



Ke arah pengurangan indeks jenayah jalanan di Pusat Bandar Kuala Lumpur

Faizah Md Latif ¹

¹Jabatan Perancangan Bandar dan Wilayah, Fakulti Alam Bina, Universiti Malaya 50603 Kuala Lumpur

Correspondence: Faizah Md Latif (email: fai85_faizahlatif@yahoo.com)

Abstrak

Jenayah jalanan meliputi tiga kategori utama perlakuan jenayah iaitu curi ragut, samun tanpa bersenjata api, dan samun berkawan tanpa bersenjata api. Adakalanya sesetengah kes jenayah jalanan turut mengakibatkan kematian dan kecederaan parah kepada mangsa. Di Malaysia, jenayah jalanan menjadi masalah yang semakin meruncing terutamanya di empat negeri yang mencatatkan kes tertinggi iaitu Kuala Lumpur, Selangor, Pulau Pinang dan Johor sehingga Kementerian Dalam Negeri memberi tumpuan kepada memerangi jenayah jalanan. Ini kerana jenayah jalanan mengakibatkan trauma yang tinggi serta memberi kesan ketakutan berpanjangan kepada mangsa, keluarga mangsa dan juga masyarakat. Selain itu, jenayah jalanan juga mempunyai hubung kait dengan perlakuan jenayah-jenayah lain. Kajian ini menjelaskan faktor-faktor jenayah jalanan di Pusat Bandar Kuala Lumpur dan idea pengurangan Indeks Jenayah Jalanan melalui dua kaedah iaitu pemantauan keselamatan bandar dan pencegahan jenayah jalanan secara meyeluruh mengikut kepentingan kawasan kajian. Kesimpulannya, dapatan kajian ini seharusnya dapat membantu bukan saja pihak polis meningkatkan aktiviti-aktiviti pemantauan jenayah secara berkesan tetapi juga pihak perancang bandar merekabentuk bandar yang lebih selamat melalui penyusunan gunatanah Kuala Lumpur yang mengambilkira faktor risiko dan potensi jenayah secara menyeluruh supaya Kuala Lumpur menjadi bandaraya bebas jenayah.

Katakunci: bandaraya bebas jenayah, Indeks Jenayah Jalanan, jenayah jalanan, faktor jenayah, keselamatan bandar, pencegahan jenayah

Towards reducing the street crime index of Kuala Lumpur City Centre

Abstract

Street crimes cover three main categories of criminal behaviour, namely, snatch thefts, individual robbery without firearms and gang robbery without firearms. In some cases, street crimes may result in deaths and serious injuries to victims. In Malaysia, street crimes have become a growing problem, especially in Kuala Lumpur, Selangor, Penang, and Johor such that the Ministry of Home Affairs (MOHA) is focusing all efforts to combat street crimes. This was because street crimes often resulted in severe and traumatic impacts, including lingering fear to victims, their families, and the community. Besides, street crimes also have links to other criminal behaviours. This study elucidates factors that aggravate street crimes in Kuala Lumpur City Centre and the idea of reducing the Street Crime Index through two methods, namely, monitoring of city safety, and comprehensive prevention of street crimes in accordance with the importance of the affected area. In conclusion, the findings of this study should help the police to improve crime monitoring activities effectively, and urban planners to design a safer city through land use planning that takes into account crime risks and potentials for a crime-free Kuala Lumpur.

Keywords: city safety, crime free city, crime factors, crime prevention, street crimes, Street Crime Index

Pengenalan

Dianggarkan menjelang tahun 2020, hampir 75 peratus [20.1 juta] penduduk di Semenanjung Malaysia akan mendiami kawasan bandar di Malaysia (JPBD, 2006). Kawasan bandar merupakan penggerak dan nadi kepada ekonomi yang berkonsepkan teknologi. Kesan perbandaran di negara ini tidak terkecuali daripada masalah aktiviti-aktiviti globalisasi, antaranya ialah risiko kesejahteraan dan keselamatan yang tinggi kerana bandar tidak lagi mempunyai ciri-ciri yang selesa [conducive] untuk memberi perlindungan kepada kesejahteraan hidup [well being] manusia (Zainuddin Muhammad, 2000). Proses perbandaran telah menimbulkan pelbagai permasalahan di kawasan bandar di antaranya isu keselamatan yang semakin mengancam kualiti hidup masyarakat di bandar (UN-Habitat, 1996).

Healey (1995) mendakwa bahawa bandar kini sudah bertukar menjadi tempat yang berbahaya. Manakala di dalam kajian yang lain ada menyebut bahawa keadaan yang tidak selamat di bandar banyak dipengaruhi oleh proses globalisasi yang telah menyebabkan berlakunya ketidakseimbangan sosial dan ruang sehingga menjadi punca kepada kewujudan “kawasan mati” di bandar sekaligus telah meningkatkan perasaan tidak selamat di kalangan masyarakat (Oncu & Weyland, 1997 dan Yuen, 2004). Cummins (2000) turut menekankan bahawa keselamatan juga menjadi salah satu ukuran untuk mencapai kehidupan yang berkualiti. Kepentingan aspek keselamatan ini telah diperakui oleh teori hierarki keperluan Maslow (1968) yang telah meletakkannya sebagai ukuran kedua terpenting selepas keperluan psikologi bagi mencapai kualiti hidup yang baik.

Apa itu jenayah jalanan?

Secara khususnya, adalah penting untuk menumpukan perhatian kepada jenayah jalanan kerana jenayah jalanan kerap berlaku di kawasan pusat bandar yang maju dan sibuk dengan aktiviti perniagaan. Jenayah-jenayah ini bersifat traumatik dan mempunyai kesan yang mendalam terhadap persepsi rakyat tentang keselamatan dan akibatnya terhadap gaya hidup mereka. Perasaan takut terhadap jenayah boleh menghalang masyarakat daripada pergi ke kawasan-kawasan bandar tertentu dan ada juga keadaan yang boleh membuat orang takut keluar dari rumah mereka pada sebelah petang. Dalam konteks Malaysia, jenayah jalanan merangkumi tiga jenis jenayah indek, iaitu curi ragut, samun tanpa senjata dan samun berkawan tanpa senjata. Terdapat sebanyak 35,000 jenayah jalanan yang dilaporkan setiap tahun, iaitu lebih kurang 17% daripada jumlah keseluruhan jenayah indeks yang dilaporkan. Jenayah jalanan menjadi masalah yang semakin meruncing di Malaysia, khususnya curi ragut. Ini telah diberi liputan luas melalui media arus perdana serta oleh penulis-penulis blog, terutama sekali disebabkan kesan trauma yang dilalui oleh mangsa dan keluarga mereka. Mengikut sumber kajian daripada Bab 6 iaitu Mengurangkan Jenayah [Laporan Pelan Hala Tuju Program Transformasi Kerajaan], kajian dan analisis telah mendedahkan beberapa fakta utama tentang jenayah jalanan iaitu:

