

**PERKAITAN ANTARA MOBILITI DAN TEMPAT
TINGGAL GOLONGAN B40 DI PULAU PINANG**

HAFIZAH BINTI ROSLI

UNIVERSITI SAINS MALAYSIA

2022

PERKAITAN ANTARA MOBILITI DAN TEMPAT TINGGAL GOLONGAN B40 DI PULAU PINANG

oleh

HAFIZAH BINTI ROSLI

**Tesis ini diserahkan untuk
memenuhi keperluan bagi
Ijazah Doktor Falsafah**

September 2022

PENGHARGAAN

Syukur ke hadrat Illahi kerana dengan segala kurniaNya, atas sifat Ar-Rahman dan Ar-Rahim, Allah S.W.T. telah melimpahkan rahmat, kekuatan dan pertolonganNya kepada saya dan mengizinkan saya menyempurnakan tesis ini. Setinggi-tinggi penghargaan saya dedikasikan kepada penyelia utama saya, Prof. Dato' Gs. Dr. Narimah Binti Samat dan juga penyelia bersama saya, Dr. Radieah Binti Mohd. Nor yang sedaya upaya memberikan dorongan, bantuan, bimbingan serta tunjuk ajar agar saya dapat menjalankan kajian dan menulis tesis ini sehingga siap sempurna. Setinggi-tinggi penghargaan juga saya dedikasikan kepada kepada Kementerian Pengajian Tinggi kerana memberi peluang kepada saya untuk memperoleh pembiayaan pengajian saya di bawah program MyBrain15. Begitu juga kepada Universiti Sains Malaysia kerana telah membiayai sebahagian daripada pengajian saya di bawah Research University Team Grant (1001/PHUMANITI/856002).

Turut didedikasikan penghargaan buat suami tercinta Azmi Bin Musa yang sentiasa memahami, mempermudah urusan, memberi dorongan dan semangat agar saya meneruskan menyiapkan tesis ini sepenuhnya. Tidak lupa juga buat anak-anak kami, Muhammad Hadif Al Fath, Nur Azzahra Umaira, Mohammad Azam Ammar, Nur Syifa Husna, Mohammad Azfar Azimuddin, Mohammad Azad Azril dan Muhammad Ameerul Uwais yang sentiasa memahami dan mendoakan kejayaan saya. Buat ibunda tercinta yang telah mengandungkan, melahirkan dan membesarkan saya yang telah dijemput Illahi ketika saya dalam perjuangan menyiapkan tesis ini, iaitu Hamidah Binti Abd. Hamid, semoga Allah membalas segala jasa dan pengorbanannya dengan kesejahteraan dan kebahagiaan di sana. Buat ayahanda dan bonda tercinta, Rosli Bin Othman dan Katijah Binti Tajuddin, semoga Allah membalas kebaikan

mereka dengan segala kebaikan dan rahmat yang mencurah-curah di dunia dan akhirat. Begitu juga dengan kedua-dua ibu bapa mertua saya, Musa Bin Haron dan Esah Binti Ismail, yang juga sentiasa mendoakan dan memberi semangat agar saya berjaya tamatkan pengajian. Semua ahli keluarga, terutamanya adik-beradik, Marni, Wahab, Mazni, Hafiz, Izwan, Farah, Noraini sekeluarga, Norizan dan Aiman, juga antara insan yang telah banyak mencurahkan bakti, memberi pelbagai pertolongan sepanjang pengajian saya.

Teristimewa juga penghargaan saya dedikasikan kepada sahabat seperjuangan, iaitu, Norhayati, Azmeer, Norehan, Norafiza, Fatihah, Anis, Roshazli, Jannah, Nadia, Muhammad Noor, Ruzanna, Muslimah, James, Esther, Isaac, Marian, Douglas dan Victoria yang tidak pernah jemu, tidak kira di saat saya susah atau senang, senantiasa berada di sisi saya, bersedia membantu saya agar saya berjaya menyiapkan tesis ini dan sama-sama dapat menamatkan pengajian. Selain itu, tidak lupa juga saya dedikasikan penghargaan kepada insan-insan yang berjasa kepada saya iaitu, paksu Samsuri, maksu Siti Rodziah, Puan Salmah Bee Yusoff, Encik Mohd. Hizer Omar, Tuan Mohd. Fahmi Saberi, Puan Johara dan seluruh keluarga Alza bukan kereta. Akhir kata, semoga Allah memberi ganjaran yang paling bernilai buat semua yang berhati mulia, yang telah banyak membantu saya menyiapkan tesis ini.

Hafizah Binti Rosli

Pusat Pengajian Ilmu Kemanusiaan,
11800 Universiti Sains Malaysia,
Pulau Pinang

SENARAI KANDUNGAN

PENGHARGAAN	ii
SENARAI KANDUNGAN	iv
SENARAI JADUAL	x
SENARAI RAJAH	xiv
SENARAI SINGKATAN	xvii
SENARAI LAMPIRAN	xviii
ABSTRAK	xix
ABSTRACT	xxi
BAB 1 PENGENALAN	1
1.1 Latar Belakang Kajian	1
1.2 Isu dan Permasalahan Kajian	4
1.3 Persoalan Kajian	9
1.4 Objektif Kajian.....	9
1.5 Definisi Operasional	10
1.5.1 B40	10
1.5.2 Mobiliti	10
1.5.3 Kesejahteraan Hidup	11
1.6 Skop Kajian.....	12
1.7 Kepentingan Kajian	13
1.8 Organisasi Kajian	14
1.9 Kesimpulan	15
BAB 2 PERKAITAN MOBILITI DAN TEMPAT TINGGAL DALAM BANDAR	16
2.1 Pengenalan	16
2.2 Cabaran Urbanisasi Bandar.....	16
2.3 Pemilikan Rumah Tanda Aras Keberdayahuni Bandar	21

2.3.1	Kemampuan Melatari Status Pemilikan Rumah	25
2.4	Lokasi Perumahan Indikator kepada Mobiliti dalam Mengakses Pelbagai Bentuk Kemudahan	28
2.4.1	Mobiliti ke Pusat Bandar	31
2.4.2	Mobiliti ke Pasaraya	32
2.4.3	Mobiliti ke Pengangkutan Awam	36
2.4.4	Mobiliti ke Kemudahan Kesihatan	38
2.4.5	Mobiliti ke Kemudahan Masyarakat.....	40
2.4.6	Mobiliti kepada Peluang Pekerjaan.....	41
2.5	Pemilihan Lokasi Tempat Tinggal dan Hubungan dengan Mobiliti.....	46
2.5.1	Pemilihan Lokasi Tempat Tinggal Global (Dunia).....	48
2.5.2	Pemilihan Lokasi Tempat Tinggal Nasional (Malaysia)	53
2.5.3	Pemilihan Lokasi Tempat Tinggal Tempatan (Pulau Pinang).....	55
2.6	Implikasi Mobiliti dari Hubungan Spatial Perumahan dan Pekerjaan.....	57
2.6.1	Mekanisma Mobiliti Harian.....	59
2.6.2	Jarak sebagai Pengukuran Mobiliti	61
2.6.3	Mod Pengangkutan sebagai Pengukuran Mobiliti	63
2.6.3(a)	Pengangkutan Awam	64
2.6.3(b)	Kenderaan Sendiri.....	68
2.6.3(c)	Kenderaan Majikan	71
2.6.3(d)	Perkongsian Kereta (<i>Carpooling</i> atau <i>Ride-sharing</i>)	71
2.6.4	Masa Perjalanan sebagai Pengukuran Mobiliti.....	73
2.6.5	Kos Perjalanan sebagai Pengukuran Mobiliti	75
2.7	Teori yang Menghubungkan antara Perumahan dan Pekerjaan.....	77
2.7.1	Teori Ketidakpadanan Spatial (<i>Spatial Mismatch Theory</i>).....	77
2.7.2	Teori Asas Model Pelbagai Pusat (<i>Multiple Nuclei Model</i>)	79
2.7.3	Teori Bidaan-Sewa Alonso (<i>Alonso Bid-Rent Theory</i>).....	81

2.7.4	Model Graviti Cervero (1989)	82
2.8	Gap Penyelidikan	83
2.9	Kesimpulan	85
BAB 3	METODOLOGI KAJIAN.....	86
3.1	Pengenalan	86
3.2	Kerangka Konseptual Kajian	86
3.3	Metodologi Kajian	88
3.4	Kawasan Kajian – Pulau Pinang	91
3.5	Kaedah Persampelan dan Pemilihan Responden	97
3.6	Kaedah Pengumpulan Data.....	99
3.6.1	Kaedah Kuantitatif	100
3.6.2	Kaedah Kualitatif	102
3.7	Saiz Sampel.....	104
3.8	Analisis Data	108
3.8.1	Analisis Kuantitatif	108
3.8.1(a)	Statistik Deskriptif	108
3.8.1(b)	Teknik Pengekodan Semula (<i>Recode</i>)	109
3.8.1(c)	Tabulasi Silang (<i>Crosstab</i>)	109
3.8.1(d)	Ujian Friedman	110
3.8.1(e)	Ujian Khi Kuasa Dua (<i>Chi-Square</i>).....	110
3.8.1(f)	Analisis Regresi Berganda	111
3.8.1(g)	Analisis Regresi Logistik.....	113
3.8.1(h)	ANCOVA	113
3.8.1(i)	Korelasi	114
3.8.2	Analisis Kandungan	115
3.8.3	Penelitian Dokumen.....	116
3.9	Kesimpulan	117

BAB 4	PERKAITAN ANTARA LOKASI PEMILIKAN RUMAH DAN MOBILITI GOLONGAN B40	118
4.1	Pengenalan	118
4.2	Latar Belakang Demografi Responden di Timur Laut dan Barat Daya Negeri Pulau Pinang	118
4.2.1	Jantina Responden	119
4.2.2	Umur Responden	119
4.2.3	Etnik Responden	120
4.2.4	Taraf Perkahwinan	121
4.2.5	Tahap Pendidikan Responden.....	121
4.2.6	Pekerjaan Responden Mengikut Tahap Pendidikan.....	124
4.2.7	Pendapatan Isi Rumah Responden.....	125
4.3	Status Pemilikan dan Faktor Pemilihan Lokasi Rumah dalam Kalangan Golongan B40 yang Bekerja di Bandar	125
4.3.1	Status Pemilikan Rumah	126
4.3.1(a)	Pendapatan Isi Rumah sebagai Indikator Kemampuan Pemilikan Rumah	129
4.3.2	Lokasi sebagai Faktor Pemilihan Rumah yang Didiami.....	134
4.3.2(a)	Tempat Kerja sebagai Kriteria Pemilihan Lokasi Rumah yang Didiami	140
4.3.2(b)	Kemudahan sebagai Kriteria Pemilihan Lokasi Rumah yang Didiami	146
4.3.3	Ciri-ciri Fizikal dan Persekitaran Rumah sebagai Kriteria Pemilihan Lokasi Rumah yang Didiami	161
4.3.3(a)	Ciri-ciri Fizikal Rumah	161
4.3.4	Keadaan dan Persekitaran Rumah.....	169
4.3.5	Tempoh Menetap	177
4.4	Mobiliti ke Tempat Kerja.....	181
4.4.1	Latarbelakang Perjalanan Berulang-alik ke Tempat Kerja.....	182
4.4.1(a)	Jarak Perjalanan ke Tempat Kerja	183

