



Kuala Lumpur dan cabaran baru pembangunan berterusan

Junaidi Awang Besar^{1,2}, Rosmadi Fauzi², Amer Saifude Ghazali², Muhammad Hazim Abdul Ghani¹,
Zainun Abidin Baharum³

¹Pusat Pengajian Sosial, Pembangunan dan Persekitaran, Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, Universiti Kebangsaan Malaysia, Bangi, Selangor, ²Jabatan Geografi, Fakulti Sastera dan Sains Sosial, Universiti Malaya, Kuala Lumpur, ³Jabatan Sejarah, Fakulti Sastera dan Sains Sosial, Universiti Malaya, Kuala Lumpur

Correspondence: Junaidi Awang Besar (email: jab@ukm.edu.my)

Abstrak

Perkembangan kawasan perbandaran dipengaruhi oleh faktor-faktor fizikal, sosioekonomi dan juga campur tangan kerajaan serta pengaruh proses politik dan pilihan raya. Perkembangan fizikal perbandaran kawasan Kuala Lumpur dan sekitarnya bermula semenjak kawasan tersebut wujud sebagai penempatan tradisional pada pertengahan abad ke 19 sehingga perlombongan bijih timah secara komersial di kawasan Lembah Klang meningkatkan lagi proses perbandaran Kuala Lumpur. Artikel ini menyingkap faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan fizikal Kuala Lumpur dengan mengimbuai sejarah perkembangan sosioekonomi Kuala Lumpur sebelum merdeka hinggalah sekarang. Kajian ini menggunakan metod analisis sekunder mengenai sejarah perkembangan fizikal dan sosioekonomi Kuala Lumpur dengan merujuk bahan-bahan yang berkaitan di Perpustakaan Kuala Lumpur dan Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL). Dapatan kajian menunjukkan proses urbanisasi Kuala Lumpur bertambah pesat dengan pemilihan Kuala Lumpur sebagai ibu negeri Negeri-negeri Melayu Bersekutu, perkembangan sehingga Peperangan Dunia Kedua dan seterusnya sehingga negara mencapai kemerdekaan. Selepas kemerdekaan sehingga sekarang perkembangannya dibentuk oleh faktor-faktor perumahan penduduk, sosio budaya, persekitaran fizikal, kegiatan ekonomi dan politik. Pembangunan Kuala Lumpur seterusnya ialah menjadi bandaraya bertaraf dunia dan prospek ini terlakar di dalam pelan-pelan pembangunan DBKL. Sejauhmana Kuala Lumpur dapat melayakkan dirinya sebagai bandaraya bertaraf dunia bergantung kepada sejauhmana ia mampu berfungsi sebagai i) pusat tarikan pelaburan global dengan penduduk yang optimum dan sumber tenaga kerja mahir yang mencukupi, ii) pusat penawaran pekerjaan yang vibran, iii) hub pembuatan dan perkhidmatan yang bersepadu untuk memudahkan peralihan ke arah k-ekonomi baru, dan iv) tempat di mana semua penghuni tempatan dan pelawat dapat menikmati kesejahteraan rohani, emosi dan daya fikir.

Katakunci: Bandaraya dunia, dinamik penduduk bandaraya metropolitan, perkembangan fizikal bandaraya metropolitan, perumahan bandaraya metropolitan, politik bandaraya metropolitan, urbanisasi berterusan

Kuala Lumpur and the new challenges of continuous development

Abstract

Expansion of urban areas is typically influenced by physical and socio-economic factors, political and electoral processes, and government intervention. For Kuala Lumpur physical development of the municipal and the surrounding area began as a traditional settlement in the mid 19th century while subsequent commercial tin mining furthered its urbanization process. This article elucidates the factors underlying the physical development of Kuala Lumpur by overviewing its socio-economic evolution before independence to the present. The study adopted the method of critical analysis of secondary reference materials gathered from the Kuala Lumpur Library and Kuala Lumpur City Hall (DBKL). The results showed that Kuala Lumpur urbanization accelerated with the selection of

Kuala Lumpur as the capital of the Federated Malay States, and continued through the Second World War and the achievement of Malayan independence. Since then the metropolitan city development had been governed by various physical, settlement, socio-cultural, economic and political factors. Kuala Lumpur's next developmental phase is to emerge as a world class city the prospects of which are outlined in the DBKL's development plans. To what extent this goal will be achieved depends on Kuala Lumpur's ability to function as i) a global investment attraction centre with optimum population and skilled manpower, ii) a vibrant employment centre, iii) an integrated manufacturing and services hub facilitating the k-economy transition, and iv) a place where locals and visitors can savour spiritual, emotional and mental wellbeing.

Keywords: continuous urbanization, metropolitan housing, metropolitan physical development, metropolitan politics, metropolitan population, world city

Pengenalan

Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur ialah ibu negara dan bandar terbesar di Malaysia. Ia meliputi tanah seluas 244 km persegi (94 batu²). Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur ialah salah satu daripada tiga buah Wilayah Persekutuan Malaysia, dan juga sebuah enklaf (satu kawasan kecil dilingkungi dalam satu kawasan besar) dalam negeri Selangor, di pantai barat tengah Semenanjung Malaysia. Geografi Kuala Lumpur dicirikan oleh lembah besar yang dikenali sebagai Lembah Klang yang bersempadan dengan Banjaran Titiwangsa di timur, beberapa banjaran kecil di utara dan selatan, dan Selat Melaka di barat. Kuala Lumpur memetik namanya daripada kuala yang menemukan Sungai Klang dan Sungai Gombak di tengah-tengah ibu kota itu. Lokasinya di pantai barat Semenanjung Malaysia yang lebih luas tanah ratanya berbanding pantai timur, menyumbang kepada pembangunan yang lebih pesat berbanding bandar-bandar lain di Malaysia. Sebagai sebuah kota kosmopolitan yang besar dengan masyarakat tempatan pelbagai kaum serta masyarakat antarabangsa, Kuala Lumpur mempunyai ciri-ciri yang berbeza dengan kebanyakan tempat di seluruh negeri di Malaysia. Trend polarisasi kaum masih wujud dari segi penempatan antara tiga kaum utama di mana orang Melayu yang keseluruhannya beragama Islam lebih tertumpu di kawasan berunsur kekampungan seperti Keramat, Kampung Baru, Kampung Pandan, Lembah Pantai, Batu dan Setapak. Kaum Cina banyak tertumpu di kawasan yang komersial dan industri termasuklah Bukit Bintang, Cheras, Sungai Besi, Salak, Jalan Kelang Lama, Kepong dan Seputeh. Orang India pula tinggal di merata tempat dan sebahagian besarnya di Sentul, Brickfield dan Segambut. Justeru, adalah menjadi tujuan artikel ini untuk menganalisis cabaran baru pembangunan dalam proses perbandaran Kuala Lumpur.