- i. Empat negeri mewakili lebih 70% daripada kes jenayah jalanan terdiri daripada Kuala Lumpur, Johor, Selangor dan Pulau Pinang. Empat negeri ini didapati mempunyai kes jenayah paling padat sekali.
- ii. Lebih kurang 30% daripada kes semua jenayah jalanan adalah curi ragut.
- iii. Dadah memainkan peranan utama kerana hampir 50% daripada mereka yang ditahan untuk curi ragut merupakan penagih dadah tegar.
- iv. 83% daripada curi ragut dilakukan oleh penunggang motosikal.
- v. Lebih daripada 87% daripada mereka yang ditahan untuk curi ragut adalah rakyat Malaysia manakala kurang daripada 13% adalah orang asing.
- vi. 87% daripada mangsa melibatkan kaum perempuan.

Bagi peringkat permulaan, pihak Kementerian Dalam Negeri [KDN] akan memberi tumpuan kepada usaha memerangi jenayah jalanan. Ini kerana jenayah jalanan mengakibatkan trauma yang tinggi serta

memberi kesan ketakutan berpanjangan kepada mangsa, keluarga mangsa dan juga masyarakat. Pihak KDN sedang melaksanakan pelbagai pendekatan bagi menangani jenayah jalanan ini. Antara pendekatan yang sedang diambil ialah mengenal pasti kawasan-kawasan panas atau hot spots yang kerap berlakunya jenayah jalanan di seluruh negara, terutamanya di empat negeri yang mencatatkan kes tertinggi iaitu Kuala Lumpur, Selangor, Pulau Pinang dan Johor. Setakat ini, 50 hot spots telah dikenal pasti di seluruh negara yang kerap berlakunya jenayah jalanan ini.

Kenapa Pusat Bandar Kuala Lumpur?

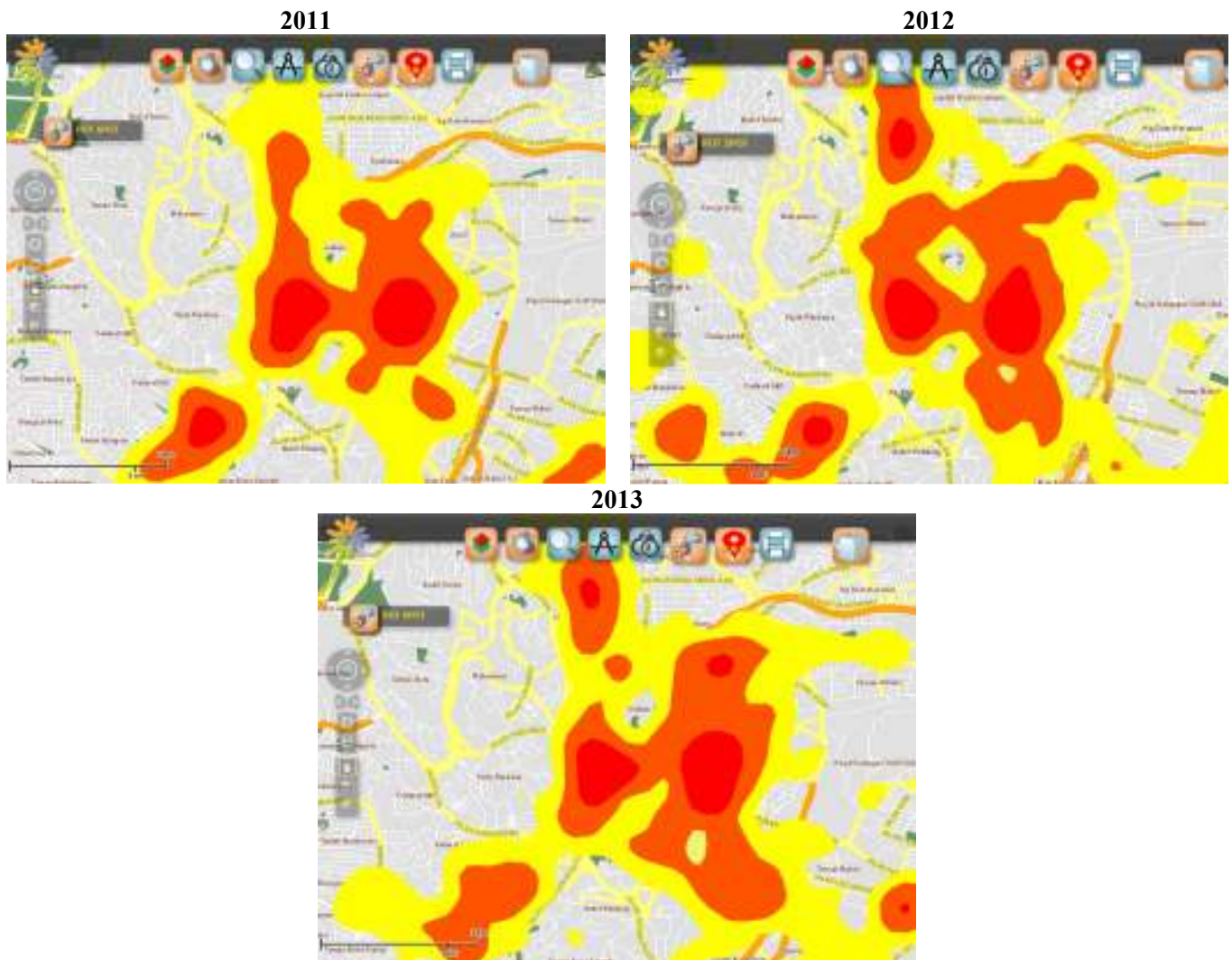
Jadual 1 menunjukkan statistik jenayah jalanan setiap negeri di Malaysia dari tahun 2009 sehingga 2013. Pada tahun 2009 dan 2010, Kuala Lumpur merupakan kawasan paling tinggi jenayah jalanan di ikuti dengan negeri Selangor, Johor dan Pulau Pinang. Manakala pada tahun 2011, 2012 dan 2013, negeri Selangor merupakan kawasan paling tinggi jenayah jalanan di ikuti dengan Kuala Lumpur, Johor dan Pahang. Walaubagaimanapun, Kuala Lumpur telah di pilih sebagai kawasan kajian kerana Kuala Lumpur merupakan ibu negara Malaysia selain itu tahap ketinggian bilangan kes jenayah jalanan di antara tempat pertama [2009 dan 2010] dan kedua [2011, 2012 dan 2013] bagi seluruh Malaysia manakala di antara jenis jenayah di Kuala Lumpur, jenayah jalanan merupakan jenayah paling tinggi bagi setiap tahun.

