

Perjalanan Ke Kerja


- Satu Kajian Kes Dari Kajang Ke Kuala Lumpur

Oleh

Kong Yoke Kiew

Satu latihan ilmiah yang disediakan untuk
memenuhi Ijazah Sarjana Muda Sastera dalam
Geografi - Pusat Pengajian Ilmu Kemanusiaan,
Universiti Sains Malaysia, Pulau Pinang.

Februari 1985.



ABSTRAK :

Latihan ilmiah ini bertujuan untuk memberi satu gambaran tentang ciri-ciri perjalanan ke kerja yang dilakukan oleh penduduk dari sebuah pekan kecil iaitu Kajang ke sebuah bandaraya yang berdekatan iaitu Kuala Lumpur. Jarak jauh antara dua lokasi ini ialah kira-kira limabelas batu.

Fenomena perjalanan ke kerja yang dilakukan oleh sebilangan besar penduduk Kajang ke Kuala Lumpur adalah disebabkan oleh faktor ekonomi. Oleh sebab Kajang hanya merupakan sebuah mukim yang agak kecil di bawah Negeri Selangor, pembangunan adalah berjalan pada kadar yang lambat. Jenis-jenis pekerjaan atau aktiviti-aktiviti ekonomi yang bertahap tinggi masih tidak berkembang ataupun ujud dengan banyaknya di pekan itu. Jadi, penduduk Kajang yang mempunyai kelayakan pendidikan yang tinggi, iaitu sekurang-kurangnya sampai tingkatan lima banyaknya bergerak ke Kuala Lumpur untuk mencari pekerjaan-pekerjaan yang lebih sesuai dengan kelayakan mereka. Majoriti daripada mereka adalah pekerja-pekerja 'white collar' iaitu pekerja tahap yang lebih tinggi dalam kategori pekerjaan pekeranian, pentadbiran, perkhidmatan, penjualan, profesional dan teknikal.

Salah satu faktor lagi yang menggalakkan pergerakan tersebut ialah kemudahan pengangkutan. Kawasan kajian

iaitu Kajang dihubungi dengan bandaraya Kuala Lumpur melalui dua jalan, satunya ialah Jalan Cheras dan sebuah lagi ialah lebuhraya Seremban - Kuala Lumpur, di mana kajang disambungkan ke lebuhraya ini melalui Jalan Sungai Ramal. Pekerja-pekerja dari Kajang boleh menaiki bas awam yang disediakan oleh Syarikat Omnibus Foh Hup atau menumpang bas swasta lain, tetapi didapati dari kajian bahawa sebilangan besar daripada pekerja-pekerja ini menaiki kereta (samada kereta sendiri atau menumpang kereta orang lain) ke kerja. Dari kajian ini pula mendapati purata bilangan penumpang yang dibawa oleh sesebuah kereta adalah rendah, akibatnya ini membawa masalah kesesakan jalanraya pada waktu kesibukan di sebelah pagi dan waktu petang semasa pekerja pergi atau balik dari kerja antara Kajang dan Kuala Lumpur.

Masalah kesesakan telah memanjangkan masa perjalanan ke kerja para pekerja. Di kajian kes ini, lebih separuh daripada responden mengambil masa antara empat puluh minit hingga satu jam dari tempat kediaman mereka (di Kajang) untuk sampai ke pejabat mereka di pusat bandaraya Kuala Lumpur masing-masing. Pada waktu tiada kesesakan, masa perjalanan yang diperlukan ialah kira-kira tengah jam sahaja.

Di dalam pusat bandaraya Kuala Lumpur, kesesakan jalanraya berlaku pula disebabkan terlalu banyak pusing keliling di bandaraya itu dan jumlah kenderaan yang masuk bertambah banyak dari berbagai arah dari kawasan-kawasan di

sekitar bandaraya itu.