Metodologi dan kawasan kajian

Sumber data kajian diperolehi daripada kaedah kepustakaan dan rujukan atas talian internet untuk mendapatkan data yang berkaitan perkembangan perbandaran di Kuala Lumpur. Maklumat sekunder diperolehi dari kajian kepustakaan data, laporan, kertas kerja, artikel, buku prosiding, buku rujukan ilmiah, akhbar dan jurnal. Kuala Lumpur, ibu negara Malaysia merupakan satu dari tiga wilayah di bawah pentadbiran Kerajaan Persekutuan. Kuala Lumpur yang meliputi tanah seluas 244 kilometer persegi (94 batu persegi) dengan anggaran penduduk lebih 1.6 juta orang tergolong dalam sebuah kawasan metropolitan besar meliputi sebahagian besar Lembah Klang, iaitu pengelompokan bandar-bandar yang didiami seramai lebih dari 7.2 juta orang penduduk. Bandaraya ini menjadi pusat industri, kebudayaan, pendidikan dan ekonomi kerana kedudukannya sebagai ibu negara Malaysia. Kuala Lumpur merupakan bandaraya primat, ditarafkan sebagai bandaraya dunia alfa. dan juga satu-satunya menjadi bandaraya global di Malaysia.

Dari aspek geografi fizikal, Kuala Lumpur terlindung oleh Banjaran Titiwangsa di timur dan pulau Sumatera, Indonesia di barat. Kuala Lumpur beriklim hutan hujan tropika yang panas dan cerah dengan curahan hujan yang lebat sepanjang tahun, terutamanya ketika musim monsun timur laut dari

bulan Oktober hingga Mac. Suhunya agak malar iaitu maksimumnya sekitar 31 and 33 °C (88 and 91 °F) tetapi tidak pernah melampaui 37 °C (99 °F), sementara minimumnya sekitar 22 and 23.5 °C (72 and 74 °F) dan tidak pernah kurang daripada 19 °C (66 °F). Kuala Lumpur lazimnya menerima curahan hujan sebanyak 2,266 mm (89.2 in) setiap tahun; bulan Jun dan Julai agak kering, namun demikian curahan hujan biasanya melebihi 125 mm (5 in) sebulan. Banjir sering berlaku di Kuala Lumpur apabila hujan turun dengan lebatnya, khususnya di pusat bandaraya dan kawasan hilir. Adakalanya, Kuala Lumpur dan kawasan sekitarnya dicemari oleh jerebu akibat kepulan zarah-zarah habuk dari kebakaran hutan di Pulau Sumatera, menjadikan jerebu sebagai salah satu punca utama pencemaran di bandaraya di samping pembakaran terbuka, pengeluaran bahan-bahan pencemar dari kenderaan bermotor dan kerja-kerja pembinaan.

Semenjak negara ini mencapai kemerdekaan, Kuala Lumpur berperanan sebagai pusat pentadbiran negara dan komersial. Bagaimanapun, sejak tahun 2000, peranannya mulai terhad sebagai pusat komersial apabila kebanyakan daripada kementerian dan jabatan-jabatan kerajaan Persekutuan mula berpindah ke Putrajaya. Namun begitu, kedudukannya sebagai sebuah bandaraya utama negara yang bersifat kosmopolitan terus bertahan disebabkan jumlah penduduknya yang ramai dan sentiasa bertambah, di samping kegiatan ekonomi, pembangunan dan perdagangan yang kian pesat. Dari aspek pentadbiran, urusan tanah terletak di bawah kawalan Jabatan Tanah dan Galian Wilayah Persekutuan manakala khidmat perbandaran di seluruh kawasan Kuala Lumpur yang berkeluasan 244 kilometer persegi diuruskan oleh Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL). Untuk memudahkan pengurusan terutamanya dalam memberikan perkhidmatan kepada orang ramai, DBKL membahagikan kawasan Kuala Lumpur kepada tujuh bahagian masing-masing di bawah penyeliaan sebuah Pejabat Cawangan Kecil DBKL.

Hasil kajian dan perbincangan

Cabaran pembangunan Kuala Lumpur sebelum Abad 21

Perkembangan pembangunan perbandaran awal Kuala Lumpur adalah secara organik. Cabaran pembangunan Kuala Lumpur pada peringkat awal adalah berorientasikan isu pengurusan perbandaran dan alam sekitar serta cabaran dalam isu petempatan, isu pekerjaan dan ekonomi setempat. Apabila Lembaga Kebersihan ditubuhkan pada tahun 1890, ia tidak hanya bertanggungjawab untuk mentadbir pasar, menguatkuasakan pembersihan, membersihkan jalan, lorong, membina longkang, membuat lampu-lampu jalan atau menyediakan papan-papan tanda malahan ia juga bertindak untuk mengawal pembangunan perbandaran di kawasan bandar (Lam, 2004). Pembinaan jalan keretapi telah meningkatkan lagi perkembangan ekonomi Kuala Lumpur dan kawasan pedalaman kerana ia memendekkan masa perjalanan untuk mengeksport komoditi timah dan pertanian. Ketika itu orang India dibawa masuk untuk memenuhi permintaan tenaga buruh murah dalam sektor ini. Justeru itu mereka tertumpu di kawasan berdekatan dengan bengkel-bengkel keretapi. Penempatan orang India muncul dalam tahun 1880-an hingga 1890-an apabila meningkatnya perkembangan sektor bidang perhubungan dan pengangkutan (DBKL 1990).

Kedudukan Kuala Lumpur di tengah-tengah Semenanjung dan kemudahan sistem pengangkutan yang baik memudahkan ia dikunjungi merupakan faktor kepesatan perkembangan penduduk Kuala Lumpur. Selain daripada perlombongan bijih, ekonomi Kuala Lumpur juga disokong oleh aktiviti pertanian secara komersial dimana banyak tanah-tanah yang telah dipajak kepada pelabur untuk dijadikan ladang kopi dan getah. Kemakmuran ekonomi telah meningkatkan lagi kemasukan buruh asing ke Kuala Lumpur di samping ramai penduduk di sekitarnya berpindah masuk untuk tinggal dan bekerja di sektor perlombongan dan pertanian (Um, 1978). Semenjak awal perkembangan Kuala Lumpur pertumbuhan penduduk adalah pesat pada kadar 5.4 peratus setahun sehingga berakhirnya Perang Dunia Pertama. Pertumbuhan pembangunan rumah-rumah kedai dan jalan-jalan terus meningkat terutamanya di kawasan pusat bandar. Ini menyebabkan pada tahun 1916, kawasan pusat bandar telah mengalami ketepuan pembangunan kerana halangan fizikal seperti tanah berpaya dan berbukit.