Jadual 1. Statistik jenayah jalanan setiap negeri di Malaysia

Negeri	2009	2010	2011	2012	2013
Johor	6,501	3,445	2,964	2,452	2,053
Kedah	1,395	1,134	1,042	973	878
Kelantan	565	428	412	327	253
Kuala Lumpur	10,439	6,761	6,400	5,720	6,027
Melaka	561	459	469	495	512
Negeri Sembilan	1,376	1,076	1,161	1,173	862
Pahang	481	307	301	420	384
Perak	1,954	1,580	1,445	1,338	1,145
Perlis	21	81	72	68	50
Pulau Pinang	2,526	1,847	1,062	1,035	1,064
Sabah	871	649	500	453	417
Sarawak	1,206	946	756	600	548
Selangor	10,170	6,653	6,579	7,238	7,945
Terangganu	257	227	245	221	192
JUMLAH	38,323	25,593	23,408	22,513	22,330

Sumber: Jabatan Siasatan Jenayah Bukit Aman, 2014

Kuala Lumpur merupakan negeri yang mempunyai masalah indek jenayah jalanan yang paling tinggi dan merupakan masalah utama keselamatan bandar. Rajah 1 menunjukkan perbandingan corak hotspot jenayah jalanan di Kuala Lumpur daripada tahun 2011 sehingga tahun 2013. Nilai purata jenayah paling tinggi [kawasan berwarna merah] bagi tahun 2011 sebanyak 439 kes, 2012 [432 kes] dan 2013 [433 kes] manakala nilai purata sederhana [kawasan berwarna jingga] bagi tahun 2011 sebanyak 1212 kes, 2012 [1181 kes] dan 2013 [969 kes]. Data corak hotspot ini diperolehi daripada Sistem Pemantauan Bandar Selamat [SPBS] yang menunjukkan lokasi jenayah jalanan masih tertumpu di kawasan yang sama setiap tahun walaupun terdapat penurunan nilai kes jenayah. Kawasan hotspot ini terdiri daripada kawasan Pusat Bandar Kuala Lumpur, Bukit Bintang dan Jalan Pudu.



