Tradisional & Kampung-Kampung Baru
STG.5	Pembaharuan Bandar / Kawasan Pembangunan Semula

Nota : STG = Strategi

- Jalan Utama Sedia Ada/ Komited
- Jalan Cadangan
- Laluan Rel Sedia Ada
- Laluan Rel Cadangan
- Kawasan Hijau
- Sungai & Tasik
- Pusat Daerah
- Pusat Kejiranan
- Bangunan Utama
- Bukit
- Terminal Pelbagai Mod
- Terminal Rel
- Mercu Tanda



U

RAJAH : 17.4
STRATEGI PEMBANGUNAN DAMANSARA - PENCHALA

c) Kawasan Rizab Melayu

873. Pelan pembangunan untuk Kawasan Rizab Melayu di Kampong Sungai Penchala dan Segambut akan mengambil kira ciri-ciri kawasan yang sebahagian besarnya hutan dan berbukit-bukau. Galakan akan diberi kepada pembangunan agro-pelancongan dan kemudahan pendidikan bagi mengeksploitasi kualiti khusus kawasan ini yang berdekatan dengan Institut Penyelidikan Perhutanan Malaysia (FRIM) dan juga kawasan hutan di Bukit Kiara. Pembangunan ini termasuklah ladang hobi, hotel peranginan hutan dan stesen penyelidikan botani antarabangsa yang berkaitan dengan taman botani baru di Bukit Kiara.

d) Pembaharuan Bandar / Kawasan Pembangunan Semula

874. Kesemua kawasan setinggan akan dibangunkan semula sebagai pembangunan bercampur atau kawasan kejiranan serba lengkap.

e) Kawasan Stabil

875. Pembaharuan bandar akan difokuskan di selatan zon terutamanya di Brickfields yang akan melibatkan penambahbaikan kemudahan infrastruktur dan masyarakat serta memperkenalkan pembangunan baru dan pembangunan semula berinovasi bagi melengkapi dorongan dari pembangunan KL Sentral. Ini termasuk juga pengubahsuaian dan pemuliharaan rumah kedai, penyediaan presint pejalan kaki dan kawasan membeli-belah serta asrama belia dan hotel kelas ekonomi yang berkualiti baik.

17.5.3 PENGHUBUNGAN DAN PUSAT BANDAR

a) Rangkaian Hijau dan Kawasan Lapang

876. Kawasan lapang sedia ada Bukit Kiara, Taman Tun Dr. Ismail dan bukit berhutan Kampong Sungai Penchala akan dikekalkan bersama dengan Taman Lembah Kiara. Sebuah taman botani akan dibangunkan di utara Taman Lembah Kiara yang akan mewujudkan satu kawasan lapang yang bersambungan merangkumi padang golf ke selatan, dan pusat ekuestrian dan kemudahan rekreasi ke arah timur.

b) Pengangkutan Awam

877. LRT PUTRA dan KTM memberi perkhidmatan di kawasan barat daya zon yang menghubungkannya dengan Pusat Bandar dan terminal ERL di KL Sentral yang dibangunkan sebagai sebuah pusat pengangkutan rel bersepadu antarabangsa. Stesen rel KTM Segambut di sebelah barat laut KPK Jalan Duta akan dinaiktarafkan dan disepadukan dengan pembangunan KPK ini.

878. Sambungan barat cadangan laluan LRT Damansara-Cheras akan melalui pusat daerah Damansara dan pusat kejiranan Taman Tun Dr. Ismail. Kemungkinan menyambungkan laluan ini ke pusat kejiranan baru di Kampong Sungai Penchala dan pusat-pusat bandar di Selangor seperti Bandar Utama, Sri Damansara dan Bandar Baru Sungai Buloh juga akan dikaji.

17.5.4 PUSAT-PUSAT BANDAR

879. Pusat daerah sedia ada di Damansara akan dibangunkan secara pesat. Pusat daerah Bangsar dan Sri Hartamas akan ditingkatkan dan dipromosikan sebagai tarikan pelancong dan sebuah pusat kejiranan akan dibangunkan di Kampong Sungai Penchala. Pembangunan intensif kediaman dan perdagangan akan digalakkan di pusat kejiranan sedia ada di Taman Tun Dr. Ismail dan Kampong Sungai Penchala yang berhampiran dengan stesen rel dalam cadangan.

17.5.5 PENYEDIAAN KEMUDAHAN MASYARAKAT

880. Kemudahan masyarakat akan dibangunkan di pusat daerah Damansara, Bangsar dan Sri Hartamas serta di pusat kejiranan Taman Tun Dr. Ismail dan Kampong Sungai Penchala untuk memenuhi keperluan penduduk tempatan (rujuk *Jadual 6.6*)

17.5.6 PENGHUBUNGAN VISUAL DAN GERBANG MASUK

881. Ketinggian bangunan akan dikawal untuk memastikan keutamaan visual Menara Berkembar Petronas, Menara Kuala Lumpur, Masjid Wilayah

Persekutuan Kuala Lumpur dan latar belakang hijau Bukit Kiara, Bukit Arang dan Kampong Sungai Penchala. Koridor visual kawalan ketinggian bangunan akan diadakan di sepanjang Lebuh Raya Baru Lembah Klang dan di paksi sepanjang Lebuh Raya Persekutuan dan Jalan Bangsar.

882. Zon gerbang masuk utama di titik masuk Lebuh Raya Baru Lembah Klang akan dibangunkan untuk mencerminkan persekitaran hidup dan perumahan berkualiti tinggi di kawasan ini. Satu lagi zon gerbang masuk akan dibangunkan di paksi Lebuh Raya Persekutuan dan Jalan Bangsar untuk menggambarkan Kuala Lumpur sebagai pusat perniagaan dan membeli belah antarabangsa.

17.6 BUKIT JALIL - SEPUTEH

17.6.1 DEFINISI DAN CIRI-CIRI

883. Zon ini mempunyai ciri-ciri berbukit rabung di bahagian utara selatan di sepanjang zon yang terletak di antara lembah-lembah Sungai Kerayong, Sungai Kuyuh dan Sungai Klang.

884. Zon ini terletak di antara Jalan Lingkaran Tengah 1 dan Lebuh Raya Kuala Lumpur-Seremban di timur laut, Lebuh Raya Persekutuan dan Jalan Syed Putra di barat laut dan sempadan Kuala Lumpur di barat dan selatan (rujuk *Rajah 17.5*).

885. Bilangan penduduk pada tahun 2000 adalah seramai 352,100 dan diunjurkan kepada 464,300 menjelang tahun 2020. Bilangan pekerjaan dalam pada 2000 adalah 132,149 dan diunjurkan meningkat kepada 273,121 pada 20 tahun akan datang. Sebahagian besar zon ini adalah kawasan kediaman dengan kawasan pertumbuhan utamanya di Bukit Jalil. Jenis pembangunan kediaman terdiri daripada kawasan perumahan matang dan padat seperti di Bukit Indah dan di sepanjang Jalan Klang Lama ke kawasan baru yang kurang padat di Bukit Jalil.

886. Kawasan perindustrian kebanyakannya terletak di kawasan pinggir barat dan selatan, termasuk Taman Teknologi Malaysia di Bukit Jalil. Kawasan institusi berskala besar di zon ini adalah Pangkalan Tentera Udara DiRaja Malaysia Sungai Besi (TUDM) di utara dan Kompleks Sukan Negara di selatan.

17.6.2 KAWASAN PEMBANGUNAN

a) Zon Antarabangsa

887. Bukit Jalil dikhaskan sebagai sebuah Zon Antarabangsa dan akan dibangunkan sebagai kawasan kediaman bertaraf tinggi. Pembangunan akan mengambil kira ciri-ciri sedia ada kawasan ini, terutamanya kemudahan sukan utama dan lokasinya yang berdekatan dengan MSC, KLIA dan Pusat Bandar Raya.

888. Kualiti kemudahan sukan dan kemudahan lain akan diperbaiki untuk memenuhi piawaian antarabangsa dan zon ini akan dibangunkan untuk kemudahan perdagangan dan pelancongan di samping tarikan-tarikan berkaitan aktiviti sukan. Kemudahan MICE akan juga dibangunkan untuk menyokong kemudahan sedia ada berdekatan dengan Mines dan Sunway Lagoon.

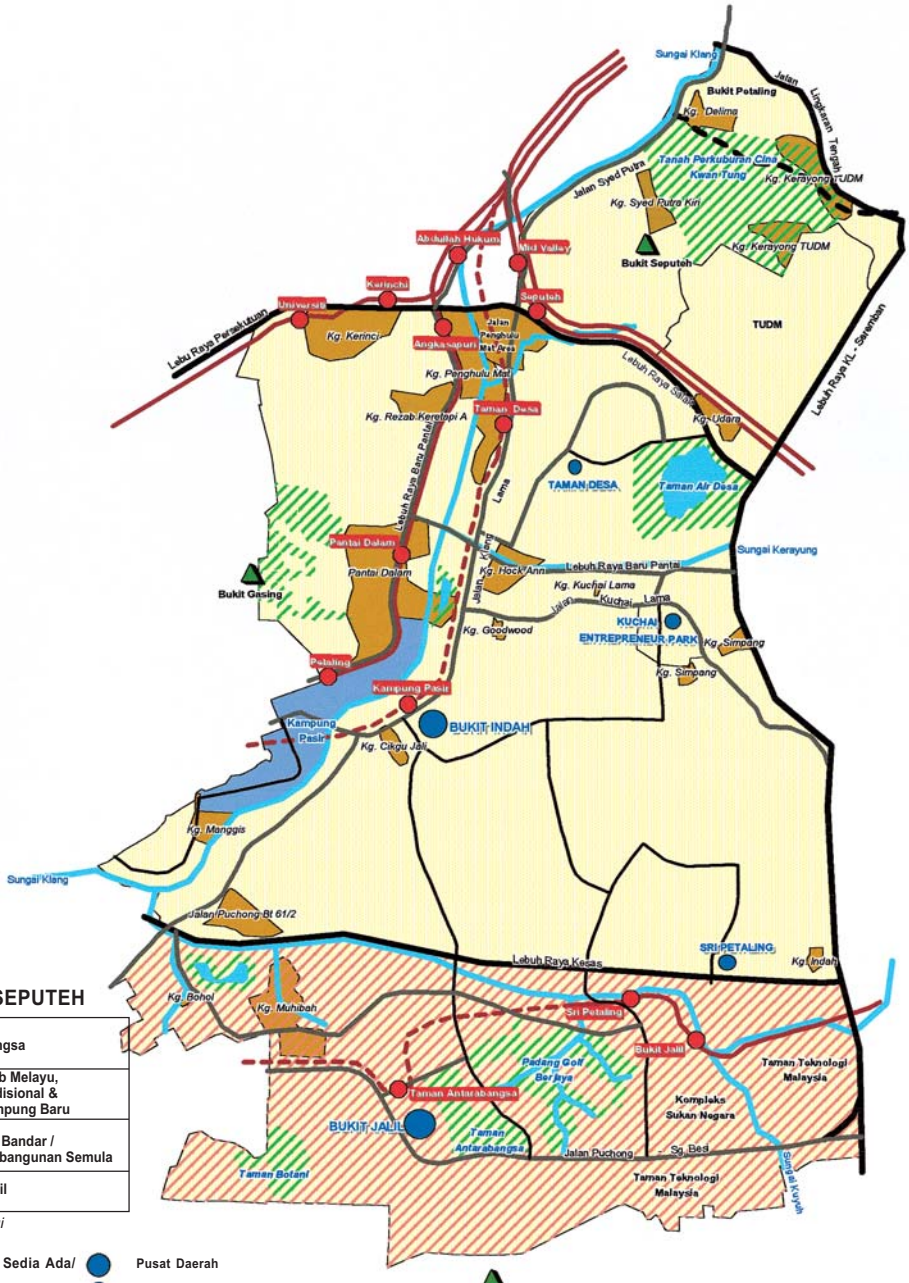
889. Disebabkan lokasi utamanya di antara MSC dan Pusat Bandar Raya, adalah dijangkakan bahawa Bukit Jalil akan menarik ramai ekspatriat dan penduduk tempatan yang terlibat dalam industri berteknologi tinggi. Aktiviti penyelidikan dan pembangunan seperti kejuruteraan, bioteknologi dan ICT akan dibangunkan di dalam Taman Teknologi Malaysia.

b) Kampung Tradisional

890. Pembaharuan bandar akan dijalankan menerusi penambahbaikan persekitaran dan kemudahan masyarakat di Kampong Pasir yang terletak di barat Sungai Klang. Kerja-kerja pembaikan infrastruktur akan dilaksanakan dan langkah-langkah akan diambil untuk menghalang pembuangan efluen dan sisa-sisa ke dalam Sungai Klang. Kawasan lapang tambahan akan disediakan dan peningkatan koridor sungai dan penghubungan pejalan kaki akan dibangunkan untuk menghubung ke stesen rel KTM di Pantai Dalam.