Cabaran perkembangan bandar Kuala Lumpur ketika era 1940-an hingga 1960-an adalah berpaksikan isu petempatan yang tidak mampu untuk menampung peningkatan penduduk yang meningkat. Kawasan setinggan yang didiami oleh penduduk-penduduk yang berhijrah semakin meningkat terutamanya di kawasan pinggir bandar. Cabaran terhadap isu keselamatan juga berlaku ketika ini apabila ancaman daripada Parti Komunis Malaya (PKM) telah menyebabkan satu skim telah dilancarkan di mana penduduk setinggan Cina telah dipaksa untuk tinggal di kawasan kampung-kampung baru berpagar untuk memutuskan hubungan mereka dengan pengganas komunis. Penduduk kampung baru ini dibenarkan bekerja pada waktu siang tetapi dilarang membawa makanan keluar dan perintah berkurung pada waktu malam. Kampung-kampung baru disekitar Kuala Lumpur terletak di Jinjang, Ampang dan Salak Selatan.

Penumpuan pembangunan lebih banyak di Lembah Klang terutamanya Kuala Lumpur telah meningkatkan lagi kemasukan penduduk beramai-ramai ke Kuala Lumpur. Bandar Petaling Jaya merupakan bandar satelit pertama kepada Kuala Lumpur dirancang untuk menampung pertumbuhan penduduk yang meningkat dan menempatkan semula penduduk yang menduduki kawasan setinggan. Bandar ini juga dirancang untuk menempatkan kawasan perindustrian yang dapat menjana pekerjaan kepada penduduk. Sebagai ibu negara, Kuala Lumpur telah menempatkan kementerian-kementerian dan jabatan-jabatan kerajaan serta menempatkan ibu pejabat-ibu pejabat syarikat-syarikat perniagaan utama (Jabatan Penerangan Malaysia, 2010).

Cabaran pembangunan di Kuala Lumpur ketika tahun 1960an dan 70-an adalah isu peluang pekerjaan dan isu petempatan. Isu ini timbul apabila ramai penduduk dari kawasan luar bandar berhijrah ke Kuala Lumpur untuk mencari peluang pekerjaan yang lebih baik, mudah untuk mendapat kemudahan pendidikan dan kemudahan-kemudahan sosial yang lain yang telah mewujudkan banyak penempatan setinggan (Kamaruzzaman, 2006). Pembinaan rumah kos rendah dan perumahan awam tidak dapat menampung bilangan penduduk yang membanjiri bandar terutamanya tanah-tanah kerajaan dan kawasan bekas lombong. Pada tahun 1974, dianggarkan seramai 154,000 orang penduduk setinggan dan ianya merupakan 20 peratus daripada jumlah penduduk Kuala Lumpur dan pada tahun 1979 bilangan tersebut meningkat kepada 243,000 orang (UPSB, 1996).

Selain itu, cabaran terhadap isu perhubungan antara kaum muncul pada tahun 1969 dimana Peristiwa 13 Mei telah meledakkan keharmonian antara kaum. Hasilnya sehingga tahun 1970, pola pengelompokan penduduk tidak mengalami perubahan besar di mana penumpuan orang Melayu masih di Kampung Baru, Kampung Datuk Keramat-Jalan Gurney, Kampung Kerinci, Kampung Haji Abdullah Hukum dan Kampung Pandan. Orang Cina tertumpu di Chow Kit, Segambut, Kampung Baru Ayer Panas, Ulu Klang, Jinjang, Kepong, Sungai Besi dan Salak Selatan manakala orang India pula masih di Sentul, Brickfields dan Bangsar. Pada 1971, Kuala Lumpur telah dikurniakan status bandaraya pada 1 Februari. Pesuruhjaya Ibu Kota bergelar Datuk Bandar Kuala Lumpur dan Suruhanjaya Ibu Kota dikenali sebagai Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL). Seterusnya pada tahun 1972, Kuala Lumpur telah diisytiharkan sebagai Wilayah Persekutuan. Apabila Wilayah Persekutuan ditubuhkan pada tahun 1974 kawasan pentadbiran telah diperluaskan daripada 36 batu persegi kepada 94 batu persegi. Penubuhan Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur memudahkan lagi Dewan Bandaraya Kuala Lumpur berperanan dengan lebih berkesan untuk mentadbir dan memandu arah perkembangan Kuala Lumpur (DBKL, 1995).

Cabaran pembangunan pada tahun 1980-an adalah melibatkan isu perkembangan fizikal dan kesesakan lalu lintas. Kemunculan bangunan-bangunan pencakar langit yang berselerak di kawasan pusat bandar telah menjejaskan nilai keindahan kepada pandangan kerana perbezaan ketara di antara bangunan-bangunan baru dan bangunan sedia ada. Apabila pihak kerajaan mengeluarkan arahan untuk tidak membenarkan aktiviti perlombongan bijih dan pertanian dilaksanakan, Kuala Lumpur mempunyai kawasan yang berpotensi untuk pembangunan yang luas untuk menampung bilangan penduduk yang semakin bertambah. Ladang-ladang dan kawasan bekas lombong telah dikenalpasti untuk dijadikan bandar-bandar baru dan kawasan-kawasan perumahan. Kepesatan pembangunan di Kuala Lumpur di antara tahun 1970 hingga 1980 telah meningkatkan lagi penduduk Kuala Lumpur dua kali ganda kepada hampir 1.1 juta orang. Pembangunan yang pesat telah menimbulkan banyak masalah seperti kesesakan lalu lintas (Haryati dan Sharifah Meryam, 2012). penawaran tanah yang tidak mencukupi, pembangunan yang terpisah, taburan pembangunan fizikal yang tidak seimbang dan mutu alam sekitar yang menurun

(DBKL, 1984). Perkembangan perbandaran dan peningkatan penduduk Kuala Lumpur telah meningkatkan lagi pembangunan kawasan perumahan. Kawasan-kawasan yang luas terutamanya bekas ladang getah telah dibeli oleh pemaju perumahan swasta dan ditukarkan kepada taman perumahan dan bandar baru seperti Paramount Garden, Damansara Utama, Taman Tun Dr Ismail Damansara, Bangsar Baru, Overseas Union Garden dan Cheras, Bandar Baru Tun Razak, Bandar Baru Wangsa Maju.

Cabaran pembangunan Kuala Lumpur pada tahun 1990-an melibatkan isu pemuliharaan bangunan warisan dan isu perumahan serta isu perhubungan dan pengangkutan. Pembangunan perbandaran hanya berskala kecil sahaja pada era ini pendekatan pengekalangan bangunan telah diperkenalkan. Banyak bangunan bersejarah telah dibaikpulih dan rekabentuk pembangunan mempertimbangkan ciri-ciri pembangunan tradisional (Kementerian Kewangan, 1996). Bangunan-bangunan pencakar langit banyak telah dibina menggantikan bangunan-bangunan lama. Oleh kerana penawaran tanah yang semakin berkurang, pemaju mempunyai pilihan yang terhad untuk mendapatkan kawasan-kawasan yang terpilih. Akibatnya pemaju terpaksa membayar kos yang tinggi tanah di Kuala Lumpur dan bagi memastikan pelaburan membawa keuntungan, corak pembangunan yang dicadangkan berintensiti tinggi. Pengenalasan dasar penswastaan oleh kerajaan telah merencanakan lagi pembangunan perbandaran, di bawah skim ini banyak pembangunan komprehensif yang dilaksanakan secara usahasama diantara pihak swasta dan kerajaan. Oleh kerana banyak tanah milik kerajaan dan agensi kerajaan yang sedia ada terbuka untuk dibangunkan semula, corak pembangunan adalah berskala mega. Tekanan pembangunan yang tinggi dan dasar penswastaan telah meningkatkan lagi penawaran ruang lantai perdagangan terutamanya di kawasan pusat bandar.