Sumber: Sistem Pemantauan Bandar Selamat, 2014

Rajah 1. Perbandingan corak hotspot jenayah jalanan di Kuala Lumpur, 2011-2013

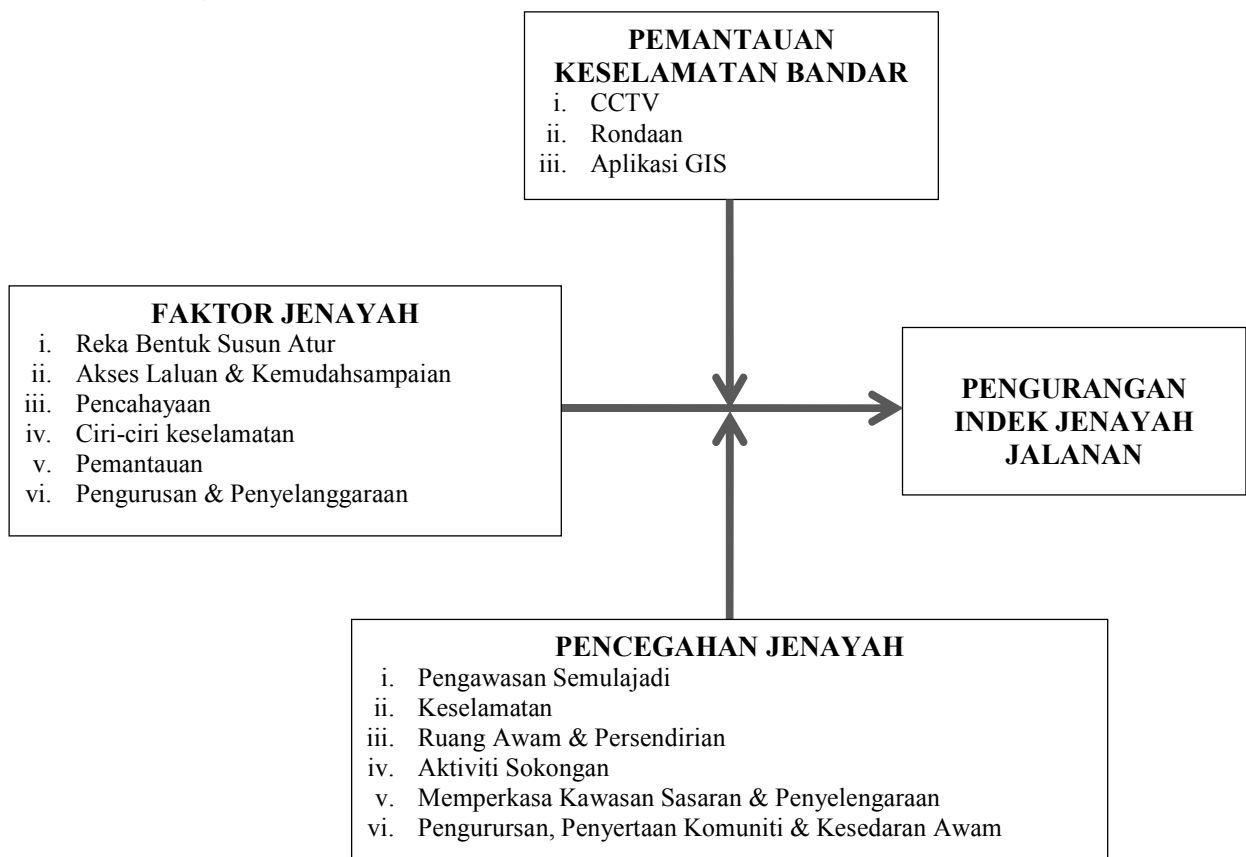
Idea pengurangan indeks jenayah bandar

Tidak ada model yang khusus secara spesifik mengenai hubungan antara jenayah dan bandar. Ini disebabkan kedua-dua isu tersebut terlalu subjektif dan sukar untuk ditentukan. Pembangunan bandar ialah proses yang tidak menentu. Ia masih terikat pada pelbagai masalah dalaman seperti saiz, bentuk bandar, elemen pembangunan dan faktor luaran seperti setinggan, migrasi dan sebagainya. Pembangunan bandar sebenarnya ialah proses pelbagai dimensi yang melibatkan perubahan besar dalam struktur sosial, sikap, pertumbuhan ekonomi, pengurangan ketidakseimbangan dan penghapusan kemiskinan. Pembangunan bandar dalam abad ini turut melibatkan perubahan dalam sistem sosial yang merangkumi keperluan material dan spiritual (Hasnah & Abdul Rashid, 1997).

Mengikut Sims (1997) dalam ekonomi kapitalis, konflik seperti desakan pada persaingan dan kepentingan kebendaan untuk kejayaan akan terus meningkat. Ini adalah konflik dalaman yang berlaku dalam masyarakat dan boleh memberi kesan negatif pada sosial, institusi dan individu. Pada umumnya

jenayah berlaku kerana perubahan yang berlaku pada sikap dan tingkah laku individu terutama dalam persekitaran kehidupan bandar (Harries, 1974; Herbert, 1982; Quinney, 1970 dan Carey, 1978). Tingkah laku penjenayah pula menghasilkan interaksi antara seseorang dengan yang lain melalui satu tahap potensi penjenayah atau kemampuan sosial dan persekitaran yang menyediakan peluang ke arah penjenayahan di sesuatu ruang atau tempat.

Merujuk Rajah 2, satu model konseptual dengan urutan logikal perhubungan di antara faktor-faktor penting telah dikenalpasti bagi mengatasi masalah jenayah di kawasan Pusat Bandar Kuala Lumpur iaitu melalui pemahaman faktor jenayah dan hubungan di antara pemantauan keselamatan bandar dengan pencegahan jenayah melalui komponen-komponen teori asas perancangan bandar selamat dalam pengurangan indek jenayah jalanan. Beberapa kajian yang dijalankan ke atas mangsa di luar negara membuktikan bahawa tahap perbandaran pesat merupakan faktor utama yang meningkatkan risiko jenayah. Dalam teori-teori jenayah iaitu Teori Aktiviti Rutin (Cohen & Felson, 1979), Teori Pilihan Rasional (Cornish & Clark, 1986) dan Teori Corak Jenayah (Brantingham & Brantingham, 1984) menunjukkan RUANG atau tempat yang mempunyai persekitaran kepada berlakunya PELUANG untuk kejadian jenayah. Sesuatu jenayah hanya akan berlaku apabila wujudnya tiga elemen asas iaitu penjenayah, mangsa dan persekitaran / situasi yang membuka peluang kepada penjenayah (Van Dijk & Van Soomeren, 2000).



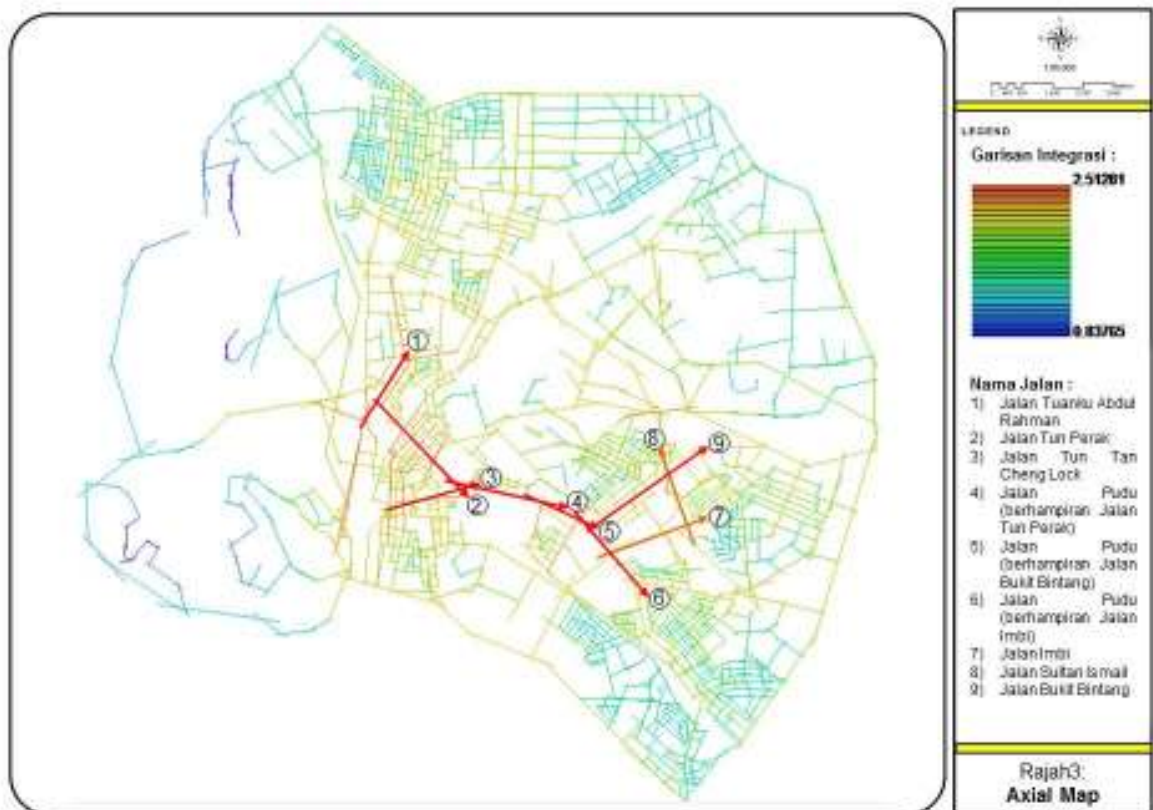
Rajah 2. Kerangka teori mengurangkan masalah jenayah jalanan