c) Pembaharuan Bandar / Kawasan Pembangunan Semula

891. Kawasan setinggan dan rumah panjang di Kampong Pasir, Kampong Pantai Dalam, Kampong Kerinchi dan Kuchai Lama akan dibangunkan semula. Pelan pembangunan komprehensif kawasan usang di Kampong Penghulu Mat dan Jalan Klang

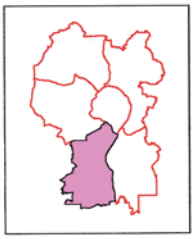


BUKIT JALIL - SEPUTEH

STG.2	Zon Antarabangsa
STG.4	Kawasan Rizab Melayu, Kampung Tradisional & Kampung-Kampung Baru
STG.5	Pembaharuan Bandar / Kawasan Pembangunan Semula
STG.9	Kawasan Stabil

Nota : STG = Strategi

- Jalan Utama Sedia Ada/ Komited
- Jalan Cadangan
- Laluan Rel Sedia Ada
- Laluan Rel Cadangan
- Kawasan Hijau
- Sungai & Tasik
- Pusat Daerah
- Pusat Kejiranan
- Bukit
- Terminal Rel



U

RAJAH : 17.5
STRATEGI PEMBANGUNAN
BUKIT JALIL - SEPUTEH

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020

Lama, di selatan Mid Valley Mega Mall bertujuan untuk menggiat semula kawasan strategik ini dengan menggariskan langkah-langkah untuk pembangunan semula kawasan perindustrian usang dan pemindahan setinggan. Kesemua kawasan setinggan akan dibangunkan semula sebagai pembangunan bercampur atau kawasan kejiranan serba lengkap.

892. Oleh kerana dibatasi oleh dua jalan utama dan Sungai Klang, kawasan ini memerlukan kombinasi langkah-langkah pengurusan lalu lintas dan sungai sebagai tambahan kepada pembaikan infrastruktur dan alam sekitar.

d) Kawasan Stabil

893. Tujuan utama adalah untuk mengukuh dan memperbaiki persekitaran sebahagian besar pembangunan kediaman di dalam zon serta menambahkan kepadatan kediaman di sekitar stesen rel.

894. Beberapa kawasan akan dikhaskan untuk kemudahan latihan di Kuchai Entrepreneur Park bagi industri berasaskan reka bentuk dan maklumat yang berteknologi, berkemahiran dan bertahap tinggi.

895. Pangkalan Tentera Udara DiRaja Malaysia Sungai Besi akan dikekalkan sebagai kem tentera dan pangkalan udara.

17.6.3 PENGHUBUNGAN

a) Kawasan Lapang dan Rangkaian Hijau

896. Rangkaian hijau di dalam zon ini terdiri daripada kawasan berbukit di Seputeh, taman daerah di bekas kuarters kerajaan Jalan Davis dan Taman Tasik Perdana dan akan dihubungkan dengan kawasan perkuburan Cina termasuk koridor sungai, rel dan rintisan elektrik yang menyediakan satu koridor hijau berterusan ke Pusat Bandar Raya.

897. Ciri-ciri semula jadi sebahagian Bukit Gasing akan dipelihara dan dibangunkan sebagai taman untuk tujuan rekreasi. Taman Antarabangsa Bukit Jalil juga akan dilindungi dan ditingkatkan.

b) Pengangkutan Awam

898. Perkhidmatan rel telah tersedia hingga ke sempadan zon. LRT menyediakan perkhidmatan di bahagian timur dan selatan Bukit Jalil, manakala rel KTM komuter memberi perkhidmatan di kawasan barat Sungai Besi.

899. LRT STAR akan diperluaskan untuk memberi perkhidmatan kepada pusat daerah di Bukit Jalil dan kemungkinan menambah satu sambungan dari LRT PUTRA atau PRT untuk menghubungkan kepada pusat daerah baru di Bukit Indah dan pusat-pusat bandar di kawasan Puchong, Selangor melalui Jalan Klang Lama akan dikaji. Satu stesen lagi di sepanjang sambungan ini akan dibina untuk menghubungkan pusat kejiranan baru di Taman Desa.

900. Untuk memperbaiki kemudahsampaian ke pusat membeli belah Mid Valley Mega Mall, satu hubungan pejalan kaki akan diwujudkan ke stesen LRT di Abdullah Hukum melalui satu jejantas pejalan kaki menyeberangi Sungai Klang.

17.6.4 PUSAT-PUSAT BANDAR

901. Penekanan akan diberi bagi membangunkan pusat daerah Bukit Jalil dan sebuah pusat daerah baru Bukit Indah di Jalan Klang Lama.

902. Pembangunan kediaman dan perdagangan di pusat kejiranan sedia ada di Sri Petaling yang berhampiran dengan stesen rel sedia ada akan ditingkatkan dari segi kemudahan, infrastruktur dan pengindahan. Di samping itu, rangkaian kemudahsampaian pusat ini dengan stesen LRT di Sri Petaling dan Bukit Jalil akan diperkukuhkan.

903. Pembangunan kediaman dan perdagangan di pusat kejiranan sedia ada di Taman Desa, yang akan mendapat perkhidmatan stesen rel baru akan ditingkatkan. Kuchai Entrepreneur Park akan dinaiktarafkan dan ditingkatkan sebagai sebuah pusat kejiranan lain.

17.6.5 PENYEDIAAN KEMUDAHAN MASYARAKAT

904. Kemudahan masyarakat akan dibangunkan di pusat daerah Bukit Jalil dan Bukit Indah serta di pusat kejiranan Taman Desa, Kuchai Entrepreneur Park dan Sri Petaling untuk memenuhi keperluan penduduk tempatan (rujuk *Jadual 6.6*).

17.6.6 PENGHUBUNGAN VISUAL DAN GERBANG MASUK

905. Kawasan kawalan ketinggian bangunan akan ditetapkan untuk memastikan keutamaan visual Pusat Bandar Raya dan pusat pertumbuhan di Bukit Jalil dari Lebuh Raya Kuala Lumpur-Seremban. Zon gerbang masuk utama di Lebuh Raya Kuala Lumpur-Seremban akan mengeksploit kemudahan sukan dan MICE sedia ada bagi menggambarkan Kuala Lumpur sebagai pusat sukan dan MICE.

17.7 BANDAR TUN RAZAK - SUNGAI BESI

17.7.1 DEFINISI DAN CIRI-CIRI

906. Sungai Kerayong merupakan sempadan utara zon, manakala Lebuh Raya Kuala Lumpur-Seremban membentuk sempadan barat. Kawasan pinggir timur dan selatan zon membentuk sempadan Bandar Raya (rujuk *Rajah 17.6*).

907. Bilangan penduduk pada tahun 2000 adalah seramai 53,996 dan diunjurkan sehingga 340,700 menjelang tahun 2020. Bilangan pekerjaan pada tahun 2000 adalah 74,231 dan diunjurkan meningkat kepada 144,087 pada 20 tahun akan datang.

908. Pada amnya muka bumi zon ini adalah berbukit dan dipisahkan oleh dataran banjir Sungai Kerayong. Bukit Sungai Besi adalah yang tertinggi di Kuala Lumpur meliputi sebahagian besar bahagian selatan zon ini.

909. Zon ini mempunyai asas kediaman yang matang. Industri di keseluruhan zon ini adalah mantap dan secara amnya tergabung dalam lapan kawasan perindustrian. Dua institusi besar adalah maktab perguruan dan kompleks sekolah di Bandar Tun Razak serta Kem Tentera Sungai Besi di selatan zon ini.

17.7.2 KAWASAN PEMBANGUNAN

a) Kampung Tradisional dan Kampung-kampung Baru

910. Pembaharuan bandar akan dijalankan menerusi penambahbaikan persekitaran dan kemudahan masyarakat di kampung baru Salak Selatan dan kampung tradisional di Kampong Malaysia Raya dan Kampong Cheras Baru.

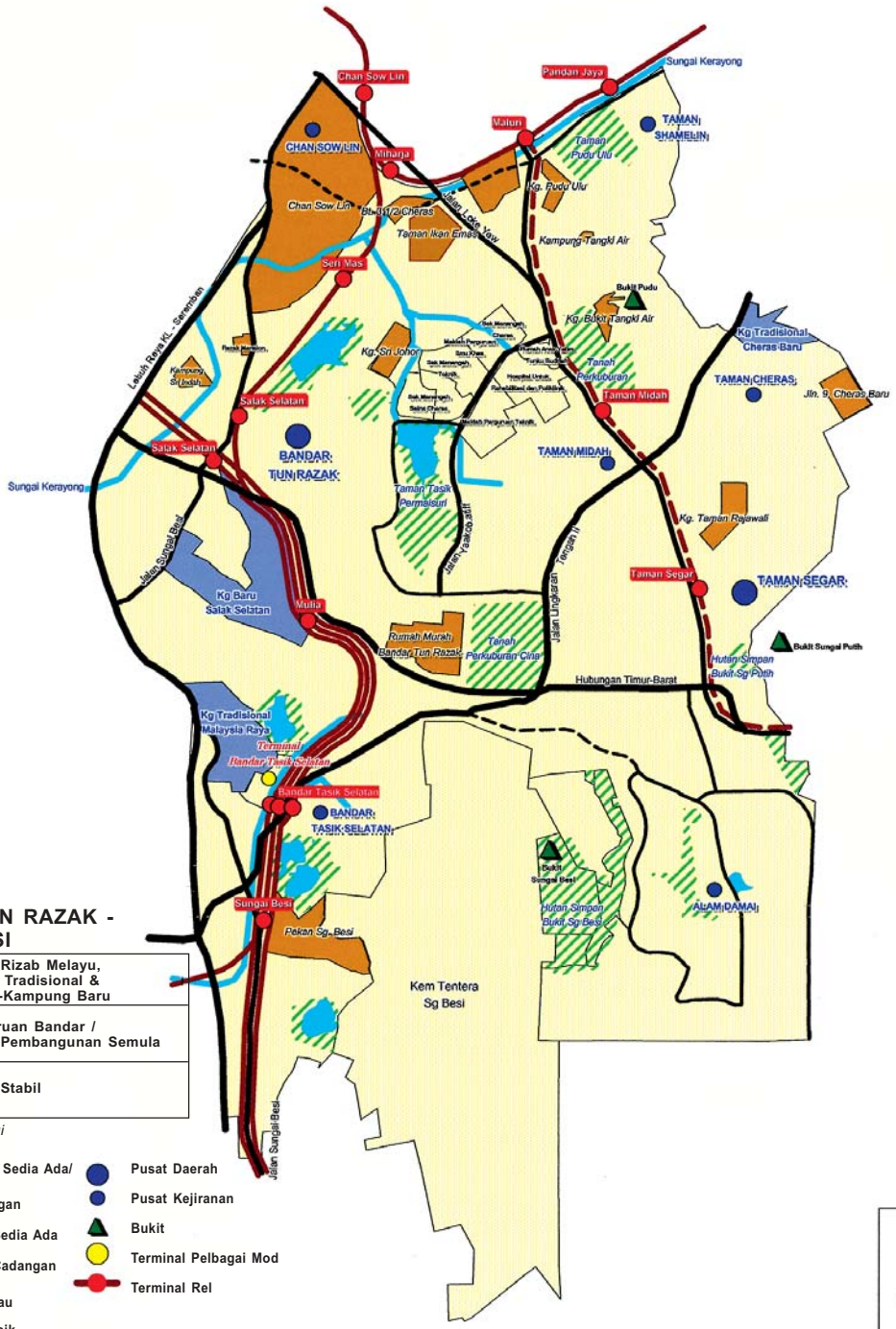
911. Kawasan kediaman kepadatan tinggi dan pembangunan bercampur akan digalakkan di Kampong Malaysia Raya di sekitar pusat transit utama di Bandar Tasik Selatan. Begitu juga, hubungan dengan Stesen LRT Salak Selatan akan diperbaiki dan peningkatan pembangunan perumahan akan digalakkan.

b) Pembaharuan Bandar / Kawasan Pembangunan Semula

912. Satu pelan pembangunan komprehensif akan disediakan untuk kawasan perindustrian usang di Chan Sow Lin. Pemulihan semula kawasan ini memerlukan kombinasi peningkatan infrastruktur dan kemudahan bersama dengan pembangunan semula yang komprehensif.