Kajian ini juga mendapati sebilangan besar daripada penduduk yang bergerak ke Kuala Lumpur adalah tenaga buruh yang muda, oleh sebab kos pengangkutan yang dihadapi oleh pekerja-pekerja ini pada amnya tidak tinggi, kira-kira sepuluh peratus atau kurang daripada jumlah pendapatan mereka, jadi, kemungkinan aliran pergerakan ke Kuala Lumpur untuk bekerja akan bertambah dan berterusan pada masa depan, selagi Kajang tidak dibangunkan dengan kadar yang cepat, pemuda-pemudinya akan cenderung bergerak ke Kuala Lumpur untuk mendapatkan kerja. Keadaan ini akan menyusahkan lagi sektor pengangkutan dan infrastruktur di antara Kajang dan Kuala Lumpur khususnya dan seluruh Negeri Selangor pada amnya. Jadi cadangan telah dikemukakan supaya pihak Kerajaan Negeri membangunkan Kawasan Pekan Kajang dengan mendirikan pusat-pusat pekerjaan yang menjalankan jenis aktiviti ekonomi bertahap tinggi yang sesuai dengan kelayakan kebanyakan tenaga buruh Kajang. Dengan ini jarak dan masa perjalanan ke kerja penduduk Kajang dapat dipendekkan kerana mereka tidak lagi susah payah bergerak ke Kuala Lumpur mencari kerja serta masalah kesesakan jalanraya dapat dikurangkan, di samping itu juga menjimatkan masa dan tenaga para pekerja.

Walau bagaimanapun, usaha pembangunan adalah satu rancangan jangka panjang, adalah menjadi tanggungjawab pihak perancang bandar dan Kerajaan Negeri menjalankan lebih banyak kajian yang teliti di masa depan untuk melaksanakan matlamat ini.

ABSTRACT :

My academic exercise intends to present a general picture of the travelling characteristics displayed by residents of a small town in their daily journey to work. This report covers point of departure from Kajang, to place of work at the nearby city of Kuala Lumpur. Distance between these two locations is estimated to be fifteen miles.

According to the survey conducted, this travelling phenomenon, in which a majority of Kajang residents make daily to and fro trips from Kajang to Kuala Lumpur, is brought about by the economic factor. As Kajang covers only a small territory of the State of Selangor, growth and development had and is progressing at a slow pace. Initiation and expansion of high qualified jobs and advanced economic activities have not been given their due priorities and thus exist only marginally. As a consequence, Kajang residents who hold high qualifications, with a majority of them possessing at least form five education, had resorted to move to greener pastures, that is to Kuala Lumpur in search of jobs that will commensurate with their level of qualifications. It is discovered that a major portion of the population are white collar workers, involved in jobs like clerical, administration, service, sales, professional and technical.

Another factor which plays a role in stimulating travelling to and fro from Kajang to Kuala Lumpur daily, is the convenience of transportation. Kajang, which is

the focus of my survey, is connected to the city of Kuala Lumpur via two roads. One being Jalan Cheras and the other is the Seremban - Kuala Lumpur Highway, which is linked to Kajang by Jalan Sungai Ramal. Among the transportation alternatives available to Kajang residents are the bus services provided by Foh Hup Omnibus Company and several other private bus companies. However, data collected indicates that a large number of workers utilise cars, whereby, residents organise car pools or use personally owned cars. Analysis of data also shows that the average number of occupants in a car is low. This has led to problems of traffic congestions during peak hours in the mornings and evenings as the workers make their way to and from work between Kajang and Kuala Lumpur. As a result, traffic congestions have lengthened the time people spent on the road while travelling to and from work. This case study shows that more than fifty percent of the respondents interviewed, spent forty to sixty minutes in travelling from place of residence (in Kajang) to their working destination (in Kuala Lumpur). In comparison to periods when congestions are relatively non-existent, the journey needs only about half an hour.

In the centre of Kuala Lumpur city, traffic congestions occurred due to factors like the presence of excessive number of roundabouts and the increasing number of vehicles coming into the city from many directions, from the vicinity and the out-skirts of the city.

This research also discovered that a great number of people who travel daily to work in Kuala Lumpur consists of a young working force. As travelling expenses incurred is generally moderate and within their means that is making up roughly ten percent of their pay-cheque, it is highly probable that youths from Kajang will continuously and increasingly seek jobs in Kuala Lumpur and will make daily working trips to Kuala Lumpur in the future. This will occur if Kajang does not grow at a fast rate. This situation will no doubt, create problems of inadequacy in the transportation sector and infrastructure facilities between Kajang and Kuala Lumpur in particular, and to the whole of Selangor, in general .