Projek-projek usahasama dan penswastaan kerajaan banyak terletak dikawasan setinggan. Penduduk setinggan tersebut akan ditempatkan semula pada tapak asal apabila pembangunan tersebut siap dibina. Oleh kerana unit-unit yang disediakan untuk setinggan adalah unit-unit kediaman yang perlu diberi subsidi yang tinggi maka pembangunan di kawasan tersebut terpaksa ditinggikan intensitinya (Nik Juliana et al., 2014). Tekanan pasaran di kawasan pusat bandar telah menyebabkan lebih banyak permohonan yang diterima di kawasan pusat bandar berbanding dengan kawasan-kawasan pusat pertumbuhan baru. Pembangunan kawasan kediaman di kawasan pusat pertumbuhan baru agak menggalakkan berbanding dengan pembangunan perdagangan (JPI, 1995). Pembangunan kediaman di kawasan pinggir bandar (luar sempadan Kuala Lumpur) telah meningkat. Kebanyakan penduduk berulang alik ke Kuala Lumpur dan ini telah meningkatkan lagi kesesakan lalu lintas setiap pagi dan petang. Sistem pengangkutan di Kuala Lumpur telah dipertingkatkan dengan pembinaan landasan berkembar keretapi, LRT dan monorel. Pertumbuhan pusat-pusat pertumbuhan baru tumbul secara linear di pinggir Kuala Lumpur mengambil kesempatan menggunakan kemudahan infrastruktur dan kemudahan awam sedia ada dari Kuala Lumpur. Ketiadaan pembangunan bersepadu di antara Kuala Lumpur dengan Majlis-Majlis Perbandaran bersebelahan boleh mengakibatkan intensiti pembangunan yang tidak secocok dalam konteks kepadatan penduduk, ketinggian bangunan, konflik guna tanah, jaringan jalan yang tidak berkesinambungan, penyediaan kemudahan pendidikan, kawasan lapang dan kesukaran operasi penyelenggaraan (Shahrom et al., 2013). Kemudian pada era Kemelesetan Ekonomi pada 1997 telah berlaku kegawatan ekonomi dan kejatuhan mata wang yang telah memberi kesan ketara kepada industri bangunan, banyak daripada projek-projek yang terbengkalai dan projek-projek mega yang tidak dapat dilaksanakan.

Cabaran pembangunan Kuala Lumpur masakini

1) Isu pentadbiran dan perbandaran

Perkembangan Kuala Lumpur pada abad ke 21 menyaksikan kemunculan Projek-projek Pembangunan Mega termasuk Koridor Raya Multimedia (MSC), Lapangan Terbang Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIA) di Sepang dan perpindahan pusat pentadbiran Kerajaan Persekutuan ke Putrajaya dijangka akan memberi kesan kepada pertumbuhan masa hadapan Kuala Lumpur. Kuala Lumpur akan terus memainkan peranan sebagai Pusat aktiviti perdagangan yang terpenting. Sejak kebelakangan ini kawasan perbandaran Kuala Lumpur mengalami kadar pembangunan yang pesat dan ditumbuhi dengan bangunan-bangunan

pencahkar langit yang moden dan canggih. Perkembangan perbandaran yang pesat pada tempoh masa yang singkat adalah disokong oleh faktor ekonomi, sosio budaya, politik dan pentadbiran yang berkesan. Kedatangan imigran dan kolonial telah memberi sumbangan besar kepada perkembangan kawasan perbandaran. Perumahan merupakan aspek penting dalam mempengaruhi pertumbuhan populasi penduduk di Kuala Lumpur. Perumahan Program Perumahan Rakyat (PPR) yang diperkenalkan oleh kerajaan dalam Rancangan Malaysia kesembilan (RMK9) adalah bertujuan memastikan rakyat mendapat kemudahan perumahan yang mencukupi untuk dibeli atau disewa khususnya kepada golongan berpendapatan rendah. Program tersebut berterusan dalam RMK10 dan RMK11. Pada tahun 2012, diperuntukkan RM443 juta untuk membina 8,000 unit PPR untuk disewa dan 7,000 PPR untuk dijual. Di Kuala Lumpur, jelasnya, terdapat 25 Projek Perumahan Rakyat (PPR) yang melibatkan 32,762 unit yang dibina di Bandar Tun Razak, Pudu, Cheras, Lembah Pantai dan Kepong. Ia dibina untuk menggantikan perumahan setinggian yang dirobohkan di seluruh Kuala Lumpur dan juga perumahan rakyat berpendapatan kurang RM2500 pada masa sekarang (Junaidi et al., 2012).

Pada tahun 2003, Draft Plan Struktur 2020 dipamerkan kepada orang awam untuk bantahan dan cadangan terhadap perancangan yang dilakukan di dalam kawasan pentadbiran Kuala Lumpur yang kini yang mempunyai keluasan 243 km persegi. Kemudian pada 4 November 2004, Plan Struktur Kuala Lumpur 2020 diwartakan yang mengandungi wawasan, matlamat, dasar-dasar dan cadangan-cadangan untuk memandu pembangunan Kuala Lumpur (Bandar Raya) bagi 20 tahun akan datang. Kesesakan lalu lintas di Kuala Lumpur menyebabkan sistem pengangkutan telah dipertingkatkan dengan pembinaan landasan berkembar kereta api elektrik (KTM), LRT dan Monorel.

2) Isu sistem pengangkutan

Pada tahun 2000 hingga 2013, sistem pengangkutan dimantapkan lagi dengan pembinaan ERL serta terowong SMART, Hentian Puduraya yang diubahsuai dengan kemudahan penghawa dingin dan kedap asap, KL Sentral, Terminar Bersepadu Selatan (TBS) di Bandar Tasik Selatan dan pada tahun 2013 dalam pembinaan Projek Sistem Pengangkutan Pantas (MRT) Lembah Klang Kuala Lumpur yang bermula sejak pertengahan tahun 2012. Projek pembinaan MRT tersebut membabitkan pembinaan rangkaian rel menghubungkan ibu kota dengan enam kawasan yang memanfaatkan lebih enam juta pengguna. Projek berharga RM40 bilion itu yang dilaksanakan secara berperingkat bermula pertengahan tahun 2012 meliputi laluan ke Serdang, Cheras, Kepong, Damansara, Subang Jaya dan Puchong. Menurut sumber Kementerian Kewangan, sepertiga daripada rangkaian rel sepanjang 150 kilometer itu akan dibina di bawah tanah. Ia menawarkan perkhidmatan lebih mesra pengguna, sekaligus membolehkan penumpang membuat transit antara stesen dengan mudah kerana memiliki penambahan jaringan rangkaian lengkap membabitkan perkhidmatan kereta api antara bandar, komuter, monorel, transit aliran ringan (LRT), Ekspress Rail Link (ERL) (Junaidi et al., 2013).