913. Sebahagian besar kawasan ini akan dikhaskan sebagai taman perniagaan automobil, termasuk industri membekal alat ganti kepada industri automobil, selain industri perkhidmatan berkaitan dengan industri automobil seperti pengedar aksesori, bilik pameran kereta dan servis kenderaan. Sebagai tambahan, kemudahan sokongan utiliti am, pejabat dan perdagangan lain akan disediakan di sekitar Stesen LRT Chan Sow Lin. Kemudahan kawasan lapang untuk pekerja, termasuk laluan di tepi sungai dan penghubung pejalan kaki ke kawasan kediaman berdekatan akan dimasukkan dalam pembangunan. Satu kawasan meletak kenderaan barangan berat juga akan disediakan dan kemudahsampaian untuk kenderaan perindustrian juga akan ditingkatkan. Langkah-langkah alam sekitar akan dilaksanakan termasuk penghapusan buangan efluen dan sisa ke dalam Sungai Kerayong yang berdekatan.

914. Pelan pembangunan komprehensif akan disediakan untuk kawasan usang di utara kampung baru Salak Selatan dan juga perumahan kelompok

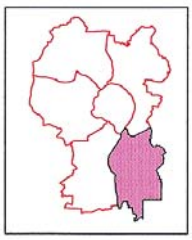


BANDAR TUN RAZAK - SUNGAI BESI

STG.4	Kawasan Rizab Melayu, Kampung Tradisional & Kampung-Kampung Baru
STG.5	Pembaharuan Bandar / Kawasan Pembangunan Semula
STG.9	Kawasan Stabil

Nota : STG = Strategi

- Jalan Utama Sedia Ada/ Komited
- Jalan Cadangan
- Laluan Rel Sedia Ada
- Laluan Rel Cadangan
- Kawasan Hijau
- Sungai & Tasik
- Pusat Daerah
- Pusat Kejiranan
- Bukit
- Terminal Pelbagai Mod
- Terminal Rel



U

RAJAH : 17.6
STRATEGI PEMBANGUNAN
BANDAR TUN RAZAK - SUNGAI BESI

Jalan Jujur, Bandar Tun Razak dan Taman Ikan Mas. Di samping itu, perumahan awam Razak Mansion di Jalan Sungai Besi akan dinaiktaraf. Kerja-kerja pembaikan persekitaran dan infrastruktur akan dibuat termasuk peningkatan koridor sungai dan pembaikan hubungan ke stesen LRT di Bandar Tun Razak dan stesen KTM di Salak Selatan melalui pembangunan perumahan kos rendah ke selatan.

915. Kesemua kawasan setinggan akan dibangunkan semula sebagai pembangunan bercampur atau kawasan kejiranan serba lengkap.

c) Kawasan Stabil

916. Pembangunan komited yang utama di zon ini adalah ditumpukan kepada penyiapan program pembangunan untuk kawasan pertumbuhan Bandar Tun Razak. Di kawasan lain, pembangunan kediaman yang intensif di pusat kejiranan dan daerah terutamanya di sekitar stesen rel akan digalakkan.

17.7.3 PENGHUBUNGAN

a) Kawasan Lapang dan Rangkaian Hijau

917. Taman Tasik Permaisuri dan Taman Bandar Pudu Ulu akan dipulihara dan ditingkatkan dari segi rangkaian hijau dan kawasan lapang. Di samping itu, penanaman pokok secara menyeluruh akan dijalankan di kawasan perkuburan lama yang berdekatan.

918. Ciri-ciri semula jadi Bukit Sungai Besi, Bukit Sungai Puteh dan Bukit Pudu dan sebahagian kawasan bercerun curam di Alam Damai akan dilindungi dan kawasan bukit akan dibangunkan sebagai taman untuk eko-pelancongan.

b) Pengangkutan Awam

919. Bahagian utara zon ini dihubungkan dengan sistem rel LRT yang memberi perkhidmatan ke arah Pusat Bandar Raya, sementara bahagian selatan dan barat diberi perkhidmatan oleh kedua-dua sistem LRT dan KTM. Kedua-dua sistem tersebut dihubungkan kepada sistem ERL di Terminal Bandar Tasik Selatan, yang menghubungkan dari KL Sentral ke Putrajaya dan KLIA di bahagian selatan. Terminal Bandar Tasik Selatan adalah sebuah terminal utama pengangkutan awam bersepadu pelbagai mod di mana sistem ERL, KTM dan LRT bertemu, yang akan digabungkan dengan terminal bas di antara wilayah yang memberi perkhidmatan ke selatan.

920. Sambungan timur cadangan laluan LRT Damansara-Cheras menghubungkan Taman Tun Dr. Ismail dan Taman Segar di Cheras, akan melalui bahagian timur zon ini. Laluan baru ini akan bermula dari Stesen Maluri dan disambung ke selatan sepanjang Jalan Cheras untuk memberi perkhidmatan ke pusat kejiranan Taman Midah, pusat daerah Taman Segar dan pusat bandar lain sehingga ke Kajang.

17.7.4 PUSAT-PUSAT BANDAR

921. Pusat daerah di Bandar Tun Razak akan ditingkatkan dan hubungan dengan pusat transit di Stesen Tasik Selatan akan diperkukuhkan. Pusat kejiranan sedia ada di Taman Segar akan ditingkatkan dan dinaiktaraf menjadi sebuah pusat daerah di sekitar pusat transit baru yang dirancang di laluan LRT Damansara-Cheras.

922. Pembangunan kediaman dan perdagangan yang intensif akan digalakkan di pusat kejiranan sedia ada di Taman Midah dan Bandar Tasik Selatan yang berdekatan dengan stesen rel sedia ada atau dalam cadangan. Satu pusat kejiranan baru akan diwujudkan di Alam Damai.

17.7.5 PENYEDIAAN KEMUDAHAN MASYARAKAT

923. Kemudahan masyarakat akan dibangunkan di pusat daerah Taman Segar dan Bandar Tun Razak serta di pusat kejiranan Taman Midah, Taman Bukit Anggerik dan Bandar Tasik Selatan untuk memenuhi keperluan penduduk tempatan (rujuk *Jadual 6.6*).

17.7.6 PENGHUBUNGAN VISUAL DAN GERBANG MASUK

924. Koridor visual kawalan ketinggian bangunan akan diwujudkan merentasi zon ini ke Menara Berkembar Petronas di KLCC dan Menara Kuala

Lumpur dari Lebuh Raya Kuala Lumpur-Seremban. Zon gerbang masuk utama di Lebuh Raya Kuala Lumpur-Seremban akan memanfaatkan kemudahan sukan dan MICE sedia ada untuk menggambarkan Kuala Lumpur sebagai sebuah pusat sukan dan MICE.

17.8 KEPERLUAN MASA HADAPAN

925. Keperluan tanah masa hadapan adalah jumlah keperluan tanah semua sektor seperti yang digariskan di dalam bab-bab sebelum ini dan berdasarkan sasaran penduduk seramai 2.2 juta dan unjuran pekerjaan sebanyak 1.4 juta pada tahun 2020.

926. Keperluan tanah tambahan bagi setiap zon strategik dapat dikenal pasti dengan membandingkan keperluan tanah dengan tanah berpotensi yang tersedia untuk pembangunan masa hadapan. Jadual 17.1 menunjukkan keperluan tanah tambahan bagi semua zon strategik. Pusat Bandar Raya dijangka mengalami ketidakcukupan tanah seluas 90 hektar untuk memenuhi keperluan pembangunan sehingga tahun 2020. Bagi mencapai sasaran penduduk dan pekerjaan di Pusat Bandar Raya, salah satu strategi pembangunan yang akan dilaksanakan adalah menggalakkan konsep pembangunan komprehensif untuk pembangunan semula kawasan usang dengan berkepadatan dan berintensiti tinggi.

Jadual 17.1: Keperluan Tanah Tambahan, 2020

Zon Strategik	Keperluan tanah 2000-2020	Tanah Berpotensi Untuk Pembangunan (Hektar)				Keperluan Tanah Tambahan (Hektar)		
		Tanah yang belum di-bangun-kan	Kawasan pem-bangunan semula/ pem-baharuan	Tanah yang telah diberi kelulusan	Jumlah	Penggunaan tanah yang belum dibangunkan sahaja	Penggunaan tanah yang belum dibangunkan dan Kawasan pembangunan semula/ pembaharuan	Penggunaan semua tanah berpotensi
	A	B	C	D		B-A	(B+C)-A	(B+C+D)-A
Pusat Bandar Raya	373.36	111.71	132.72	39.24	283.67	(261.65)	(128.93)	(89.68)
Wangsa Maju - Maluri	468.75	222.58	234.86	173.84	631.28	(246.17)	(11.31)	162.54
Sentul - Menjalara	338.43	265.05	549.62	278.18	1,092.84	(73.38)	476.24	754.42
Damansara - Penchala	789.73	957.07	136.30	150.61	1,243.98	167.34	303.63	454.25
Bukit Jalil - Seputeh	553.22	387.98	269.58	266.51	924.07	(165.24)	104.33	370.84
Bandar Tun Razak - Sg. Besi	397.63	496.16	173.10	159.30	828.56	98.53	271.63	430.93

Pelaksanaan

18.1 PENGENALAN

927. Bandar Raya Kuala Lumpur menghadapi pelbagai cabaran dan peluang pada alaf baru ini. Pelan Struktur Kuala Lumpur 2020 ini akan menjadi instrumen bagi memandu pembangunan untuk 20 tahun yang akan datang dan juga merupakan asas untuk penyediaan Pelan Tempatan Kuala Lumpur. Strategi dan dasar yang dirumus di dalam Pelan ini dihasilkan dari wawasan Kuala Lumpur sebagai sebuah Bandar Raya Bertaraf Dunia. Bagi merealisasikan strategi dan dasar ini, langkah-langkah pelaksanaan yang merangkumi aspek organisasi, perundangan dan kewangan DBKL perlu ditentukan.

928. Langkah-langkah ini mestilah berpandangan hadapan untuk menjadikannya berkesan dan mestilah bertujuan untuk mewujudkan satu urus tadbir bertaraf dunia yang mampu mengendali dorongan bagi mengekalkan Kuala Lumpur di hadapan beberapa bandar raya utama di rantau ini dan antarabangsa.

18.2 KEADAAN DAN ISU SEMASA

18.2.1 ORGANISASI

i. Keadaan Semasa

929. Pengurusan pembangunan Kuala Lumpur telah dipertanggungjawabkan kepada DBKL yang diketuai oleh Datuk Bandar Kuala Lumpur. Akta Ibu Kota 1960 memperuntukkan pelantikan Lembaga Penasihat bagi menasihatkan Datuk Bandar. Datuk Bandar dibantu oleh Ketua Pengarah yang mengetuai pentadbiran DBKL, yang mengandungi 23 jabatan. Struktur organisasi semasa DBKL ditunjukkan di dalam *Rajah 18.1.*

930. DBKL adalah salah satu daripada majikan terbesar di Bandar Raya dengan lebih 8,000 anggota, yang mana lebih 300 daripadanya adalah para profesional dan pengurus. Ia bertanggungjawab bagi menyediakan dan menyelenggarakan jalan, parit dan kemudahan masyarakat seperti kawasan lapang awam, taman serta tanah perkuburan. Di samping itu, ia melaksanakan fungsi-fungsi lain seperti perancangan bandar, pengurusan lalu lintas, pengurusan dan penguatkuasaan premis perniagaan, penjaja dan peniaga kecil serta perumahan awam. Sepuluh pejabat cawangan telah ditubuhkan dengan objektif untuk meningkatkan kecekapan perkhidmatan serta mewujudkan lagi hubungan rapat dengan orang awam.

ii. Isu

931. Masalah koordinasi wujud dengan pihak berkuasa di dalam dan di luar Kuala Lumpur. Koordinasi yang kurang berkesan ketara dalam perancangan guna tanah, reka bentuk bandar, pelaksanaan projek infrastruktur, pengurusan trafik, penebatan banjir, pengurusan perumahan dan setinggan, pengutipan dan pelupusan sampah, penguatkuasaan dan kawalan alam sekitar.

932. Perpindahan pusat pentadbiran kerajaan persekutuan dari Kuala Lumpur ke Putrajaya, serta pembangunan-pembangunan utama yang lain seperti KLIA dan Cyberjaya, telah menyebabkan penyelerakan fungsi Bandar Raya ke kawasan luar. Setiap entiti ini diurustadbir secara berasingan dan dasar-dasarnya ditentukan tanpa bergantung antara satu sama lain. Keadaan ini mungkin tidak kondusif untuk kawalan perancangan dan pengurusan secara keseluruhan dalam jangka masa panjang dan beberapa bentuk koordinasi akan diperlukan bagi meningkatkan keberkesanan pembangunan.