4.4.1(b)	Masa Perjalanan ke Tempat Kerja	189
4.4.1(c)	Mod Pengangkutan Pilihan	195
4.4.2	Analisis Regresi Berganda Hubungan Jenis Kenderaan yang Digunakan untuk Pergi ke Tempat Kerja dengan Faktor Pemilihan Jenis Kenderaan	205
4.5	Kesimpulan	210
BAB 5	IMPAK KESEIMBANGAN LOKASI RUMAH DAN MOBILITI KE TEMPAT KERJA.....	211
5.1	Pengenalan	211
5.2	Impak Perjalanan ke Tempat Kerja.....	211
5.2.1	Ketepatan Masa dan Keterlewatan Sampai di Tempat Kerja	212
5.2.2	Risiko Kemalangan dalam Mobiliti ke Tempat Kerja	216
5.3	Hubungkait Bebanan Kewangan Isi Rumah dalam Keseimbangan Lokasi Rumah dan Mobiliti ke Tempat Kerja	221
5.3.1	Hubungkait Faktor Kos Perumahan.....	221
5.3.2	Hubungkait Faktor Kos Pengangkutan	227
5.4	Perbandingan Keseimbangan Lokasi Rumah dan Mobiliti ke Tempat Kerja antara Daerah	232
5.5	Impak Keseimbangan antara Lokasi Rumah dan Mobiliti ke Tempat Kerja.....	236
5.6	Kesimpulan	247
BAB 6	KESIMPULAN	249
6.1	Pengenalan	249
6.2	Rumusan Hasil Kajian	249
6.2.1	Faktor-faktor Pemilihan Lokasi Tempat Tinggal Golongan B40 di Pulau Pinang.....	250
6.2.2	Mobiliti ke Tempat Kerja Golongan B40 di Pulau Pinang.....	253
6.2.3	Hubungan antara Faktor-faktor Pemilihan Lokasi Tempat Tinggal dengan Mobiliti Pergi ke Tempat Kerja Golongan B40 di Bandar Pulau Pinang	253

6.2.4	Impak Lokasi Tempat Tinggal dan Mobiliti ke Tempat Kerja dalam Mencadangkan Strategi Terhadap Kesejahteraan Hidup Golongan B40 di Pulau Pinang.....	255
6.3	Implikasi Teoritis Kajian	256
6.4	Implikasi Dasar	260
6.5	Sumbangan Hasil Kajian.....	261
6.6	Cadangan Penyelidikan Lanjutan.....	264
6.7	Kesimpulan	265
	RUJUKAN	266
	LAMPIRAN	

SENARAI JADUAL

	Halaman
Jadual 2.1	Bilangan Kenderaan Mengikut Negeri-negeri di Malaysia bagi Tahun 2008-2015..... 70
Jadual 2.2	Statistik Kes Kemalangan di Malaysia 70
Jadual 3.1	Indeks Median Berganda Mengikut Negeri Pada Tahun 2016..... 94
Jadual 3.2	Jenis Pemilikan Perumahan di Pulau Pinang bagi Tahun 2016 dan 2019 95
Jadual 3.3	Sampel Responden yang Dipilih Di Daerah Barat Daya dan Timur Laut Negeri Pulau Pinang..... 99
Jadual 3.4	Soal selidik Bahagian A 100
Jadual 3.5	Soal selidik Bahagian B 101
Jadual 3.6	Soal Selidik Bahagian C..... 102
Jadual 3.7	Soal Selidik Bahagian D 102
Jadual 3.8	Jadual Krejcie dan Morgan 106
Jadual 3.9	Saiz Sampel Golongan B40 yang akan Dipilih sebagai Responden 106
Jadual 3.10	Jumlah Responden Mengikut Lokasi 107
Jadual 3.11	Nilai Pekali Korelasi 115
Jadual 4.1	Demografi Responden..... 123
Jadual 4.2	Tabulasi Silang Persepsi Responden terhadap Rumah yang Didiami Seisi Keluarga sebagai Rumah Mampu Milik Mengikut Daerah..... 130
Jadual 4.3	Peratus Ansuran Bulanan Rumah yang Ditanggung daripada Pendapatan Isi Rumah 134
Jadual 4.4	Maklumat Lokasi Responden yang Bekerja di Bandar Sekitar Daerah Barat Daya..... 136
Jadual 4.5	Maklumat Lokasi Responden yang Bekerja di Bandar Sekitar Daerah Timur Laut..... 138

Jadual 4.6	Tabulasi Silang Rumah Berdekatan dengan Tempat Kerja Mengikut Daerah.....	141
Jadual 4.7	Ujian Friedman Bagi Faktor yang Memudahkan Mobiliti untuk Pergi ke Tempat Kerja	145
Jadual 4.8	Tabulasi Silang Rumah Berdekatan dengan Kemudahan Mengikut Daerah	147
Jadual 4.9	Ujian Khi Kuasa Dua Mobiliti ke Pusat Bandar dari Rumah	150
Jadual 4.10	Ujian Khi-Kuasa Dua Mobiliti ke Pasaraya dari Rumah	153
Jadual 4.11	Ujian Khi-Kuasa Dua Mobiliti dengan Menggunakan Pengangkutan Awam dari Rumah.....	155
Jadual 4.12	Ujian Khi-Kuasa Dua Mobiliti ke Kemudahan Kesihatan dari Rumah	159
Jadual 4.13	Ujian Khi-Kuasa Dua Mobiliti ke Kemudahan Masyarakat dari Rumah	161
Jadual 4.14	Ujian Khi-Kuasa Dua Jenis-jenis Rumah dengan Daerah	164
Jadual 4.15	Ujian Khi-Kuasa Dua Keluasan Rumah dengan Daerah	166
Jadual 4.16	Ujian Khi-Kuasa Dua Bilangan Bilik Rumah yang Didiami dengan Daerah.....	169
Jadual 4.17	Ujian Khi-Kuasa Dua Tempoh Menetap di Rumah yang Didiami dengan Daerah.....	180
Jadual 4.18	Korelasi antara Pendapatan dan Jarak Rumah ke Tempat Kerja.....	184
Jadual 4.19	Ringkasan Model Analisis Regresi Berganda Hubungan Jarak antara Rumah dan Tempat kerja dengan Faktor berdekatan dengan Kemudahan dan Faktor Berdekatan dengan Tempat Kerja	185
Jadual 4.20	ANOVA Analisis Regresi Berganda Hubungan Jarak antara Rumah dan Tempat kerja dengan Faktor berdekatan dengan Kemudahan dan Faktor Berdekatan dengan Tempat Kerja	185

Jadual 4.21	Pekali Analisis Regresi Berganda Hubungan Jarak antara Rumah dan Tempat kerja dengan Faktor berdekatan dengan Kemudahan dan Faktor Berdekatan dengan Tempat Kerja	186
Jadual 4.22	Baki Statistik Analisis Regresi Berganda Hubungan Jarak antara Rumah dan Tempat kerja dengan Faktor berdekatan dengan Kemudahan dan Faktor Berdekatan dengan Tempat Kerja	188
Jadual 4.23	Tabulasi Silang Masalah Perjalanan dengan Masa Perjalanan	191
Jadual 4.24	Korelasi Masa Perjalanan dan Jarak Antara Rumah dan Tempat Kerja.....	193
Jadual 4.25	Ujian Khi Kuasa Dua Masa Perjalanan dan Jenis Kenderaan	194
Jadual 4.26	Ringkasan Model Analisis Regresi Berganda Hubungan Jenis Kenderaan yang Digunakan untuk Pergi ke Tempat Kerja dengan Faktor Pemilihan Jenis Kenderaan	206
Jadual 4.27	ANOVA Analisis Regresi Berganda Hubungan Jenis Kenderaan yang Digunakan untuk Pergi ke Tempat Kerja dengan Faktor Pemilihan Jenis Kenderaan	206
Jadual 4.28	Pekali Analisis Regresi Berganda Hubungan Jenis Kenderaan yang Digunakan untuk Pergi ke Tempat Kerja dengan Faktor Pemilihan Jenis Kenderaan	208
Jadual 4.29	Baki Statistik Analisis Regresi Berganda Hubungan Jenis Kenderaan yang Digunakan untuk Pergi ke Tempat Kerja dengan Faktor Pemilihan Jenis Kenderaan	209
Jadual 5.1	Ringkasan Model Analisis Regresi Hubungan dengan Kos Perumahan Bulanan	222
Jadual 5.2	Data Analisis Varians (ANOVA) bagi Hubungan dengan Kos Perumahan Bulanan	223
Jadual 5.3	Pekali Hubungan dengan Kos Perumahan Bulanan.....	224
Jadual 5.4	Ringkasan Model Analisis Regresi Hubungan dengan Kos Pengangkutan.....	227
Jadual 5.5	Data Analisis Varians (ANOVA) bagi Hubungan dengan Kos Pengangkutan	228
Jadual 5.6	Pekali Hubungan dengan Kos Pengangkutan	230

