

BAB

6

TERAS 2

**PENGUKUHAN HUBUNGAN SIMBIOTIK BANDAR – DESA
(SD)**



TERAS 2

PENGUKUHAN HUBUNGAN SIMBIOTIK BANDAR – DESA (SD)

Perhubungan bandar – desa adalah penting kerana petempatan desa masih bergantung kepada bandar yang mempunyai fungsi-fungsi tertentu yang tidak terdapat di desa. Dalam mewujudkan perhubungan dua hala yang efektif, pekan berperanan sebagai penghubung antara bandar – desa. Rangkaian perhubungan dan aksesibiliti yang efisien juga penting dalam memperkukuhkan hubungan bandar – desa. Selain dapat mempercepatkan pergerakan penduduk, rangkaian pengangkutan juga mampu mengembangkan pasaran produk desa. Lain-lain kepentingan perhubungan bandar – desa adalah:

- Menghubungkan penduduk kepada pekerjaan di bandar.
- Mengurangkan migrasi penduduk dari desa ke bandar.
- Memudahkan pemasaran hasil pertanian, ekopelancongan dan lain-lain produk keluaran desa sebagai sumber ekonomi.
- Menyokong pembangunan pelancongan desa.



SD1 MEREKAYASA PEKAN SEBAGAI PEMANGKIN PEMBANGUNAN DESA

- Strategi SD 1.1 Memperkukuhkan Pekan Sebagai Pusat Ekonomi dan Perkhidmatan Desa
- Strategi SD 1.2 Mengukuhkan Peranan PPD

SD2 PENGUKUHAN '*URBAN – RURAL LINK*'

- Strategi SD 2.1 Memperkukuhkan Rangkaian Perhubungan Antara Kampung – Pekan – Bandar
- Strategi SD 2.2 Menaik Taraf dan Menyelenggara Jalan Masuk dan Jalan Dalam Kampung



PERNYATAAN DASAR SD 1

MEREKAYASA PEKAN SEBAGAI PEMANGKIN PEMBANGUNAN DESA

Pekan merupakan kawasan petempatan yang penting kepada petempatan desa. Pekan yang dilengkapi dengan kemudahan perniagaan, kemudahan awam dan sosial, kemudahan pemasaran hasil pertanian dan kemudahan peluang pekerjaan perlu diperkukuhkan dan digunakan secara optimum bagi memangkin pembangunan sosioekonomi penduduk desa.

Berdasarkan RMKe-11 fungsi RTC dan mini RTC yang memberikan perkhidmatan kerajaan dan swasta kepada penduduk desa boleh ditumpukan di pekan. Pekan juga berperanan sebagai PPD kerana kemudahan asas yang terdapat di pekan merupakan komponen pembangunan yang sama dengan PPD. Ini dapat memudahkan penduduk desa mendapatkan perkhidmatan secara berpusat di pekan.

Pembangunan pekan secara langsung dapat meningkatkan hubungan bandar – desa sekiranya dirancang dan dibangunkan secara bersepadu. Dasar ini dibentuk bagi meningkatkan fungsi pekan sebagai pemangkin pembangunan desa di samping mengurangkan jumlah pekan yang mati. Dasar ini juga adalah selaras dengan aspirasi pihak Kerajaan untuk menyediakan kemudahan kepada semua penduduk di bandar dan desa.

401
Pekan di
Semenanjung
Malaysia

202 pekan
mempunyai pertindihan
lokasi dengan
PPD

69 pekan
mempunyai pertindihan
lokasi dengan
mini RTC



Terdapat pertindihan lokasi pekan, PPD dan mini RTC dalam kawasan tampungan yang sama. Fungsi PPD dan mini RTC boleh digabungkan bersama pekan sedia ada bagi tujuan memanfaatkan sepenuhnya peruntukan dan ruang tanah secara lebih efisien.

90
Pekan yang perlu
diperkukuhkan
dengan segera
(Rajah 6.4)



Tahap daya tahan pekan dinilai berdasarkan aspek aksesibiliti dan kemudahsampaian untuk ke pekan, komponen pembangunan pekan sedia ada, lokasi pekan dan tahap tampungan sedia ada. Berdasarkan analisis, 90 pekan yang terletak di Grid RU, R5 dan R6 perlu diperkukuhkan dengan segera kerana terletak jauh dari persimpangan lebuhraya utama, jumlah penduduk yang kurang serta kemudahan ekonomi dan awam juga tidak dibangunkan sepenuhnya.

Sumber: DPF Desa Negara, 2016.

STRATEGI

SD 1.1

Memperkuhkan Pekan Sebagai Pusat Ekonomi dan Perkhidmatan Desa

STRATEGI

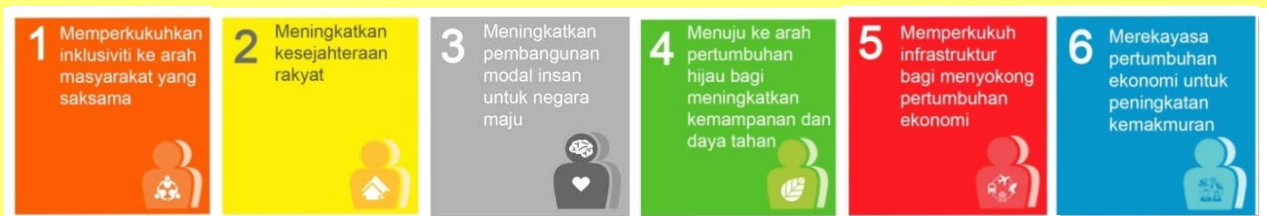
SD 1.2

Mengukuhkan Peranan PPD

Perkaitan berdasarkan SDGs



Perkaitan berdasarkan RMKe-11

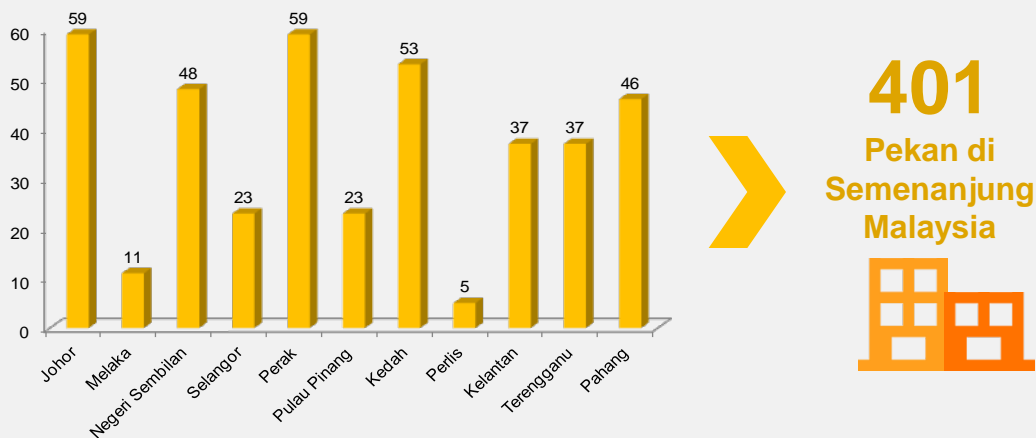


Strategi SD 1.1

Memperkukuhkan Pekan Sebagai Pusat Ekonomi dan Perkhidmatan Desa

Pekan berperanan sebagai pusat tumpuan penduduk desa kerana fungsinya yang menawarkan aktiviti perniagaan dan kemudahan sosial di peringkat tempatan. Potensi pekan dalam pembangunan ekonomi desa perlu dimanfaatkan sepenuhnya bagi mengelakkan pekan mengalami ancaman menjadi pekan mati akibat ditinggalkan. Pernyataan dasar ini menekankan kepada pembangunan pekan sebagai komponen penting untuk merapatkan perhubungan bandar – desa.