- *Kurangnya koordinasi dengan badan-badan dan agensi-agensi kerajaan yang lain.*

18.2.2 PERUNDANGAN

i. Keadaan Semasa

933. Akta (Perancangan) Wilayah Persekutuan 1982 telah memperkenalkan sistem pelan struktur dan pelan tempatan bagi Kuala Lumpur. Pelan Struktur Kuala Lumpur 2020 telah disediakan di bawah peruntukan Akta ini.

934. Kaedah Perancangan (Pembangunan) 1970 telah digubal mengikut kuasa diperuntukkan oleh Ordinan Darurat (Kuasa-Kuasa Perlu) No.46 1970.

Rajah 18.1: Carta Organisasi Dewan Bandaraya Kuala Lumpur, 2003

lanya menyatakan dengan terperinci tentang prosedur-prosedur untuk mengemukakan permohonan kebenaran merancang dan bayaran yuran.

935. Kaedah Caj Pembangunan (Perancangan) Bandar Raya Kuala Lumpur 1979 dan Kaedah (Kelas Kegunaan) (Perancangan) Bandar Raya Kuala Lumpur 1980 yang menentukan kegunaan dibenarkan bagi kategori guna tanah yang berbeza, telah diwartakan di bawah kuasa yang diperuntukkan oleh Akta Bandaraya Kuala Lumpur (Perancangan) 1973.

936. Kedua-dua kaedah dan peraturan ini telah digubal sebelum Akta (Perancangan) Wilayah Persekutuan 1982, dan memerlukan penyemakan semula.

ii. Isu

- *Kaedah dan Peraturan yang telah digubal sebelum Akta (Perancangan) Wilayah Persekutuan, 1982 perlu disemak.*

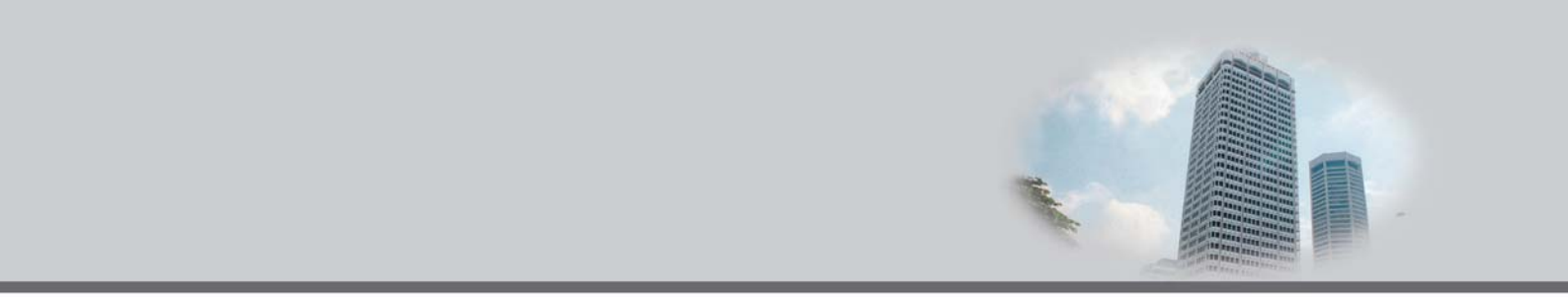
18.2.3 KEWANGAN

a) Latar Belakang

i. Keadaan Semasa

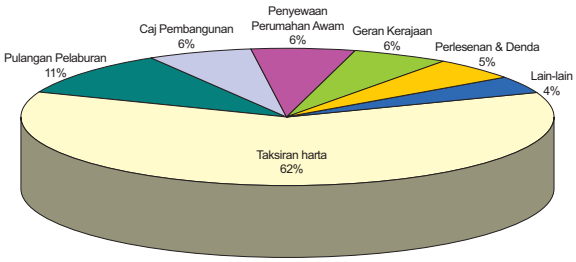
937. Sumber utama hasil operasi DBKL pada tahun 2000 diperolehi dari taksiran harta (mengandungi kira-kira 62 peratus daripada hasil keseluruhan). Ini diikuti dengan pulangan pelaburan (11 peratus), caj perancangan dan kawalan pembangunan (6 peratus), penyewaan perumahan awam (6 peratus), bantuan dari kerajaan persekutuan (6 peratus) dan pelesenan dan denda (5 peratus). Sejumlah 58 peratus daripada hasil taksiran harta disumbangkan oleh sektor perdagangan dan 42 peratus lagi dari sektor kediaman (rujuk *Rajah 18.2*).

938. Perbelanjaan mengurus DBKL adalah termasuk kos-kos yang berkaitan dengan penyediaan perkhidmatan (43 peratus), perumahan awam (18 peratus), sosial, sukan, rekreasi dan budaya (10 peratus) serta pelesenan dan

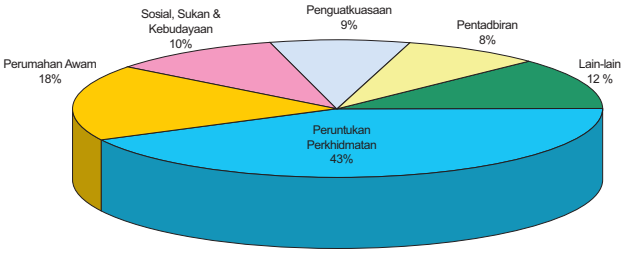


penguatkuasaan (9 peratus) (rujuk *Rajah 18.3*). Analisis akaun operasi menunjukkan DBKL mempunyai lebihan dalam hasil bersih dari tahun 1990 hingga 2000 (rujuk *Jadual 18.1*).

Rajah 18.2: Pendapatan Operasi, 2000



Rajah 18.3: Perbelanjaan Operasi, 2000



Jadual 18.1: Hasil dan Perbelanjaan Mengurus DBKL, 1980 - 2000

Perkara	Tahun (RM juta)			Kadar Pertumbuhan/ Tahun (%)		
	1980	1990	2000	1980-1990	1990-2000	1980-2000
Hasil Mengurus	83.1	241.7	752.1	11.3	12.0	11.6
Perbelanjaan Mengurus	80.9	234.9	527.5	11.2	8.4	9.8
Lebihan/Defisit Mengurus	2.1	6.8	224.6	–	–	–

Sumber: Hasil dan perbelanjaan sebenar adalah berdasarkan Laporan-laporan Belanjawan Tahunan DBKL (1980-2000)

939. Perbelanjaan pembangunan secara amnya merangkumi perbelanjaan projek-projek seperti pembinaan dan pembaikan kemudahan awam, kompleks sukan, perumahan awam bagi golongan berpendapatan rendah, rangkaian jalan, perparitan dan landskap. Perbelanjaan pembangunan ini dibiayai sebahagian besarnya dengan Kumpulan Wang Cukai Am (50 peratus), bantuan kerajaan persekutuan (27 peratus), pinjaman (19 peratus) dan sumbangan daripada pemaju-pemaju (2 peratus) (rujuk *Jadual 18.2*).

Jadual 18.2: Sumber Pembiayaan Pembangunan DBKL, 1995 - 2000

Sumber Pembiayaan	Tahun (dalam RM juta dan Peratus)					
	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Sumbangan dan Kumpulan Wang Cukai Am	110.0 *(22.6%)*	314.0 *(46.9%)*	301.4 *(41.5%)*	341.4 *(55.6%)*	335.5 *(62.8%)*	278.2 *(49.7%)*
Bantuan Kerajaan Persekutuan	173.5 *(35.7%)*	252.7 *(37.8%)*	288.8 *(39.7%)*	213.0 *(34.7%)*	183.6 *(34.4%)*	149.5 *(26.7%)*
Pinjaman	192.2 *(39.6%)*	0 *(0.0%)*	49.8 *(6.8%)*	10.6 *(1.7%)*	5.3 *(1.0%)*	106.5 *(19.0%)*
Sumbangan Pemaju	10.0 *(2.1%)*	10.0 *(1.5%)*	10.0 *(1.4%)*	10.0 *(1.6%)*	10.0 *(1.9%)*	10.0 *(1.8%)*
Lain-Lain	0 *(0.0%)*	92.4 *(13.8%)*	76.9 *(10.6%)*	39.5 *(6.4%)*	0 *(0.0%)*	15.5 *(2.8%)*
JUMLAH	**485.8**	**669.1**	**726.9**	**614.6**	**534.4**	**559.8**

Sumber: Jangkaan sumber kewangan berdasarkan Laporan-Laporan Belanjawan Tahunan DBKL (1995 - 2000)

940. Arah aliran yang lepas menunjukkan DBKL mempunyai kemampuan kewangan yang kukuh dan tidak menghadapi kesukaran membiayai projek-projek pembangunannya.

b) Kadar Pertumbuhan Hasil dan Perbelanjaan Mengurus

i. Keadaan Semasa

941. Sehingga tahun 1991, perbelanjaan mengurus DBKL sentiasa melebihi jumlah hasil dan kadar pertumbuhan bagi perbelanjaan juga adalah lebih tinggi daripada kutipan hasil. Situasi ini telah dapat dipulihkan dengan kenaikan caj taksiran harta pada tahun 1992. Sejak 1997, DBKL sentiasa mengalami kadar purata pertumbuhan perbelanjaan mengurus tahunan yang tinggi berbanding dengan kutipan hasil (rujuk *Jadual 18.3*). Keadaan ini jika dibiarkan berterusan akan membawa kepada defisit kewangan, yang akan menjejaskan kecekapan DBKL dalam memberikan perkhidmatan awam.

Jadual 18.3: Hasil dan Perbelanjaan Mengurus DBKL, 1995 - 2000

Perkara	Tahun (RM juta)					
	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Hasil Mengurus	650.5	845.1	912.0	848.3	799.1	752.1
Perbelanjaan Mengurus	316.1	408.2	490.4	501.2	436.6	527.5
Lebihan/ Defisit Mengurus	334.4	436.9	421.6	347.1	362.5	224.6

Sumber: Data berasaskan Laporan-laporan Belanjawan Tahunan DBKL (1995 - 2000)

942. Peningkatan kos pembangunan dan mengurus di Kuala Lumpur telah bertambah akibat peningkatan nilai tanah, kos pembinaan yang tinggi, kemerosotan fabrik bandar yang pesat serta kesukaran dalam melaksanakan kerja-kerja awam di kawasan-kawasan lama dan sesak di Pusat Bandar Raya.

ii. Isu

- *Peningkatan kadar pertumbuhan perbelanjaan mengurus.*

c) Kos, Pendapatan dan Penduduk

i. Keadaan Semasa

943. Penduduk Bandar Raya menyumbang kepada hasil DBKL secara langsung melalui bayaran cukai taksiran harta mereka dan secara tidak langsung melalui penjualan barangan dan perkhidmatan tempatan. Para peniaga barangan dan perkhidmatan ini pula membayar kadar cukai lebih tinggi ke atas peningkatan nilai hartanah dan lain-lain cukai tempatan berkaitan dengan pertumbuhan pelbagai aktiviti perniagaan baru. Golongan berpendapatan tinggi lebih berupaya membayar cukai yang dikenakan ke atas harta mereka, dan mempunyai keupayaan membeli barangan dan perkhidmatan yang lebih tinggi berbanding golongan yang berpendapatan rendah. Premis-premis perniagaan pula akan mendapat perolehan dan keuntungan yang lebih tinggi dan sekali gus meningkatkan asas ekonomi Bandar Raya. Pergerakan penduduk dalam kaitannya dengan pendapatan adalah penting kerana penduduk berpendapatan besar boleh menyelenggarakan Bandar Raya dengan lebih sempurna berbanding dengan penduduk berpendapatan kecil, kerana berupaya menyediakan asas hasil yang lebih baik.

944. Penurunan kadaran perumahan kos tinggi dan sederhana serta kos hidup yang tinggi di Bandar Raya dijangka akan memberi kesan kepada profil penduduk Kuala Lumpur. Pergerakan keluar penduduk bandar, terutamanya yang berpendapatan pertengahan dan tinggi akan menyebabkan penurunan pendapatan per kapita Bandar Raya, dan penurunan aktiviti ekonomi yang seterusnya mengakibatkan kemerosotan hasil pendapatan keseluruhan.

945. Kini, ramai yang bekerja di Kuala Lumpur, tetapi menetap di kawasan kediaman di luar Bandar Raya seperti Petaling Jaya, Subang Jaya atau kawasan-kawasan lain yang jauh seperti Klang dan Seremban. Penduduk lebih tertarik kepada kawasan ini kerana kos hidup yang rendah dan peningkatan taraf jaringan jalan raya serta pengangkutan awam, terutamanya perkhidmatan LRT dan KTM yang telah memudahkan ulang-alik ke Bandar Raya.