Jadual 5.7	Variabel Persamaan Analisis.....	233
Jadual 5.8	Ujian Omnibus bagi Pekali Model Regresi Selepas Indikator C8 Dimasukkan	233
Jadual 5.9	Ujian Omnibus bagi Pekali Model Regresi Selepas Indikator C4 Dimasukkan	234
Jadual 5.10	Ringkasan Model	235
Jadual 5.11	Jadual Pengklasifikasi Pembolehubah Bersandar Model Regresi Logistik Binari	236
Jadual 5.12	Ujian Friedman bagi Masalah-masalah Utama yang Dihadapi oleh Responden	237
Jadual 5.13	<i>Descriptive Statistics</i> Masalah Kesihatan dengan Jarak antara Rumah dengan Tempat Kerja.....	238
Jadual 5.14	Korelasi Masalah Kesihatan dengan Jarak antara Rumah dengan Tempat Kerja.....	238
Jadual 5.15	<i>Descriptive Statistics</i> Masalah Kesihatan dengan Masa	239
Jadual 5.16	Korelasi Masalah Kesihatan dengan Masa	239
Jadual 5.17	Ujian Friedman bagi Punca-punca Masalah Kesihatan Berlaku	240
Jadual 5.18	Tabulasi Silang Responden Sering Mengalami Sakit Belakang atau Sakit Pinggang.....	241
Jadual 5.19	Ringkasan Model bagi Regresi berganda Sakit Belakang atau Sakit Pinggang.....	242
Jadual 5.20	ANOVA bagi Regresi berganda Sakit Belakang atau Sakit Pinggang	243
Jadual 5.21	Pekali bagi Regresi berganda Sakit Belakang atau Sakit Pinggang.....	245
Jadual 5.22	Baki Statistik bagi Regresi berganda Sakit Belakang atau Sakit Pinggang.....	246

SENARAI RAJAH

	Halaman
Rajah 2.1	Pelan Mobiliti Bandar Mampan (<i>Sustainable Urban Mobility Planning</i>) 50
Rajah 2.2	Pengangkutan Awam dan Unit Kediaman Awam Terpilih di Kuala Lumpur 66
Rajah 2.3	Model Pelbagai Pusat (<i>Multiple Nuclei Model</i>) 81
Rajah 2.4	Teori Bidaan-Sewa Alonso (<i>Alonso Bid-Rent Theory</i>) 82
Rajah 3.1	Kerangka Konsep Kajian 88
Rajah 3.2	Carta Alir Aktiviti Penyelidikan dan Penganalisan Data Kajian..... 90
Rajah 3.3	Peta Daerah Timur Laut dan Barat Daya, Negeri Pulau Pinang..... 92
Rajah 4.1	Tabulasi Silang Tahap Pendidikan dengan Sektor Pekerjaan (%) 124
Rajah 4.2	Status Pemilikan Rumah Mengikut Daerah (%) 128
Rajah 4.3	Hasil Tabulasi Silang Responden Setuju Bahawa Rumah yang Didiami adalah Rumah Mampu Milik dengan Status Pemilikan Rumah yang Didiami oleh Responden Sekarang Ini (%)..... 132
Rajah 4.4	Tabulasi Silang Pendapatan Isi Rumah dengan Kos Perumahan (%)..... 133
Rajah 4.5	Mobiliti ke Pusat Bandar (%)..... 149
Rajah 4.6	Mobiliti ke Pasaraya (%)..... 152
Rajah 4.7	Mobiliti kepada Pengangkutan Awam (%) 154
Rajah 4.8	Mobiliti ke Kemudahan Kesihatan (%)..... 158
Rajah 4.9	Mobiliti ke Kemudahan Masyarakat (%) 160
Rajah 4.10	Jenis-jenis Rumah Mengikut Daerah (%) 163
Rajah 4.11	Keluasan Rumah Mengikut Daerah (%) 166
Rajah 4.12	Bilangan Bilik Rumah yang Didiami Mengikut Daerah (%)..... 168

Rajah 4.13	Analisis Tabulasi Silang Keadaan Rumah Mengikut Daerah	170
Rajah 4.14	Analisis Tabulasi Silang Bencana Alam Mengikut Daerah	172
Rajah 4.15	Analisis Tabulasi Silang Ancaman Kesihatan Mengikut Daerah	174
Rajah 4.16	Analisis Tabulasi Silang Masalah Sosial Mengikut Daerah	176
Rajah 4.17	Tempoh Menetap di Rumah yang Didiami Mengikut Daerah (%)	178
Rajah 4.18	Hasil Tabulasi Silang Rumah yang Selesa Mengikut Jenis Rumah (%)	181
Rajah 4.19	Plot Baki Statistik Regresi Analisis Regresi Berganda Hubungan Jarak antara Rumah dan Tempat kerja dengan Faktor berdekatan dengan Kemudahan dan Faktor Berdekatan dengan Tempat Kerja	188
Rajah 4.20	Masa Perjalanan ke Tempat Kerja (%).....	190
Rajah 4.21	Jenis Kenderaan yang Digunakan untuk Pergi ke Tempat Kerja (%).....	196
Rajah 4.22	Status Pemilikan Kenderaan yang Digunakan untuk Pergi ke Tempat Kerja (%)	204
Rajah 4.23	Kos Pengangkutan untuk Pergi ke Tempat Kerja (%)	205
Rajah 4.24	Plot Baki Statistik Regresi Analisis Regresi Berganda Hubungan Jenis Kenderaan yang Digunakan untuk Pergi ke Tempat Kerja dengan Faktor Pemilihan Jenis Kenderaan	210
Rajah 5.1	Ketepatan Waktu Sampai di Tempat Kerja Mengikut Daerah (%)	213
Rajah 5.2	Pernah Terlewat Sampai di Tempat Kerja (%)	214
Rajah 5.3	Kekerapan Terlewat Sampai ke Tempat Kerja dalam Sebulan (%).....	214
Rajah 5.4	Sebab-sebab Terlewat Sampai ke Tempat Kerja	216
Rajah 5.5	Mengalami Kemalangan Ketika Dalam Perjalanan Pergi atau Pulang Kerja.....	218
Rajah 5.6	Punca-punca yang telah Menyebabkan Terlibat dengan Kemalangan.....	219

Rajah 5.7	Masa Terlibat dengan Kemalangan (%).....	220
Rajah 5.8	Plot Baki Statistik bagi Regresi berganda Sakit Belakang atau Sakit Pinggang.....	247
Rajah 6.1	Kerangka Teoritikal Perkaitan antara Mobiliti dan Tempat Tinggal Golongan B40 di Pulau Pinang	259

SENARAI SINGKATAN

B40	Berpendapatan seisi rumah dengan purata bulanan di bawah RM4,850 (Kumpulan isi rumah terendah)
BRT	<i>Bas Rapid Transit</i>
EBTR	<i>Employer-Based Trip Reduction</i>
ETPs	<i>Employer Transport Plans</i>
HPSAs	<i>Health Profesional Shortage Areas</i>
HRSA	<i>Health Resources and Services Administration</i>
ILO	<i>International Labour Office</i>
LPNPP	Lembaga Perumahan Negeri Pulau Pinang
LRT	<i>Light Rail Transit</i>
M40	Berpendapatan seisi rumah dengan purata bulanan antara RM4,851 hingga RM10,970 (Kumpulan isi rumah pertengahan)
MTO	<i>Moving to Opportunity</i>
MTW	<i>Moving to Work</i>
MUA/Ps	<i>Medically Undeserved Areas/Populations</i>
PERKESO	Pertubuhan Keselamatan Sosial
PTMP	<i>Penang Transport Master Plan</i>
RSS	<i>Residential Self-Selection</i>
SDGs	<i>Sustainable Development Goals</i>
SNAP	<i>Supplemental Nutrition Assistance Program</i>
SOV	<i>Single Occupancy Vehicle</i>
SPSS	<i>Statistical Package for Social Science</i>
TDM	<i>Travel Demand Management</i>
UN	<i>United Nation</i>

SENARAI LAMPIRAN

Lampiran A Soal Selidik Kajian

Lampiran B Soalan Temubual

**PERKAITAN ANTARA MOBILITI DAN TEMPAT TINGGAL GOLONGAN
B40 DI PULAU PINANG**

ABSTRAK

Lambakan unit rumah tidak terjual di Pulau Pinang dapat memberikan gambaran jelas situasi harga pasaran rumah yang di luar kemampuan, khususnya bagi golongan B40. Hal ini berpunca daripada masalah kekurangan tanah telah mengakibatkan kekurangan ruang untuk tujuan pembangunan, ketidaksepadanan bekalan perumahan dengan permintaan, dan tekanan persaingan bagi memajukan tanah yang terhad, sehingga nilai hartanah di negeri ini melambung tinggi. Justeru, golongan B40 yang menetap dan bekerja di negeri ini terpaksa menghadapi kesukaran untuk memiliki rumah sendiri. Oleh itu, bagi menangani masalah tersebut, ramai dari kalangan golongan B40 ini memilih untuk tinggal di lokasi yang jauh dari lokasi tempat kerja, sebagai alternatif kepada ketidakmampuan untuk memiliki rumah di dalam bandar. Mereka sanggup berulang-alik jauh dengan menghabiskan masa perjalanan yang lebih panjang bagi melakukan mobiliti ke tempat kerja. Oleh itu, kajian ini telah mengkaji faktor-faktor pemilihan lokasi tempat tinggal serta latar belakang mobiliti ke tempat kerja golongan B40 yang bekerja dalam bandar di Pulau Pinang, bagi mengenalpasti perkaitan antara kedua-dua aspek ini, serta impaknya terhadap kesejahteraan hidup mereka. Kajian ini menggunakan kaedah kuantitatif sebagai kaedah utama, iaitu dengan menggunakan borang soal selidik. Selain itu, kaedah kualitatif iaitu kaedah temu bual mendalam juga digunakan bagi memperoleh data sokongan kepada data utama kajian. Seramai 306 orang responden yang terdiri daripada pelbagai etnik, agama dan umur, yang merupakan sub-kumpulan B40 dari senarai e-kasih Jabatan Kebajikan Masyarakat Negeri Pulau Pinang bagi tahun 2016,

telah dipilih dengan menggunakan persampelan rawak berstrata. Data kuantitatif yang diperoleh dianalisis menggunakan *Statistical Packages of Social Sciences (SPSS)* bagi mendapatkan frekuensi dan peratusan serta melihat perkaitan yang bersesuaian untuk memenuhi objektif kajian. Hasil analisis kajian telah menemukan bahawa jarak antara rumah ke tempat kerja kuat dipengaruhi oleh faktor kos perumahan sebagai aspek penting yang dititikberatkan dalam membuat keputusan pemilihan lokasi tempat tinggal. Kajian ini juga telah menemukan kenderaan milik sendiri, yang didominasi oleh motosikal sebagai mod pengangkutan dominan merupakan faktor yang memudahkan mobiliti ke tempat kerja dilakukan walaupun dalam jarak yang agak jauh. Namun, impak dari mobiliti ke tempat kerja yang melibatkan pergerakan intrabandar telah mengakibatkan golongan B40 ini terpaksa berdepan dengan masalah kesesakan lalu lintas yang mampu menggugat kesejahteraan kesihatan tubuh badan mereka. Oleh itu, kajian ini telah memberikan implikasi terhadap dasar kerajaan negeri Pulau Pinang mengenai impak perkaitan antara tempat tinggal yang didiami dengan mobiliti ke tempat kerja dalam kalangan golongan B40 yang bekerja di bandar negeri ini. Kajian ini juga mencadangkan kerajaan negeri ini untuk membangunkan pembangunan bercampur dan mengintegrasikan pembangunan tersebut dengan sistem pengangkutan awam yang bersepadu, dilengkapi dengan rangkaian hentian yang lebih meluas agar jarak antara rumah ke tempat kerja dapat dipendekkan, masa perjalanan ke tempat kerja dapat disingkatkan serta mod pengangkutan yang lebih mampan dapat mendominasi mobiliti ke tempat kerja, agar kesejahteraan hidup dapat dinikmati oleh golongan B40.