3) Isu pembangunan ruang – Greater KL

Projek MRT juga merupakan salah satu daripada lima program utama yang akan dilaksanakan di bawah projek 'Greater KL' yang meliputi ibu negara dan bandar satelit di sekitarnya. Empat lagi program ialah mewujudkan Daerah Kewangan Antarabangsa Kuala Lumpur dengan pengkhususan dalam kewangan Islam; membangunkan Sime Darby Vision Valley; memajukan Tasik Perdana seluas 101 hektar sebagai taman botani bertaraf dunia dan menjadikan Greater KL destinasi pelancongan utama dunia. Projek MRT tersebut bakal meningkatkan tahap kecekapan sistem pengangkutan awam negara secara bersepadu, setanding dengan ibu negara maju lain seperti Seoul dan Tokyo. Projek berkenaan juga mampu membantu kerajaan mencapai meningkatkan peratusan penggunaan pengangkutan awam pada waktu puncak. Kini, penggunaan pengangkutan awam di Malaysia hanya 16 peratus antara terendah di dunia berbanding Seoul (60 peratus), Singapura (56 peratus), Manila (54 peratus), Tokyo (49 peratus) dan Bangkok (40 peratus). Apabila projek MRT siap pada 2020, ia meningkatkan lagi penggunaan perkhidmatan awam kepada lebih daripada 50 peratus. Pembinaan MRT di Lembah Klang juga

merangkumi beberapa landasan yang satu daripadanya berpusing di luar pusat bandar, sementara beberapa lagi merentasi pusat bandar dan hampir menyamai rangkaian tren di bandar raya utama dunia. Selain itu, kawasan-kawasan perumahan juga berkembang dengan pesat seperti Alam Damai, Sri Damansara, Damansara Jaya, Kota Damansara, Kuchai, dan juga pembinaan perumahan Program Perumahan Rakyat (PPR) di 25 kawasan sekitar Kuala Lumpur.

Pembangunan Greater KL dan Lembah Klang merupakan salah satu Program Transformasi Ekonomi (ETP) di bawah Kementerian Wilayah Persekutuan dan Kesejahteraan Bandar. Matlamat utama inisiatif Greater KL dan Lembah Klang adalah bagi membolehkan kawasan pertumbuhan ekonomi negara mencapai kedudukan 20 tempat teratas bandar raya yang mempunyai ekonomi mapan. Di samping itu, negara menasihatkan untuk berada dalam senarai 20 tangga teratas dunia bagi bandar raya berdaya huni dan berdaya maju menjelang 2020. Dimensi pertama yang dikenal pasti untuk mengubah lanskap Greater KL dan Lembah Klang adalah menjadikannya sebagai magnetik atau 'besi berani' yang bermaksud menarik lebih banyak syarikat multinasional atau syarikat antarabangsa yang dinamik menempatkan ibu pejabat global atau serantau di kawasan pertumbuhan berkenaan. Dimensi lain adalah Greater KL/Klang Valley Connect iaitu menyediakan hubungan jaringan serantau dalam memajukan sistem pengangkutan bagi menghubungkan kawasan berkenaan dan pada masa yang sama hubungan jaringan dalam bandar menerusi pelaksanaan Aliran Transit Massa (MRT).

Dimensi seterusnya ialah Greater KL/Klang Valley New Places iaitu destinasi berpotensi tinggi yang dikenal pasti sebagai tempat menarik dan dinaik taraf untuk meningkatkan kesesuaiannya sebagai tempat dihuni penduduk serta menarik pelancong melawatnya. Seterusnya Greater KL/Klang Valley Enhanced Services yang memperlihatkan jurang antara perkhidmatan asas yang akan diberi tumpuan bagi memastikan ia berfungsi dengan baik untuk meningkatkan kesesuaian bandar raya bagi dihuni dan pada masa sama melonjakkan sektor pelancongan. Pertumbuhan daripada kegiatan ekonomi bagi Greater KL dan Lembah Klang dianggarkan dapat menyediakan 4.2 juta peluang pekerjaan pada 2020. Projek dan inisiatif utama yang dirancang dalam RMKe-10 ke arah mengubah Greater KL menjadi sebuah bandar bertaraf dunia adalah Pusat Kewangan Antarabangsa Kuala Lumpur (KLIFD), pembangunan semula lapangan terbang Sungai Besi, pembangunan perbandaran Sungai Buloh dan Pusat Malaysia Truly Asia. (<http://www.bharian.com.my/bharian/articles/MRThubungibukotakeenamkawasan/Article>)

4) Masalah trafik

Dari segi masalah trafik dan bandar raya hijau, DBKL sedang berusaha bersama Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat (SPAD), polis, MRT Corporation dan pengendali pengangkutan awam lain untuk menyelesaikan masalah berkaitan kesesakan. Dalam perancangan sudah ditetapkan bahawa 40 peratus pengangkutan di Kuala Lumpur akan bersifat pengangkutan awam dan selebihnya kenderaan persendirian. DBKL juga sudah memulakan usaha untuk mengurangkan penyediaan tempat letak kereta kepada tahap 70 peratus di kawasan atau bangunan yang berada berhampiran stesen pengangkutan awam. Selain itu, DBKL telah membuat keputusan untuk membangunkan kemudahan 'park and ride' di kawasan laluan MRT dan perkhidmatan-perkhidmatan lain. Laluan pejalan kaki juga merupakan langkah yang dilakukan oleh DBKL untuk menyambung lokasi-lokasi dalam bandar melalui kemudahan itu. Pada tahun 2012, DBKL telah membina laluan tersebut sepanjang 12 kilometer (km) sebelum menyambung 12km lagi pada tahun ini bagi menjadikan jarak keseluruhan sepanjang 42km.

