

**KETERSAMPAIAN PENDUDUK TERHADAP
PERKHIDMATAN BAS AWAM DI BANDARAYA
KOTA KINABALU**

SARAVANAN A/L SUNDARA SAKARAN

**TESIS INI DIKEMUKAKAN BAGI MEMENUHI
SYARAT UNTUK MEMPEROLEH IJAZAH
SARJANA SASTERA**



**UNIVERSITI MALAYSIA SABAH
PERPUSTAKAAN
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH**

**FAKULTI KEMANUSIAAN, SENI DAN
WARISAN
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH
2019**

PENGAKUAN

Karya ini adalah hasil kerja saya sendiri kecuali nukilan, ringkasan dan rujukan yang tiap-tiap satunya telah saya jelaskan sumbernya.



8 JULAI 2019

SARAVANAN A/L SUNDARA

SAKARAN

MA1711164T



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

PENGESAHAN

NAMA : **SARAVANAN A/L SUNDARA SAKARAN**

NO. MATRIK : **MA1711164T**

TAJUK : **KETERSAMPAIAN PENDUDUK TERHADAP
PERKHIDMATAN BAS AWAM DI BANDARAYA KOTA
KINABALU**

IJAZAH : **IJAZAH SARJANA SASTERA
(GEOGRAFI)**

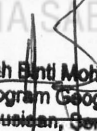
TARIKH VIVA : **21 JUN 2019**



DISAHKAN OLEH

UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

1. **PENYELIA UTAMA**
DR. HARIFAH MOHD NOOR

Tandatangan

Harifah Binti Mohd Noor
Program Geografi
Fakulti Kemanusiaan, Seni dan Warisan,
UMS

2. **PENYELIA BERSAMA**
DR. OLIVER VALENTINE EBOY



PENGHARGAAN

Terima kasih Tuhan/கடவுளுக்கு நன்றி,

Syukur kepada Tuhan kerana dengan rahmat dan restunya penyelidikan ini telah dapat disiapkan dengan sempurna dalam tempoh masa yang ditetapkan. Tesis ini adalah hasil usaha penyelidik sendiri dan kerjasama insan-insan sanggup berkorban dan meluangkan masa serta yang banyak membantu penyelidik dalam menyempurnakan penyelidikan ini bermula daripada peringkat awal sehinggalah ke peringkat akhir kajian ini dijalankan.

Setinggi-tinggi penghargaan dan jutaan terima kasih ditujukan kepada Dr Harifah Mohd Noor selaku penyelia kajian saya di atas segala bimbingan, tunjuk ajar, meluangkan masa dan curahan ilmu yang tidak terhingga diberikan selama kajian ini berjalan sehingga berjaya disiapkan. Tidak lupa juga kepada Dr Oliver Valentine Eboy penyelia bersama yang turut membantu melengkapkan lagi kajian ini. Sekalung penghargaan kepada Dr Mohammad Tahir Mapa yang turut memberi ilmu-ilmu yang amat bermakna kepada penyelidik dalam menyiapkan penyelidikan ini. Ucapan terima kasih juga saya tujukan kepada Dr Syahrudin Hj. Ag. Ahmad memberi peluang kepada saya sebagai Felo Pelajar Kolej Kediaman Excellent (KKE, UMS) sepanjang pengajian. Semoga Tuhan membalas segala jasa dan kebaikan serta dedikasi dan komitmen yang diberikan oleh Dr Harifah, Dr Oliver, Dr Tahir dan Dr Syah.

Penghargaan ini ditujukan khas buat ayah dan ibu yang tercinta En. Sundara Sakaran A/L Suppaiah dan Pn. Prema A/P Govindasamy Naidu yang sentiasa mendoakan saya dan memberi nasihat serta motivasi kepada saya untuk menjayakan penyelidikan ini. Buat abang saya iaitu En. Jayaraj A/L Sundara Sakaran dan rakan-rakan penyelidik yang membantu penyelidik terutama En. Kumaran, En. Kesavan, En. Sukumaran, Pn. Anbalagi, En. Nasrul (Acuk), En. Adi Jaafar, En. Wong Li Chai, En. Jasman, En. Jezreel Emanuel, En. Danny, En. Qastari dan En. Shine untuk membantu penyelidik (saya) dalam melaksanakan penyelidikan ini. Saya berasa sangat bersyukur dan mengucapkan terima kasih yang tidak terhingga di atas dorongan dan semangat yang diberikan kepada saya.

Selain itu, penghargaan juga ditujukan kepada mendiang nenek saya iaitu Pushpam A/P Karuppiah yang sentiasa memberikan kata-kata semangat kepada saya semasa saya meneruskan pengajian ini. Beliau juga sentiasa mengiriskan wang kepada saya ketika saya memerlukannya untuk tujuan melaksanakan kajian ini dan juga untuk kegunaan harian semasa dalam menjalankan tugas penyelidikan ini. Walaupun beliau tiada di sisi saya kini namun jasanya tetap akan terus saya kenang sepanjang masa dalam hidup.