THE RELATIONSHIP BETWEEN MOBILITY AND HOUSING AMONG THE B40 GROUP IN PENANG

ABSTRACT

An enormous amount of unsold house units describe the situation of unaffordable houses, especially for the B40 group. This is due to the lack of land which has resulted in a lack of space for development purposes, the mismatch between housing supply and demand, and the pressure of competition to develop limited land, so that the value of the real estate in the state soared. Therefore, the B40 group who live and work in this state have to face difficulties to own a house. Therefore, to overcome this problem, many of the B40 group had chosen to live in a location which is located far away from their workplace, as an alternative to cannot afford a house in the city. They are willing to commute far distances with much more commuting time that needs to be spent for their mobility to the workplace. Therefore, this study examined the factors in choosing a location to reside and the background of mobility to the workplace among the B40 group, who work in the city of Penang, in order to identify the relationship between these two aspects, as well as its impacts on their well-being. This study had been used the quantitative method as the main method, namely using the questionnaire. On the other hand, the qualitative method, namely an in-depth interview was also used to obtain the supporting data for this study. A total of 306 respondents from various ethnicities, religions and ages, the sub-group of B40 from the *e-Kasih* year 2016 list of Penang State Social Welfare Departments, were selected using stratified random sampling. The quantitative data obtained were analyzed using Statistical Packages of Social Sciences (SPSS) to obtain the frequencies and percentages for the correlations, in order to the objectives of the study. This study

found that the distance between home and workplace is strongly influenced by the factor of housing cost which was emphasized in making decisions of choosing a residential location. This study also found that self-owned vehicles, which are dominated by motorcycles as the dominant mode of transport the factor which eases long-distance mobility to the workplace. However, the impact of mobility to the workplace which involves intrinsolving intra-urban mobilityB40 groups having to face traffic congestion that can harm their health and wellness. Therefore, this study had given implications for the Penang state government regarding the impact of the relationship between mobility and the workplace among the B40 group working in the city of this state. This study also suggested the state government develop mixed development which integrated with the public transport system, equipped with a wider network of stops so that the distance between home and workplace can be shortened, travel time to the workplace can be shortened as well as modes of transport that more sustainable can dominate mobility to the workplace so that the well-being of life can be enjoyed by the B40 group.

BAB 1

Pengenalan

1.1 Latar Belakang Kajian

Malaysia merupakan salah satu negara di Asia Tenggara yang berpendapatan sederhana tinggi yang mengalami kepesatan urbanisasi (World Bank Group, 2015). Dasar-dasar pembangunan negara yang telah digubal telah berjaya mentransformasikan ekonomi negara ke arah modenisasi dan urbanisasi yang pesat (Bekhet & Othman, 2017). Kadar urbanisasi di Malaysia meningkat dari 25% pada tahun 1960, kepada 65% pada tahun 2005, dan dijangkakan tiga perempat populasi penduduk akan tinggal di dalam bandar menjelang tahun 2020 (Jabatan Perdana Menteri, 2010). Lantaran itu, urbanisasi yang pesat membuatkan jumlah bilangan kawasan perindustrian dan kenderaan automobil semakin meningkat di bandar-bandar negara ini (Tajudin, et al., 2019). Walau bagaimanapun, urbanisasi yang berkembang pesat turut memberikan kesan perubahan terhadap pola penempatan di kawasan-kawasan pinggir bandar (Kaslan, 2012). Hal ini terjadi apabila rebakan bandar berlaku, iaitu pembangunan secara kurang kawalan dibangunkan di zon pinggir bandar, seperti pembangunan taman perumahan dan pusat komersil di zon tersebut (Rostam, et al., 2010). Perkembangan industri negara ini mula bertapak di bandar-bandar utama negara ini seperti di Kuala Lumpur, Pulau Pinang dan Johor, membuatkan para pekerja sektor perindustrian yang memerlukan rumah mula mencari lokasi tempat tinggal di sekitar pinggir bandar sehingga terbentuknya komuniti baru (Abdulullah, 2012).

Di Malaysia, masalah kekurangan penawaran perumahan kos rendah dan mampu milik di bandar bagi memenuhi permintaan penghuni bandar dan tahap pemilikan rumah yang rendah dalam kalangan golongan berpendapatan rendah masih menjadi isu bandar (Ramlan & Zahari, 2016). Selain itu, kebanyakan lokasi perumahan kos rendah yang sedia ada pada masa kini terletak jauh dari pusat-pusat bandar, tempat kerja dan kemudahan lain, menyebabkan mobiliti isi rumah yang berpendapatan rendah tersebut memerlukan masa perjalanan yang lebih panjang dan kos perjalanan yang lebih tinggi (Jabatan Perumahan Negara, 2018). Hal ini disebabkan oleh permintaan terhadap pembangunan perumahan, perindustrian dan ruang peniagaan yang tinggi telah mendorong berlakunya rebakan bandar di kawasan pinggir bandar, dan kawasan tersebut dibangunkan sehingga menjadi hampir sama seperti sebuah kawasan bandar (Kaslan, 2012).

Selain dari kos perumahan, kos pengangkutan juga merupakan antara kos yang paling besar yang perlu dibelanjakan oleh sesebuah isi rumah, terutamanya bagi isi rumah yang tinggal jauh dari bandar (Jabatan Perumahan Negara, 2018). Kos perjalanan bagi mobiliti dalam kawasan bandar yang perlu ditanggung oleh sesebuah isi rumah boleh mencapai antara 5 hingga 15 peratus daripada pendapatan isi rumah tersebut (Borhan et al., 2019). Astro Awani (15 November 2020) melaporkan hasil kajian sebuah syarikat teknologi mudah alih yang berpangkalan di Amerika Syarikat telah mendapati bahawa pekerja di bandaraya Kuala Lumpur paling terbeban dengan kerja. Ini adalah disebabkan bebanan waktu bekerja yang panjang dan menghabiskan banyak masa untuk berulang-alik ke tempat kerja, berbanding dengan pekerja di bandar lain di seluruh dunia (Muhammad, 2020). Selain itu, kebanyakan penduduk berpendapatan rendah yang bekerja di Kuala Lumpur tidak dapat menggunakan pengangkutan awam tetapi menggunakan kenderaan sendiri sebagai mod

pengangkutan. Hal ini kerana kedudukan lokasi kediaman yang jauh dari stesen pengangkutan awam menyukarkan mengakses kepada pengangkutan awam (Kamarulzaman, 2020).

Kadar pemilikan kenderaan persendirian di negara ini juga semakin meningkat dari hari ke hari, menyebabkan masalah kesesakan lalu lintas dan pergerakan kenderaan di atas jalanraya menjadi perlahan (Borhan et al., 2019). Selain dari peningkatan penggunaan kenderaan sendiri, isu lain yang timbul apabila para pekerja berulang-alik dalam jarak yang jauh antara rumah dan tempat kerja, adalah keselamatan dan kesihatan (Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan, 2013). Di Malaysia, kemalangan yang melibatkan pekerja yang berulang-alik jauh ke tempat kerja dalam perjalanan ke kerja atau perjalanan pulang dari kerja sering berlaku. Terdapat sebanyak 17,704 kes kemalangan pada tahun 2006 dengan purata 18 hingga 20 orang terkorban setiap hari dalam 6000 kes kematian yang disebabkan oleh kemalangan pekerja yang berulang-alik jauh ke tempat kerja (Thye, 2012).

Memandangkan pelbagai kesan mobiliti terhadap kesejahteraan hidup, penyelidikan yang mengkaji kesan mobiliti terhadap kesejahteraan hidup perlu diperluaskan sebagai usaha mencari penyelesaian masalah yang timbul (Chatterjee, et al., 2020). Oleh itu, intervensi pihak berkuasa dalam memastikan keseimbangan pekerjaan dan perumahan agar jarak berulang-alik dapat dipendekkan amat diperlukan (Ta et. al, 2016). Selain itu, sistem pasaran bebas, di mana, harga dan kuantiti barangan atau perkhidmatan ditentukan oleh penjual dan pembeli, juga perlu memainkan peranan dalam hal ini agar keseimbangan pekerjaan dan perumahan dapat dicapai (Horner, 2010). Walaupun begitu, perkara penting dalam mencapai keseimbangan pekerjaan dan perumahan sebagai usaha untuk memendekkan jarak berulang-alik masih bergantung kepada kebebasan majikan dan pekerja untuk memilih lokasi

masing-masing (Mitra & Saphores, 2019). Namun begitu, dasar dan polisi bersifat ruangan amat diperlukan supaya jarak berulang-alik dan penggunaan kenderaan persendirian dapat dikurangkan. Selain itu, dalam pemilihan lokasi pembangunan perumahan, aspek kedekatan lokasi pekerjaan perlu diberi perhatian (Sultana, 2002).