946. Jika arah aliran ini berterusan, sumber-sumber DBKL akan terjejas akibat peningkatan permintaan bagi memenuhi kos penyelenggaraan dan penyediaan perkhidmatan kepada penduduk di dalam dan di luar Bandar Raya. Pada masa yang sama, DBKL akan turut mengalami penurunan hasil kesan daripada penurunan kadaran penduduk yang berpendapatan sederhana dan tinggi yang tinggal di Bandar Raya.

ii. Isu

- *Kehilangan kutipan hasil daripada penduduk kediaman akibat daripada migrasi keluar golongan berpendapatan sederhana dan tinggi.*

d) Pendapatan dan Perbelanjaan

i. Keadaan Semasa

947. Unjuran pendapatan dan perbelanjaan (2000 - 2020) bagi DBKL ditunjukkan di dalam *Jadual 18.4.* Unjuran ini mengambil kira arah aliran pertumbuhan kewangan lalu, pertumbuhan penduduk, nilai harta mengikut sektor (pada kadar semasa) dan permintaan akan datang.

Jadual 18.4 Unjuran Pendapatan dan Perbelanjaan, 2000 - 2020

Perkara	Tahun 2000 (RM juta)	Unjuran (RM juta)	
		2010	2020
Pendapatan	752.1	1,005.4	1,344.0
Perbelanjaan	527.5	819.1	1,334.3
Lebihan/Defisit	224.6	186.3	9.7

Nota: Andaian Kadar Purata Pertumbuhan Tahunan adalah 2.9% untuk hasil mengurus dan 4.5% (2000 - 2010) dan 5.0% (2010 - 2020) bagi perbelanjaan mengurus.

948. Biarpun terdapat perbezaan kadar pertumbuhan antara pendapatan dengan perbelanjaan, DBKL dijangka akan memperoleh lebihan belanjawan sepanjang tempoh perancangan. Walau bagaimanapun, lebihan ini dijangka akan berkurangan dari tahun ke tahun akibat dari peningkatan kadar perbelanjaan.

ii. Isu

- *Penurunan lebihan hasil berbanding perbelanjaan.*

18.3 OBJEKTIF

949. Bagi mewujudkan urus tadbir bertaraf dunia yang berupaya menghadapi cabaran abad ke 21 dan juga mampu melaksanakan Pelan Struktur Kuala Lumpur 2020 dengan berkesan, DBKL bertujuan untuk:

- *meningkatkan kualiti amalan serta struktur pengurusan dan organisasinya;*
- *mewujudkan satu rangka kerja perundangan yang sesuai untuk membolehkan penguatkuasaan yang lebih berkesan;*
- *memastikan dana yang mencukupi bagi program dan projek pembangunan dan*
- *memastikan pengurusan dan penggunaan semua sumber secara efisien dan berkesan.*

18.4 DASAR DAN CADANGAN

18.4.1 ORGANISASI

950. Pengurusan bagi sebuah bandar raya bertaraf dunia memerlukan sebuah organisasi bertaraf dunia. Organisasi seperti ini tidak akan wujud dengan begitu sahaja, tetapi dibina dengan perancangan, dipandu dengan wawasan, dimajukan dengan cita-cita dan disempurnakan dengan tindakan. Organisasi ini memiliki satu tahap kecemerlangan strategi dan operasi yang sekurang-kurangnya setaraf dengan mana-mana organisasi lain yang serupa di dunia. Ia perlulah mempunyai wawasan yang jelas, memahami tanggungjawab fungsinya dan memberi penekanan kepada kualiti. Ia juga semestinya cekap, telus dan fleksibel untuk sebarang perubahan. Di samping itu, pengurusan perlu berupaya menetapkan keutamaannya dengan jelas dan mengurus sumber sedia ada secara optimum.

951. Pelaksanaan Pelan Struktur Kuala Lumpur 2020 dan penyediaan pelan-pelan tempatan memerlukan elemen-elemen terbaik di dalam organisasi dan pengurusan. Ini bagi memastikan pengurusan sumber-sumber DBKL teratur untuk membolehkan perancangan, pemantauan dan pengawalan yang diperlukan dalam pembangunan Bandar Raya. Dana yang mencukupi perlu dilaburkan dalam teknologi baru, latihan sumber manusia serta penyelidikan dan pembangunan. Terdapat juga keperluan bagi mengkaji semula sistem dan prosedur secara berterusan serta memperkenalkan kaedah pengurusan yang baru. Pembaikan sistem hendaklah dibuat secara berterusan bagi memastikan sistem dapat memenuhi perubahan permintaan masyarakat.

952. Perkhidmatan mestilah berorientasikan pelanggan dan kepimpinan yang berpandukan misi, responsif dan prihatin terhadap keperluan dan nilai penduduk Bandar Raya, serta pada masa yang sama sentiasa proaktif dalam perancangan bagi menjangkakan keperluan dan harapan pada masa hadapan.

953. Sebagai sebuah pihak berkuasa tempatan, DBKL perlu berdepan dengan warga kota dan masalah harian mereka. Keputusan pihak berkuasa atau kegagalan mencapai keputusan akan memberikan kesan langsung dan mendalam terhadap kehidupan harian penduduk. Terdapat pelbagai cara bagi DBKL membaiki kualiti perkhidmatannya termasuklah mengukuhkan koordinasi antara institusi, meningkatkan keupayaan perancangan, memajukan pembangunan perniagaan, menggalakkan penyertaan awam, memantapkan keupayaan ICT, meningkatkan pemantauan dan penguatkuasaan, memulihara sumber dan meluaskan tanggungjawab setiap jabatan.

a) Mengukuhkan Koordinasi dan Kesepaduan Institusi Serta Meningkatkan Fungsi Perancangan

954. DBKL harus mengambil suatu pendekatan menyeluruh yang lebih berkesan bagi menangani keperluan masa hadapan Kuala Lumpur. Adalah

lebih strategik bagi DBKL bekerjasama secara lebih berkesan dengan organisasi-organisasi luar yang berkaitan. Ini akan melibatkan pengukuhan institusi melalui pemahaman yang lebih baik tentang keupayaan dan pandangan agensi-agensi lain untuk meningkatkan hubungan kerja yang lebih berkesan.

955. Sebagai sebahagian daripada Kuala Lumpur dan konubasinya (KLK), Kuala Lumpur tidak boleh dirancang dan diuruskan secara berasingan. DBKL seharusnya terlibat sama dengan pihak-pihak berkuasa tempatan di sekitarnya dan dalam aspek perancangan dan pembangunan, ia juga perlu bekerjasama dengan agensi-agensi kerajaan yang lain dan syarikat-syarikat utiliti.

956. Perkhidmatan yang disediakan oleh DBKL mungkin belum mencapai standard perkhidmatan bertaraf dunia, tetapi ia mempunyai sebahagian besar elemen-elemen bagi mewujudkan urus tadbir yang baik, seperti struktur organisasi yang kukuh dan tenaga kerja yang berkelayakan. Walau bagaimanapun dalam mengurus peningkatan permintaan untuk perkhidmatan yang lebih baik, jabatan-jabatan DBKL harus menjadi lebih proaktif dalam menangani keperluan penduduk Bandar Raya. Oleh itu, adalah penting untuk membaiki fungsi perancangan semua jabatan bagi menyokong fungsi kawalan dan operasi. Semua jabatan di DBKL akan menekankan mengenai perancangan yang baik sebelum melaksanakan program-program dan projek-projek.

957. Pada masa ini struktur organisasi DBKL mempunyai tiga fungsi utama iaitu pentadbiran, pengurusan dan pembangunan yang akan dikaji semula untuk mengukuhkan fungsi perancangan dan penyelarasannya.

Dasar:

IM 1: DBKL akan mengkaji semula struktur organisasinya untuk memastikan fungsi perancangan dan penyelarasan yang lebih berkesan.

958. Pelancongan dijangka akan menjadi industri terpenting di dunia. Malaysia dan Kuala Lumpur khususnya, sebagai pintu masuk utama negara, telah beroleh manfaat yang besar daripada pertumbuhan pelancongan pada beberapa tahun kebelakangan ini. Bab 8: Pelancongan membincangkan mengenai dasar dan cadangan berkaitan dengan pembangunan pelancongan. Sebuah jabatan khas akan ditubuhkan untuk melaksanakan dasar dan cadangan berkaitan dengan pemasaran dan promosi pelancongan, pembangunan sumber-sumber pelancongan, kemudahan, infrastruktur dan perkhidmatan sokongan. Jabatan ini akan meningkatkan usaha Lembaga Pelancongan Kuala Lumpur (LPKL) dan agensi-agensi lain yang berkaitan. Bagi memaksimumkan potensi pelancongan dari segi kemudahan sukan dan kebudayaan, jabatan ini juga perlu menyelaras dengan pihak-pihak berkuasa dan agensi lain yang terlibat untuk mempromosikan pembangunan kemudahan dan aktiviti berkaitan.

959. Dasar dan cadangan berkaitan dengan struktur fizikal Kuala Lumpur telah dirumuskan di dalam Pelan ini, bertujuan untuk meningkatkan persekitaran bandar, setanding dengan bandar raya bertaraf dunia. Ini ditambah dengan dasar-dasar yang diperlukan untuk memelihara dan mengekalkan elemen-elemen unik dan bersejarah di Kuala Lumpur, sebagai sebahagian daripada bandar raya moden. *Bab 14: Reka bentuk Bandar dan Landskap* mengandungi dasar dan cadangan yang berkaitan reka bentuk Bandar dan landskap.

960. Bagi memastikan penekanan yang lebih tinggi diberikan kepada reka bentuk bandar dan pemuliharaan, adalah penting bagi mewujudkan sebuah jabatan khas. Jabatan ini bertanggungjawab bagi perancangan keseluruhan dan penyelarasan reka bentuk bandar, landskap dan pemuliharaan termasuk merangka dan melaksanakan program dan garis panduan reka bentuk bandar.

961. Penyediaan perumahan yang mencukupi dan sesuai terutamanya untuk golongan berpendapatan rendah, merupakan perkara yang amat penting bagi mana-mana bandar raya. Walaupun pelbagai projek dan program yang dijalankan sejak 1984, secara relatifnya telah berjaya dalam menyediakan perumahan kos rendah yang mencukupi, masih terdapat ketidaksepadanan antara jenis perumahan yang dikehendaki dengan yang telah dibina. *Bab 12: Perumahan* membincangkan dasar dan cadangan berkaitan dengan pembangunan perumahan.

962. Cabaran bagi menangani harapan baru ini, memerlukan peningkatan dan perluasan tanggungjawab Jabatan Pengurusan Perumahan.

Selain daripada memastikan perumahan yang mencukupi bagi penempatan semula setinggan dan menguruskan proses penempatan, jabatan ini harus juga prihatin terhadap penyediaan tanah yang mencukupi bagi memenuhi keperluan perumahan pada masa hadapan.

b) Memulakan dan Menggalakkan Pembangunan

963. Akibat keperluan perniagaan di Bandar Raya yang sentiasa berubah dan pengaruh global terhadap persekitaran operasi Bandar Raya, pengurus bandar tidak akan hanya bertindak balas terhadap kuasa pasaran, tetapi mengambil langkah yang proaktif untuk menghadapi kesan globalisasi dan peningkatan persaingan. Cabaran globalisasi perlu dihadapi, di samping mengambil kesempatan daripada peluang yang ada. Pembangunan harus dimulai dan digalakkan dengan aktif untuk menarik perniagaan dan dengan itu keutamaan perlu diberi bagi memudahkan pembangunan ekonomi Bandar Raya. Perhatian khusus akan diberi kepada pembangunan Zon Antarabangsa dan Kawasan Pembangunan Komprehensif kerana kedudukan yang strategik dan kepentingan ekonominya.

964. Kuala Lumpur mengalami kadar pembangunan yang pesat. Untuk lebih efisien dan proaktif di dalam membuat keputusan, DBKL perlu meningkatkan program penyelidikan dan pembangunannya dan juga bekerjasama dengan organisasi tempatan, serantau dan antarabangsa yang lain. DBKL juga perlu memudahkan perkongsian perniagaan, rangkaian dan pemasaran urus niaga Bandar Raya. Selain itu, satu pangkalan data dan maklumat perbandaran menyeluruh harus juga dikumpulkan, dianalisis, dikategorikan dan disebarkan.