Faktor jenayah

Kebanyakan gunatanah kawasan bandar merupakan kawasan perniagaan. Jalan-jalan di pusat bandar yang tidak mempunyai aktiviti pada waktu malam lebih ditakuti dan akan dijauhi. Keadaan ini membawa kesan

buruk pada suatu bandar. Jalan-jalan di kawasan-kawasan perniagaan, pusat kejiranan dan shopping mall juga memerlukan perhatian yang utama supaya pengguna merasa selamat. Daripada hubungan proses pembandaran dengan jenayah terdapat enam faktor jenayah yang telah dikenalpasti di kawasan Pusat Bandar Kuala Lumpur iaitu Reka bentuk susun atur, Akses laluan & kemudahnya, Pencahayaan, Ciri-ciri keselamatan, Pemantauan dan Pengurusan & penyelenggaraan. Keenam-enam faktor jenayah ini merupakan punca berlakunya kejadian jenayah jalan serta kelemahan yang terdapat dalam sistem bandar Kuala Lumpur secara menyeluruh. Hasil daripada analisis *space syntax* menunjukkan faktor reka bentuk susun atur dan faktor akses laluan & kemudahnya di Pusat Bandar Kuala Lumpur mempunyai kelemahan dari segi *connectivity* dan integrasi.

Rajah 3 menunjukkan *Axial map* apabila diproses akan menghasilkan garisan berwarna dari warna panas [merah] sehingga ke warna sejuk [biru]. Garisan-garisan berwarna menunjukkan tahap integrasi ruang berdasarkan potensi pergerakannya. Ia dipanggil analisis 'integrasi' walaupun ia hanyalah analisis spatial tetapi ia telah membuktikan sebagai peramal bagi corak pergerakan diantara pejalan kaki dan kenderaan. Warna merah dalam *axial map* bermakna garis lebih 'berintegrasi' dalam rangkaian tempatan dan mempunyai lebih potensi pergerakan dalam rangkaian itu manakala melalui warna biru adalah ruang 'terasing' [*segregated*] dan kurang potensi pergerakan dalam rangkaian sistem bandar. Tahap integrasi global [diwakili sebagai radius n] bagi mengukur setiap garisan berhubung dengan keseluruhan sistem, manakala tahap integrasi tempatan [diwakili sebagai radius 3] bagi mengukur kerumitan garisan sehingga tiga langkah dari garisan (Hillier 1984). Jadual 2 merupakan data *space syntax* daripada analisis *Axial Map* yang menunjukkan Jalan Tun Perak adalah ruang yang paling tinggi nilai *connectivity*, integrasi global dan integrasi tempatan. Walaupun Jalan Tun Perak mempunyai nilai integrasi yang paling tinggi, jalan-jalan lain juga perlu diberi perhatian dan pemantauan yang komprehensif secara menyeluruh kerana ruang-ruang ini juga mempunyai potensi yang tinggi berlakunya jenayah daripada hasil analisis *space syntax* sama seperti data jenayah jalan yang diberikan oleh pihak PDRM dan sistem SPBS.



Rajah 3. Axial map bagi analisis Space Syntax

Jadual 2. Data space syntax daripada Analisis Axial Map

	Nama Jalan	Panjang Garisan [Meter]	Conne-ctivity	Integrasi [Rn]	Integrasi [R3]
1	Jalan Tuanku Abdul Rahman	529.08	12	1.4809	3.1712
2	Jalan Tun Perak	818.12	18	1.4979	3.4271
3	Jalan Pudu (berhampiran Jalan Tun Perak)	710.13	8	1.4804	2.9472
4	Jalan Pudu (berhampiran Jalan Bukit Bintang)	499.63	10	1.4680	2.9700
5	Jalan Pudu (berhampiran Jalan Imbi)	623.71	13	1.4037	3.2069
6	Jalan Imbi	706.46	8	1.2892	2.9506
7	Jalan Sultan Ismail	639.83	15	1.2984	3.1597
8	Jalan Bukit Bintang	885.18	17	1.3989	3.2997
9	Jalan Tun Tan Cheng Lock	586.74	16	1.4037	3.3583

Oleh yang demikian, kesimpulan daripada analisis ini iaitu semakin panjang jalan atau ruang yang dilalui maka semakin banyak *connectivity* dan integrasi yang saling berhubung diantara satu dengan yang lain bagi keseluruhan sistem bandar seperti kawasan kajian ini. Selain itu, gunatanah perniagaan juga merupakan faktor kawasan tersebut mempunyai nilai jenayah jalanan yang tinggi sehingga menjadi kawasan *hotspot* jenayah kerana ruang-ruang kawasan perniagaan mempunyai nilai *connectivity* dan integration yang tinggi. Berdasarkan pernyataan Hillier (1984) iaitu Teori Pergerakan Semula Jadi [*Natural Movement*] menunjukkan bahawa pola pergerakan dipengaruhi oleh konfigurasi ruang dengan grid bandar yang terdiri daripada kelompok garisan yang mampu menghasilkan pergerakan bebas kerana sifat konfigurasi ruang grid mempunyai aliran pergerakan dan penarikan [*movement and attractors*] yang saling berhubung antara satu sama lain.