1.2 Isu dan Permasalahan Kajian

Sebagai sebuah negara yang membangun, kerajaan Malaysia haruslah menyediakan rumah mampu milik yang mencukupi serta berkualiti, terutamanya di kawasan bandar. Ini kerana jumlah populasi penduduk telah mencecah 34 juta orang pada tahun 2016, dan 75.37% daripadanya adalah penghuni bandar (Khoo & Woo, 2020). Namun begitu, penawaran rumah mampu milik yang tidak mencukupi telah menyukarkan sesebuah isi rumah yang berpendapatan rendah untuk memiliki rumah sendiri (Davenport, 2003). Keadaan ini boleh menggugat kestabilan kediaman sesebuah isi rumah, yang seterusnya akan memberikan kesan negatif terhadap kesihatan dan kesejahteraan hidup masyarakat (Laurie, et al., 2003). Tahap kemampuan sesebuah isi rumah untuk memiliki rumah dapat dilihat dari tiga perspektif yang paling utama, iaitu, kemampuan untuk membeli, kemampuan untuk membayar balik dan kemampuan pendapatan (Gan & Hill, 2008). Kemampuan membeli adalah dirujuk sebagai kemampuan untuk sesebuah isi rumah mendapatkan pinjaman perumahan untuk membeli sebuah rumah, manakala kemampuan membayar balik pula isi rumah tersebut mampu untuk membayar ansuran bulanan pinjaman perumahan yang dibuat itu. Kemampuan pendapatan pula dirujuk sebagai nisbah harga perumahan yang perlu ditanggung kepada pendapatan isi rumah yang membeli rumah. Namun begitu, jika sesebuah isi rumah terpaksa menanggung kos perumahan melebihi 30 peratus daripada pendapatan isi rumah tersebut, maka, isi rumah tersebut akan

menghadapi tekanan perumahan mampu milik. Tekanan perumahan mampu milik dirujuk kepada situasi di mana, sesebuah isi rumah mampu untuk menghadapi kemerosotan perbelanjaan sara hidup kerana perlu memperuntukkan lebih dari 30 peratus daripada jumlah pendapatan yang diperolehi setiap bulan untuk menanggung kos perumahan, yang turut dipengaruhi oleh pendapatan, jenis dan saiz isi rumah, nisbah kos perumahan dengan pendapatan, dasar perumahan kerajaan dan gaya hidup isi rumah tersebut. (Bujang et al., 2017).

Negeri Pulau Pinang merupakan negeri kedua tertinggi selepas negeri Johor, mengalami masalah unit kediaman tidak terjual, iaitu sebanyak 4,638 unit yang bernilai RM3.6 billion setakat suku ketiga tahun 2021 (Nambiar, 2021). Lambakan unit rumah tidak terjual ini jelas memberi gambaran ketidakmampuan penduduk negeri ini untuk membeli rumah tersebut. Rumah mampu milik sering dikaitkan dengan golongan miskin (Iglesias, 2016), namun, golongan yang berkerja dengan pendapatan yang rendah dan sederhana juga menghadapi kesulitan untuk memiliki rumah sendiri (Khoo & Woo, 2020). Hal ini demikian, akibat kekangan kekurangan tanah di bahagian pulau negeri Pulau Pinang, telah mengakibatkan nilai hartanah menjadi tinggi. Kekurangan tanah untuk pembangunan, ketidaksepadanan bekalan perumahan dengan permintaan (*supply-demand mismatch*), dan tekanan persaingan bagi memajukan tanah yang terhad telah melonjakkan lagi harga perumahan (Macdonald, 2011). Sebagai solusi kepada permasalahan ini, sejak tahun 1980 hingga 2000, hampir keseluruhan persisir laut di sekitar pantai timur negeri Pulau Pinang telah ditambah bagi tujuan pembangunan (Yew, 2021). Sehubungan dengan itu, pembangunan perumahan mampu milik perlu seiringan dengan pembangunan negeri yang kian pesat membangun. Keperluan perumahan golongan B40 juga amat penting untuk dititikberatkan. Namun, kekangan kewangan berikutan peningkatan harga

purata hartanah melebihi 50 peratus sejak awal abad ke-21 telah memberikan tekanan kepada golongan B40 dalam memiliki rumah di bahagian pulau telah memberikan impak terhadap kualiti hidup kepada kebanyakan penduduk (Macdonald, 2011).

Sebagai alternatif kepada ketidakmampuan untuk memiliki rumah di dalam bandar, kebanyakan pekerja dalam bandar di bahagian pulau negeri ini berulang-alik dalam jarak antara rumah dan tempat kerja agak jauh. Rutin berulang-alik setiap hari ke tempat kerja merupakan pilihan kebanyakan golongan muda yang bekerja dalam bandar, yang mengambil keputusan untuk tidak tinggal di dalam bandar tersebut (Thompson, 2004).

Melihat dari aspek kesanggupan untuk berulang-alik jauh antara rumah dan tempat kerja, terdapat pelbagai faktor yang menjadi keutamaan dalam membuat pemilihan lokasi rumah bagi sesebuah isi rumah, khususnya bagi isi rumah yang bekerja di bandar. Menurut Aidilfitri (2017), antara faktor-faktor pemilihan lokasi rumah adalah kemudahan, infrastruktur dan kawasan persekitaran. Kedekatan lokasi rumah dengan kemudahan dan infrastruktur akan memudahkan mobiliti bagi mengakses kemudahan dan infrastruktur tersebut. Manakala, bagi kawasan persekitaran pula, setiap persekitaran yang berbeza mempunyai nilai harga yang berbeza, yang menjadi nilai tambah kepada sesebuah kawasan perumahan. Perkongsian seorang lagi agen hartanah mengenai tips pemilihan lokasi rumah adalah, terdapat akses kepada lebuh raya dan pengangkutan awam; rumah terletak berdekatan dengan sekolah; kawasan perumahan mampu menawarkan kejitiran yang baik; dan rumah memiliki nilai semasa dan masa depan yang bagus; selain mudah untuk mengakses pelbagai kemudahan dari lokasi rumah yang akan didiami tersebut (Zakwan, 26). Rehman dan Jamil (2021) pula berpendapat bahawa pemilihan lokasi perumahan adalah melibatkan aspek mobiliti dan kesemua kos yang perlu ditanggung;

dan keputusan yang dibuat adalah dipengaruhi oleh komponen fizikal, ekonomi dan psikologi. Justeru, pemilihan lokasi perumahan juga secara tidak langsung dapat memberi gambaran sebenar mengenai tingkah laku sesebuah isi rumah dalam membuat keputusan untuk memiliki rumah (Rehman & Jamil, 2021). Selain itu, pemilihan lokasi rumah adalah dipengaruhi oleh status sosio-ekonomi sesebuah isi rumah, sebagaimana kajian mereka telah mendapati, terdapat perbezaan bagi jarak antara rumah dengan bandar, dan kos berulang-alik mengikut kumpulan pendapatan yang berbeza (Duranton & Diego, 2015).

Di Pulau Pinang, kerajaan negeri giat membina pelbagai jenis perumahan bagi memenuhi keperluan penduduk yang terdiri daripada golongan berpendapatan rendah dan sederhana. Namun, pembinaan rumah mampu milik di dalam bandar untuk golongan yang berpendapatan rendah, khususnya golongan B40, masih dibatasi oleh kekangan kekurangan tanah, kos tanah yang tinggi, dan saingan oleh projek pembangun yang berimpak tinggi. Oleh itu, kebanyakan rumah yang dibina dalam bandar, khususnya yang berdekatan dengan pelbagai kemudahan dan infrastruktur adalah rumah yang harganya di luar kemampuan golongan B40. Projek perumahan kos rendah di bawah penyelarasan Lembaga Perumahan Negeri Pulau Pinang (LPNPP) yang sedang dibina masih terhad dan dibangunkan agak jauh dari pusat bandar. Keupayaan bagi membangunkan perumahan kos rendah di dalam bandar adalah agak terbatas walaupun ianya adalah suatu keperluan (Yusof, 2019). Justeru itu, keterbatasan pembinaan rumah kos rendah dalam bandar menghadkan kemampuan golongan B40 untuk membeli rumah di dalam bandar.

Memandangkan kebanyakan pekerja di sesebuah bandar tinggal berjauhan dari tempat kerja, jumlah kenderaan berulang-alik dari luar kawasan bandar meningkat, khususnya ketika waktu puncak. Selain itu, sistem perhubungan dan pengangkutan

awam yang masih kurang efisien, kadar kebergantungan terhadap kenderaan persendirian meningkat dan mengakibatkan kesesakan lalu lintas. Oleh hal yang demikian, pembangunan berorientasikan transit bagi mewujudkan kelestarian mobiliti dalam menyeimbangkan jarak antara lokasi kediaman dan lokasi tempat kerja perlu dengan mengintegrasikan sistem pengangkutan awam yang bersepadu dan efisien dalam sesebuah bandar yang polisentrik (Wolday et al., 2019).

Di Pulau Pinang, kesesakan lalu lintas sering dihadapi dalam kehidupan seharian penduduk yang bekerja dalam bandar. Hal ini akan menjadi bertambah serius apabila berlaku kemalangan, terutamanya jika ia berlaku di jalan raya yang sempit (Fernandez, 2014). Kekurangan sistem pengangkutan awam yang efisien dan keadaan jalan raya yang sempit bagi menampung kapasiti jumlah kenderaan yang banyak pada waktu puncak, memburukkan lagi keadaan kesesakan lalu lintas. Setakat Jun 2021, jumlah kenderaan persendirian yang berdaftar di Pulau Pinang sebanyak 2,778,681 unit kenderaan, yang mana 1.1 juta unit adalah kereta dan 1.5 juta unit adalah motosikal (Kai, 2021). Jumlah yang besar menunjukkan kadar kebergantungan terhadap kenderaan persendirian dalam kalangan penduduk negeri Pulau Pinang yang serius. Oleh hal yang demikian, dari isu dan permasalahan yang telah dibincangkan, kajian ini akan mengenal pasti faktor pemilihan lokasi tempat tinggal dan mengkaji mobiliti golongan B40 ke tempat kerja. Selain itu, kajian ini juga akan menganalisis impak mobiliti ke tempat kerja terhadap kesejahteraan hidup golongan B40 tersebut, bagi mencadangkan strategi mobiliti mampan ke arah kesejahteraan hidup golongan B40 di negeri ini.

1.3 Persoalan Kajian

Isu dan pernyataan masalah yang telah dibincangkan menimbulkan beberapa persoalan kajian seperti berikut:

1. Apakah faktor-faktor pemilihan lokasi tempat tinggal golongan B40 di Pulau Pinang?
2. Bagaimanakah mobiliti pergi ke tempat kerja golongan B40 di Pulau Pinang?
3. Apakah hubungan antara faktor-faktor pemilihan lokasi tempat tinggal dengan mobiliti pergi ke tempat kerja golongan B40 di bandar Pulau Pinang?
4. Apakah impak lokasi tempat tinggal dan mobiliti ke tempat kerja terhadap kesejahteraan hidup golongan B40 di Pulau Pinang?