Thus, to counter this problem, it is suggested that the State Government gives priority in developing the Kajang District, with emphasis in introducing and expanding jobs and commercial centres that relate to economic activities of high value so that the high qualifications and potentials of Kajang residents can be utilised more efficiently and profitably. In addition, the distance and valuable time spent travelling to and from work will be minimised. Residents of Kajang need no longer face hardships and the inconvenience of seeking and securing jobs away from home and are thus able to save precious time and energy which can be put to better use.

However, development is a long term process and it is the responsibility of the Kajang town planners and the State

Government to conduct more valid and reliable research
in the future so as to achieve its growth and development
objectives rapidly and effectively.

Penghargaan

Dengan ini saya ingin mengambil kesempatan untuk mengucapkan setinggi-tinggi terima kasih kepada mereka semua yang telah memberi pertolongan, tunjuk ajar, bimbingan dan kerjasama kepada saya dalam usaha menyiapkan latihan ilmiah ini. Mereka ini ialah Puan Ng Ban Lian, yang telah menjadi penyelia saya untuk latihan ilmiah ini, Encik Shahbudin bin Haji Anuar, jurutera awam JKR, Daerah Ulu Langat, pihak pengurus Syarikat Omnibus Foh Hup di Kajang, Encik Ahmad Endut dan kakitangan-kakitangan Katografi lain dari Bahagian Geografi Universiti Sains Malaysia, saudari Aw Sun Chin dan Teh Sook Choo dan juga keluarga saya yang telah memberi dorongan dan perangsang kepada saya sepanjang usaha menyediakan latihan ilmiah ini.

Terima kasih juga saya ucapkan kepada penduduk-penduduk Kajang yang telah memberi kerjasama untuk saya menjayakan kajian ini dan kawan-kawan saya yang lain yang menolong saya semasa menjalankan kajian luar di kawasan Kajang. Kepada mereka semua ini, saya ingin mengucapkan sekali lagi terima kasih.

Kong Yoke Kiew

Pusat Pengajian Ilmu Kemanusiaan

Universiti Sains Malaysia

Pulau Pinang

Februari 1985.

KANDUNGAN

muka surat

Abstrak	i
Abstract	iv
Penghargaan	viii
Senarai Jadual	ix
Senarai Gambarajah	xi
Senarai Peta	xi
Bab	
1	<u>PENGENALAN</u>
1.1	Secara Am 1
1.2	Tinjauan Bahan Rujukan 5
1.3	Objektif Dan Skop Kajian 9
1.4	Kawasan Kajian : Kajang 11
1.5	Sedikit Mengenai Bandaraya Kuala Lumpur 13
1.6	Metodologi 14
1.7	Masalah-Masalah Yang Dihadapi 16
2	<u>CIRI-CIRI PEKERJA YANG MELAKUKAN PERJALANAN</u>
2.1	Pengenalan 18
2.2	Struktur Demografi 19
2.3	Struktur Pendidikan 24
2.4	Struktur Pekerjaan Dan Pendapatan 26
2.5	Pemilikan Kenderaan 30
2.6	Jangkamasa Responden Bekerja Di Kuala Lumpur 31
2.7	Kesimpulan 33
3	<u>CORAK DAN POLA RERUANG PERJALANAN KE KERJA</u>
3.1	Pengenalan 35
3.2	Jarak Perjalanan 35
3.3	Tempoh Masa Perjalanan 38
3.4	Waktu Pergi Ke Kerja 39

3.5	Jenis-Jenis Mode Bergerak Ke Kerja Oleh Sampel Populasi	41
3.6	Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pilihan Mode Bergerak Ke Kerja Oleh Sampel Populasi	45
3.7	Kesimpulan	57
4	<u>MASALAH KESESAKAN JALANRAYA DALAM PERJALANAN KE KERJA DAN CADANGAN-CADANGAN UNTUK MENGA- TASINYA</u>	
4.1	Pengenalan	59
4.2	Kesesakan Jalanraya Di Jalan Cheras, Kuala Lumpur	61
4.3	Kesesakan Jalanraya Di Lebuhraya Seremban - Kuala Lumpur	63
4.4	Ramalan Kesesakan Jalanraya Pada Masa Depan	65
4.5	Cadangan Untuk Mengurangkan Kesesakan Jalanraya	67
5	<u>KESIMPULAN</u>	73
	Lampiran	81
	Rujukan	86