Dasar:

IM 2: DBKL akan mengukuhkan sumbernya untuk memajukan dan menggalakkan ekonomi Bandar Raya.

c) Penyertaan Awam

965. DBKL perlu peka kepada keperluan penduduk Bandar Raya dan mengambil inisiatif untuk mendapatkan penyelesaian segera dan berkesan terhadap keperluan dan perkhidmatan penduduk. Penyertaan awam perlu digalakkan melalui jawatankuasa perundingan sebagai saluran untuk penduduk mengutarakan pandangan mereka. Pendengaran bantahan awam yang diamalkan pada masa ini dapat memberi maklumat bernilai mengenai pendapat awam tentang dasar dan prosedur DBKL dan menjadi cara di mana pandangan awam diambil kira. Kaedah-kaedah lain yang memudahkan penyertaan awam seperti sesi dialog, mesyuarat dan pameran juga perlu digunakan.

966. Pada masa ini, Bahagian Pembangunan Sosial di Jabatan Perancang Ekonomi dan Kemudahan Sosial merancang dan melaksanakan projek pembangunan masyarakat bagi menangani isu sosial semasa berkaitan dengan kemiskinan bandar. Projek untuk pendidikan, kesihatan dan belia disalurkan melalui program pembangunan masyarakat yang melibatkan proses dua hala antara DBKL dan badan-badan sukarela.

967. Peningkatan perkongsian, rangkaian dan kerjasama perlu dibina bersama agensi-agensi berkaitan untuk melaksanakan program dan projek yang dirancang. Untuk itu, DBKL perlu bekerjasama dengan orang yang berkepentingan termasuklah profesional, NGOs, CBOs, institusi pengajian tinggi dan organisasi sukarela. Melalui perkongsian ini, rasa tanggung jawab bersama dapat disemai dengan rasa kekitaan dan penglibatan yang lebih tinggi. Program-program berasaskan kemasyarakatan ini perlu dibentuk semula agar selari dengan struktur *Local Agenda 21.*

968. DBKL akan mengadakan satu dana padanan kejiranan di dalam belanjawan tahunannya bagi memperuntukkan bantuan kepada kumpulan kejiranan dan organisasi Kuala Lumpur untuk melaksanakan pelbagai program dan projek pembaikan kawasan kejiranan. Suatu kumpulan kejiranan boleh ditubuhkan untuk melaksanakan projek atau program tertentu. Sebaik sahaja sesebuah projek diluluskan, sumbangan masyarakat dalam bentuk buruh sukarelawan, bahan, perkhidmatan profesional, atau wang tunai akan dipadankan dengan sumbangan daripada dana padanan kejiranan.

Dasar:

IM 3: DBKL akan menggalakkan lebih penyertaan awam dalam membuat keputusan yang melibatkan keperluan dan perkhidmatan masyarakat.

d) Meningkatkan Keupayaan Teknologi Komunikasi Maklumat

969. Dalam era teknologi maklumat, keupayaan pengkomputeran dan pengurusan maklumat adalah penting dalam pengurusan bandar raya. Dengan objektif meningkatkan kualiti kerja dan hidup, Majlis Teknologi Maklumat Kebangsaan (NITC) telah merumuskan Agenda Teknologi Maklumat Kebangsaan (NITA), dengan E-Perkhidmatan Awam (EPS) sebagai pelengkap penting. Objektif utama EPS ialah untuk meningkatkan kecekapan dan kemahiran dengan pelbagai kemudahan awam dapat disediakan melalui media elektronik.

970. DBKL akan menyediakan perkhidmatan secara elektronik kepada agensi-agensi kerajaan lain, sektor swasta dan masyarakat keseluruhan. Ianya diharapkan akan dapat menyediakan perkhidmatan yang proaktif dan berkualiti, bernilai dan pada masa yang sama meningkatkan produktiviti perkhidmatan awam, masyarakat perniagaan dan orang ramai.

Dasar:

IM 4: DBKL akan meningkatkan keupayaan teknologi komunikasi maklumat dalam semua fungsi Bandar Raya.

e) Meningkatkan Keberkesanan Keupayaan Pemantauan dan Penguatkuasaan

971. Peningkatan keupayaan pemantauan dan penguatkuasaan DBKL adalah faktor penting dalam mengukuhkan kualiti hidup di Kuala Lumpur. Keperluan untuk pemantauan dan penguatkuasaan yang berkesan bukan sahaja terhad untuk kawalan pembangunan dan bangunan, tetapi juga berkaitan dengan kawalan alam sekitar, kawalan pencemaran industri, penyelenggaraan kebersihan, kesalahan meletak kenderaan dan penyalahgunaan premis.

Dasar:

IM 5: DBKL akan meningkatkan kecekapan dan keberkesanan keupayaan penguatkuasaannya.

f) Menggalakkan Perbadanan Pembangunan

972. Penggunaan badan khas untuk membantu pembangunan telah lama diamalkan di negara-negara lain. Perbadanan pembangunan digunakan untuk menggalakkan aktiviti ekonomi, telah menjadi sebahagian ciri perancangan sejak tahun 1980an. Perbadanan ini pada asasnya adalah entiti perniagaan yang mana kerajaan memiliki ekuiti terbesar, tetapi boleh membentuk perkongsian dengan sektor swasta. Perbadanan ini beroperasi di bawah undang-undang syarikat, dan oleh yang demikian bebas daripada kekangan pentadbiran birokrasi kerajaan.

973. Seksyen 49 Akta (Perancangan) Wilayah Persekutuan, 1982 memperuntukkan asas perundangan bagi penubuhan sebuah perbadanan pembangunan.

Dasar:

IM 6: DBKL akan mewujudkan sebuah perbadanan pembangunan bagi melaksanakan program pembangunan yang khusus.

18.4.2 PERUNDANGAN

974. Kaedah-kaedah perancangan dan peraturan sedia ada yang digubal di bawah peruntukan Ordinan Darurat (Kuasa-Kuasa Perlu) No.46 1970 dan Akta Bandaraya Kuala Lumpur (Perancangan) 1973 perlu dikemas kini secara komprehensif dan diselaraskan dengan peruntukan Akta (Perancangan) Wilayah Persekutuan 1982.

Dasar:

IM 7: DBKL akan mengkaji semula, mengubah dan mengemas kini semua kaedah- kaedah perancangan.

18.4.3 KEWANGAN

a) Sumber Pendapatan

975. Kaedah-kaedah untuk membiayai aktiviti-aktiviti ekonomi dan sosial DBKL akan melibatkan semua sumber sedia ada seperti taksiran harta, caj pembangunan, pulangan pelaburan, caj pelesenan dan denda, sewaan dan bantuan daripada Kerajaan Persekutuan.

976. Di samping itu, bagi membaiki dan meluaskan penyediaan perkhidmatan DBKL,

sumber-sumber pendapatan lain perlu dikaji, termasuklah meluaskan skop sumber pendapatan semasa, memperkenalkan cukai-cukai baru yang berkaitan dengan pemuliharaan sumber dan perlindungan persekitaran serta meluaskan skop caj dan yuran pengguna semasa.

977. Walaupun struktur cukai harta semasa dan kadarnya telah pun memberi lebihan pendapatan mengurus kepada DBKL, adalah bijak untuk mengkaji keperluan bagi penstrukturan semula kadar dan nilai asas serta prinsip-prinsip penilaian sistem cukai semasa, untuk menentukan sama ada ia seiring dengan pertumbuhan Bandar Raya. Cukai dan lesen lain berkaitan dengan aktiviti perniagaan dan hiburan di Bandar Raya juga perlu dipertimbangkan.

978. Pengenalan cukai-cukai baru bukan sahaja berobjektif menambahkan sumber pendapatan, tetapi juga bertujuan menggalakkan pemuliharaan sumber, mengawal alam sekitar daripada pencemaran dan menggalakkan perusahaan lebih bertanggungjawab dalam aspek alam sekitar dan sosial. Cukai-cukai ini termasuk pelbagai bentuk cukai automotif untuk mengurangkan kesesakan lalu lintas di Bandar Raya dan juga memulihara sumber serta menangani masalah pencemaran udara.

979. Pembiayaan caj pengguna adalah cara yang paling lazim untuk memperoleh kembali kos penyediaan sesuatu perkhidmatan yang boleh dihubungkan terus kepada penggunaan sumber atau kemudahan Bandar Raya. Ia adalah suatu cara terus bagi menjana hasil dengan mengenakan caj terhadap penggunaan kemudahan awam, contohnya bayaran masuk ke kawasan rekreasi atau bayaran pembuangan efluen ke atas premis industri. Bayaran-bayaran ini bukan sahaja boleh disesuaikan mengikut kos, tetapi juga boleh meningkatkan kecekapan dalam pengagihan keupayaan perkhidmatan sedia ada serta membantu dalam proses membuat keputusan pelaburan.

980. Perniagaan tempatan adalah penting bagi menjana pertumbuhan ekonomi setempat dan taksiran perniagaan adalah hubungan kewangan antara perniagaan tempatan dengan pihak berkuasa tempatan. Taksiran perniagaan ini memberi DBKL keupayaan untuk bertindak balas terhadap keperluan perniagaan di dalam kawasan pentadbirannya. Dengan membaiki ekonomi tempatan, DBKL akan memperoleh lebih pendapatan untuk perbelanjaan masa hadapan. Salah satu cara yang paling produktif untuk menghasilkan pekerjaan dan menggerakkan ekonomi tempatan adalah dengan menarik perniagaan dan industri baru atau dengan mengembangkan perniagaan dan industri sedia ada.

981. Langkah-langkah bagi menggerakkan persekitaran perniagaan tempatan adalah melalui Tindakan Pembangunan Ekonomi Tempatan (TPET). Antara langkah-langkah TPET termasuk mengadakan acara berkaitan dengan pelancongan, acara-acara utama kebangsaan atau antarabangsa, insentif ke atas cukai dan rebat untuk perniagaan, terutamanya yang menyumbang kepada ekonomi tempatan. Penambahan pendapatan untuk membiayai projek-projek khas boleh juga dilaksanakan melalui pengeluaran sekuriti atau bon oleh DBKL. Biasanya, bon hendaklah digunakan hanya untuk membiayai projek-projek yang diketahui dan terbukti jangka hayatnya. Dalam kerjasama dan perkongsian dengan perniagaan tempatan, aktiviti-aktiviti untuk mempromosi dan mengukuhkan penjanaan semula aspek sosial dan ekonomi perlu juga digalakkan.

982. Adalah penting untuk memastikan bahawa kaedah-kaedah yang diguna pakai untuk meningkatkan sumber pendapatan tidak dianggap sebagai satu eksploitasi dan tidak merangsang tekanan inflasi. Oleh yang demikian, kaedah-kaedah ini semestinya dapat diterima dan mengekalkan keseimbangan antara kecekapan, kemungkinan kewangan dan keadilan.

Dasar:

IM 8: ***DBKL akan menerima pakai kaedah-kaedah bagi meningkatkan sumber kewangan untuk tujuan ekonomi dan aktiviti sosial.***

b) Langkah-Langkah Kecekapan dan Pengurangan Kos

983. DBKL akan meneroka semua peluang yang ada untuk membentuk perkongsian dengan sektor swasta dalam usaha untuk mengurangkan beban belanjawan kewangan awam yang besar. Perkongsian sektor awam dan swasta dalam bentuk

usaha sama, penswastaan dan pajakan perkhidmatan atau perjanjian konsesi boleh digunakan sebagai suatu cara untuk membiayai kos-kos modal dan operasi.

984. Penglibatan sektor swasta membolehkan penyediaan perkhidmatan yang lebih ekonomik dan efektif. Sumbangan sektor swasta dalam bentuk sumbangan modal dan kemahiran telah membolehkan mutu perkhidmatan diperbaiki, pembangunan infrastruktur dipercepatkan dan pertumbuhan ekonomi digerakkan. Projek penswastaan dan usaha sama yang dijalankan oleh DBKL termasuklah projek perumahan, perdagangan, rekreasi dan perkhidmatan awam dan juga perkhidmatan lain seperti pengumpulan sampah. Sehingga tahun 1998, sejumlah 26 projek telah dijalankan antara DBKL dengan organisasi sektor swasta. Pada tahun 2000, terdapat 27 projek diluluskan sementara 22 projek lagi masih dalam peringkat pertimbangan.

985. Kontrak perkhidmatan dan pengurusan telah dilaksanakan dengan sektor swasta untuk memberi perkhidmatan bagi pihak DBKL. Satu contoh ialah perkhidmatan kutipan dan pelupusan sampah telah dikontrakkan kepada pihak swasta yang bertanggungjawab mengikut terma-terma kontrak perkhidmatan. Sebagai alternatif, DBKL boleh mengutip bayaran pelupusan daripada pemilik harta tanah untuk kontrak kutipan dan pelupusan sampah.