1.4 Objektif Kajian

Objektif kajian ini adalah seperti berikut:

1. Mengenalpasti faktor-faktor pemilihan lokasi tempat tinggal golongan B40 di Pulau Pinang.
2. Mengkaji mobiliti pergi ke tempat kerja golongan B40 di Pulau Pinang.
3. Menganalisis hubungan antara faktor-faktor pemilihan lokasi tempat tinggal dengan mobiliti pergi ke tempat kerja golongan B40 di bandar Pulau Pinang.
4. Menganalisis impak lokasi tempat tinggal dan mobiliti ke tempat kerja dalam mencadangkan strategi terhadap kesejahteraan hidup golongan B40 di Pulau Pinang.

1.5 Definisi Operasional

Bahagian ini memaparkan definisi operasional bagi B40, mobiliti dan kesejahteraan hidup yang diguna pakai di dalam tesis ini.

1.5.1 B40

Di Malaysia, terdapat sejumlah 2.78 juta isi rumah tergolong dalam golongan B40, yang merujuk kepada isi rumah yang berpendapatan isi rumah sebanyak RM4,849 ke bawah (Haron, 2020). Perkataan B40 itu sendiri bermaksud Bottom 40, yang mewakili 40 peratus daripada populasi penduduk Malaysia, berpendapatan isi rumah terendah (Koperasi Pembangunan Pengguna Islam Malaysia, 2020). Terdapat sebanyak 51% isi rumah B40 di bandar, sementara di luar bandar adalah sebanyak 48% (Tenth Malaysia Plan, 2010). Golongan B40 dibahagikan kepada empat kategori, iaitu, B1 bagi isi rumah yang berpendapatan bawah RM2,500; B2 pula bagi isi rumah yang berpendapatan antara RM2,501 dan RM3,169; B3, RM3,170 hingga RM3,969; manakala B4 bagi RM3,970 hingga RM4,849 (Tuah, 2020).

1.5.2 Mobiliti

Mobiliti dirujuk sebagai pergerakan seseorang individu atau sekumpulan individu dari satu tempat ke tempat yang lain (Oxford Reference, 2022). Mobiliti juga didefinisikan sebagai pergerakan yang melibatkan tempat, pelaku, sosio-ekonomi dan pengangkutan, seperti pelancongan, trip perniagaan, migrasi dan perjalanan berulang-alik (Stock & Duhamel, 2005). Mobiliti juga disamaertikan sebagai keupayaan seseorang individu untuk bergerak atau digerakkan, di mana, mobiliti fizikal adalah merujuk kepada keupayaan individu tersebut untuk bergerak dalam suatu persekitaran yang tertentu (Workplace Testing, 2020). Mobiliti bukan sekadar suatu pergerakan

secara fizikal dalam jarak tertentu (Litman, 2019), malah, pergerakan tersebut adalah bertujuan untuk mengakses pelbagai bentuk aksesibiliti (Rosenberg, 2018). Oleh itu, mobiliti merupakan faktor penting dalam membentuk corak aktiviti harian seseorang individu, yang mengekspresikan penggunaan masa bagi tujuan yang berbeza-beza di pelbagai tempat (Vilhelmson, 1999). Selain itu, mobiliti bukan sahaja merujuk kepada jumlah perjalanan yang dilakukan dalam sehari, tetapi juga latar belakang perjalanan yang dilakukan mengikut cara seseorang individu itu melakukan sesuatu perjalanan. Hal ini demikian kerana, mobiliti dipengaruhi oleh ciri-ciri sosio-ekonomi individu tersebut, seperti jantina, usia, pekerjaan, tempat tinggal dan lain-lain; atau kegiatan seharian yang dilakukan, seperti bekerja, belajar, beriadah dan sebagainya (Olabarria, et al., 2013). Justeru, corak mobiliti harian yang melibatkan jarak dan masa perjalanan, akan membentuk satu set perjalanan yang dilakukan oleh seseorang individu, yang secara tidak langsung dapat memberikan kefahaman mengenai pilihan tempat tinggal dan aksesibiliti pekerjaan (Long & Reuschke, 2021).

1.5.3 Kesejahteraan Hidup

Kesejahteraan hidup dirujuk sebagai kegembiraan atau kebahagiaan, iaitu satu ukuran sejauh mana seseorang menyukai perjalanan hidup yang dilaluinya, atau tahap penilaian seseorang terhadap kehidupannya secara positif (Veenhoven, 2008). Veenhoven (2008) juga dalam kajiannya menyatakan bahawa kesejahteraan adalah sinonim dengan kegembiraan, kualiti kehidupan, kepuasan hidup dan kebajikan, yang dapat menerangkan situasi kehidupan yang baik. Justeru, kesejahteraan hidup dapat dikategorikan sebagai suatu fenomena yang melibatkan respon emosi seseorang individu, bidang kepuasan, dan penilaian global mengenai kepuasan hidup (Diener et al., 1999). Raphael et al. (1996) juga telah mendefinisikan kesejahteraan hidup sebagai

sesuatu perkara yang membuatkan seseorang berasa seronok, bahagia dan menganggap kehidupannya adalah kehidupan yang bermakna. Selain itu, kesejahteraan hidup juga dirujuk sebagai peningkatan produktiviti dan mobiliti sosial yang mampu mengukuhkan lagi kesepaduan sosial dan nasional, yang disumbangkan dari taraf dan kualiti hidup yang memenuhi keperluan sosioekonomi, fizikal dan psikologi individu (Malaysia, 2015). Kesejahteraan hidup mampu membebaskan individu dari tekanan, memberikan kegembiraan yang berpanjangan dan perasaan positif terhadap kehidupan (Atchley, 2004).

1.6 Skop Kajian

Kajian ini akan ditumpukan kepada golongan B40 yang bekerja di bandar-bandar di dua daerah negeri Pulau Pinang, iaitu Timur Laut dan Barat Daya. Pemilihan dua daerah ini dibuat adalah berdasarkan laporan Ekonomi dan Pembangunan Pulau Pinang 2017/2018. Peratusan golongan B40 yang tertinggi di negeri ini adalah di daerah Timur Laut, iaitu sebanyak 34.5% dan 31.9% bagi tahun 2014 dan 2016. Manakala, peratusan golongan B40 tahun 2014 dan 2016 bagi daerah Barat Daya pula, merupakan yang paling rendah di negeri ini, iaitu masing-masing adalah sebanyak 10.9% dan 10.8% (Kerajaan Negeri Pulau Pinang, 2019). Oleh itu, pemilihan dua daerah tersebut dapat dibuat perbandingan berdasarkan lokasi rumah, mobiliti terhadap pelbagai kemudahan dari lokasi rumah, ciri-ciri perumahan, sistem pengangkutan dan mobiliti pergi ke tempat kerja.

Selain itu, skop kajian ini dijadikan dalam menganalisis batasan tahap sosio-ekonomi dari sudut kemampuan kewangan dalam aspek pemilikan perumahan dan pemilikan kenderaan dalam mempengaruhi mobiliti pergi ke tempat kerja dalam kalangan responden, serta impak yang perlu dihadapi terhadap kesejahteraan hidup

mereka. Oleh itu, skop kajian ini dapat membantu dalam memfokuskan kepada kesesuaian kajian yang dijalankan mengikut tempoh masa yang diperuntukkan.

1.7 Kepentingan Kajian

Hasil tinjauan literatur kajian yang melihat impak terhadap kesejahteraan hidup dan bebanan yang ditanggung oleh golongan B40, yang berpunca dari pengaruh lokasi rumah yang mencorakkan mobiliti golongan ini ke tempat kerja masih kurang dijalankan. Sehubungan dengan itu, kajian ini penting bagi mendapatkan maklumat yang jelas dalam memahami perkaitan antara pemilikan rumah yang dimiliki dan didiami dalam aspek kedudukan lokasi, dengan mobiliti ke tempat kerja dalam kalangan golongan B40.

Golongan B40 merupakan golongan yang berpendapatan rendah, yang terpaksa mengharungi kehidupan yang mencabar di bandar, terutamanya, dari segi kekangan kewangan dalam menangani masalah peningkatan kos sara hidup yang semakin menekan, kos perumahan yang semakin meningkat di luar jangkauan, serta kebergantungan terhadap kenderaan persendirian yang memerlukan peruntukan perbelanjaan tetap bulanan. Oleh itu, kajian ini akan memberi maklumat yang dapat membantu pembuat dasar dalam merangka strategi intervensi yang bersesuaian dalam membantu golongan B40 menanggung bebanan hidup di bandar terutama yang berkaitan dengan aspek mobiliti dan pemilikan rumah.

1.8 Organisasi Kajian

Tesis ini akan diorganisasikan kepada enam bab mengikut susunan berstruktur fokus dan huraian yang berbeza.

Bab Satu merupakan latar belakang kepada kajian yang dijalankan, yang meliputi penjelasan secara ringkas dan padat mengenai latar belakang kajian, isu dan permasalahan kajian, persoalan kajian, objektif kajian, definisi operasional, skop kajian, kepentingan kajian, organisasi kajian dan kesimpulan.

Bab 2 pula akan membincangkan sorotan literatur yang akan menjadi tunjang utama kepada kefahaman mengenai bidang kajian yang dikaji, iaitu faktor-faktor pemilihan lokasi perumahan, mobiliti, dan golongan B40.

Seterusnya, Bab 3 akan membincangkan mengenai metodologi kajian yang memfokuskan kepada pendekatan deduktif iaitu kaedah kuantitatif (edaran borang soal selidik) sebagai kaedah penyelidikan utama, serta kaedah pemerhatian dan temubual secara tidak langsung sebagai maklumat sokongan kepada dapatan utama daripada kaedah kuantitatif yang akan dilakukan.

Bab 4 akan dihuraikan dapatan kajian, hasil analisis data lapangan kajian yang dilakukan bagi memperoleh jawapan kepada objektif satu, iaitu faktor-faktor pemilihan lokasi tempat tinggal dan objektif dua iaitu mobiliti pergi ke tempat kerja dalam kalangan responden.

Bab 5 pula, akan menghuraikan hasil analisis hubungan antara faktor-faktor pemilihan lokasi tempat tinggal dengan mobiliti ke tempat kerja dalam kalangan responden, sebagai keperluan bagi menjawab objektif ketiga. Bagi menjawab objektif keempat juga, iaitu impak lokasi tempat tinggal dan mobiliti pergi ke tempat kerja

terhadap kesejahteraan hidup golongan B40 yang bekerja di bandar, turut akan dihuraikan dalam bab ini.