Akhir sekali, saya berharap semoga kajian ini akan dapat menjadi perangsang dan pendorong untuk saya dan para pengkaji lain untuk terus menimba ilmu serta melanjutkan pengajian ke peringkat yang lebih tinggi. Akhir kata, jutaan terima kasih kepada semua yang terlibat secara langsung dan tidak langsung dalam menjayakan kajian ini. Jasa kalian amat dihargai dan hanya Tuhan sahaja yang mampu membalasnya. Segala kebaikan dalam tesis ini adalah kurniaan Tuhan dan kelemahan dalam tesis ini adalah kekurangan saya sendiri.

SARAVANAN A/L SUNDARA SAKARAN
8 JULAI 2019



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

ABSTRAK

Ketersampaian (*accessibility*) bas awam memainkan peranan yang penting dalam membantu pergerakan penduduk dari satu destinasi ke destinasi yang lain. Objektif kajian ini adalah untuk mengenal pasti ketersampaian bas awam di laluan-laluan utama menuju ke pusat bandar Kota Kinabalu. Sumber primer seperti borang soal selidik, pemerhatian langsung, temu bual dan gambar serta sumber sekunder seperti tinjauan literatur dan bahan-bahan daripada pihak yang bertanggungjawab digunakan untuk melengkapkan kajian ini. Teknik analisis deskriptif seperti min, min purata dan frekuensi digunakan dalam kajian ini melalui alat sokongan *Statistical Packages for Social Sciences* (SPSS) versi 20 serta *Geographic Information Systems* (GIS) versi 9.3 dalam usaha untuk memetakan laluan. Hasil kajian menunjukkan bahawa terdapat kemudahan perkhidmatan bas awam ke semua laluan-laluan utama menuju ke pusat Bandaraya Kota Kinabalu seperti di laluan Tuaran, Sepanggar, Inanam, Bukit Padang, Tanjung Aru, Putatan dan Penampang dengan kekerapan bas sebanyak lebih dari 100 buah bas bermula dari pukul lapan pagi hingga lima petang. Walau bagaimanapun kesemua laluan tersebut mempunyai permasalahan yang perlu diatasi untuk meningkatkan kecekapan ketersampaian bas awam seperti persekitaran pengangkutan awam yang tidak kondusif dan kekurangan *street furniture* dalam abad ke 21 di Bandaraya ini. Semestinya, ia memberi kesan kepada pengguna apabila pengguna berhajat untuk menggunakan perkhidmatan bas awam. Terdapat juga laluan yang tiada kemudahan bas awam menuju ke pusat bandar Kota Kinabalu seperti di laluan Tuaran By Pass dan Lintas. Antara faktor penyebab kepada ketiadaan bas awam di laluan tersebut adalah faktor dalaman seperti pengusaha bas awam yang tidak konsisten dan Pihak Berkuasa Tempatan serta faktor luaran seperti sosioekonomi penduduk yang tinggal di kawasan tersebut. Faktor dalaman iaitu pengusaha bas merupakan faktor utama yang menyebabkan keadaan sedemikian berlaku. Natiujahnya, situasi ini memberi kesan negatif terhadap penduduk setempat di laluan tersebut seperti kesan kepada kos, masa dan alternatif pengangkutan lain yang terpaksa digunakan oleh penduduk yang tidak mempunyai akses untuk menggunakan bas awam. Oleh itu, hasil dapatan penyelidikan ini dapat membantu pihak berkuasa untuk meningkatkan mutu dan kualiti perkhidmatan bas awam di Bandaraya Kota Kinabalu pada masa akan datang.

ABSTRACT

RESIDENTS' ACCESSIBILITY TO PUBLIC BUS SERVICES IN KOTA KINABALU CITY

Public bus accessibility plays an important role in the movement of residents from one destination to another destination. The objective of this study is to identify the accessibility of public buses on the main routes to Kota Kinabalu city center. Primary sources such as questionnaire, direct observation, interviews and pictures as well as secondary sources such as literature review and materials from the responsible parties were used in this study. Descriptive analysis techniques such as min, average min and frequency were used in this study through Statistical Packages for Social Sciences (SPSS) tool version 20 and to map the routes Geographic Information Systems (GIS) version 9.3 tool were used in this study. The findings show that there are public bus service facilities for all major routes to Kota Kinabalu city centers such as Tuaran, Sepanggar, Inanam, Bukit Padang, Tanjung Aru, Putatan and Penampang, with bus frequencies of more than 100 buses from eight am until five pm. However, all these accessible routes when it comes to public buses, possess some issues that would affect bus accessibility such as the undesirable public transportation environment and the lack of street furniture in this 21st century and it affects consumers when accessing public buses in this city. On the other hand, the accessibility to public buses to Kota Kinabalu city center such as Tuaran By Pass and Lintas route is absent. Among the factors that led to the absence of public buses on the route were internal factors such as the inconsistency of bus operators and Local Authorities as well as external factors such as the socioeconomics' of residents living in the said area. However, internal factors such as the inconsistency of bus operators is one of the main factors that causes such situation. It will impact local residents who need buses to get to their destinations where it will influence the cost, time and alternative transportation options. The presence of alternative transportation problem contributes a major impact on local residents due to the absence of public bus facilities that suit the residents' destinations. Last but not least, the findings of this research will help the authorities to improve the quality of public bus services in Kota Kinabalu city in the future.