986. Perjanjian pajakan adalah kaedah alternatif bagi membiayai kemudahan dan mengehadkan tanggungan DBKL, di samping membantu mengurangkan perbelanjaan pentadbiran yang tidak diperlukan. Di bawah perjanjian ini, agensi sektor swasta membayar yuran pajakan kepada DBKL untuk menyediakan perkhidmatan tertentu atau menggunakan tanah atau bangunan bagi tempoh tertentu. Agensi tersebut akan bertanggungjawab untuk mengutip pendapatan daripada pengguna bagi perkhidmatan yang ditawarkan.

987. Perjanjian konsesi diberikan kepada agensi swasta bagi menguruskan dan membangunkan infrastruktur sedia ada adalah sama dengan perjanjian pajakan tetapi bagi jangka masa yang lebih panjang (biasanya 20-30 tahun). Peraturan kontrak dalam perjanjian konsesi menetapkan bayaran dan juga infrastruktur yang akan dibangunkan semasa tempoh konsesi. Setelah tamat tempoh konsesi, infrastruktur, termasuk semua yang dibangunkan oleh agensi swasta akan menjadi hak milik pihak berkuasa tempatan.

988. Di dalam semua kontrak penswastaan, pemantauan dan akauntabiliti awam adalah perkara utama yang ditekankan. Kriteria prestasi yang tinggi perlu ditetapkan dan denda kewangan akan dikenakan terhadap kegagalan bagi memenuhi tahap minimum. Prosedur tender perlu telus dan diuruskan sekerap yang diperlukan bergantung kepada jenis perkhidmatan atau pengaturan yang ingin diswastakan.

Dasar:

IM 9: DBKL akan mengambil kira langkah-langkah pengurangan kos dalam penyediaan perkhidmatan dan pengurusan pembangunan Bandar Raya.

Singkatan

1.	Akta 267	:	Akta (Perancangan) Wilayah Persekutuan 1982
2.	ALS	:	Purata Tempoh Penginapan
3.	AOR	:	Kadar Purata Penginapan
4.	API	:	Indeks Pencemaran Udara
5.	CBOs	:	Organisasi Berasaskan Komuniti
6.	DBKL	:	Dewan Bandaraya Kuala Lumpur
7.	EIA	:	Penilaian Kesan Alam Sekitar
8.	EPS	:	E-Perkhidmatan Awam
9.	ERL	:	Express Rail Link
10.	FRIM	:	Institut Penyelidikan Perhutanan Malaysia
11.	HGV	:	Kenderaan Barangan Berat
12.	ICT	:	Teknologi Maklumat dan Komunikasi
13.	IKS	:	Industri-Industri Kecil dan Sederhana
14.	IP	:	Indeks Pengkhususan
15.	JPS	:	Jabatan Pengairan dan Saliran Persekutuan
16.	JBAS	:	Jabatan Bekalan Air Selangor
17.	JICA	:	Japan International Cooperation Agency
18.	KDNK	:	Keluaran Dalam Negara Kasar
19.	K-Ekonomi	:	Ekonomi Berasaskan Pengetahuan
20.	KGPA	:	Kelab Golf Perkhidmatan Awam
21.	KLCC	:	Kuala Lumpur City Centre
22.	KLGCC	:	Kuala Lumpur Golf and Country Club
23.	KLIA	:	Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur
24.	KLK	:	Kuala Lumpur dan Konurbasinya
25.	KPK	:	Kawasan Pembangunan Komprehensif
26.	KRM	:	Kawasan Rizab Melayu
27.	KTM	:	Keretapi Tanah Melayu
28.	KTMB	:	Keretapi Tanah Melayu Berhad
29.	LPPM	:	Lembaga Penggalakan Pelancongan Malaysia
30.	LRT	:	Transit Aliran Ringan
31.	MATRADE	:	Perbadanan Pembangunan Perdagangan Luar Malaysia
32.	MICE	:	Persidangan, Insentif, Konvensyen dan Pameran
33.	MSC	:	Koridor Raya Multimedia
34.	MTC	:	Pusat Pelancongan Malaysia
35.	MTPKL	:	Majlis Tindakan Pelancongan Kuala Lumpur
36.	NGOs	:	Organisasi Bukan Kerajaan
37.	NITA	:	Agenda Teknologi Maklumat Kebangsaan
38.	NITC	:	Majlis Teknologi Maklumat Kebangsaan

39.	NKVE	:	Lebuh Raya Baru Lembah Klang
40.	OPP3	:	Pelan Rangka Perspektif Ketiga, 2001-2010
41.	OSH	:	Orang sehektar
42.	PGU	:	Penggunaan Gas Semenanjung
43.	PPKL	:	Persatuan Pelancong Kuala Lumpur
44.	PRT	:	People Mover Rapid Transit
45.	PSKL 1984	:	Pelan Struktur Kuala Lumpur 1984
46.	PUAS	:	Perbadanan Urus Air Selangor Berhad
47.	PUTRA	:	Projek Usaha sama Transit Ringan Automatik
48.	PWTC	:	Pusat Dagangan Dunia Putra
49.	RSGC	:	Kelab Golf Diraja Selangor
50.	R&D	:	Penyelidikan dan pembangunan
51.	SCATS/ITACA	:	Sistem Kawasan Kordinasi Isyarat Lalu Lintas Berkomputer
52.	STAR	:	Sistem Transit Aliran Ringan
53.	TNB	:	Tenaga National Berhad
54.	TOL	:	Lesen Penempatan Sementara
55.	TPET	:	Tindakan Pembangunan Ekonomi Tempatan
56.	TUDM	:	Tentera Udara Diraja Malaysia
57.	WQI	:	Indeks Kualiti Air

Glosari

1. **'Ameniti' Landskap**

   Keselesaan yang berkait dengan persekitaran landskap.

2. Asrama Belia

   Penginapan atau kemudahan tempat tinggal untuk:

   Belia tempatan yang belum berkahwin berumur antara 18 - 40 tahun yang bekerja di Kuala Lumpur dengan pendapatan di antara RM600 hingga RM2,000 sebulan; atau

   Belia kembara yang datang dari luar Kuala Lumpur atau luar negara, sama ada semasa percutian belajar atau lawatan rasmi.

3. **Bangunan Tradisional**

   Merupakan bangunan yang dibina dengan stail seni bina dan bahan binaan yang mencorakkan karakter sesuatu kawasan untuk jangka masa yang lama.

4. **Caj Pembangunan**

   Caj pembangunan yang dikenakan ke atas kenaikan nilai tanah bagi sesuatu cadangan pembangunan akibat penukaran zon guna tanah dan/atau peningkatan kepadatan penduduk dan/atau peningkatan nisbah plot dan/atau kekurangan dalam penyediaan tempat letak kereta.

5. **Eko-Pelancongan**

   Aktiviti pelancongan yang mesra alam sekitar ke kawasan semula jadi yang tidak terusik bagi menikmati dan menghargai alam semula jadi serta lain-lain ciri kebudayaan yang seiringan. Aktiviti yang dimaksudkan ialah mempromosikan pengekalan, mempunyai impak rendah pengunjung dan dapat mewujudkan penglibatan dalam aktiviti ekonomi sosial tempatan.

6. **Ekspatriat**

   Warga asing yang bekerja dan tinggal di Kuala Lumpur.

7. **Fabrik Bandar**

   Fabrik bandar mengandungi jaringan infrastruktur fizikal dan sosial yang melibatkan kos perbelanjaan pembangunan dan penyelenggaraan yang besar.

8. **Hotel**

   Merujuk kepada hotel, rumah peranginan dan chalet dengan 10 bilik dan ke atas.

9. **Hotel Butik**

   Seni bina dan reka bentuk - mempunyai ciri-ciri tersendiri yang tersohor, ceria dan intim.

   Suasana persekitaran - yang bercirikan reka bentuk dalaman, perkhidmatan peribadi, etika pengurusan dan kakitangan yang mesra dan intim.

   Saiz - kurang daripada 200 bilik

10. **Hotel Kelas Ekonomi**

Hotel yang bertaraf 2 bintang dan ke bawah.

11. **Indeks Pengkhususan Guna Tanah**

Sebagai alat pengukur bagi menunjukkan kepentingan relatif sesuatu kegunaan tanah bagi sesuatu unit perancangan dalam kaitannya dengan kawasan-kawasan lain di dalam Bandar Raya. Formula yang diguna pakai ialah:

$$IPkx = \frac{\dfrac{Gtkx}{Gtx}}{\dfrac{Gtkn}{Gtn}} = \frac{\dfrac{\text{Guna tanah kediaman bagi Unit Perancangan(x)}}{\text{Jumlah Guna tanah Unit Perancangan (x)}}}{\dfrac{\text{Guna tanah kediaman di Kuala Lumpur (n)}}{\text{Jumlah Guna tanah Kuala Lumpur (n)}}}$$

12. **Industri Perkhidmatan**

Industri yang menyediakan perkhidmatan kepada pelanggan seperti pengangkutan atau hiburan, tetapi tidak terlibat dalam pembuatan barangan.

13. **Industri Terkini**

Industri yang terkini, moden atau terbaru.

14. **Kadar Purata Penginapan (KPP)**

$$KPP = \frac{\text{Bilik Disewa x 100}}{\text{Bilik Tersedia*}}$$

*Bilik tersedia: Bilangan bilik x bilangan hari dalam bulan itu

15. **Kawasan Hijau**

Kawasan hijau merupakan kawasan yang sebahagian besarnya diliputi dengan tumbuh-tumbuhan semula jadi atau tanaman. Ia terdiri dari kawasan lapang, kawasan rekreasi, koridor infrastruktur dan utiliti, kawasan penampan, rizab hutan, kawasan pertanian, tanah perkuburan, tapak semaian, kawasan belukar dan kawasan halaman kediaman.

Kawasan hijau di dalam Bandar Raya perlu mewujudkan ameniti berkualiti kepada penduduk berdasarkan fungsi-fungsi berikut:

1. Meningkatkan kualiti alam sekitar

   - membantu penjanaan biodiversiti flora dan fauna untuk mewujudkan persekitaran hidup yang mapan
   - mempertingkatkan kualiti udara
   - memberi kesan penyejukan
   - mengurangkan air larian permukaan
   - menjadi sebahagian dari warisan semula jadi untuk generasi akan datang

2. Meningkatkan kualiti reka bentuk bandar

   - mewujudkan bandar raya taman tropika
   - meningkatkan kecantikan estetik landskap bandar raya

3. Meningkatkan ruang untuk peluang-peluang rekreasi

4. Meningkatkan potensi tarikan pelancongan

16. **Kawasan Lapang**

Kawasan lapang terdiri daripada taman bandar raya, taman daerah, taman kejiranan, taman tempatan dan kawasan mainan tempatan. Sebahagian daripada kawasan lapang mengandungi kawasan berair termasuk tasik rekreasi dan takungan banjir.

Contoh-contoh taman adalah seperti berikut:

- **Taman bandar raya** mengandungi taman-taman tema yang bersaiz melebihi 50 hektar seperti Taman Tasik Perdana (91 hektar) dan Taman Lembah Kiara (190 hektar).

- **Taman daerah** berfungsi untuk menampung tadahan 200,000 penduduk yang bersaiz melebihi 25 hektar. Contohnya ialah Taman Tasik Titiwangsa (44 hektar), Taman Metropolitan Kepong (117 hektar), Taman Metropolitan Batu (26 hektar), Taman Pudu Ulu (28 hektar), Taman Tasik Permaisuri (40 hektar) dan Taman Antarabangsa Bukit Jalil (33 hektar).

- **Taman kejiranan** berfungsi untuk menampung tadahan 50,000 penduduk yang bersaiz antara 5 hingga 25 hektar. Contohnya Taman KLCC (18 hektar), Taman Botani Bukit Jalil (16 hektar) dan Taman Tasik Menjalara (15 hektar).

- **Taman tempatan** berfungsi untuk menampung tadahan 10,000 penduduk yang bersaiz antara 1 hingga 5 hektar.

- **Kawasan mainan tempatan** adalah taman permainan kanak-kanak yang terletak di taman-taman perumahan yang bersaiz kurang dari 1 hektar.

Selain daripada itu, terdapat juga stadium dan kompleks sukan yang dibina di dalam taman-taman.

17. **Kawasan Lapang Awam**

Kawasan lapang awam adalah taman-taman yang disediakan untuk kegunaan semua lapisan penduduk.

18. **Kawasan Lapang Swasta**

Kawasan lapang swasta adalah taman-taman yang disediakan oleh pihak swasta/pemaju yang terhad penggunaannya oleh golongan tertentu.