Jumlah Pekan Mengikut Negeri di Semenanjung Malaysia

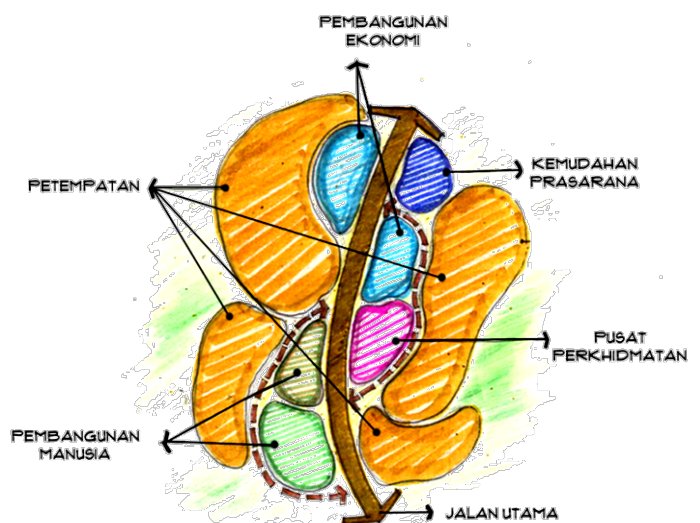


Sumber: DPF Desa Negara, 2016.

Mengukuhkan pekan mengikut komponen pembangunan

Setiap pekan perlu mempunyai sempadan pekan yang boleh ditentukan di peringkat RT bagi memudahkan komponen pembangunan disediakan. Pekan sedia ada harus dinaik taraf ke tahap optimum iaitu merangkumi aspek pembangunan ekonomi, kemudahan prasarana, pusat perkhidmatan dan pembangunan manusia supaya dapat memenuhi keperluan penduduk. Konsep pembangunan pekan ditunjukkan seperti **Rajah 6.1**. Setiap komponen pembangunan ini perlu disediakan mengikut keperluan (tampungan penduduk) berdasarkan kategori pekan bagi meningkatkan lagi fungsi pekan sebagai pusat ekonomi dan perkhidmatan desa.

Rajah 6.1 : Konsep Pembangunan Pekan



Sumber: DPF Desa Negara, 2016.



Pekan Parit, Perak



**Pembangunan
Ekonomi**

1. Kawasan perniagaan terancang.
2. Perusahaan Kecil Sederhana (PKS) terancang.
3. Pusat pengumpulan hasil pertanian.
4. Pasar tani / pasar malam / pasar sehari.
5. Program Gerai Buah-Buahan Segar (GBBS).
6. Agrobazaar.



**Kemudahan
Prasarana**

1. Perhubungan jalan raya.
2. Bekalan elektrik dan air.
3. Perkhidmatan telekomunikasi dan ICT.
4. Terminal / hentian pengangkutan awam.



**Pusat
Perkhidmatan**

1. Kemudahan masyarakat dan rekreasi.
2. Pusat ICT.
3. Kemudahan perbankan.
4. Mini RTC.



**Pembangunan
Manusia**

1. Pusat setempat perkhidmatan perundingan dan nasihat perniagaan.
2. Pusat latihan kemahiran keusahawanan.
3. Program Pemulihan Dalam Komuniti (PDK).
4. Pusat aktiviti warga emas.



Sumber: DPF Desa Negara, 2016.

Menaik taraf pekan mengikut kategori

Pekan diklasifikasikan kepada empat kategori (**Jadual 6.1**) dengan perincian komponen pembangunan pekan yang berbeza mengikut jumlah tampungan penduduk (kategori A : 5,001-10,000 orang, kategori B : 3,001 – 5,000 orang, kategori C : 1,501 – 3,000 orang, kategori D : kurang 1,500 orang). Pekan perlu dinaik taraf dengan menyediakan komponen pembangunan yang sesuai mengikut kategori bagi memastikan kemudahan pembangunan yang disediakan adalah mencukupi untuk memberi perkhidmatan kepada penduduk sekitar. **Rajah 6.2** merumuskan kategori pekan yang dicadangkan dan **Rajah 6.3** menunjukkan taburan pekan mengikut kategori bagi Semenanjung Malaysia.

Jadual 6.1 : Perincian Komponen Pembangunan Pekan Mengikut Kategori

| Komponen Pembangunan Pekan | Perincian Aktiviti Dalam Pekan | Kategori Pekan | | | |
|---|---|----------------|---|---|---|
| | | A | B | C | D |
|  Pembangunan Ekonomi | Pasar mini | ✓ | ✓ | ✓ | |
| | Perniagaan runcit makanan dan minuman | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Perniagaan runcit peralatan rumah | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Perniagaan runcit peralatan kenderaan | ✓ | ✓ | ✓ | |
| | Perniagaan runcit peralatan pertanian | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Kedai cenderamata | ✓ | ✓ | | |
| | Pasar / gerai / bazar | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Pasar tani / pasar malam / pasar sehari | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Restoran | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Medan Selera | ✓ | ✓ | | |
| | Perusahaan Kecil Sederhana (PKS) | ✓ | ✓ | | |
| | Pusat pengumpulan hasil pertanian | ✓ | ✓ | ✓ | |
| | Stesen minyak | ✓ | ✓ | ✓ | |
| | Syarikat insurans | ✓ | | | |
| | Pengurup wang | ✓ | | | |
| | Hotel / rumah tumpangan | ✓ | ✓ | | |
| Internet cafe | ✓ | ✓ | ✓ | | |
|  Kemudahan Prasarana | Jalan raya | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Bekalan elektrik dan air | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Perkhidmatan telekomunikasi | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Stesen bas | ✓ | ✓ | | |
| | Hentian bas | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Stesen kereta api | ✓ | ✓ | | |
| | Terminal bot / feri | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |

| Komponen Pembangunan Pekan | Perincian Aktiviti Dalam Pekan | Kategori Pekan | | | |
|---|--|----------------|---|---|---|
| | | A | B | C | D |
|  <p>Pusat Perkhidmatan</p> | Institusi pengajian tinggi | ✓ | ✓ | | |
| | Sekolah menengah | ✓ | ✓ | ✓ | |
| | Sekolah rendah | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Tadika | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Masjid | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Surau | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Gereja | ✓ | ✓ | | |
| | Kuil | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Tokong | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Tanah perkuburan | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Klinik kesihatan | ✓ | ✓ | ✓ | |
| | Klinik desa | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Balai polis | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Balai bomba | ✓ | ✓ | ✓ | |
| | Dewan serbaguna | ✓ | ✓ | | |
| | Dewan orang ramai | ✓ | ✓ | ✓ | |
| | Balai raya | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Perpustakaan desa | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| | Taman tempatan | ✓ | ✓ | | |
| | Taman kejiranan | ✓ | ✓ | | |
| | Padang permainan | | | ✓ | ✓ |
| | Bank | ✓ | ✓ | | |
| Ejen bank berdaftar | | | ✓ | ✓ | |
| Mini RTC | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ | |
|  <p>Pembangunan Manusia</p> | Pusat setempat perkhidmatan perundingan dan nasihat perniagaan | ✓ | ✓ | | |
| | Pusat latihan kemahiran keusahawanan | ✓ | ✓ | | |
| | Program pemulihan dalam komuniti (PDK) | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |

Sumber: DPF Desa Negara, 2016.