5) Isu alam sekitar bandar

Pihak DBKL juga memberi tumpuan untuk menghijaukan Kuala Lumpur agar menjadi bandar mesra alam dengan menanam 37,000 batang pokok pada tahun lalu dan menasihatkan 35,000 batang pokok lagi pada tahun ini melalui kerjasama dengan badan bukan kerajaan, syarikat swasta, pihak sekolah dan para ibu bapa. DBKL juga dalam peringkat akhir untuk menanam pokok-pokok hutan yang mempunyai faedah saintifik untuk ditanam di 19 taman sekitar Kuala Lumpur seperti yang dilaksanakan oleh Singapura. Seterusnya DBKL juga merancang untuk menjadikan Kuala Lumpur sebagai bandar bercahaya dan

menarik pada waktu malam, maka untuk tujuan itu Pelan Induk Pencahayaan Kuala Lumpur sedang disediakan. Pelan tersebut pada peringkat akhir kajian dan DBKL meminta perunding mengenal pasti enam atau tujuh bangunan yang menjadi ikon Kuala Lumpur untuk dicahayakan pada waktu malam. Harapan masyarakat semakin hari semakin meningkat, mereka mahukan perkhidmatan terbaik daripada DBKL dan mengharapkan kemudahan-kemudahan berkualiti terutamanya jalan raya dan sistem perparitan. Mereka selalu menuding jari terhadap DBKL apabila kerja-kerja menurap jalan raya dikatakan tidak berkualiti dan sistem perparitan yang tidak sempurna dengan mengaitkannya dengan kejadian banjir kilat. Oleh itu, pada tahun 2012 sebanyak RM100 juta diperuntukkan untuk menyenggara jalan dan parit agar lebih berkualiti serta melibatkan juruaudit dalaman DBKL dan pihak Institut Kerja Raya Malaysia (IKRAM). Ini bermakna, sekiranya berlaku laporan jalan diturap tidak sempurna, tindakan segera akan diambil untuk memastikan pelaksanaan sewajarnya dilakukan.

6) Isu petempatan dan perumahan

Menyentuh mengenai isu perumahan, di Kuala Lumpur terdapat lebih 66,000 unit rumah. DBKL sedang berusaha untuk memperkukuhkan dan memperbaiki semula kemudahan-kemudahan yang ada. Namun sekiranya penduduk di perumahan-perumahan kos rendah, perumahan rakyat atau awam ini tidak mempunyai sikap yang positif mengenai penjagaan unit-unit rumah atau blok-blok kediaman mereka dan menganggap bahawa ini bukan tugas mereka (penduduk) tetapi tugas yang perlu dilaksanakan oleh DBKL, tentunya soal berkaitan dengan kesempurnaan lif, kebersihan bangunan, kawasan kediaman tidak akan dapat dijaga dengan sempurna. Mengenai masalah kesesakan lalu lintas, ia bergantung dengan sikap pengguna yang menggunakan jalan raya di dalam kawasan bandar. Kawasan yang tidak boleh memberhentikan kenderaan iaitu petak kuning misalnya, mereka masuk secara sesuka hati dan akhirnya berlaku pelanggaran undang-undang trafik yang kesannya dirasai semua pihak. Justeru, DBKL menyerahkan urusan kelulusan bangunan kepada pihak swasta iaitu kepada 'Principal Submitting Person' (PSP). Mereka ini akan memastikan pelan pembangunan mengikut garis panduan yang jelas, terang dan memenuhi keperluan-keperluan yang telah dinyatakan syarat-syarat dalam kelulusan pelan. Dengan ini DBKL boleh memberikan tumpuan terhadap pemantauan berkaitan kualiti dan sebagainya. Rumah mampu milik juga perlu diberi perhatian secara serius (http://m.utusan.com.my/Rencana/20130201/re_01/Memenuhi-tuntutan-warga-kota).

Kerajaan sudah menyediakan rumah-rumah murah bagi mereka yang berpendapatan rendah. Bagi mereka yang berpendapatan sederhana mereka tidak layak untuk membeli rumah kos rendah dan tidak mampu pula untuk membeli rumah harga tinggi, tetapi rumah di bawah harga RM300,000 tidak ada dalam pasaran. Justeru pada tahun 2013, Kerajaan meminta kerjasama dan mensyaratkan kepada pemaju-pemaju menyediakan rumah-rumah mampu milik bawah harga RM300,000 dengan keluasan minimum 800 kaki persegi. Kementerian Wilayah Persekutuan dan Kesejahteraan Bandar juga sedang merangka garis panduan rumah mampu milik untuk dilaksanakan di Wilayah Persekutuan. Bagi tanah-tanah DBKL, mana-mana projek usahasama yang dilaksanakan bersama pihak swasta, DBKL akan memastikan rakan kongsi kita memberi pertimbangan khusus tentang menyediakan rumah mampu milik bawah RM300,000.

Prospek Kuala Lumpur sebagai bandaraya bertaraf dunia

Kuala Lumpur merupakan ibu Negara Malaysia dan bandar raya utama yang menjadi lokasi utama perniagaan dan perdagangan negara. Ia menempatkan ibu pejabat serantau bagi syarikat-syarikat nasional dan multi-nasional, perkhidmatan perniagaan dan kewangan wilayah dan antarabangsa, perkhidmatan runcit yang canggih, khusus dalam aktiviti-aktiviti pembuatan berteknologi tinggi dan khusus dalam perkhidmatan pendidikan dan latihan serta institusi-institusi kebudayaan kebangsaan. Kuala Lumpur adalah salah satu antara bandar-bandar yang murah untuk didiami dan menjalankan perniagaan. Faktor-faktor yang positif ini menyebabkan Kuala Lumpur menjadi lokasi pilihan bagi menempatkan ibu pejabat-ibu pejabat syarikat antarabangsa di Kuala Lumpur. Pertumbuhan dinamik di wilayah ASEAN dan Asia-Pasifik juga mempengaruhi ekonomi Kuala Lumpur dan Malaysia. Walau bagaimanapun, Kuala

Lumpur perlu kekal berdaya saing dan kepelbagaian masyarakat berbilang budaya akan menjadikan Kuala Lumpur sebagai tempat yang ideal untuk tinggal dan bekerja. Kuala Lumpur juga akan menjadi hub pendidikan berstatus antarabangsa. Terdapat lebih daripada 100 buah pertubuhan pendidikan yang menawarkan pekerjaan kepada lebih 17,000 orang. Aktiviti-aktiviti pendidikan ini akan memberi impak besar terhadap asas-asas untuk menjadikan Kuala Lumpur sebagai bandar raya berpengetahuan. Ia juga menjadikan Kuala Lumpur sebagai destinasi pendidikan bagi wilayah ASEAN dan juga kawasan-kawasan lain di dunia, di mana populasi pelajar kebanyakannya berasal dari negara sejauh Negara Timur Tengah, India, Korea, China dan lain-lain.