Dari segi faktor pencahayaan, faktor ciri-ciri keselamatan, faktor pemantauan dan faktor pengurusan & penyelenggaraan diperolehi daripada hasil pemerhatian fizikal kawasan kajian menunjukkan kawasan kajian dan persekitarannya tidak mempunyai masalah dari segi pemantauan dan rondaan daripada pihak keselamatan tetapi faktor-faktor lain yang menyebabkan peluang dan potensi-potensi berlakunya jenayah walaupun ciri-ciri keselamatan telah dilaksanakan iaitu:

- Faktor susunatur gunatanah/reka bentuk bandar yang mempunyai reka bentuk ruang yang banyak *connectivity* dan integrasi yang saling berhubung diantara satu dengan yang lain bagi keseluruhan sistem bandar kecuali Jln 4 [Jalan Pudu berhampiran Jalan Bukit Bintang] dan Jln 5 [Jalan Pudu berhampiran Jalan Imbi].
- Faktor akses laluan & kemudahsampaian antara jalan raya dengan laluan pejalan kaki yang saling berintegrasi di antara jalan dengan lorong yang berdekatan kecuali Jln 1 [Jalan Tuanku Abdul Rahman], Jln 2 [Jalan Tun Perak], Jln 3 [Jalan Pudu berhampiran Jalan Tun Perak] dan Jln 4 [Jalan Pudu berhampiran Jalan Bukit Bintang].
- Faktor kurang pencahayaan di laluan pejalan kaki atau kaki lima premis perniagaan pada waktu malam di sesetengah kawasan yang menyebabkan kawasan ini agak sunyi sepi dan berkeadaan suram kecuali Jln 8 [Jalan Bukit Bintang].
- Faktor kurangnya ciri-ciri keselamatan atau mempunyai ciri-ciri keselamatan tetapi tidak menyeluruh.
- Faktor kurangnya pemantauan semulajadi [*natural surveillance*] di Jln 1 [Jalan Tuanku Abdul Rahman] dan Jln 6 [Jalan imbi].
- Faktor kurang kerjasama dari segi pengurusan & penyelenggaraan di kawasan luaran premis perniagaan menyebabkan kawasan tersebut berkeadaan suram terutama sekali berhampiran premis-premis usang yang boleh menjadi kawasan *Entrapment Spots* penjenayah.

Kesimpulan daripada hasil pemerhatian fizikal kawasan kajian iaitu gunatanah kawasan kajian dan persekitarannya merupakan gunatanah komersial/perniagaan yang terancang. Walau bagaimanapun, gunatanah komersial/perniagaan saling berhubung kait dengan corak dan trend jenayah kerana ruang-ruang ini mempunyai peluang dan potensi-potensi berlakunya jenayah walaupun ciri-ciri keselamatan telah dilaksanakan kerana jalan-jalan di pusat bandar yang tidak mempunyai aktiviti pada waktu malam lebih ditakuti dan akan dijauhi. Keadaan ini membawa kesan buruk pada suatu bandar. Jalan-jalan di kawasan-kawasan perniagaan dan shopping mall memerlukan perhatian yang utama supaya pengguna merasa selamat.

Pemantauan keselamatan bandar

Terdapat tiga prinsip keselamatan persekitaran yang perlu menjadi asas pada reka bentuk persekitaran bandar (Halimaton, 2000) iaitu:

- Kesedaran terhadap persekitaran, iaitu pengguna memahami reka bentuk atau susun atur sesuatu tempat dengan mudah. Ini termasuk kebolehan untuk melihat dan memahami kepentingan yang terdapat di sebalik selekoh atau di depan melalui cahaya lampu yang mencukupi, pemandangan yang jelas dan tiada tempat bahaya atau *Entrapment Spots*.
- Penglihatan oleh orang lain, iaitu pengguna bangunan atau ruang tidak kesunyian. Ini termasuk kebolehan untuk dilihat melalui pengurangan tempat-tempat sunyi, guna tanah campuran dan penggunaan aktiviti yang menjadi penarik kepada pengguna lain.
- Mendapatkan pertolongan, iaitu bermakna pengguna akan mendapat pertolongan dengan mudah. Ini termasuk dengan penggunaan tanda, telefon dan reka bentuk yang mudah untuk mencari tempat keluar atau mudah untuk orang luar memberi pertolongan.

Terdapat tiga strategi pemantauan keselamatan bandar iaitu CCTV, Rondaan dan Aplikasi GIS. Pendekatan yang agak praktikal yang telah diaplikasikan iaitu pemasangan kamera litar tertutup [CCTV] di kawasan *hotspot* jenayah. Ratusan CCTV sedang ditempatkan di kawasan-kawasan *hotspot* untuk memantau dan mencegah jenayah bagi membolehkan pihak polis mengenalpasti pesalah atau penjenayah. Kebanyakan telah dihubungkan ke bilik kawalan daerah untuk tindakbalas segera oleh pihak pemantau. Selain itu, pemantauan dan kawalan keselamatan dari segi rondaan adalah perlu. Perkara ini bukan sahaja dilakukan oleh pihak polis tetapi oleh para penduduk itu sendiri dengan menjalankan aktiviti atau sistem penjagaan kawasan bandar secara bekerjasama. Penubuhan sebuah Persatuan dan Rukun Tetangga adalah disarankan bagi mengalakkan penyertaan masyarakat secara aktif dan bersepadu.

Dari segi teknologi, sistem pemantauan yang berkesan bagi mengenalpasti kawasan hotspot jenayah adalah melalui aplikasi GIS, dimana sistem ini dapat menganalisis dan memberi maklumat yang tepat dalam bentuk peta yang berkoordinat untuk membantu pihak polis meningkatkan aktiviti-aktiviti pemantauan jenayah secara berkesan dalam mengurangkan berlakunya jenayah pada masa hadapan. Di Malaysia sebuah sistem telah dibangunkan oleh Jabatan Perancangan Bandar dan Desa Semenanjung Malaysia [JPBD] dengan kerjasama Polis Di Raja Malaysia [PDRM] dan Kementerian Dalam Negeri iaitu Sistem Pemantauan Bandar Selamat [SPBS]. Bagi PDRM, SPBS adalah satu alat untuk membantu PDRM memetakan data jenayah daripada *Police Reporting System* [PRS] secara digital. Sistem ini mampu menganalisis data jenayah dengan mengenalpasti lokasi dan masa yang berpotensi berlakunya jenayah untuk memudahkan pihak polis merancang strategi rondaan, penentuan tempat balai bergerak bagi tujuan pemantauan dan pencegahan jenayah.

Pencegahan jenayah jalanan

Melalui hubungan teori-teori perancangan bandar selamat dengan faktor-faktor jenayah bandar, enam komponen pencegahan jenayah telah dikenalpasti bagi kawasan Pusat Bandar Kuala Lumpur ini serta bersesuaian dengan enam faktor jenayah bagi mengurangkan indek jenayah jalanan iaitu Pengawasan

semulajadi, Keselamatan, Ruang awam & persendirian, Aktiviti sokongan, Memperkasa kawasan sasaran & penyelenggaraan dan Pengurusan, penyertaan komuniti & kesedaran awam.