Rajah 6.4 menunjukkan taburan 90 pekan yang dicadangkan untuk diperkukuhkan dengan segera bagi memberi perkhidmatan dan membangunkan ekonomi penduduk desa. Pekan ini dikenal pasti berdasarkan pekan kategori C dan D yang terletak di grid tipologi RU, R5 dan R6.

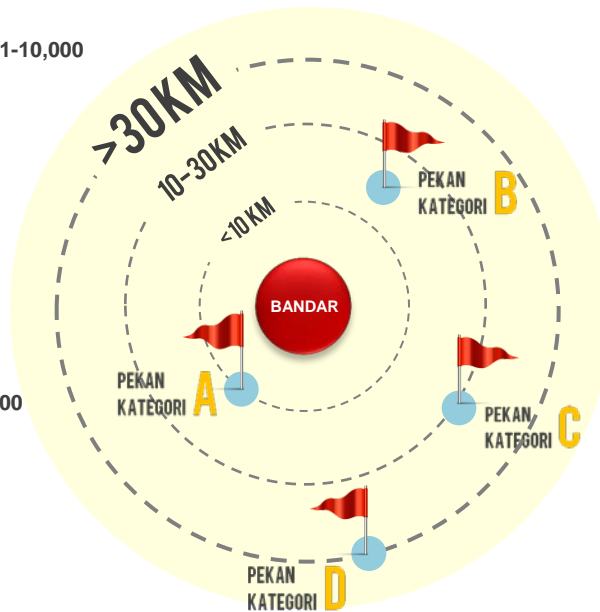
Rajah 6.2 : Cadangan Kategori Pekan

PEKAN KATEGORI A  5,001-10,000

-  17 Jenis Aktiviti
-  6 Jenis Aktiviti
-  21 Jenis Aktiviti
-  3 Jenis Aktiviti

PEKAN KATEGORI D  <1,500

-  6 Jenis Aktiviti
-  4 Jenis Aktiviti
-  14 Jenis Aktiviti
-  1 Jenis Aktiviti



PEKAN KATEGORI B  3,001-5,000

-  15 Jenis Aktiviti
-  6 Jenis Aktiviti
-  21 Jenis Aktiviti
-  3 Jenis Aktiviti

PEKAN KATEGORI C  1,501-3,000

-  11 Jenis Aktiviti
-  4 Jenis Aktiviti
-  19 Jenis Aktiviti
-  3 Jenis Aktiviti

Jumlah Pekan Mengikut Kategori di Semenanjung Malaysia

17
Pekan kategori A

60
Pekan kategori B

152
Pekan kategori C

172
Pekan kategori D



Pekan Karai, Perak

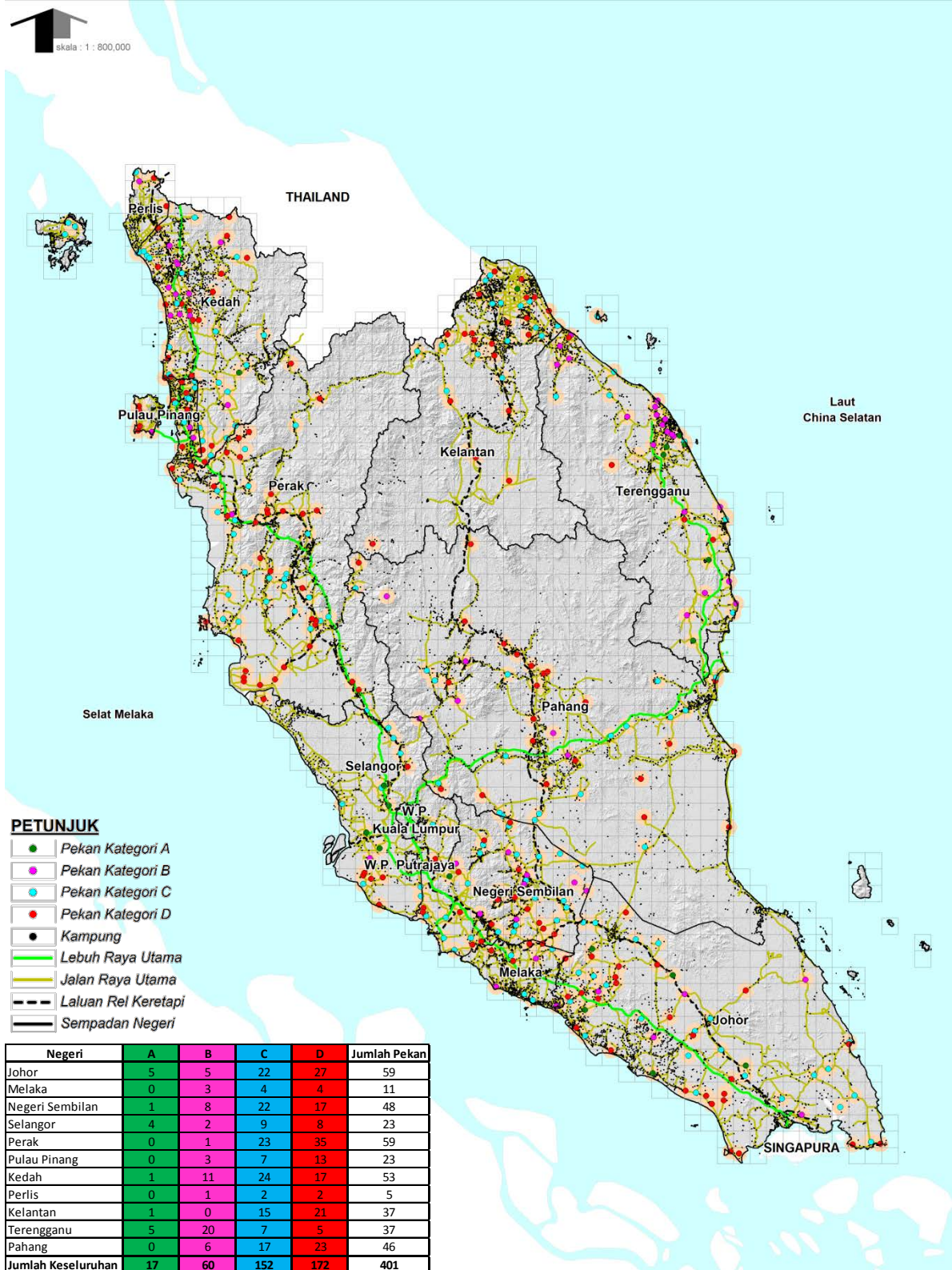
Sumber: DPF Desa Negara, 2016.