Penduduk Kuala Lumpur merupakan modal sosial bagi bandar raya. Pembangunan sosial yang sihat adalah intipati penting ke arah membina kekuatan sosial yang diperlukan untuk pertumbuhan ekonomi Kuala Lumpur dan negara. Kehidupan komuniti yang harmoni dan selesa perlu dibina bagi memupuk nilai yang dikongsi bersama semua penduduk. Bandar Raya Kuala Lumpur memberi peluang kepada masyarakat untuk sama-sama melibatkan diri dan menyumbang untuk menghidupkan bandar raya ini. 'Place Making' akan diterapkan di dalam kawasan bandar raya dan kawasan kejiranan. Ini adalah penting untuk memupuk rasa cinta Kuala Lumpur. Kuala Lumpur juga mengalami isu pemindahan penduduk ke kawasan sekitar bandar raya ini. Penubuhan Putrajaya sebagai pusat pentadbiran persekutuan, penyerakan pembangunan ekonomi ke negeri-negeri perindustrian lain, pewujudan pembangunan perumahan yang lebih murah di kawasan sekitar Lembah Klang daripada faktor migrasi keluar bersih penduduk selain menyebabkan kadar pertumbuhan semula jadi yang lebih rendah berbanding kadar pertumbuhan penduduk negara. Isu ini perlu diberi perhatian kerana bandar raya Kuala Lumpur memerlukan jumlah penduduk yang besar untuk menampung aktiviti, perkhidmatan perbandaran dan sistem pengangkutan.

Kuala Lumpur perlu mempertingkatkan pertumbuhan ekonomi untuk mengekalkan kedudukannya sebagai bandar raya utama di peringkat nasional di samping bersaing di peringkat antarabangsa sebagai sebuah pusat pelaburan global. Tiga strategi utama ekonomi Kuala Lumpur telah dikenal pasti iaitu 1) Meletakkan kedudukan sebagai pusat tarikan pelaburan global dengan penduduk yang optimum dan sumber tenaga kerja mahir yang mencukupi; 2) Meletakkan kedudukan sebagai pusat penawaran pekerjaan yang vibrate melalui kelompok pembangunan yang berpandukan pasaran bagi mengekal dan mengembangkan perniagaan, dan 3) Memodenkan kelompok pembuatan secara bersepadu dengan sektor perkhidmatan untuk memudahkan peralihan ke arah k-ekonomi baru.

Ramai pihak yang telah terlibat di dalam proses perundingan, sama ada menghadiri forum dan bengkel, menjadi reponden kepada kaji selidik atau melibatkan diri di dalam perbincangan kumpulan sasaran dan Jawatankuasa Kerja Teknikal ataupun mengemukakan cadangan menerusi laman web. Ini merupakan sebahagian daripada proses perundingan awam yang telah dijalankan semasa peringkat penyediaan Draf Pelan Bandar Raya KL 2020. Proses perundingan ini telah dijalankan dan ia melibatkan dua kumpulan utama iaitu Perundingan Bersama Pihak-pihak Berkepentingan iaitu penduduk tempatan dan masyarakat setempat; dan Perundingan Teknikal iaitu melibatkan jabatan-jabatan teknikal dan pihak-pihak yang bertanggung jawab dalam membuat keputusan. Perundingan awam yang dijalankan memberi peluang kepada orang awam untuk turut serta dalam membuat keputusan terutama di dalam memutuskan bagaimana sepatutnya mereka tinggal dan apa yang mereka mahukan dalam menjadikan Kuala Lumpur sebagai satu tempat tinggal yang selamat, sejahtera dan makmur. Perundingan yang dijalankan juga memberi peluang kepada orang awam untuk mengemukakan isu-isu yang khusus atau umum serta mengemukakan cadangan dan idea bagi membangunkan dan melaksanakan Draf Pelan Bandar Raya KL 2020. Antara isu-isu yang perlu ditangani untuk memastikan pembangunan berterusan di Kuala Lumpur ialah sistem pengangkutan awam yang baik dan boleh dipercayai; bandar selamat dan mesra pejalan kaki; mempertingkatkan taraf kehidupan dan mewujudkan persekitaran fizikal yang kondusif; peluang pekerjaan dan perniagaan dalam bandar; persekitaran bandar berkualiti dan tempat tinggal dalam bandar; kemudahan ICT yang baik; persekitaran bebas halangan; kemudahsampaian kepada kemudahan awam dan kemudahan masyarakat; penglibatan di dalam proses membuat keputusan; dan membenarkan pertubuhan bukan kerajaan mengurus kemudahan masyarakat.

Intipati Kuala Lumpur bertaraf dunia ialah salah satu tempat di mana semua penduduk Kuala Lumpur dan pelawat dapat menikmati kesejahteraan rohani, emosi dan daya fikir. Proses pembangunan yang akan

dilaksanakan adalah untuk mencapai matlamat pembangunan mapan iaitu 'memenuhi keperluan masa kini tanpa menjejaskan keupayaan generasi masa hadapan bagi memenuhi keperluan mereka'. Ini bermakna kita perlu memastikan cara kita hidup, bekerja dan bermain pada masa kini tidak mengganggu keupayaan alam sekitar untuk memenuhi keperluan masa hadapan. Pada dasarnya, Kuala Lumpur akan menjadi sebuah bandar raya sejahtera yang menekankan elemen-elemen keselamatan, kemakmuran, ekonomi yang kukuh dan masyarakat yang cintakan persekitaran semula jadi dan nilai-nilai budaya. Hala tuju strategik bandar raya Kuala Lumpur adalah berasaskan kepada lima matlamat utama

PSKL 2020 iaitu mempertingkatkan peranan Kuala Lumpur sebagai pusat komersil dan kewangan antarabangsa; mewujudkan struktur bandar raya yang efisien dan saksama; mempertingkatkan persekitaran hidup; membentuk satu identiti dan imej bandar raya yang tersendiri; dan mempunyai urus tadbir cekap dan berkesan.

Dengan penglibatan masyarakat dalam proses pembentukan strategi pembangunan masa hadapan, Kuala Lumpur akan menjadi sebuah bandar raya yang boleh dikongsi dan dinikmati oleh semua lapisan sama ada masyarakat di masa sekarang dan akan datang. Oleh itu, asas kepada pencapaian wawasan bandar raya bertaraf dunia bergantung kepada komitmen Kuala Lumpur dalam melaksanakan perancangan dan pembangunan secara holistik dan komitmennya terhadap pembangunan mampan. Pendekatan perancangan holistik merujuk kepada prinsip rangka kerja pembangunan menyeluruh yang digariskan di Ketamadunan Islam. Nilai-nilai sejagat ini menekankan pembangunan yang memfokuskan kepada kepercayaan kepada Tuhan, adil dan saksama serta meningkatkan kualiti hidup melalui penguasaan ilmu pengetahuan. Penekanan juga diberi kepada pelaksanaan pembangunan ekonomi yang seimbang dan dinamik di samping memastikan alam sekitar dilindungi dan menegakkan integriti budaya dan akhlak.

Justeru perkara berikut perlu diberi perhatian kearah memastikan pembangunan berterusan di Kuala Lumpur iaitu menyediakan peluang sama rata kepada semua penduduk dan pihak berkepentingan untuk berkongsi kemakmuran dan kesejahteraan bandar; menyediakan kehidupan berkualiti kepada penduduk; menyediakan persekitaran alam bina yang berkualiti dengan keutamaan kepada keselesaan dan keselamatan penduduk; mengurus persekitaran semula jadi dan melindungi sumber semula jadi yang menjadi asas kepada kemakmuran dan kesejahteraan; dan membina persekitaran budaya yang kukuh termasuk nilai-nilai sejarah, kesenian dan pelbagai kaum.