Pengawasan semulajadi terdapat dalam dua teori asas perancangan bandar iaitu *Eyes on The Street* (Jacob, 1961) dan *Crime Prevention Through Environmental Design* (Jeffery, 1977). Pengawasan semulajadi bermaksud keupayaan persekitaran mewujudkan peluang pengawasan jelas dan luas dari pelbagai sudut sama ada dari luar atau dalam bangunan oleh residen atau pengawal keselamatan melalui reka bentuk dan lokasi tingkap, lobi atau pintu bangunan. Ianya adalah perlu bagi ruang jalan sentiasa dilalui oleh orang awam secara berterusan bagi menambah kepada bilangan pemerhati jalanan dan mendorong pengguna bangunan sentiasa memerhati ke arah jalan. Tiada akan ada tarikan sekiranya ruang jalan tidak digunakan oleh orang ramai dan kebanyakan orang awam atau pengguna bangunan akan terhibur sekiranya duduk sambil memerhati gelagat pengguna jalanan serta dilengkapi dengan pelbagai aktiviti jalanan oleh penghuni jalanan. Peluang pengawasan sebegini dapat mengawal dan menjamin aktiviti yang selamat. Tambahan pula, pengawasan dapat mengurangkan perasaan takut dan bimbang penghuni atau orang di kawasan bandar.

Persekitaran Tanpa Halangan (Sutton, 1996) menerangkan bahawa persekitaran yang diwujudkan perlulah selamat untuk pengguna. Kadar kes jenayah yang semakin meningkat, seiringan dengan kadar pertumbuhan penduduk dan peningkatan kadar pembangunan ekonomi, menjadikan aspek keselamatan sebagai asas dalam perancangan persekitaran bandar masa kini (Sophie, 2000). Bagi kepentingan ruang awam & persendirian pula ada dijelaskan dalam *Defensible Space* (Newman, 1972) iaitu prinsip ini menekankan bahawa semua kawasan sama ada dimiliki oleh individu atau tempat awam seharusnya dinyatakan dengan jelas sama ada separa awam atau separa persendirian atau persendirian. Penetapan ruang yang jelas dapat membantu menentukan siapa yang mempunyai hak untuk menggunakan ruang tersebut di samping memberikan keyakinan kepada komuniti untuk bertindak pada orang asing atau aktiviti dan kegiatan yang mencurigakan dalam kawasan mereka.

Dalam *Crime Prevention Through Environmental Design* (Jeffery, 1977), aktiviti sokongan bertujuan penjaan aktiviti bersesuaian di kawasan terdedah dengan jenayah bagi mengalakkan penggunaan ruang secara terbuka bagi menimbulkan rasa tidak yakin penceroboh untuk melakukan jenayah. Apabila ruang-ruang ini contohnya ruang jalanan di penuh pelbagai jenis aktiviti jalanan seperti pemain muzik jalanan, artis lukisan jalanan dan sebagainya akan menarik orang ramai dan pengguna bangunan berhampiran sentiasa memerhati ruang ini. Selain itu Jeffery's juga menerangkan tentang kepentingan memperkasakan kawasan sasaran & penyelenggaraan yang menekankan kepada keperluan untuk memperkasakan kawasan sasaran dan menyelenggara serta menguruskan kawasan dan bangunan secara berkala dan berterusan oleh pihak pengurusan, penghuni, pemilik dan komuniti. Kewujudan kawasan dan bangunan usang / terbiar boleh mengalakkan aktiviti jenayah seperti penagihan dadah dan aktiviti jenayah serta sosial yang negatif. Oleh yang demikian, cadangan penyediaan balai polis tetap atau bergerak, penyediaan cermin keselamatan, penyediaan papan tanda peringatan jenayah, penyediaan penggera keselamatan, pemasangan kamera litar tertutup [CCTV] di premis perniagaan dan tempat awam, laluan awam tidak terlindung dari padangan awam dan sebagainya dapat membantu dalam pencegahan jenayah sekali gus mengurangkan indeks jenayah.

Penyertaan komuniti & kesedaran awam yang terdapat dalam strategi Bandar Selamat (JPBD, 2010) menerangkan bahawa Pendidikan, kesedaran awam dan publisiti adalah perlu bagi peningkatan penyertaan awam dalam merancang dan melaksanakan langkah-langkah Bandar Selamat. Kesedaran masyarakat mengikut Jacob (1961), perkara utama yang perlu difahami mengenai keselamatan dan ketenteraman awam di bandar bukan hanya dijaga oleh pihak polis tetapi penglibatan masyarakat setempat juga adalah perlu untuk sama-sama menjaga kawasan persekitaran mereka. Di negara Barat, usaha praktikal ini sebenarnya lebih berjaya menangani masalah jenayah dengan menggunakan pendekatan pencegahan jenayah berorientasikan komuniti secara komprehensif. Apa yang menjadi masalah masyarakat hari ini adalah sikap tidak ambil peduli walaupun melihat penjenayah melakukan jenayah di depan mata mereka. Keadaan sedemikian akan mengakibatkan hubungan sosial terhadap persekitaran fizikal lemah di mana ikatan '*sense of community*' dalam sebuah kawasan akan

menimbulkan keadaan yang tidak sepatutnya berlaku dan perkara ini menyebabkan penjenayah semakin berani melakukan jenayah.

Kesimpulan

Secara kesimpulannya berdasarkan penerangan di atas maka dapat dirumuskan bahawa tahap keselamatan yang baik telah dilaksanakan selaras Program Bandar Selamat tetapi hasil analisis *Space Syntax* menunjukkan pola pergerakan dipengaruhi oleh konfigurasi ruang dengan grid bandar yang terdiri daripada kelompok garisan yang mampu menghasilkan pergerakan bebas kerana sifat konfigurasi ruang grid mempunyai aliran pergerakan dan penarikan [*movement and attractors*] yang saling berhubung antara satu sama lain.