| Langkah-langkah | Indikator Pelaksanaan | Fasa Pelaksanaan | | | Agensi Pelaksana | Agensi Pemantau |
|--|--|------------------|----|----|---|--|
| | | *1 | *2 | *3 | | |
| SD1.1A: Mengukuhkan pekan mengikut komponen pembangunan berdasarkan sempadan pekan. Grid Tipologi U1 U2 UR RU R5 R6 | <ul style="list-style-type: none"> Bilangan pekan yang dinaik taraf berdasarkan komponen pembangunan. | √ | √ | √ | <ul style="list-style-type: none"> Pejabat Daerah dan Tanah Pihak Berkuasa Tempatan PLANMalaysia KKLW | <ul style="list-style-type: none"> PLANMalaysia |
| SD1.1B: Menaik taraf pekan mengikut kategori. Grid Tipologi U1 U2 UR RU R5 R6 | <ul style="list-style-type: none"> Bilangan pekan yang dinaik taraf mengikut kategori. | √ | √ | √ | <ul style="list-style-type: none"> Pejabat Daerah dan Tanah Pihak Berkuasa Tempatan PLANMalaysia @Negeri KKLW | <ul style="list-style-type: none"> PLANMalaysia |

* Nota: Fasa 1 (Tahun 2017 – 2020), Fasa 2 (Tahun 2021 – 2025), Fasa 3 (Tahun 2026 – 2030)



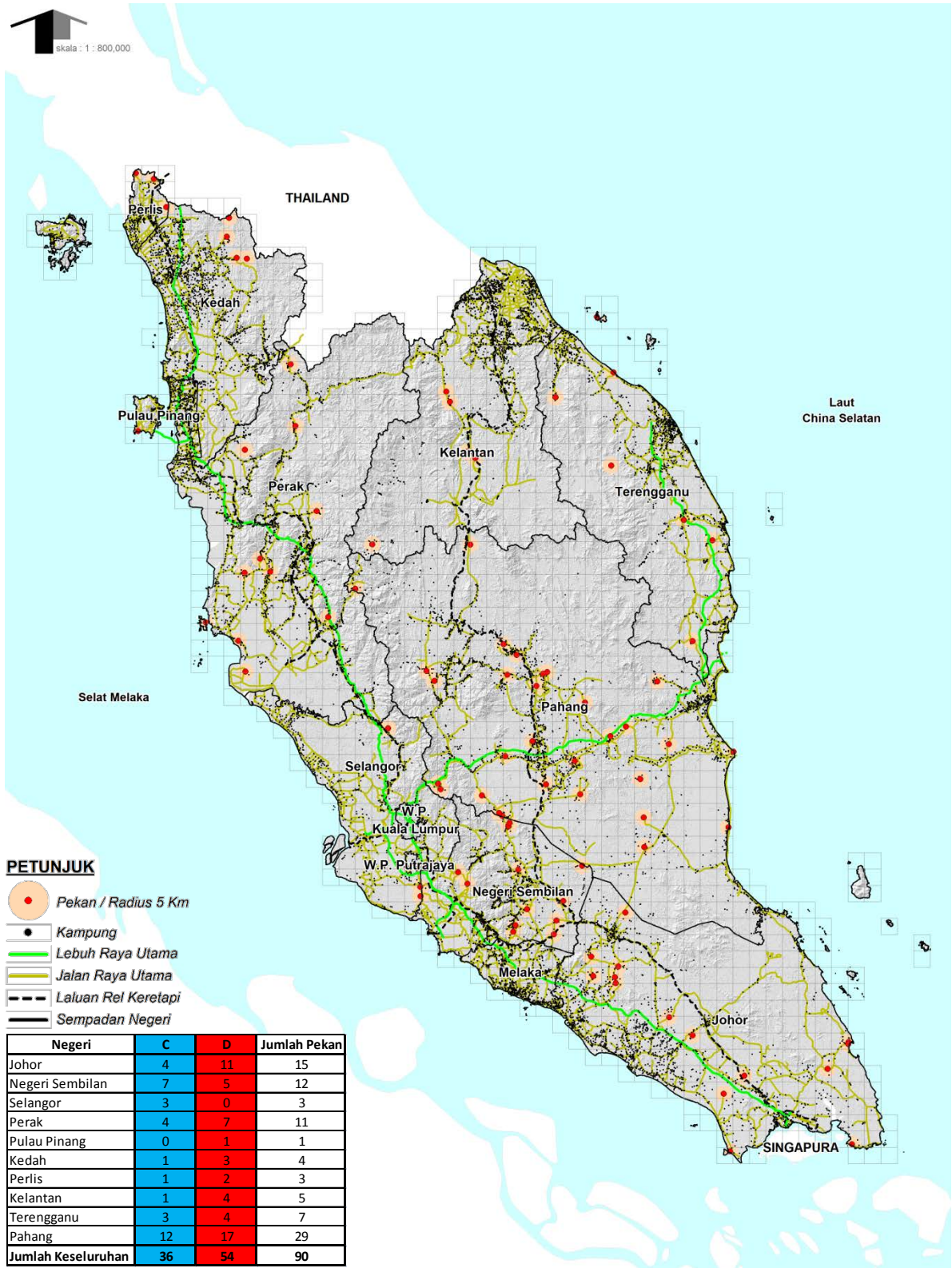
Rajah 6.3 : Taburan Pekan Mengikut Kategori



Sumber : DPF Desa Negara, 2016.

Nota : Tiada pekan di WP Labuan kerana berdasarkan DPN Ke-2, hierarki terkecil bagi WP adalah Bandar Tempatan.

Rajah 6.4 : Taburan Pekan Berpotensi Untuk Cadangan Pengukuhan Pekan



Sumber : DPF Desa Negara, 2016.

Nota : Tiada cadangan pengukuhan pekan di Melaka dan WP Labuan.

Strategi SD 1.2

Mengukuhkan Peranan PPD

Pusat Pertumbuhan Desa (PPD) merupakan pusat desa utama yang boleh menyediakan perkhidmatan kepada beberapa buah kampung di kawasan pedalaman. PPD ini dilengkapi dengan infrastruktur dan kemudahan masyarakat yang berkualiti seperti jalan, bekalan air bersih, elektrik, perparitan, kemudahan ICT, perumahan, sanitasi, sekolah, klinik dan aktiviti perniagaan runcit berskala kecil.

Mengukuhkan PPD mengikut cadangan komponen pembangunan

Konsep PPD telah dibentuk semenjak tahun 1991 melalui RMKe-6, namun majoriti PPD tidak mencapai tahap pelaksanaan yang memuaskan di mana hanya sebahagian komponen pembangunan disediakan di PPD sedia ada. Fungsi PPD sedia ada sebagai pusat perkhidmatan desa perlu diperkukuhkan dengan memberi tumpuan kepada kepada kampung-kampung yang terpencil dan terletak melebihi 10 km dari pekan. Pengukuhan peranan PPD boleh dilaksanakan dengan melengkapi dan menambah baik penyediaan komponen pembangunan ekonomi, kemudahan prasarana, pusat perkhidmatan dan pembangunan manusia.

Bagi menyokong strategi RMKe-11 untuk menyediakan Pusat Transformasi Komuniti Bergerak (*Mobile CTC*) dan Ejen Bank Berdaftar di kawasan desa yang terpencil, penyediaan perkhidmatan ini boleh disepadukan dalam pembangunan PPD.