Kesimpulan

Kuala Lumpur mengalami pertumbuhan pesat dalam pembangunannya. Kemakmuran sumber asli dan aktiviti ekonomi membantu menarik lebih ramai penduduk mendiaminya. Arus perubahan ekonomi dunia dan politik tempatan membantu memajukan Kuala Lumpur sebagai sebuah ibu negeri dan pusat pentadbiran semenjak zaman kolonial lagi. Memang tidak dinafikan bahawa pentadbir-pentadbir awal telah memberi sumbangan yang besar kepada perkembangan fizikal Kuala Lumpur. Kebanyakan kelulusan perancangan yang baru di Kuala Lumpur adalah berdasarkan dua dimensi yang hanya menentukan guna tanah, nilai nisbah plot dan kepadatan penduduk yang dibenarkan. Walau bagaimanapun ianya jelas tidak cukup untuk memenuhi penilaian sesuatu pembangunan dan kesannya kepada kawasan sekitar terutamanya terhadap bangunan-bangunan pencakar langit yang meningkat di kawasan pusat bandar. Kajian Semula Pelan Struktur Kuala Lumpur telah memberi penekanan kepada peningkatan kualiti kehidupan perbandaran. Tekanan pembangunan dan masalah-masalah tertentu menyebabkan pihak kerajaan tidak dapat memastikan peningkatan mutu persekitaran perbandaran. Pembangunan akan datang lebih mirip kepada pembangunan semula kerana tanah kosong yang sesuai untuk pembangunan semakin terhad. Pembangunan Wilayah Persekutuan Putrajaya sebagai pusat pentadbiran negara memberi kesan kepada pembangunan pejabat di Kuala Lumpur. Apabila fungsi dan peranan sebagai pusat pentadbiran negara telah dialih, Kuala Lumpur bukan sahaja berdepan dengan kekosongan ruang lantai yang telah dikosongkan oleh kementerian dan jabatan yang telah berpindah ke Putrajaya tetapi ianya perlu juga mempertingkatkan lagi penyediaan infrastruktur yang dapat membantu

mempertingkatkan lagi fungsi dan peranannya sebagai pusat perdagangan dan kewangan di rantau wilayah Asia Pasifik.

Rujukan

- DBKL (1970) *Memorandum explaining the comprehensive developments plans*. Dewan Bandaraya Kuala Lumpur, Kuala Lumpur.
- DBKL (1990) *Album 100 tahun Kuala Lumpur menjadi penguasa tempatan*. Dewan Bandaraya Kuala Lumpur, Kuala Lumpur.
- DBKL (1995) *Buku bergambar Kuala Lumpur*. Dewan Bandaraya Kuala Lumpur, Kuala Lumpur.
- DBKL (2008) *Draf Pelan Bandar Raya Kuala Lumpur 2020*. Kuala Lumpur: Dewan Bandaraya Kuala Lumpur.
- Haryati Shafii, Sharifah Meryam Shareh Musa (2012) Pengangkutan di bandar dan sumbannya terhadap kemerosotan alam sekitar dan kualiti hidup masyarakat: satu perspektif umum. Dlm. Haryati Shafii, Seow Ta Wee, Sharifah Meryam Shareh Musa. *Isu-isu alam sekitar dan kelestarian*. Batu Pahat: Penerbit Universiti Tun Hussein Onn.
- http://m.utusan.com.my/Rencana/20130201/re_01/Memenuhi-tuntutan-warga-kota (Atas talian).
- <http://www.bharian.com.my/bharian/articles/MRThubungibukotakeenamkawasan/Article> (Atas talian).
- Ismail Mohd Yusof, Azmi Ahmad Baharom (2001) *Pembangunan Kuala Lumpur: Satu analisis perkembangan fizikal bandaraya*. Persidangan Kebangsaan Geografi Dalam Pembangunan Negara 2001. Jabatan Geografi, Universiti Malaya, Kuala Lumpur.
- Jabatan Penerangan Malaysia (2010). *Melayu bandar menongkah cabaran merubah penghidupan*. Kuala Lumpur: Kementerian Penerangan, Komunikasi dan Kebudayaan.
- JPI (1995) *The expansion and growth of ft master plan for Kuala Lumpur developments in the next century*. Jabatan Pelan Induk, Kuala Lumpur. (Tidak diterbitkan).
- Junaidi Awang Besar, Rosmadi Fauzi, Amer Saifude Ghazali (2012) Penilaian awal impak pelaksanaan Dasar Perumahan Negara terhadap sektor perumahan di Kuala Lumpur. *Geografia Online: Malaysian Journal of Society and Space (Themed issue on "Pengurusan perubahan sosial ekologi dan ketidaktentuan dalam era global")* 8(6), 90 – 108.
- Junaidi Awang Besar, Rosmadi Fauzi, Amer Saifude Ghazali, Mazlan Ali (2013) Analisis sejarah perkembangan fizikal, sosioekonomi dan politik di Kuala Lumpur. 4th Social, Development and Environmental Studies International Conference 2013. Organized by School of Social, Development and Environmental Studies, Faculty of Social Sciences and Humanities, The National University of Malaysia, Bangi. 19 March.
- Kamaruzzaman Shariff (2006) Cabaran dan prospek pengurusan bandar raya metropolitan. Dlm Dani Salleh. *Pengurusan bandar metropolitan: isu, cabaran dan peluang*. Sintok: Penerbit Universiti Utara Malaysia.
- Kementerian Kewangan (1996) *Laporan pasaran harta 1996*. Kementerian Kewangan, Kuala Lumpur.
- Lam Seng Fatt (2004) *Insider Kuala Lumpur*. Singapore: Marshall Cavendish.
- Nik Juliana Alias, Mariney Mohd Yusoff, Fauza Abd. Ghaffar (2014) Penempatan semula setinggan di Bandar dan implikasinya terhadap komuniti. Dlm Jabil Mapjabil, Mazdi Marzuki, Zikri Muhammad. *Isu-isu petempatan bandar di Malaysia*. Batu Pahat: Penerbit Universiti Tun Hussein Onn.
- Shahrom Md. Ariffin, Ismail Omar, Azrul Thani Sa'adun (2013) Senario sektor perumahan di Malaysia. Dlm Ismail Omar. *Senario perumahan: isu dan amalan*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Um HK (1978) *The evolution of urban system in Malaya*. Universiti Malaya Press, Kuala Lumpur.
- UPSB (1996) *Garis panduan pengekalan bangunan*. Unit Pengekalan dan Seni Bandar. JP&KB, Kuala Lumpur.