Akhir sekali, dalam Bab 6, akan dirumuskan secara keseluruhan hasil dan sumbangan hasil kajian kepada bidang ilmu dan juga cadangan polisi mengenai perkaitan antara mobiliti dan tempat tinggal bagi golongan yang rentan kepada cabaran hidup di bandar yang mampu mneggugat kesejahteraan hidup, khususnya akibat kekangan kemampuan kewangan.

1.9 Kesimpulan

Bab ini menerangkan mengenai keseluruhan kajian yang dilaksanakan dalam tesis ini. Secara umumnya, bab ini merangkumi latar belakang topik kajian, isu dan permasalahan kajian, persoalan kajian, objektif kajian, definisi operasional dan skop kajian yang dijadikan sebagai teras utama bagi mencapai kesemua objektif kajian ini. Kepentingan kajian dan organisasi kajian turut dipaparkan masing-masing dalam bab ini bagi menerangkan mengenai keperluan untuk melakukan kajian. Bab selanjutnya akan membincangkan kajian literatur berkaitan bagi memberikan latar belakang mengenai penyelidikan ini.

BAB 2

PERKAITAN MOBILITI DAN TEMPAT TINGGAL DALAM BANDAR

2.1 Pengenalan

Bab ini pada peringkat awalnya menyorot tentang perkaitan antara mobiliti dan tempat tinggal. Sorotan berkaitan perkaitan antara mobiliti dan tempat tinggal dapat memberi maklumat awal mengenai kesalinghubungan antara mobiliti dengan tempat tinggal, khususnya mobiliti ke tempat kerja. Selain itu, bab ini juga menyorot mengenai faktor-faktor pemilihan lokasi rumah dalam menghuraikan faktor-faktor yang menjadi tren dalam mempengaruhi isi rumah untuk memilih lokasi rumah yang ingin didiami. Seterusnya, tren dan komponen penting yang mencorakkan mobiliti isi rumah dari lokasi rumah yang didiami turut disorot dalam bab ini. Akhir sekali, selepas sorotan mengenai kesalinghubung antara mobiliti dan tempat tinggal dijelaskan, impak kedua-duanya terhadap kesejahteraan hidup pula disorot. Bab ini juga akan menjelaskan berkaitan teori yang dipilih bagi mendasari kajian.

2.2 Cabaran Urbanisasi Bandar

Kebanyakan bandar di negara-negara yang telah mencapai sasaran urbanisasi melebihi 70 peratus, menawarkan peluang pekerjaan berpendapatan tinggi (Tran, 2013). Oleh hal yang demikian, kebanyakan penduduk yang tinggal di luar bandar dan pinggir bandar berusaha untuk mendapatkan pekerjaan yang pendapatan yang lebih tinggi di bandar (Bloze & Skak, 2016). Struktur fizikal bandar sebagai sebuah lokasi spatial pembangunan adalah terdiri daripada perumahan, pusat-pusat komersil, dan lain-lain guna tanah bukan perumahan (United States Census Bureau, 2010). Struktur bandar adalah lebih besar, padat dan heterogen jika dibandingkan dengan struktur

kawasan luar bandar (Peng et al., 2018). Ahli geografi bandar menakrifkan bandar sebagai sesuatu kawasan yang mempunyai kepadatan penduduk yang tinggi, yang merutinkan cara hidup mengikut jenis pekerjaan, keutuhan budaya, pandangan politik dan gaya hidup yang jauh berbeza dari penduduk di kawasan luar bandar (Briney, 2017). Selain itu, kawasan bandar terdiri daripada pusat bandar, pekan-pekan dan pinggir bandar, yang kebiasaannya, menawarkan peluang pekerjaan yang bukan berasaskan pertanian (Cervero, 1989). Hal ini demikian disebabkan oleh struktur bandar terdiri daripada jalan raya, bangunan-bangunan komersil, kawasan perumahan dan jaringan perhubungan seperti jalan raya, jambatan, trek keretapi dan sebagainya (National Geographic, t.t.).

Pada tahun 1800, sebelum dunia mengalami gelombang pertumbuhan bandar seperti pada masa sekarang ini, kira-kira hanya 2 peratus penduduk dunia tinggal di kawasan bandar (Torrey, 2016). Namun begitu, pada masa kini, lebih daripada separuh jumlah keseluruhan populasi penduduk dunia tinggal di bandar-bandar, di mana, pada tahun 2014, sebanyak 54 peratus daripada populasi penduduk dunia menghuni bandar-bandar di seluruh dunia dan dijangkakan akan meningkat sehingga 66 peratus menjelang tahun 2050 (UN-HABITAT Bangkok, 2013). Sejak tahun 1950 sehingga tahun 2014, pertumbuhan populasi bandar dunia giat berkembang dari 746 juta kepada 3.9 billion orang (United Nations, 2014). Asia merupakan benua yang mengalami proses urbanisasi yang agak perlahan berbanding dengan proses urbanisasi di negara-negara Barat, walaupun populasi bandar terbesar dunia terletak di Asia (Briney, 2017). Di Asia, populasi bandar merangkumi 53 peratus dari keseluruhan populasi penduduk bandar dunia, diikuti dengan benua Eropah sebanyak 14 peratus dan benua Amerika sebanyak 13 peratus (United Nations, 2014). Oleh yang demikian, dijangkakan pada tahun 2050, proses urbanisasi dan pertumbuhan populasi bandar akan bertambah

sebanyak 2.5 billion orang dengan 90 peratus dari pertumbuhan ini bertumpu di benua Asia dan Afrika (United Nations, 2014).

Benua Asia merupakan benua terbesar dunia dengan populasi penduduk yang paling padat, dengan statistik populasi penduduk pada tahun 2017 telah mencecah sebanyak 4,478,315,164 orang iaitu melebihi separuh daripada 7,515,284,153 orang, jumlah populasi keseluruhan penduduk dunia (Continent Populations 2017, 2017). Bandar-bandar di Asia juga adalah lebih besar dua kali ganda berbanding dengan bandar-bandar di sekitar benua Eropah (Bairoch & Goertz, 1986). Kebanyakan negara-negara maju di benua Eropah dan Utara Amerika mula mengalami proses urbanisasi sejak awal abad ke-19 dan abad ke-20 selepas berlakunya revolusi perindustrian pada ketika itu, sehingga menyebabkan majoriti penduduk luar bandar mula bermigrasi ke bandar bagi mendapatkan pekerjaan dalam sektor perindustrian (Mondal, 2016). Pada masa yang sama, populasi penduduk di bandar-bandar kebanyakan negara-negara benua Selatan Amerika, Afrika dan Asia mula berganda kepada sepertiga daripada keseluruhan populasi penduduk bandar dunia apabila mencapai kemerdekaan sejak tahun 1980-an (Jackson et al., 2000). Justeru itu, selepas mencapai kemerdekaan, negara-negara tersebut telah menjadi negara-negara membangun serta beberapa bandar-bandar di negara-negara tersebut telah menjadi antara bandar-bandar terbesar dunia (Mondal, 2016).

Urbanisasi dirujuk sebagai perpindahan atau migrasi penduduk dari kawasan luar bandar ke kawasan bandar kesan daripada giatnya pembangunan ekonomi dan perindustrian di bandar tersebut (Peng et al., 2018). Migrasi penduduk dari kawasan luar bandar ke kawasan bandar merupakan faktor utama pertambahan populasi penduduk bandar di seluruh dunia. Secara globalnya, migrasi penduduk luar bandar ke bandar melibatkan kira-kira 35% daripada jumlah populasi penduduk bandar dunia

(Regmi, 2014). Di China, proses urbanisasi telah berjaya membangunkan sektor ekonomi dan mengurangkan masalah kemiskinan di kawasan-kawasan luar bandar, iaitu dari 85 juta kepada 35.97 juta insiden kemiskinan sepanjang tahun 1990 hingga 2009 (Branigan, 2011). Di Asia Tenggara, Malaysia merupakan antara salah sebuah negara yang memiliki jumlah bandar yang terbanyak dengan kadar pertumbuhan populasi penduduk bandar yang paling pesat, iaitu, dari tahun 2010 hingga 2019, kadar urbanisasi di negara ini meningkat dari 70.9 peratus kepada 76.2 peratus (Jabatan Perangkaan Malaysia, 2019).

Terdapat dua jenis faktor yang dikenali sebagai faktor-faktor menolak-menarik (*push-pull factors*) yang menjadi penyumbang serta memainkan peranan penting dalam berlakunya migrasi penduduk sehingga mendorong proses urbanisasi global (Regmi, 2014). Faktor-faktor menolak (*push factors*) merupakan faktor-faktor yang membuatkan penduduk memilih untuk keluar dari kawasan luar bandar ke bandar bagi menikmati kualiti hidup yang lebih baik (Jaysawal & Saha, 2014). Faktor-faktor menolak ini adalah seperti terbelenggu dengan kemiskinan, taraf hidup yang rendah, tahap keselamatan hidup dan harta benda yang rendah, bebanan tanggungan keluarga yang besar, kebersihan persekitaran yang kurang memuaskan, masalah pengangkutan dan perhubungan, kekurangan kemudahan kesihatan, kekurangan kemudahan pendidikan, kekurangan kemudahan rekreasi dan kekurangan peluang pekerjaan (Farooq, 2013). Sebaliknya, faktor-faktor menarik (*pull factors*) pula, menjadi penyebab utama, timbulnya keinginan penduduk untuk keluar dari kampung halaman mereka dan berhijrah ke bandar (Jaysawal & Saha, 2014). Faktor-faktor menarik (*pull factors*) ini merupakan ketersediaan keperluan yang sukar diperolehi di luar bandar seperti kemudahan kesihatan, taraf hidup yang lebih baik, fasiliti pendidikan yang lebih maju, kemudahan rekreasi yang lebih baik, peluang pekerjaan yang banyak,

jaminan tahap keselamatan hidup dan harta benda dan persekitaran sosial yang lebih berkualiti (Farooq, 2013). Pelbagai keperluan dan kemudahan tersedia untuk diakses oleh penduduk bandar, walaupun penduduk bandar perlu berdepan dengan pelbagai masalah bandar yang boleh menjejaskan kualiti hidup seharian mereka seperti kekurangan ruang untuk perumahan, kekurangan kemudahan rawatan kumbahan, kekurangan air dan kekangan pengangkutan (Kadi et al., 2012).