618
PPD di Semenanjung
Malaysia



70% daripada PPD tidak mencapai tahap pelaksanaan yang memuaskan.

Pencapaian PPD sedia ada dinilai dari aspek tahap penyediaan komponen pembangunan ekonomi, kemudahan prasarana, pusat perkhidmatan dan pembangunan manusia.

Sumber: DPF Desa Negara, 2016.



PPD Pulau Tuba di Pulau Langkawi, Kedah

172

PPD perlu dikekalkan dan diperkukuhkan mengikut komponen pembangunan PPD



1. Pusat pengumpulan hasil pertanian.
2. Aktiviti perniagaan runcit berskala kecil.



1. Perhubungan jalan raya
2. Bekalan elektrik dan air
3. Perkhidmatan telekomunikasi dan ICT
4. Hentian pengangkutan awam



1. Kemudahan masyarakat dan rekreasi.
2. Pusat Transformasi Komuniti Bergerak (*Mobile CTC*)
3. Ejen Bank Berdaftar (EBB)



1. Program Pemulihan Dalam Komuniti (PDK)
2. Pusat aktiviti warga emas

Sumber: DPF Desa Negara, 2016.

| Langkah-langkah | Indikator Pelaksanaan | Fasa Pelaksanaan | | | Agensi Pelaksana | Agensi Pemantau |
|---|---|------------------|-----------|-----------|---|--|
| | | *1 | *2 | *3 | | |
| SD1.2A: Mengukuhkan PPD mengikut cadangan komponen pembangunan. | <ul style="list-style-type: none"> Bilangan PPD yang dilengkapi dengan komponen pembangunan. | √ | √ | √ | <ul style="list-style-type: none"> Pejabat Daerah dan Tanah Pihak Berkuasa Tempatan KKLW | <ul style="list-style-type: none"> KKLW PLANMalaysia |
| Grid Tipologi | | | | | | |
| U1 | U2 | UR | RU | R5 | R6 | |

* Nota : Fasa 1 (Tahun 2017 – 2020), Fasa 2 (Tahun 2021 – 2025), Fasa 3 (Tahun 2026 – 2030)

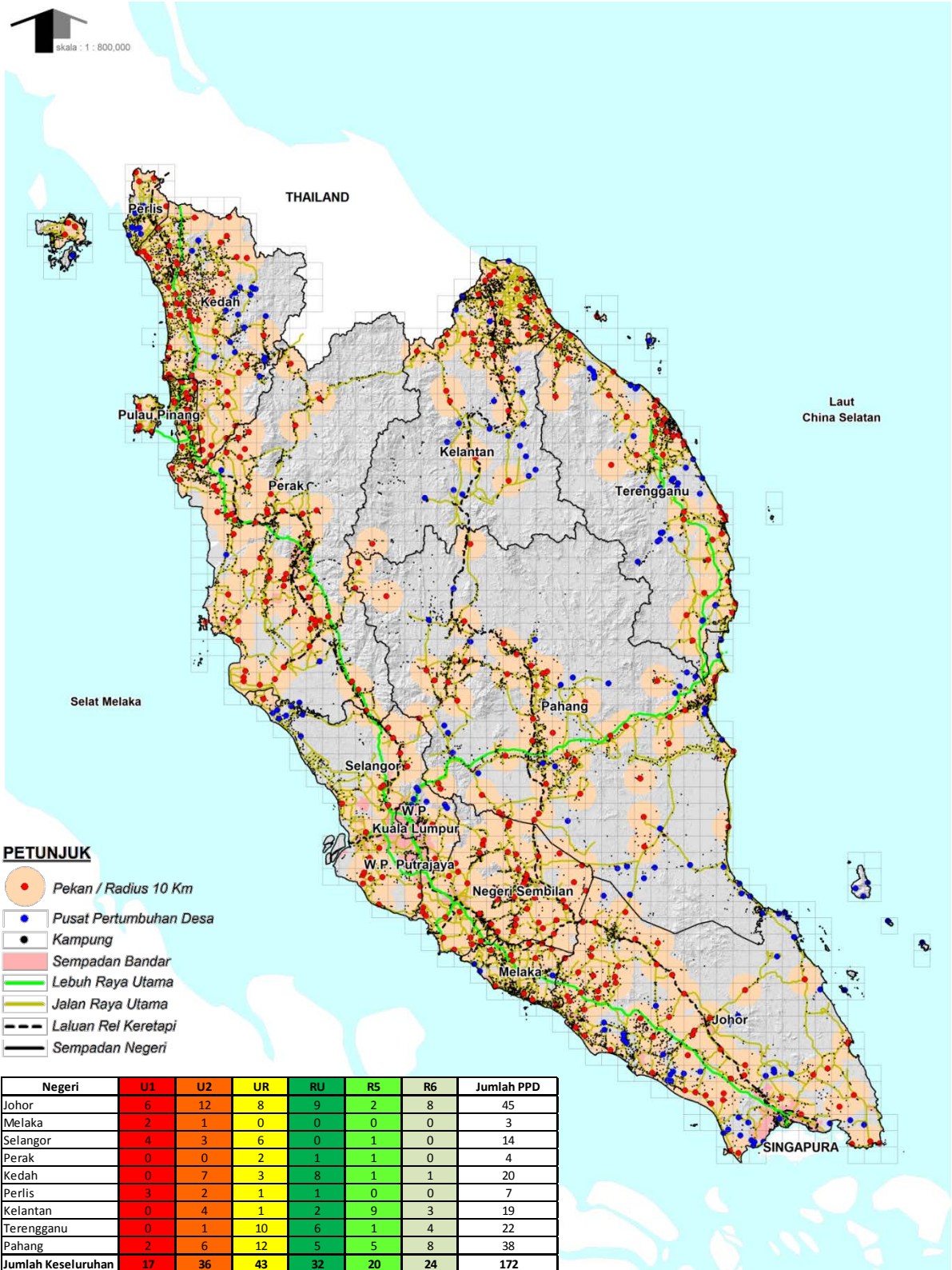
* Indikator pelaksanaan mengikut komponen pembangunan haruslah meliputi sekurang-kurangnya 1 unit kedai runcit bagi aktiviti perniagaan runcit berskala kecil dan 1 unit sekolah rendah, 1 unit klinik desa atau klinik kesihatan, 1 unit dewan serba guna, 1 unit pondok polis serta 1 unit lot permainan bagi kemudahan masyarakat dan rekreasi.

Rajah 6.5 menunjukkan taburan 172 buah PPD yang perlu dikekalkan dan dinaik taraf bagi memberi perkhidmatan kepada penduduk. Ciri-ciri yang diguna pakai bagi mengenal pasti cadangan naik taraf PPD ini adalah lokasi PPD di luar sempadan bandar (berdasarkan DPN 2), terletak melebihi 10 km daripada pekan, mempunyai beberapa buah kampung di sekitar PPD dengan tampungan penduduk tidak melebihi 2,500 orang. Antara contoh PPD yang perlu dinaik taraf adalah PPD Pulau Tuba di Kedah, PPD Kg. Sedili Kechil di Johor, PPD Kuala Gula di Perak, PPD Jerangau di Terengganu dan PPD Kg. Chegar Perah di Pahang.