SENARAI KANDUNGAN

	Halaman
TAJUK	i
PENGAKUAN	ii
PENGESAHAN	iii
PENGHARGAAN	iv
ABSTRAK	vi
<i>ABSTRACT</i>	vii
SENARAI KANDUNGAN	viii
SENARAI JADUAL	xii
SENARAI RAJAH	xiii
SENARAI FOTO	xvi
SENARAI SINGKATAN	xvii
SENARAI LAMPIRAN	xviii
BAB 1 PENGENALAN	
1.1 Pengenalan	1
1.2 Latar Belakang Kajian	1
1.3 Permasalahan Kajian	4
1.4 Persoalan Kajian	6
1.5 Objektif Kajian	6
1.6 Kepentingan Kajian	7
1.7 Skop Kajian	8
1.8 Organisasi Tesis	9
1.9 Kesimpulan	10
BAB 2 TINJAUAN LITERATUR	
2.1 Pengenalan	11
2.2 Definisi Konseptual dan Operasional	11
2.2.1 Ketersampaian	11
2.2.2 Pengangkutan Awam	16

2.3	Dasar Pengangkutan Awam Negara Malaysia	17
2.4	Faktor-Faktor Mempengaruhi Ketersampaian Pengangkutan Awam	21
2.4.1	Faktor Pihak Berkuasa dan Bertanggungjawab	21
2.4.2	Faktor Pengusaha Bas	29
2.4.3	Faktor Penduduk	31
2.5	Kesan-kesan Akibat Ketiadaan Ketersampaian Pengangkutan Awam	33
2.5.1	Kesan Kepada Masa	34
2.5.2	Kesan Kepada Kos	35
2.5.3	Kesan Kepada Pengangkutan Alternatif	35
2.6	Langkah-langkah Untuk Mengatasi Ketiadaan Ketersampaian Pengangkutan Awam	37
2.7	Jurang Kajian	38
2.8	Kesimpulan	39

BAB 3 METODE KAJIAN

3.1	Pengenalan	40
3.2	Aliran Pemikiran	40
3.2.1	Reka Bentuk Penyelidikan	41
3.3	Teknik Pengumpulan Data	43
3.3.1	Borang Soal Selidik	43
3.3.2	Pemerhatian	57
3.3.3	Temu Bual	60
3.3.4	Kajian Perpustakaan	63
3.4	Teknik Menganalisis Data	64
3.4.1	Statistical Package for the Social Sciences (SPSS)	64
3.4.2	Geographic Information Systems (GIS)	65
3.4.3	Microsoft Excel	66
3.5	Lokasi Kajian	66
3.6	Kesimpulan	70

BAB 4 DAPATAN KAJIAN

4.1	Pengenalan	71
4.2	Demografi responden dan ciri-ciri penggunaan bas awam	71
4.2.1	Demografi responden	71
4.2.2	Ciri-ciri penggunaan bas awam	73
4.3	Mengenal pasti laluan utama yang tiada laluan perkhidmatan bas awam ke Bandaraya Kota Kinabalu	76
4.3.1	Laluan Tuaran	76
4.3.2	Laluan Sepanggar	78
4.3.3	Laluan Inanam	80
4.3.4	Laluan Bukit Padang	82
4.3.5	Laluan Putatan	84
4.3.6	Laluan Penampang	86
4.3.7	Laluan Tanjung Aru	88
4.3.8	Laluan Tuaran By Pass	90
4.3.9	Laluan Lintas	94
4.4	Faktor-faktor ketiadaan perkhidmatan Bas di Laluan Tuaran By Pass dan Lintas	96
4.4.1	Faktor Pengusaha Bas	98
4.4.2	Faktor penduduk mempengaruhi ketiadaan bas awam	101
4.4.3	Faktor Pihak Berkuasa Tempatan (PBT) mempengaruhi ketiadaan bas awam di laluan Tuaran By Pass dan laluan Lintas	103
4.5	Kesan-kesan sosial ketiadaan kemudahan laluan bas awam di laluan 106 Tuaran By Pass dan Lintas	
4.5.1	Kesan kepada masa	110
4.5.2	Kesan kepada kos	113
4.5.3	Kesan kepada pengangkutan alternatif	117
4.6	Kesimpulan	121

BAB 5 PERBINCANGAN DAPATAN KAJIAN

5.1	Pengenalan	122
5.2	Perkhidmatan bas awam di laluan utama ke Bandaraya Kota Kinabalu: situasi semasa dan isu-isu utama	122

5.2.1	Laluan Utama Yang Tiada Rangkaian Ketersampaian Perkhidmatan Bas Awam	128
5.3	Faktor-Faktor Ketersampaian Yang Menyebabkan Ketiadaan Perkhidmatan Bas Awam	133
5.4	Kesan-Kesan Ketiadaan Kemudahan Mengakses Perkhidmatan Bas Awam Kepada Masyarakat Setempat	138
5.5	Perdebatan terhadap konsep ketersampaian	143
5.6	Kesimpulan	145