19. **Kawasan Pemuliharaan**

Kawasan yang mempunyai kepentingan seni bina khusus atau sejarah dan karakternya yang ingin dikekalkan atau ditingkatkan selaras dengan kepentingan tersebut. Kawasan pemuliharaan adalah kawasan persekitaran kritikal di mana amalan pembangunan biasa akan mengakibatkan kerosakan kepada persekitaran. Pembangunan di kawasan sekitarnya hendaklah mengambil kira kesan negatif kepada usaha pemuliharaan dan kaedah pengawalan yang efektif perlu diadakan untuk mengurangkan kesan tersebut.

20. **Kawasan Penampan**

Kawasan penampan (Buffer Area) kebiasaannya dalam bentuk kawasan hijau yang memisahkan antara dua aktiviti guna tanah yang bercanggah, contohnya kawasan perumahan dan industri.

21. **Kawasan Rekreasi dan Sukan**

Kawasan yang menempatkan kemudahan rekreasi dan sukan seperti stadium, kolam renang, padang permainan, gelanggang-gelanggang, padang golf, padang polo, lapang sasar dan kawasan kompleks sukan.

22. **Kawasan Stabil**

Kawasan-kawasan yang mengandungi pembangunan serta aktiviti yang telah tertubuh, di mana hanya perubahan kecil ke atas suatu pembangunan atau aktiviti tersebut dijangka berlaku dalam jangka masa pelan sehingga tahun 2020.

23. **Kegunaan Industri Yang Tidak Mencemar**

Kegunaan industri yang tidak melibatkan aktiviti yang membahayakan penghuni bangunan dan ameniti sesuatu kawasan akibat daripada bunyi, buangan air sisa, gegaran, bau, asap, jelaga, debu, habuk dan batu pasir.

24. **K-Ekonomi**

K-Ekonomi merupakan pengetahuan dan keupayaan menggunakannya untuk mewujudkan nilai dan kekayaan baru. K-Ekonomi merangkumi kesemua aktiviti ekonomi di era terdahulu seperti pertanian dan perindustrian tetapi ia melahirkan aktiviti-aktiviti baru yang tidak mungkin ditonjolkan sebelum ini.

25. **Kemudahan Rekreasi dan Sukan**

Mengandungi kawasan lapang, stadium, kompleks sukan, kolam renang, gelanggang, padang golf/polo dan lapangan sasar.

26. **Kepadatan Perumahan**

Bilangan purata penduduk untuk sesuatu unit ruang di dalam kawasan perumahan (jumlah orang sehektar).

27. **Konfigurasi Guna Tanah**

Bentuk dan taburan guna tanah

28. **Konsep 'fit-to-terrain'**

Pembangunan di lereng bukit memerlukan konsep reka bentuk bangunan dan susun atur infrastruktur disuaipadankan dengan rupa bentuk cerun yang melibatkan kerja-kerja tanah yang minimum.

29. **Laluan Eksklusif Bagi Bas dan Teksi**

Lorong khas untuk bas dan teksi bertujuan untuk melancarkan pergerakan dan kebolehpercayaan perkhidmatan.

30. **Lapangan Hijau**

Lapangan hijau merupakan salah satu fungsi utama kawasan hijau iaitu mengurangkan tahap pencemaran, mempertingkatkan kualiti udara dan memberi kesan penyejukan terhadap persekitaran.

31. **Pasar Raya Besar**

Dimiliki oleh syarikat berskil besar dengan modal operasi, ruang lantai dan kawasan tadahan yang besar serta menawarkan pelbagai jenis barangan dan perkhidmatan.

32. **Pecahan Mod Pengangkutan**

Pecahan mod pengangkutan bermaksud nisbah di antara jumlah penumpang pengangkutan awam berbanding dengan jumlah pengguna pengangkutan persendirian

33. **Pekerja Pelancong Barisan Hadapan**

Bermaksud pekerja barisan hadapan dalam industri pelancongan yang mempunyai peluang untuk berinteraksi secara terus dengan para pelancong / pelanggan.

34. **Pelan Pembangunan**

Pelan Pembangunan bagi sesuatu kawasan bermaksud pelan tempatan bagi kawasan itu, atau jika tiada pelan tempatan bagi kawasan itu, pelan struktur bagi kawasan itu, dan berhubungan dengan sesuatu tanah dan bangunan, pelan pembangunan sebagaimana yang ditakrifkan bagi kawasan di mana tanah atau bangunan itu terletak (seksyen 2, Akta (Perancangan) Wilayah Persekutuan 1982 (Akta 267)).

35. **Pelancong**

Pelawat sementara yang menginap sekurang-kurangnya satu malam tetapi tidak melebihi satu tahun dalam negara yang dilawati di mana tujuan lawatan boleh dikelaskan sebagai beriadah, berniaga, melawat rakan dan saudara mara atau menghadiri persidangan dan mesyuarat, selain dari membuat urusan pekerjaan yang bergaji dalam negara tersebut.

36. **Pelawat**

Sesiapa saja yang melawat sesebuah negara selain dari tempat tinggalnya untuk tempoh tidak melebihi satu tahun dan untuk sebarang tujuan selain dari membuat urusan pekerjaan yang bergaji dalam negara tersebut.

37. **Pembangunan Bercampur**

Sesuatu konsep pembangunan mengandungi berbagai jenis kegunaan seperti kediaman, beli-belah, pejabat, kemudahan dan lain-lain.

38. **Pembangunan Berorientasikan Transit**

Pembangunan kediaman, perdagangan atau pembangunan bercampur berintensiti tinggi di sekitar terminal transit

39. **Pembangunan Mapan**

Sila rujuk perenggan 2.2.3: AGENDA 21 di halaman 2-2.

40. **Penginapan 'Bed and Breakfast'**

Sebuah penginapan persendirian, di mana beberapa bilik khas disediakan untuk penginap bermalam yang membayar penginapan termasuk sarapan.

41. **Peringkat Sub Global**

Dalam konteks PSKL 2020 peringkat sub global merujuk kepada Rantau Asia Pasifik.

42. **Perumahan Awam**

Rumah yang disediakan oleh DBKL untuk disewakan pada harga subsidi.

43. **Perumahan Kos Rendah**

Rumah dengan harga jualan di antara RM 25,000.00 hingga RM 42,000.00 seunit, dengan keluasan ruang lantai minima 650 kaki persegi.

44. **Perumahan Kos Sederhana**

Rumah dengan harga jualan di antara RM85,001.00 hingga RM150,000.00 seunit.

45. **Perumahan Kos Sederhana Rendah**

Rumah dengan harga jualan di antara RM42,001.00 hingga RM85,000.00 seunit.

46. **Perumahan Kos Tinggi**

Rumah dengan harga jualan lebih daripada RM150,000.00 seunit.

47. **Perumahan Mampu Milik**

Perumahan mampu milik meliputi perumahan kos rendah, sederhana rendah dan sederhana dengan harga jualan di antara RM42,000 hingga RM150,000 seunit untuk menampung keperluan golongan berpendapatan rendah dan sederhana dengan pendapatan isirumah bulanan di antara RM1,500 hingga RM4,000.

48. **Perumahan Sementara**

Rumah yang dibina dengan struktur tidak kekal menggunakan bahan binaan seperti kayu dan zink.

49. **Presint Membeli-Belah Tradisional**

Presint membeli-belah tradisional mengandungi deretan rumah kedai yang kebanyakannya dibina sebelum tahun 1940an di mana terdapat pelbagai aktiviti jualan runcit dengan barangan tekstil, pakaian, elektrik, plastik dsb.

50. **Produk Pelancongan**

Merujuk kepada sesuatu yang mempunyai daya tarikan yang mampu menarik pelancong datang melawat dan melihat. Contoh produk pelancongan adalah seperti eko-pelancongan, pelancongan sukan dan pelancongan pendidikan.

51. **Purata Tempoh Penginapan (PTP)**

$$\text{PTP} = \frac{\text{Penginap Malam}}{\text{Penginap Hotel}}$$

Penginap Malam:

Satu penginap malam dikira sebagai seorang penginap yang menginap satu malam di hotel (1 penginap x 1 malam = 1 penginap malam). Dua orang berkongsi satu bilik untuk dua malam dikira sebagai empat penginap malam.

Penginap Hotel:

Didefinisikan sebagai bilangan penginap yang menginap tidak lebih dari satu malam. Penginap setengah hari tidak termasuk sebagai penginap hotel.

52. **Pusat Bandar**

Pusat-pusat bandar dikategorikan mengikut tahap kepentingannya berdasarkan kepada fungsi, tahap penyediaan perkhidmatan dan kemudahan serta saiz tadahan.

Terdapat empat hierarki utama pusat bandar iaitu Pusat Bandar Raya, Pusat Daerah, Pusat Kejiranan dan Pusat Tempatan.

Pusat Bandar Raya:

Fungsi Pusat Bandar Raya termasuklah menyediakan perkhidmatan kewangan dan perdagangan, kemudahan membeli-belah dan hiburan serta perkhidmatan profesional untuk semua pasaran tempatan, nasional dan antarabangsa.

Pusat Daerah:

Fungsi Pusat Daerah ialah untuk menyediakan perkhidmatan perdagangan, membeli-belah dan profesional serta kemudahan pendidikan, sukan dan rekreasi tahap pertengahan untuk pasaran tempatan dan daerah.

Pusat Kejiranan:

Fungsi Pusat Kejiranan ialah untuk menyediakan kemudahan pejabat, membeli-belah, pendidikan, sukan dan rekreasi tahap rendah untuk pasaran tempatan dan kejiranan.

Pusat Tempatan

Fungsi Pusat Tempatan ialah untuk menyediakan kemudahan pejabat dan perdagangan berskala kecil tahap terendah untuk kawasan tadahan tempatan.

53. **Reka Bentuk Bandar**

Satu disiplin yang menumpukan perhatian kepada pengaturan dan penyusunan ruang di bandar dan fungsi bandar untuk mewujudkan persekitaran yang harmoni dan menarik

54. **Rizab Hutan**

Kawasan yang diwartakan sebagai rizab hutan iaitu Bukit Nanas, Bukit Sg. Besi dan Bukit Sg. Putih.

55. **Sektor Tidak Formal**

Sektor tidak formal melibatkan aktiviti kecil yang beroperasi secara persendirian oleh individu dalam aktiviti penjajaan di lokasi seperti pasar, tapak pasar malam, kiosk, gerai tetap, gerai berkunci dan gerai bergerak.

56. **Sumber Pelancongan**

Merujuk kepada sumber-sumber yang digunakan untuk membangunkan sesuatu produk pelancongan seperti sumber alam semula jadi, warisan budaya, tinggalan sejarah, sumber buatan manusia dan acara/aktiviti.

57. **Syarikat Transnasional**

Syarikat yang menjalankan operasi pengeluaran dan pasaran di beberapa negara secara terselaras oleh kawalan pusat untuk mencapai objektif perniagaannya. Biasanya perbadanan ini besar dan dimiliki oleh pelbagai warga negara.

58. **Tahap Kemiskinan**

Tahap kemiskinan ditakrifkan isirumah yang berpendapatan kurang dari RM510 sebulan (pada harga 1997) bagi peringkat nasional. Dalam konteks Kuala Lumpur, angka pendapatan isirumah yang lebih realistik dianggarkan RM750 sebulan memandangkan kos sara hidup adalah lebih tinggi. Bagaimanapun, isirumah yang berpendapatan kurang daripada RM1,000 sebulan tidak mampu membeli rumah kos rendah di Kuala Lumpur.

59. **Taman**

Taman-taman terdiri daripada taman bandar raya, taman daerah, taman kejiranan, taman tempatan dan kawasan mainan tempatan.

60. **Tanah Kosong**

Tanah yang tidak mempunyai kegunaan yang dikenal pasti atau nilai kegunaan semasa.

61. **Transit Laju Ringan (LRT)**

Sistem pengangkutan awam berasaskan rel direka bentuk untuk tujuan memudahkan pergerakan penumpang yang ramai dan cepat.

62. **Vista Utama**

Pandangan jauh ke arah tertentu melalui ruang antara deretan bangunan, pokok dan sebagainya.

63. **Zon Perancangan Transit**

Zon berdekatan dengan terminal transit yang dikenal pasti berpotensi untuk pembangunan berintensiti tinggi.

64. **Zon Strategik**

Kawasan Pelan Struktur Kuala Lumpur 2020 dibahagikan kepada enam zon strategik iaitu Pusat Bandar Raya, Maluri - Wangsa Maju, Sentul - Menjalara, Damansara - Penchala, Bukit Jalil - Seputeh dan Bandar Tun Razak - Sungai Besi.

DICETAK OLEH
PERCETAKAN NASIONAL MALAYSIA BERHAD
CAWANGAN KUALA LUMPUR, 2004
www.printnasional.com.my
email: cservice@printnasional.com.my