Jadual 15: Penggunaan Jenis Mode Bergerak Ke Kerja Mengikut Taraf Pendapatan Sampel Populasi	46
Jadual 16: Nisbah Antara Kos Pengangkutan Dengan Jumlah Pendapatan Mengikut Jenis Mode Bergerak Yang Diguna Oleh Sample Populasi	48
Jadual 17: Penggunaan Jenis Mode Bergerak Mengikut Umur Dan Jantina Sampel Populasi	51
Jadual 18: Tempoh Masa Perjalanan Ke Kerja Dari Kajang Ke Kuala Lumpur Mengikut Jenis Mode Bergerak	53
Jadual 19: Taburan Peratus Daripada Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pilihan Mode Bergerak Oleh Sampel Populasi Mengikut Jantina Dan Jenis Mode Bergerak	55-56
Jadual 20: Bilangan Orang Per Kereta	60
Jadual 21: Keadaan Kesusakan Jalanraya Di Jalan Cheras	62
Jadual 22: Pendapat Responden Mengenai Keadaan Kesusakan Jalanraya Pada Masa Depan Di Jalan Cheras Dan Lebuhraya Seremban-Kuala Lumpur (dalam %)	67

SENARAI GAMBARAJAH :

muka surat

Rajah I : Bilangan Perjalanan Bas Foh Hup Dari Kajang Ke Kuala Lumpur	42
--	----

SENARAI PETA :

Peta 1 : Lokasi Kajang Dan Kuala Lumpur	11a
Peta 2 : Jalinan Perhubungan Jalanraya Antara Kajang Dan Kuala Lumpur	11b
Peta 3 : Kawasan Kajian (Kajang)	12a
Peta 4 : Isipadu Lalulintas Yang Masuk Ke Bandaraya Kuala Lumpur, 1982.	65a

BAB 1

PENGENDALAN

1.1 Secara Am

Kepada para pekerja makan gaji dan pengusaha-pengusaha, pergerakan dari tempat kediaman ke tempat kerja dan balik darinya telah merupakan satu kegiatan yang tidak dapat dielakkan dalam kehidupan seharian mereka. Pergerakan di antara dua tempat ini yang disebabkan oleh pekerjaan telah diistilahkan sebagai 'Perjalanan Ke Kerja'.

Perjalanan ke kerja dikatakan satu faktor yang penting menghubungkan antara kawasan perumahan dengan kawasan perniagaan atau kawasan perindustrian, dan antara kawasan bandar dengan luar bandar. Jadi, perjalanan ke kerja adalah satu kajian reruang dalam Geografi, ia menyentuh sifat-sifat am Geografi iaitu interaksi ruang dan asosiasi kawasan.

Kepada tiap pekerja, perjalanan ke kerja adalah perlu demi individu dapat menjalankan aktiviti ekonominya. Dari segi statistik, perjalanan ke kerja menduduki satu-pertiga daripada jumlah perjalanan yang dilakukan oleh individu dalam sehari. Barangkali, perjalanan ke kerja memakan masa dan tenaga si pekerja. Halaju yang serendah enam ke sepuluh batu sejam pernah dicatatkan oleh kenderaan dalam perjalanan ke kerja. Pada waktu kesibukan, khususnya antara pukul tujuh hingga ke sembilan pagi (adalah waktu pergi ke kerja) dan

antara pukul empat ke enam petang (adalah waktu balik dari kerja), jalanraya ketika itu dipenuhi dengan isipadu lalu-lintas yang maksimum, kenderaan mesti berhenti dan bergerak selang-seli, seolah-olah merangkak di sepanjang jalan yang mengambil suatu jangkamasa yang agak panjang.

Setiap hari didapati beribu-ribu orang terlibat dalam perjalanan ini yang bukan hanya memakan masa, tenaga dan wang tetapi ia juga menghadkan kegiatan individu dalam melakukan aktiviti-aktiviti kehidupan yang lain. Menurut Dewdney (1960), masa pergerakan adalah masa yang membazirkan, ia adalah tidak produktif secara ekonomi dan ia mengurangkan kecekapan pekerja dalam pekerjaan.