Kg. Chegar Perah, Pahang

Rajah 6.5 : Taburan Pusat Pertumbuhan Desa (PPD) Untuk Cadangan Naik Taraf



Sumber : DPF Desa Negara, 2016.

Nota : Tiada cadangan naik taraf PPD di Negeri Sembilan, Pulau Pinang dan WP Labuan.



PERNYATAAN DASAR SD 2

PENGUKUHAN 'URBAN – RURAL LINK'

Rangkaian pengangkutan yang cekap bagi menghubungkan desa – bandar adalah penting bagi meningkatkan tahap ketersampaian peluang ekonomi, pendidikan dan kemudahan sosial kepada penduduk desa. **Rajah 6.6** menunjukkan bagaimana pekan dan bandar berfungsi bagi mendapatkan kemudahan perkhidmatan kepada penduduk menggunakan pengangkutan awam dan jalan raya. Pernyataan dasar ini memberi penekanan kepada peningkatan hubungan fizikal dan akses melalui rangkaian pengangkutan yang menghubungkan desa ke bandar. Peranan pekan perlu diperkukuhkan sebagai pusat pengangkutan desa iaitu dengan menyediakan jalan perhubungan dan perkhidmatan pengangkutan awam agar dapat menghubungkan desa dengan bandar. Terdapat pelbagai faktor yang menyokong keperluan 'urban – rural link' yang efisien iaitu:



- Menghubungkan penduduk kepada pekerjaan di bandar dengan perjalanan yang lebih cekap, cepat dan mampu milik.

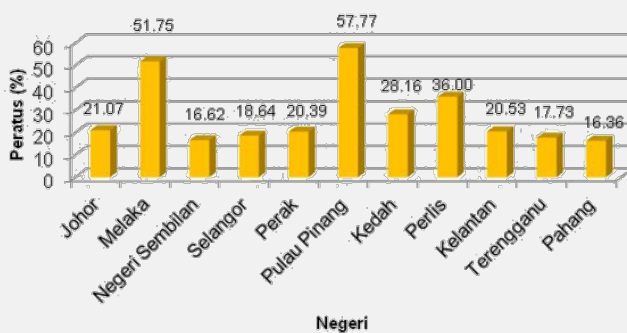


- Menggalakkan penduduk untuk tinggal di desa dan mempunyai akses yang baik untuk ke bandar dengan penyediaan rangkaian pengangkutan secara komprehensif.



- Memudahkan usahawan desa untuk memasarkan produk mereka secara lebih meluas.

Peratus Kampung Yang Mendapat Perkhidmatan Bas Henti-Henti



Peratus kampung yang mendapat perkhidmatan bas henti-henti masih rendah dengan majoriti kurang daripada 30% kecuali di Negeri Melaka dan Pulau Pinang dan Perlis.



Permintaan perkhidmatan pengangkutan awam adalah rendah di desa dan menyebabkan kerugian kepada pengusaha bas kerana kos operasi yang tinggi.

Sumber: RMKe-11.

STRATEGI

SD 2.1

Memperkuhkan Rangkaian Perhubungan Antara Kampung – Pekan – Bandar

STRATEGI

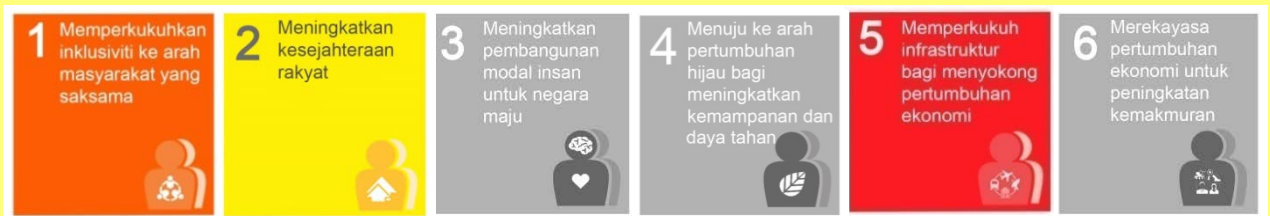
SD 2.2

Menaik Taraf dan Menyelenggara Jalan Masuk dan Jalan Dalam Kampung

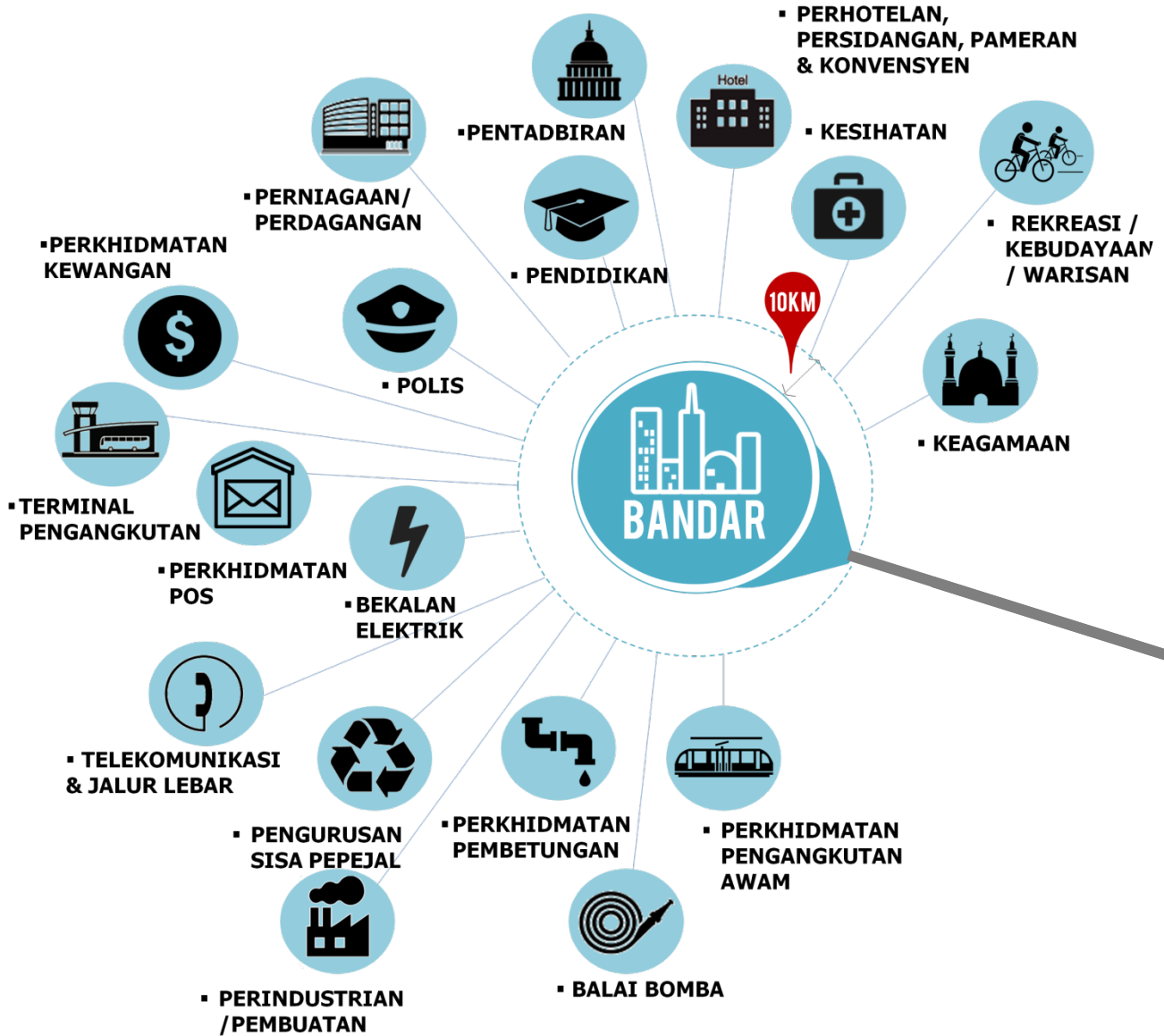
Perkaitan berdasarkan SDGs



Perkaitan berdasarkan RMKe-11



Rajah 6.6 : Ilustrasi Hubungan Pekan – Bandar Melalui Jalan dan Pengangkutan Awam