BAB 6 RUMUSAN DAN CADANGAN KAJIAN

6.1	Pengenalan	146
6.2	Rumusan hasil penemuan kajian ini	146
6.3	Limitasi kajian	148
6.4	Implikasi kajian	148
6.5.1	Ilmu pengetahuan (<i>body of knowledge</i>)	149
6.5.2	Praktikal (pihak berkuasa)	150
6.5	Cadangan kajian untuk masa hadapan	150
6.6.1	Mengkaji Tentang Ketersampaian Pelbagai Perkhidmatan Mod Pengangkutan Awam.	150
6.6.2	Mengkaji Tentang Ketersampaian Pengangkutan Awam Kepada Orang Kurang Upaya (OKU)	151
6.6.3	Langkah-langkah Ketersampaian Bas Awam Di Laluan Yang Tiada Perkhidmatan Bas Awam	151
6.6.4	Penqunaan Penqaplikasian GIS Secara Mendalam	152
6.6	Penutup	152

RUJUKAN	154
----------------	-----

LAMPIRAN	166
-----------------	-----

SENARAI JADUAL

	Halaman	
Jadual 1.1	Kenderaan bermotor di Kota Kinabalu, 2016	4
Jadual 3.1	Skala likert persepsi masyarakat terhadap ketersediaan bas awam	48
Jadual 3.2	Item Ciri-Ciri Ketersampaian (<i>Accessibility</i>) Bas Awam Di laluan utama	49
Jadual 3.3	Item Faktor Tiada Perkhidmatan Bas Awam Di Laluan Utama	49
Jadual 3.4	Item Kesan tiada perkhidmatan bas awam di laluan utama	50
Jadual 3.5	Perubahan dalam borang soal selidik selepas kajian rintis	51
Jadual 3.6	Nilai Cronbach Alfa (α) terhadap ciri-ciri ketersediaan bas awam di laluan utama (Bahagian C)	53
Jadual 3.7	Nilai Cronbach Alfa (α) terhadap faktor-faktor ketiadaan bas awam di laluan utama (Bahagian D)	54
Jadual 3.8	Nilai Cronbach Alfa (α) terhadap kesan ketiadaan perkhidmatan bas awam kepada masyarakat setempat (Bahagian E)	55
Jadual 3.9	Interpretasi skor min	56
Jadual 3.10	Maklumat Temu Bual Informan (agensi kerajaan)	61
Jadual 3.11	Maklumat Temu Bual Informan	62
Jadual 3.12	Maklumat Temu Bual Informan (pengguna Grab)	62
Jadual 3.13	Maklumat Temu Bual Informan (pemandu Grab)	62
Jadual 3.14	Maklumat Temu Bual Informan (pemandu bas)	62
Jadual 4.1	Demografi Responden	72
Jadual 4.2	Kemudahan bas awam di laluan utama	96
Jadual 5.1	Petunjuk Skor Min	134
Jadual 5.2	Petunjuk Skor Min	138

SENARAI RAJAH

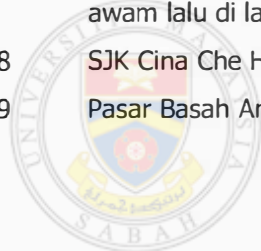
		Halaman
Rajah 2.1	Komponen Ketersampaian	14
Rajah 2.2	Kerangka konsep kajian	16
Rajah 2.3	Ringkasan NKRA dalam meningkatkan penggunaan pengangkutan awam bandar	19
Rajah 2.4	Diubah Suai dan Disesuaikan Hierarki mod pengangkutan mapan	23
Rajah 2.5	Faktor-faktor mempengaruhi ketersampaian	24
Rajah 2.6	Di ubah suai dan disesuaikan faktor yang mempengaruhi penggunaan mod pengangkutan	29
Rajah 3.1	Reka bentuk Convergent Parallel dalam pendekatan campuran	43
Rajah 3.2	Lokasi sampel kajian dan pengedaran borang soal selidik	44
Rajah 3.3	Saiz sampel mengikut alat statistik G*Power	46
Rajah 3.4	Kerangka sampel kajian (responden)	47
Rajah 3.5	Laluan Utama ke Bandaraya Kota Kinabalu	59
Rajah 3.6	Alat bantuan perisian yang digunakan untuk analisis data dalam kajian ini	64
Rajah 3.7	Mengenal pasti ketersampaian bas awam sedia ada di laluan utama ke pusat Bandaraya Kota Kinabalu	66
Rajah 3.8	Daerah Kota Kinabalu	67
Rajah 3.9	Info grafik Daerah Kota Kinabalu	67
Rajah 3.10	Rangka Kerja Metode Kajian	68
Rajah 3.11	Kerangka Kajian Ketersampaian Pengangkutan Awam (Bas) di Bandaraya Kota Kinabalu	69
Rajah 4.1	Kekerapan bas digunakan dalam seminggu	73
Rajah 4.2	Tempoh masa responden dari rumah ke perhentian bas berdekatan	74
Rajah 4.3	Jangka masa responden menunggu ketibaan masa	75
Rajah 4.4	Berapa bilangan bas dinaiki oleh responden ke pusat Bandaraya Kota Kinabalu	75
Rajah 4.5	Keseluruhan Kekerapan bas awam di laluan Tuaran	77
Rajah 4.6	Kekerapan bas awam di laluan Tuaran	78
Rajah 4.7	Keseluruhan kekerapan bas awam di laluan Sepanggar	79