Pada masa dahulu, apabila penduduk adalah kurang dan persaingan guna tanah tidak begitu hebat di dalam bandar, didapati penduduk adalah tinggal dekat dengan tempat kerja mereka. Kini dengan tenaga buruh semakin bertambah banyak dan keutamaan orang ramai suka tinggal di kawasan yang tidak padat, menyebabkan jarak antara tempat kediaman dan tempat kerja semakin berjauhan, jadi perjalanan ke kerja diperpan-jangkan.

Sejak Perang Dunia Kedua, perjalanan ke kerja telah dikenali sebagai punca utama kepada masalah pengangkutan bandar di negara-negara membangun mahupun negara-negara sedang membangun. Kebanyakan sistem jalanraya yang dibina di awal abad duapuluh didapati tidak dapat menampung jumlah lalulintas yang bertambah dengan begitu cepat dan banyak,

akibatnya ialah kesesakan jalanraya berlaku. Perjalanan ini juga mencetuskan masalah-masalah lain kepada kawasan bandar seperti mengurangkan halaju kenderaan, pencemaran udara, kebisingan, kemerosotan kemudahan-kemudahan infrastruktur dan lain-lain lagi. Masalah-masalah ini bukan hanya sering menyusahkan pihak kerajaan bandar dalam perancangan dan pembangunan kawasan bandar tetapi juga mengancam kualiti hidup bandar.

Pada tahun-tahun 1950an dan 1960an, tumpuan para pakar dan pihak perancang bandar ialah bagaimana mengatasi masalah kesesakan lalulintas yang disebabkan oleh perjalanan ke kerja. Kebanyakan kajian yang dijalankan pada masa itu ialah berkenaan dengan menyediakan satu sistem pengangkutan yang mencukupi untuk memenuhi keperluan lalulintas yang makin bertambah banyak. Jadi, perhatian banyak ditumpukan pada rancangan-rancangan lalulintas dan rekabentuk fizikal jalanraya dan lebuhraya. Usaha-usaha ini walaupun telah menambah 'accessibility' kenderaan tetapi secara tidak langsung merumitkan lagi masalah kesesakan jalanraya di bandar. Pada akhir tahun 1950an, akibat dari Detroit Area Traffic Study pada 1956 (Howard, 1964) dan Chicago Area Transportation Study pada 1959 (Howard, 1964), cadangan pula dikemukakan untuk mengasingkan pusat bandar dari sebagai pusat penawaran pekerjaan dan mengagihkan kawasan perindustrian ke kawasan pinggir bandar, dengan ini muncullah bandar-bandar metropolitan baru seperti Singapura, Sydney, Petaling

Jaya dan lain-lainl.

Pada awal tahun 1970an, apabila penyelesaian masalah pengangkutan pada tahun 1960an didapati tidak berkesan, alternatif baru pula diambil oleh setengah bandar besar untuk menyekat bilangan kenderaan masuk ke pusat bandar pada waktu-waktu sibuk tertentu, langkah-langkah seperti menubuhkan toll dan menetapkan bilangan penumpang dalam kereta masuk bandar telah dilancarkan.

Walaupun berbagai usaha telah diambil dan dilancarkan untuk mengurangkan isipadu perjalanan ke kerja, usaha-usaha ini selalunya didapati hanya berjaya memindahkan masalah kesesakan Lalulintas dari satu kawasan kepada kawasan yang lain, ianya tidak dapat mengatasi semua masalah yang dicetuskan oleh perjalanan ke kerja. Contohnya masalah kesesakan jalanraya masih didapati malah menjadi lebih serius di banyak bandar metropolitan hari ini. Menurut Alexander (1978), kadang-kadang apabila jarak pergerakan diatasi, masalah baru pula timbul di kawasan baru seperti kesesakan jalanraya dan kos tenaga yang lebih tinggi.

Jadi, berasaskan kepada kepentingan perjalanan ke kerja ini, dari segi coraknya dan masalah yang ditimbulkan olehnya, telah menjadi tujuan penulis di sini menjalankan satu kajian kes mengenai 'Perjalanan Ke Kerja'.