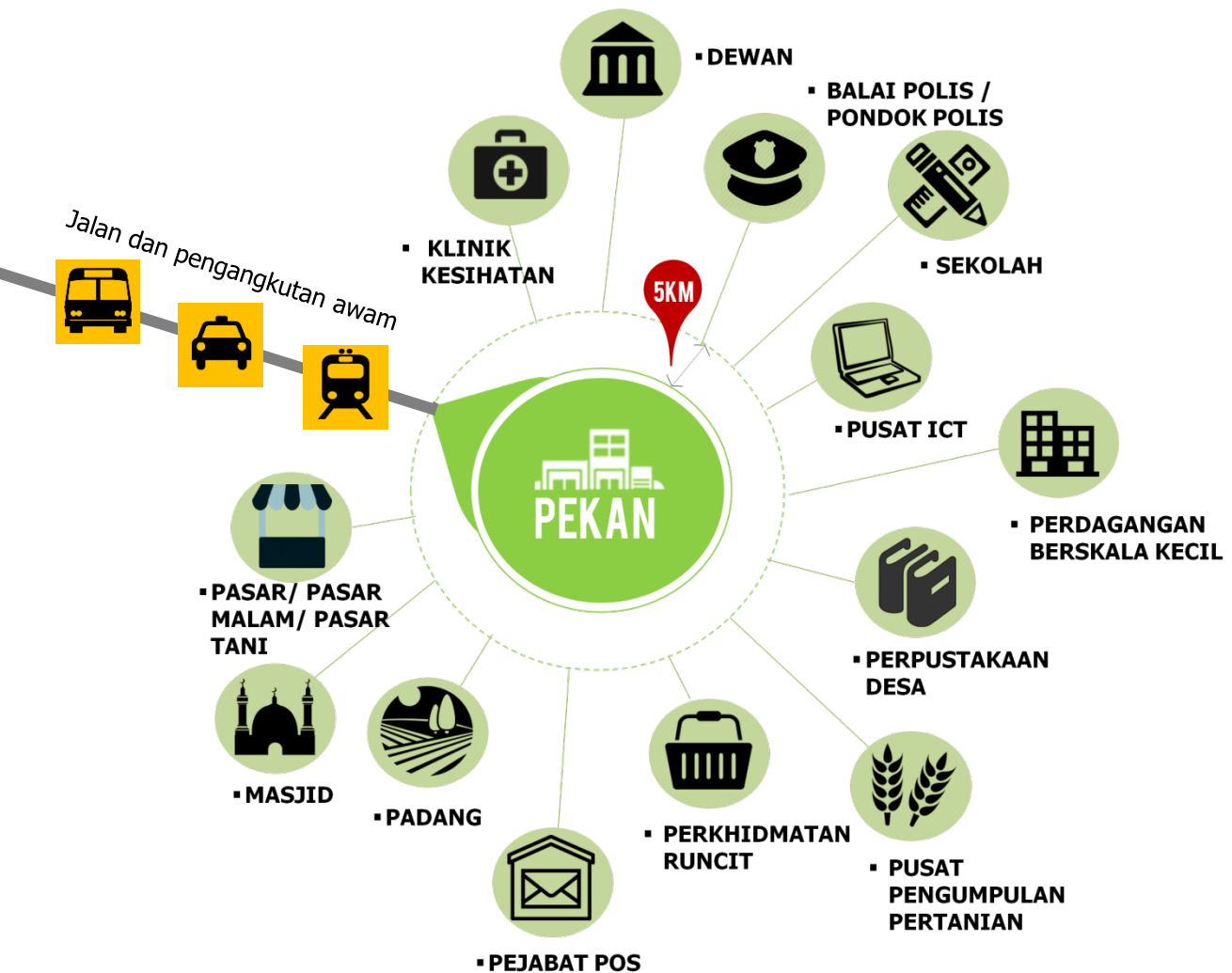
BANDAR

- Kawasan yang diwartakan serta kawasan tepu bina yang bersempadan dan mempunyai penduduk melebihi 10,000 orang.
- Kawasan pembangunan khusus yang boleh dikenal pasti sekurang-kurangnya mempunyai 10,000 orang.
- 60% penduduk berumur 15 tahun ke atas yang terlibat dalam aktiviti bukan pertanian.

Sumber: DPF Desa Negara, 2016.

PEKAN

- Pekan merupakan petempatan kecil yang bercirikan bandar yang terletak di kawasan desa.
- Jumlah penduduk kurang 10,000 orang.
- Menempatkan aktiviti perniagaan runcit / perkhidmatan berskala kecil.
- Mempunyai aktiviti mingguan seperti pasar pagi / pasar tani, pasar sehari atau pasar malam.



Strategi SD 2.1

Memperkukuhkan Rangkaian Perhubungan Antara Kampung – Pekan – Bandar

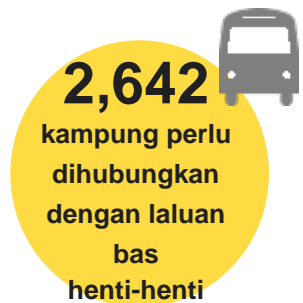
Rangkaian perhubungan di desa merangkumi perkhidmatan bas henti-henti, kereta api, teksi dan pengangkutan air. Kesemua mod pengangkutan ini perlu diperkukuhkan bagi menghubungkan kampung – pekan – bandar dan memberi perkhidmatan mobiliti kepada penduduk. Pekan memainkan peranan sebagai pusat pengangkutan di desa bagi meningkatkan kesalinghubungan desa dan bandar. Lokasi pekan yang strategik (terletak berhampiran dengan persimpangan jalan raya utama untuk ke bandar) dapat mengukuhkan peranannya sebagai penghubung bandar – desa. Landasan kereta api sedia ada yang melalui pekan-pekan juga dapat menyokong strategi ini. Justeru, penyediaan pengangkutan awam perlu diperluaskan di pekan bagi memudahkan mobiliti penduduk.