Rajah 4.8	Kekerapan bas awam di laluan Sepanggar	80
Rajah 4.9	Keseluruhan kekerapan bas awam di laluan Inanam	81
Rajah 4.10	Kekerapan bas awam di laluan Inanam	82
Rajah 4.11	Keseluruhan kekerapan bas awam di laluan Bukit Padang	83
Rajah 4.12	Kekerapan bas awam di laluan Bukit Padang	84
Rajah 4.13	Keseluruhan kekerapan bas awam di laluan Putatan	85
Rajah 4.14	Kekerapan bas awam di laluan Putatan	86
Rajah 4.15	Keseluruhan kekerapan bas awam di laluan Penampang	87
Rajah 4.16	Kekerapan bas awam di laluan Penampang	88
Rajah 4.17	Keseluruhan kekerapan bas awam di laluan Tanjung Aru	89
Rajah 4.18	Kekerapan bas awam di laluan Tanjung Aru	90
Rajah 4.19	Tiada kekerapan bas awam di laluan Tuaran By Pass	91
Rajah 4.20	Tiada Kekerapan bas awam di laluan Tuaran By Pass	92
Rajah 4.21	Pergerakan pengguna bas awam ke pusat bandar	93
Rajah 4.22	Pergerakan pengguna bas awam ke pusat bandar	94
Rajah 4.23	Tiada Kekerapan bas awam di laluan Lintas	95
Rajah 4.24	Tiada kekerapan bas awam di laluan Lintas	95
Rajah 4.25	Keseluruhan Item faktor ketiadaan bas awam	97
Rajah 4.26	Faktor-faktor Pengusaha bas	98
Rajah 4.27	Persepsi responden terhadap faktor-faktor pengusaha bas	100
Rajah 4.28	Faktor-faktor Penduduk mempengaruhi ketiadaan bas awam di laluan Tuaran By Pass dan laluan Lintas	101
Rajah 4.29	Persepsi responden terhadap faktor-faktor penduduk yang mempengaruhi ketiadaan bas awam di laluan Tuaran By Pass dan laluan Lintas	103
Rajah 4.30	Faktor-faktor Pihak Berkuasa Tempatan (PBT)	104
Rajah 4.31	Persepsi responden terhadap faktor-faktor PBT	108
Rajah 4.32	Faktor-faktor ketiadaan bas awam di laluan Tuaran By Pass dan Lintas	109
Rajah 4.33	Kesan ketiadaan bas awam	110
Rajah 4.34	Kesan kepada masa responden akibat ketiadaan bas awam	111

Rajah 4.35	Persepsi responden terhadap kesan kepada masa akibat ketiadaan bas awam	113
Rajah 4.36	Kesan kepada kos responden akibat ketiadaan kemudahan bas awam	114
Rajah 4.37	Persepsi responden terhadap kos responden akibat tiada kemudahan bas awam	117
Rajah 4.38	Kesan kepada pengangkutan alternatif akibat tiada kemudahan bas awam	118
Rajah 4.39	Persepsi responden terhadap pengangkutan alternatif akibat ketiadaan kemudahan bas awam	120
Rajah 4.40	Kesan ketiadaan bas awam di laluan Tuaran By Pass dan Lintas kepada masyarakat	121
Rajah 5.1	Kekerapan bas awam sedia ada di laluan utama menuju ke pusat Bandaraya Kota Kinabalu	123
Rajah 5.2	Kekerapan bas awam di laluan di Kota Kinabalu	123
Rajah 5.3	Kekerapan bas awam kesemua laluan utama menuju ke pusat bandar dari pukul 8 pagi hingga 5 petang	124
Rajah 5.4	Jarak Pejalan Kaki dari pusat membeli belah City Mall ke perhentian bas yang terdapat di laluan Bukit Padang (Buffer 500 meter)	131
Rajah 5.5	Pergerakan pengguna bas awam ke pusat Bandaraya Kota Kinabalu di laluan Tuaran By Pass	140
Rajah 5.6	Pergerakan pengguna bas awam ke pusat Bandaraya Kota Kinabalu di laluan Tuaran By Pass	140
Rajah 5.7	Komponen ketersampaian dari sudut konseptual diubahsuai daripada Geurs dan Wee	145