Perkara ini perlu diatasi dengan cadangan reka bentuk bandar bagi mengurangkan ruang-ruang bebas untuk kenderaan atau motosikal di dalam bandar. Contohnya menutup lorong-lorong kecil untuk kenderaan atau motosikal lalu di ruang tersebut tetapi hanya terbuka untuk golongan pejalan kaki melaluinya bagi memudahkan mereka bebas bergerak atau Pergerakan Semula Jadi [*Natural Movement*] di dalam kawasan bandar tanpa gangguan kenderaan bermotor bagi menyediakan pemantauan semulajadi [*natural surveillance*] dan penggunaan ruang luaran yang berhampiran digunakan secara insentif. Peningkatan penggunaan ruang jalanan akan meningkatkan aktiviti di jalanan dan lebih banyak orang yang akan memerhati. Ruang jalan yang sihat [*healthy streets*] merupakan laluan yang digunakan oleh pelbagai komuniti atau pengguna dengan pelbagai aktiviti jalanan. Proses untuk memerhati dan diperhatikan merupakan perkara asas bagi menghidupkan suasana di jalanan [*lively street*] yang dapat membentuk '*sense of community*'.

Di samping itu bagi mengatasi masalah jenayah, masyarakat juga perlu terlibat dan memberi kerjasama kepada pihak Berkuasa dan Kerajaan. Mereka hanya perlu menjadi mata dan telinga penguatkuasa tanpa perlu mengambil tindakan apabila melihat sesuatu yang mencurigakan dengan secara diam-diam menyalurkan maklumat yang berkaitan kepada pihak polis. Sebenarnya kaedah ini sudah lama diamalkan secara meluas dalam komuniti Rakan Cops dan jika masyarakat mengambil sikap yang sama, sudah pasti indeks jenayah dalam negara dapat diminimalkan kepada suatu suasana 'rasa tidak selamat' masyarakat sebelum ini kepada sifar. Akhirnya matlamat mengurangkan insiden jenayah, perasaan takut akan jenayah [*Fear of Crime*] akan berkurangan dan akan melahirkan bandar yang benar-benar selamat.

Rujukan

- Brantingham PL, Brantingham PJ (1984) *Patterns in crime*. Macmillan, New York.
- Carey JT (1978) *Introduction to criminology*. Prentice-Hall, Englewood Cliffs, London.
- Cohen LE, Felson M (1979) Social change and crime rate trends: A routine activity approach. *American Sociological Review* 44, 588 – 608.
- Cornish D, Clarke R (1986) *The reasoning criminal: Rational choice perspectives on offending*. Springer-Verlag, New York.
- Cummins RA (2000) Objective and Subjective Quality of Life: An Interactive Model. *Social Indicators Research* 52 (1), 55-72.
- Halimaton Saadiah Hashim (2000) Falsafah dan Tujuan Kawalan Pembangunan dalam Mewujudkan Persekitaran yang Selamat. Kertas Pembentangan Persekitaran dalam Seminar Kebangsaan Perancangan Bandar dan Wilayah Kali ke-18. Anjuran Jabatan Perancangan Bandar dan Wilayah/UTM (Alam Bina). Sekudai, Johor, 28-29 Februari.
- Harries KD (1974) *The Geography of Crime and Justice*. McGraw-Hill, San Francisco.

- Hasnah Ali, Abd. Rashid Ahmad (1997) Spatial and Temporal Variation of Economic Growth and Quality of Life within Regions in Malaysia. Kertas kerja dalam Seminar Kebangsaan Pertumbuhan Ekonomi dan Kualiti di Malaysia. Universiti Utara Malaysia, 6-7 Januari.
- Herbert D (1982) *The Geography of Urban Crime*. Logman, London.
- Hillier B, Hanson J (1984) *The Social Logic of Space*. Cambridge University Press, London. p.281
- Healey KM (1995) *Victim and Witness Intimidation: New Developments and Emerging Responses U.S.* Department of Justice.
- Jacob J (1961) *The Death and Life of Great American Cities*. Vintage Books, New York.
- Jeffrey (1977) *Crime Prevention Through Environmental Design*. Sage Publication, Beverly Hill, California.
- Malaysia. Jabatan Perdana Menteri (2010) *Pelan Hala Tuju Program Transformasi Kerajaan, Mengurangkan jenayah*, Vol.6, p.122.
- Malaysia. Jabatan Perancang Bandar dan Desa (2006) *Dasar Perbandaran Negera*. Reka Terancang Sdn. Bhd., Kuala Lumpur.
- Malaysia. Jabatan Siasatan Jenayah Bukit Aman (2014) *Laporan Statistik Jenayah 2009 – 2013 setiap negeri di Malaysia*. PDRM Bukit Aman, Kuala Lumpur.
- Malaysia. Unit Khas NKRA Bandar Selamat, Jabatan Perancang Bandar dan Desa, Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan (2010) *Bandar Selamat 2010*. JPBD, Kuala Lumpur.
- Malaysia. Unit Khas NKRA Bandar Selamat, Jabatan Perancang Bandar dan Desa (2014) *Sistem Pemantauan Bandar Selamat*. Available from: <https://cmshosta.bandarselamat.townplan.gov.my>.
- Maslow A (1968) *Motivation and personality*. Harper and Brother, New York.
- Newman O (1972) *Defensible Space: Crime Prevention Through Urban Design*. McMillan, New York.
- Oncu A, Weyland P (1997) *Space, culture and power: New identities in globalizing cities*. Zed Books.
- Quinney R (1970) *The social reality of crime*. Brown & Co, Boston.
- Sims BA (1997) Crime, punishment and the American ream: Toward a Marxist integration. *Journal Research in Crime and Delinquency* 34, 5-24.
- Sophie Body-Grendrot (2000) *The Social Control of Cities? A Comparative Perspective*. Blackwell Publishing, United Kingdom.
- Sutton M (1996) Implementing Crime Prevention Schemes. In: *A Multi-Agency Setting: Aspects of Process in the Safe Cities Programmer*. Croydon, London.
- United Nations (1996) *Indicators of Sustainable Development Framework and Methodologies*. United Nations Commission on Sustainable Development, New York.
- Van Dijk, Van Soomeren et al. (2000) *Crime prevention solution for Europe: Designing out crime*. DSP research and consultancy, Netherlands.
- Yuen B (2004) Safety and dwelling in Singapore. *Cities* 21 (1), 19-28.
- Zainudin Muhammad (2000) Ke arah perancangan dan pembangunan persekitaran yang selamat. Kertas Pembentangan di Seminar Kebangsaan Perancangan Bandar dan Wilayah / UTM (Alam Bina) Skudai Johor, pada 28-29 Febuari.