Memandangkan jumlah penghuni bandar-bandar di seluruh dunia dijangkakan akan bertambah sebanyak dua kali ganda menjelang tahun 2050, maka, bandar-bandar di seluruh dunia perlu bersedia menghadapi segala cabaran tren kehidupan bandar yang paling transformatif pada abad ke-21 ini (UN-Habitat, 2016). Justeru, bandar-bandar di seluruh dunia terpaksa berdepan dengan pelbagai cabaran termasuklah masalah-masalah persekitaran, sosial dan ekonomi, seperti masalah pencemaran udara dan air, masalah kesesakan lalu lintas, segregasi sosial, kemiskinan bandar, kekurangan perkhidmatan sosial dan infrastruktur fizikal serta tahap mobiliti dan aksesibiliti yang kurang memuaskan, yang perlu dititikberatkan untuk ditangani agar bandar-bandar mampu bertahan sebagai bandar yang berdayahuni (Kompil et al., 2019). Oleh itu, agihan aktiviti-aktiviti spatial, kecekapan penggunaan sumber dan aksesibiliti sangat memainkan peranan penting dalam memastikan kesejahteraan dan kemampanan bandar (Bertolini et al., 2005).

Pada tahun 2015, *Sustainable Development Goals (SDGs)* telah diterima pakai oleh Pertubuhan Bangsa-bangsa Bersatu, sebagai satu seruan matlamat di peringkat global bagi membasmi kemiskinan, melindungi bumi dan memastikan keamanan serta kemakmuran dapat dikecapi oleh semua warga dunia menjelang tahun 2030 (United Nations Development Programme, 2022). Daripada 17 matlamat utama *SDG* dalam usaha mengimbangi kemampanan sosial, ekonomi dan alam sekitar tersebut, matlamat

kesebelas *SDG* (*SDG* 11) memfokuskan kepada pembangunan bandar dan penempatan yang inklusif, selamat, berdaya tahan dan mampan; demi membentuk bandar yang mampu menawarkan pelbagai peluang secara saksama; menyediakan pelbagai kemudahan asas; membekalkan sumber tenaga; serta membangunkan perumahan, pengangkutan dan ruang hijau awam; dengan cara penggunaan sumber dan impak alam sekitar yang paling minimum (Eurostat Statistics Explained, 2022). Selain itu, matlamat ketiga *SDG* (*SDG* 3) pula, mengetengahkan peri pentingnya peranan tahap kesihatan yang baik dalam kemajuan pembangunan mampan; demi memastikan kesejahteraan hidup melalui kehidupan yang sihat dapat dikecapi oleh semua lapisan masyarakat (World Health Organization, 2015). Gabungan *SDG* 11 dan *SDG* 3 amat bersesuaian bagi membentuk satu kehidupan bandar yang bersifat holistik, yang mampu memberikan kesejahteraan hidup yang baik. Oleh itu, bagi mewujudkan kehidupan yang sejahtera dengan kualiti hidup yang baik di bandar, haruslah bermula dengan bandar yang mampan seperti bandar-bandar maju seperti bandar London, Stockholm, Edinburgh dan Singapura, yang membangunkan negara secara mampan. Antara usaha yang turut perlu diutamakan dalam membentuk bandar yang mampan adalah, dengan memastikan kualiti pembangunan perumahan dan mobiliti dapat dioptimumkan demi kesejahteraan rakyat. Usaha ini bukan sekadar memastikan rakyat dapat mendiami sesebuah rumah, malah, dapat menjalankan kehidupan seharian dalam keadaan menikmati kesejahteraan hidup yang berkualiti.

2.3 Pemilikan Rumah Tanda Aras Keberdayahuni Bandar

Bandar sebagai kawasan yang memainkan peranan strategik dalam pembangunan serta pemacu perkembangan ekonomi, menyediakan peluang pelbagai jenis pekerjaan, aktif dengan pelbagai aktiviti komersil, dan menyediakan pelbagai

aksesibiliti kemudahan dan perkhidmatan (Grant, 2010). Walau bagaimanapun, pembangunan dan perkembangan di bandar tidak menghalang dari berlakunya ketidaksamarataan dan ketidakamanan (*inequality and insecurity*) dalam kalangan penduduknya (Grant, 2010). Justeru, walaupun bandar menyediakan pelbagai kemudahan dan perkhidmatan untuk diakses oleh penduduknya, namun, masih ramai penduduk bandar terpaksa hidup sebagai golongan miskin bandar, golongan yang terkecuali, golongan yang lemah serta rentan kepada pelbagai jenis ancaman dan golongan yang sering dipinggirkan (UNFPA, 2016). Hal ini demikian disebabkan oleh pemacuan ekonomi bandar berasaskan kewangan, perkhidmatan, pemasaran dan teknologi canggih (*high-end technology*) telah mewujudkan ketidaksamarataan di kebanyakan bandar-bandar global sebagaimana terdapat golongan miskin yang masih terpinggir dalam bidang tersebut (Giddens, 2006).

Di Asia Pasifik, kebanyakan negara-negara sedang membangun mengalami peningkatan insiden kemiskinan dalam kalangan penduduk bandar (UN-HABITAT Bangkok, 2013). Lebih dari separuh populasi penduduk bandar di kebanyakan negara hidup dengan taraf sosio-ekonomi di bawah garis kemiskinan dan kadar kemiskinan di kebanyakan negara-negara di benua Afrika dan Asia mencecah lebih dari 20 peratus dan dijangkakan akan bertambah (Grant, 2010). Di India, 15 peratus masing-masing daripada populasi bandar dan populasi luar bandar hidup di dalam kemiskinan tegar (Grant, 2010).

Jika dibandingkan jumlah pendapatan penduduk bandar dengan tanggungan kos sebenar keperluan yang bukan berasaskan makanan sahaja, kebanyakan dari mereka hidup di bawah garis kemiskinan sehingga terpaksa hidup di dalam keadaan serba kekurangan kerana kehidupan mereka terbelenggu dengan kemiskinan bandar (UNFPA, 2007). Lantaran itu, kemiskinan bandar telah menyebabkan berlakunya

masalah setingan, limitasi akses kemudahan dan perkhidmatan yang terhad termasuklah aksesibiliti kepada perumahan, serta kerentanan terhadap masalah-masalah persekitaran dan perubahan iklim (UN-HABITAT Bangkok, 2013). Hal ini demikian, kebanyakan golongan miskin bandar yang terpinggir (*marginalized*) berpendapatan terlalu rendah walhal kos bagi memenuhi segala keperluan demi kelangsungan hidup mereka begitu membebankan (Grant, 2010). Kelangsungan hidup di bandar hampir kesemuanya memerlukan kos yang tinggi, termasuklah kos bagi mendapatkan air dan sanitasi, menyewa rumah, makanan, pengangkutan dan penjagaan kesihatan (Mitlin, 2005).

Selain itu, urbanisasi turut memberikan impak besar serta perubahan yang ketara terhadap corak permintaan bahan makanan serta rangkaian bekalan bahan makanan di seluruh dunia (Regmi, 2014). Urbanisasi tidak mendorong kenaikan harga bahan makanan secara langsung tetapi telah menyebabkan penduduk bandar rentan terhadap kenaikan harga bahan makanan (McGranahan, 2011). Akhirnya, peningkatan harga makanan secara tidak langsung akan meningkatkan kos sara hidup di bandar. Dalam hal ini, penduduk bandar yang berpendapatan rendah bukan sahaja rentan terhadap harga makanan yang tinggi, malah mereka juga terdedah kepada masalah kesihatan akibat kekurangan nutrisi kerana tidak mampu untuk mendapatkan sumber makanan berkhasiat yang diperlukan (Satterthwaite et al., 2010).

Pada sudut yang lain, urbanisasi merupakan faktor utama dalam mempengaruhi permintaan terhadap perumahan memandangkan kenaikan harga perumahan jauh lebih pantas jika berbanding dengan kenaikan gaji bulanan yang diterima oleh para pekerja (Wang et al., 2015). Hal ini demikian, menyebabkan rumah semakin sukar untuk dimiliki khususnya untuk penduduk bandar yang berpendapatan rendah, kerana semakin lambat memiliki rumah, semakin meningkat kos yang harus

ditanggung bagi membiayai perumahan (Bloze & Skak, 2016). Walau bagaimanapun, kos perumahan berbeza-beza mengikut lokasi kediaman di dalam sesebuah bandar, di mana, harga perumahan di sekitar bandar-bandar besar adalah lebih tinggi jika dibandingkan dengan bandar-bandar yang lebih kecil (Ellis & Andrews, 2001). Di Malaysia, sebanyak 7.7 peratus daripada 7.3 juta isi rumah membelanjakan sebanyak 30 peratus dari pendapatan untuk kos perumahan, manakala, hanya sebilangan kecil isi rumah yang berpendapatan sederhana dari kumpulan M40 dan yang berpendapatan tinggi dari kumpulan T20, yang masing-masing membelanjakan 3.0 peratus dan 1.4 peratus dari jumlah pendapatan bagi menampung kos perumahan (Jabatan Perangkaan Malaysia, 2019).

Rumah adalah tempat tinggal yang menjadi tempat perlindungan sesebuah isi rumah, adalah suatu keperluan yang dikategorikan sebagai aspek keselamatan dalam hierarki keperluan yang diperkenalkan Maslow yang mana, ianya merupakan antara keperluan terpenting sebelum keperluan-keperluan lain khususnya keperluan seperti keperluan fisiologi seperti makanan, air dan tidur (Weetas Real Estate, 2019). Namun, untuk memiliki rumah yang sempurna tidaklah sebegitu mudah, terutamanya di bandar. Kemampuan memiliki rumah bukan sekadar dilihat kemampuan dari segi kos menyewa dan membeli sesebuah rumah sahaja. Namun ianya, perlu disertakan dengan kemampuan untuk memperolehi segala keperluan asas yang lain untuk meneruskan kehidupan seperti barangan runcit, petrol, air, elektrik dan cukai (Haurin et al., 2007). Justeru, rumah bukan sekadar tempat tinggal, sebaliknya merupakan suatu aspek kualiti kehidupan, yang mana lokasi terletak rumah tersebut perlulah dilengkapi dengan pelbagai aspek kualiti kehidupan seperti terletak di kawasan yang selamat, menawarkan kemudahsampaian kepada sumber-sumber alam dan tersedia di