SENARAI FOTO

		Halaman
Foto 3.1	Nota lapangan	60
Foto 5.1	Pemandu bas berhenti sesuka hati dan tiada perhentian bas	126
Foto 5.2	Pengguna tunggu di tempat tiada perhentian bas	127
Foto 5.3	Tiada Perhentian Bas	127
Foto 5.4	Kawasan Perumahan di Tuaran By Pass	129
Foto 5.5	Pusat Membeli belah City Mall di laluan Lintas	130
Foto 5.6	Salah seorang pengguna (tanda arah warna hijau) perkhidmatan bas awam berjalan kaki dari pusat membeli belah City Mall ke perhentian bas di laluan Bukit Padang	130
Foto 5.7	Papan tanda kemudahan Shuttle Bus (<i>City Bus</i>) di depan City Mall tetapi secara hakikatnya tiada bas awam lalu di laluan lintas	131
Foto 5.8	SJK Cina Che Hwa Kolombong di laluan Lintas	132
Foto 5.9	Pasar Basah Am Pm Kolombong di laluan Lintas	133



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

SENARAI SINGKATAN

BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
CBD	<i>Central Business District</i>
DBKK	Dewan Bandaraya Kota Kinabalu
DPN	Dasar Perbandaran Negara
DRT	<i>Demand Responsive Transit</i>
GIS	<i>Geographic Information Systems</i>
GKL	<i>Greater Kuala Lumpur</i>
JUPEM	Jabatan Ukur dan Pemetaan Malaysia
KKIA	<i>Kota Kinabalu International Airport</i>
KK	Kota Kinabalu
KV	<i>Klang Valley</i>
KWSP	Kumpulan Wang Simpanan Pekerja
LOS	<i>Level of Service</i>
NKRA	<i>National Key Result Area</i>
OD	<i>Origin Destination</i>
OKU	Orang Kurang Upaya
PAP	Pinjaman Antara Perpustakaan
PBT	Pihak Berkuasa Tempatan
PBKK	Pusat Bandar Kota Kinabalu
PIPP	Pelan Induk Pembangunan Pendidikan
PEMANDU	Unit Pengurusan Prestasi dan Pelaksanaan
RMK 11	Rancangan Malaysia Kesebelas
RSO	<i>Rectified Skewed Orthomorphic</i>
SDC	<i>Sabah Development Corridor</i>
SESB	Sabah Electricity Sdn Bhd
SPSS	<i>Statistical Packages for Social Sciences</i>
TOD	<i>Transit Oriented Development</i>
UTC	<i>Urban Transformation Centre</i>
UMS	Universiti Malaysia Sabah
UM	Universiti Malaya
TBP	Tuaran By Pass

SENARAI LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran A Senarai Penerbitan	166
Lampiran B Borang-borang kajian	168
Lampiran C Gambar-gambar semasa kajian lapangan	177
Lampiran D Surat kebenaran kajian	182



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

BAB 1

PENGENALAN

1.1 Pengenalan

Sistem pengangkutan di dunia pada hari ini, seringkali menghadapi masalah dengan ketersampaian, sekali gus ia memberikan impak dan pengaruh yang begitu besar terhadap perkembangan sistem pengangkutan jalan raya. Kepentingan pengangkutan adalah dalam melancarkan ketersampaian penduduk dari satu tempat ke tempat yang lain. Dari sudut lain indikator ketersampaian dapat membantu pihak pengurusan sistem pengangkutan untuk menjalankan tugas merancang dan melaksanakan perkhidmatan pengangkutan terutama sekali pengangkutan awam kepada pengguna dengan sistematik dan efisien. Perkara ini dilakukan dalam usaha untuk mengelakkan masalah kekurangan kemudahan perkhidmatan pengangkutan awam.

1.2 Latar Belakang Kajian

Pada dasarnya, ketersampaian (*accessibility*) merujuk kepada keupayaan seseorang individu untuk mengakses perkhidmatan dan aktiviti sosial dalam aktiviti harian. Kualiti ketersampaian pengangkutan memberi impak secara langsung dan tidak langsung kepada penggunanya (Litman, 2017a), seperti mana diungkapkan oleh beliau seperti berikut:

"An automobil is a machine for mobility. A city is a machine for accessibility"

When people say "location, location, location" they really mean "accessibility, accessibility, accessibility"

Knox dan Marston (2013) mendefinisikan ketersampaian seperti berikut:

"Accessibility is generally defined by geographers in terms of relative location: the opportunity for contact or interaction from a given point or location in relation to other location. Connectivity is also an important aspect because contact and interaction are dependent on channels of communication and transportation: street, highways, telephone lines. Effective accessibility is a function not only of distance but also configuration of networks of communication and transportation. Accessibility is often a function of economic, cultural, and social factors. Within the world's core regions, the transforming of urban system hinged on successive innovation in transport technology that opened up agrarian interior and intensified intercity and interregional trading networks".

Dalam petikan di atas Knox dan Marston (2013) menjelaskan bahawa ketersampaian merupakan peluang untuk berinteraksi dari satu lokasi ke satu lokasi yang lain. Namun ia bergantung dengan rangkaian pengangkutan seperti jaringan jalan raya dan mod pengangkutan. Sarjana tersebut turut menyimpulkan bahawa dalam dunia tanpa sempadan ketersampaian memainkan peranan penting dalam aspek ekonomi, sosial dan budaya.

Hall dan Barrett (2012) membahaskan isu tentang ketersampaian di sesebuah bandar, yang mana terdapat beberapa masalah-masalah seperti masalah persekitaran, masalah sosial dan masalah ekonomi. Dalam konteks masalah sosial misalnya dapat dilihat menerusi kekurangan kemudahan awam kepada penduduk di bandar. Sebagai contoh kemudahan awam adalah menerusi perkhidmatan pengangkutan awam kepada masyarakat di bandar. Berdasarkan kepada kenyataan ini, menunjukkan terdapat banyak permasalahan yang berlaku di kawasan bandar yang perlu diselesaikan untuk memastikan para pengguna dapat menikmati dan memperoleh perkhidmatan ini dengan baik agar kualiti hidup pengguna terjamin.

Kota Kinabalu telah diisytiharkan sebagai Bandaraya pada tahun 2000. Bersesuaian dengan statusnya, perkembangan infrastruktur jaringan jalan raya berkembang dengan drastik. Dalam sisi yang lainnya faktor bilangan kenderaan yang bertambah saban tahun di Kota Kinabalu akibat daripada perkembangan infrastruktur yang drastik memberikan impak terhadap ketersampaian (Kalvin Liaw, 2016). Ia memberi kesan kepada peningkatan pengguna dan bilangan kenderaan di jalan raya yang akan menyebabkan kesesakan lalu lintas di Bandaraya Kota Kinabalu. Pada tahun 2016 sahaja kenderaan bermotor berdaftar seperti motosikal dan kereta mencecah 390,151 unit (Jadual 1.1).

Selain itu, juga berlaku peningkatan kenderaan bermotor, iaitu dalam statistik terkini menunjukkan kenderaan jenis kereta dan motor sahaja sebanyak 9,511 unit manakala bas awam 27 unit (Rajah 1.1). Jadi secara keseluruhannya, kenderaan bermotor seperti kereta dan motosikal pada tahun 2016 sebanyak 399,663 unit manakala bas awam 1,853 unit. Berdasarkan kepada kenyataan ini membuktikan bahawa kenderaan jenis kereta menjadi punca kesesakan paling tinggi di Kota Kinabalu natijahnya kesesakan lalu lintas teruk pada waktu puncak iaitu waktu ulang-alik kerja dan sekolah. Penggunaan jumlah kereta dan motosikal yang banyak di Bandaraya Kota Kinabalu bercanggah dengan penggunaan mod pengangkutan mapan di sesebuah Bandaraya seperti mana dinyatakan oleh Litman (2017b, Rajah 2.4) dan bercanggah dengan inti pati Persidangan Habitat III yang membentangkan *Sustainable Development Goals* (SDG) pada tahun 2016 baru-baru ini.

Tambahan pula, kajian ini mengangkat prinsip *Sustainable Development Goals* (SDG) dibentangkan di "Persidangan Mengenai Perumahan dan Pembangunan Bandar Mampan Pertubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu- Habitat III, Quito, Ecuador" pada 17 hingga 20 Oktober 2016. Matlamat 11, Target 11.2 memberi tumpuan pada ketersampaian pengangkutan awam kepada semua golongan termasuk golongan bergantung dengan pengangkutan awam, wanita, orang tua, kanak-kanak dan Orang Kurang Upaya (OKU).

Oleh itu, kajian ini menitikberatkan indikator ketersampaian untuk melihat ketersampaian perkhidmatan bas awam di laluan utama menuju ke pusat Bandaraya Kota Kinabalu.

Jadual 1.1: Kenderaan bermotor di Kota Kinabalu, 2016

Jenis	Bilangan kenderaan telah berdaftar (unit)	Bilangan kenderaan baru dalam proses mendaftar (unit)	Jumlah (unit)
Motosikal	152,152	7,314	159,466
Kereta	237,999	2,197	240,196
Teksi dan kereta sewa	51,969	923	52,892
Bas	1,826	27	1,853
Lori dan Van	37,761	1,381	39,142

Sumber : Diubahsuai daripada Jabatan Perangkaan Malaysia 2017

1.3 Permasalahan Kajian

Bandar besar secara idealnya mempunyai rangkaian perkhidmatan pengangkutan awam yang bersifat secara menyeluruh serta tidak berfokus di sesuatu tempat sahaja. Ia boleh dilihat di beberapa bandar besar seperti London, Paris, Rom, Amsterdam dan Tokyo (Mohd Muzammil Ismail, 2017). Pelaksanaan perancangan pengangkutan awam yang secara menyeluruh salah satunya adalah dengan meningkatkan tahap ketersampaian perkhidmatan pengangkutan awam di kawasan bandar-bandar besar yang berpenghuni (Litman, 2013).

Namun secara realitinya, rangkaian perkhidmatan pengangkutan awam di sesebuah bandar tidak meliputi keseluruhan kawasannya. Hal ini dapat dibuktikan di beberapa buah negara di peringkat antarabangsa seperti di Bandaraya Doula dan Yaunde (Ambe, 1997), Addis Ababa (Abreha, 2007), Rajshahi (Mitra dan Saphores, 2016), Vilnius (Verseckiene, Meskauskas dan Batarliene, 2016) dan Montevideo

(Hernandez, 2017). Sedangkan beberapa Bandaraya-bandaraya tersebut merupakan Bandaraya yang terletak di Ibu Negara. Di peringkat tempatan situasi yang sama juga berlaku di beberapa bandar seperti, Kuala Lumpur, Putrajaya dan Kajang (Haryati dan Sharifah, 2010), Penang dan Johor Baru (*The Star*, 2015) serta Jengka (Wan, Irzan Ismail, dan Azitadoly, 2005). Keadaan yang serupa juga berlaku di Bandaraya Kota Kinabalu. Pengangkutan awam di Bandaraya Kota Kinabalu tidak meliputi keseluruhan kawasannya menyebabkan kebanyakan penghuni Kota Kinabalu menggunakan kenderaan persendirian berbanding pengangkutan awam. Buktinya hanya lapan peratus (8 %) sahaja penduduk di Bandaraya Kota Kinabalu menggunakan pengangkutan awam (*The Star*, 2015).

Akibatnya, kesesakan lalu lintas meningkat di Bandaraya Kota Kinabalu (Kalvin Liaw, 2017). Hal ini kerana pertambahan jumlah bilangan kenderaan semakin meningkat di jalan raya di Bandaraya Kota Kinabalu. Ia dibuktikan dengan data Pengarah Jabatan Pengangkutan dan Trafik Dewan Bandaraya Kota Kinabalu DBKK (Kalvin Liaw, 2016) menunjukkan jumlah kenderaan keluar dan masuk ke pusat Bandaraya Kota Kinabalu jauh berbeza berbanding 16 tahun lepas, pada tahun 2000 sebanyak 17,000 buah kenderaan manakala pada tahun 2016 sebanyak 140,000 buah kenderaan sehari keluar dan masuk. Berdasarkan pengiraan kumulatif dan jika secara konservatif tiga hingga empat peratus pertambahan pemilikan kenderaan setiap tahun. Sehubungan dengan itu, masa perjalanan menjadi semakin panjang akibat kesesakan lalu lintas yang teruk terutama pada waktu pagi dan petang kerana ia merupakan waktu perjalanan ke tempat kerja (Ibrahim Wahab, 1991; Riza Atiq, 1994; Ambe 1997; Abreha, 2007). Natiujahnya, kualiti hidup pengguna terjejas akibat daripada kesesakan lalu lintas yang teruk (Riza Atiq, 1994; Abreha, 2007; Litman, 2013; Jakaria dan Harifah, 2017).

Oleh itu, kajian ini dijalankan untuk melihat rangkaian laluan bas awam di beberapa laluan utama menuju ke pusat Bandaraya Kota Kinabalu supaya dapat mengenal pasti ketersampaian bas awam di beberapa laluan utama tersebut. Selain itu, melalui kajian ini dapat mengenal pasti laluan yang tiada perkhidmatan bas awam yang khusus ke Kota Kinabalu. Seterusnya menentukan faktor-faktor yang menyebabkan ketiadaan bas awam di laluan tersebut dan kesannya kepada masyarakat setempat sekitar laluan tersebut.

1.4 Persoalan Kajian

Beberapa persoalan kajian cuba dijawab dalam penyelidikan ini ialah seperti berikut:

- i) Apakah laluan utama yang tidak mempunyai laluan perkhidmatan bas awam menuju ke Bandaraya Kota Kinabalu?
- ii) Apakah faktor-faktor yang menyebabkan ketiadaan perkhidmatan bas awam di beberapa laluan utama ke Bandaraya Kota Kinabalu?
- iii) Apakah kesan-kesan sosial akibat ketiadaan kemudahan perkhidmatan bas awam di laluan utama kepada masyarakat di tempat laluan tersebut?

1.5 Matlamat dan Objektif Kajian

Matlamat kajian ini mengenal pasti rangkaian ketersampaian bas awam di laluan utama ke Bandaraya Kota Kinabalu. Pada masa kini mengikut data daripada Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan (LPKP) Kota Kinabalu mendapati bahawa antara laluan bas awam di laluan utama menuju ke Bandaraya Kota Kinabalu yang sudah ditetapkan oleh pihak berkuasa adalah laluan Tuaran, Sepanggar, Inanam, Bukit Padang, Tanjung Aru, Putatan, Penampang dan Tuaran By Pass. Namun begitu, terdapat rungutan daripada pengguna bas awam kerana ketersampaian bas awam tidak sistematik dan tidak merangkumi keseluruhan kawasannya pada masa kini di Bandaraya Kota Kinabalu (Informan tiga, 2017). Rentetan daripada keadaan tersebut terdapat tiga objektif kajian perlu dijawab dalam kajian ini iaitu:

- i) Menenal pasti laluan utama yang tiada laluan perkhidmatan bas awam ke Bandaraya Kota Kinabalu.
- ii) Menentukan faktor-faktor yang menyebabkan ketiadaan perkhidmatan bas awam di beberapa laluan utama ke Bandaraya Kota Kinabalu.
- iii) Menentukan kesan-kesan sosial akibat ketiadaan kemudahan mengakses perkhidmatan bas awam kepada masyarakat di tempat laluan tersebut.