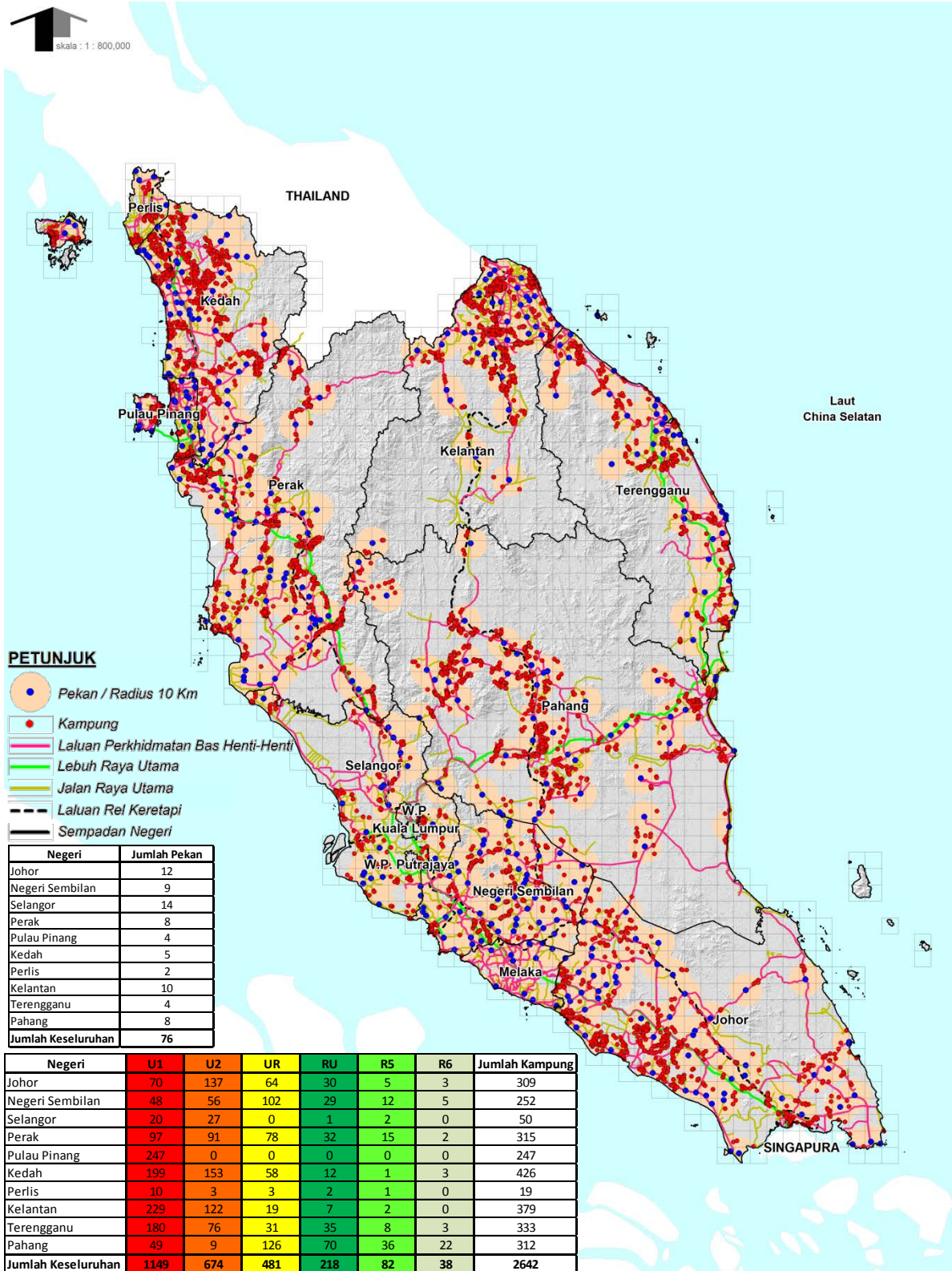
Menyediakan perkhidmatan bas henti-henti

Perkhidmatan bas henti-henti perlu dipertingkatkan bagi memudahkan mobiliti penduduk di desa. Penyediaan bas henti-henti di kawasan desa masih kurang dan sehingga kini, kebanyakan negeri di Semenanjung Malaysia hanya menerima perkhidmatan bas henti-henti kurang dari 30 peratus. Perancangan terkini Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat (SPAD) bagi meningkatkan perkhidmatan pengangkutan awam di desa adalah melalui Program Transformasi Bas Henti-Henti (SBST).

Bas henti-henti perlu disediakan bagi memudahkan penduduk mendapatkan kemudahan di pekan. Tumpuan penyediaan kemudahan bas henti-henti adalah kepada kampung-kampung yang berada dalam radius 5-10 km dari pekan bagi menghubungkan kampung ke pekan dan seterusnya ke bandar. Keutamaan pelaksanaan cadangan ini diberikan kepada kampung-kampung yang terletak di grid U1, U2, UR dan RU kerana tampungan penduduk yang lebih ramai berbanding di grid R5 dan R6. Selain kampung, pekan sedia ada yang masih tidak dihubungi oleh laluan bas henti-henti turut dicadangkan dengan perkhidmatan ini. **Rajah 6.7** menunjukkan taburan kampung dan pekan yang memerlukan perkhidmatan bas henti-henti. Cadangan hentian bas henti-henti di kampung-kampung ini perlu mengambil kira jarak efektif bagi penduduk untuk mendapatkan kemudahan bas. Jarak 500 meter antara kampung ke hentian bas dicadangkan kerana jarak ini selesa untuk berjalan kaki.



Rajah 6.7 : Taburan Pekan dan Kampung Yang Memerlukan Perkhidmatan Bas Henti-Henti



Sumber : 1. DPF Desa Negara, 2016.

2. Suruhanjaya Perkhidmatan Awam Darat (SPAD), Malaysia, 2015.

Nota : Semua kampung di Melaka telah disediakan perkhidmatan bas henti-henti. Perkhidmatan pengangkutan awam telah disediakan di WP Labuan.

Menaik taraf perkhidmatan kereta api shuttle

Perkhidmatan kereta api merupakan salah satu mod pengangkutan yang menjadi pilihan penduduk di desa untuk bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain. Stesen kereta api di pekan berpotensi untuk memberi kemudahan kepada penduduk untuk mendapatkan perkhidmatan peluang ekonomi, perbankan, kesihatan dan lain-lain, yang kebiasaannya terdapat di bandar. Selain itu, perkhidmatan kereta api boleh mempromosikan tarikan di desa kerana kebanyakan laluannya menyusuri suasana bukit-bukau, sungai, kawasan tanaman padi dan lain-lain pemandangan yang menarik di desa.



Perkhidmatan Kereta Api Shuttle di Kelantan

- 439** penumpang sehari
- 35** hentian (laluhan Tumpat – Dabong – Gua Musang)
- 300** km panjang laluan
- 406** kampung berada dalam radius 5 km daripada hentian

Sumber: SPAD, 2015
DPF Desa Negara, 2016.

Perkhidmatan kereta api Shuttle Timur yang terdapat di Negeri Kelantan dan Pahang merupakan mod pengangkutan yang menawarkan perjalanan ulang alik dari kawasan desa – pekan – bandar. Perkhidmatan ini merupakan mod pengangkutan utama bagi kampung-kampung yang berada di pedalaman dan tidak dihubungi oleh bas awam. Bagi memberi keselesaan kepada pengguna, perkhidmatan ini perlu dinaik taraf dari aspek keselamatan dan kualiti operasi.



Perkhidmatan Shuttle Timur



Menaik taraf perkhidmatan pengangkutan air

Terdapat kampung-kampung yang terletak berdekatan dengan sungai dan pantai yang masih menggunakan pengangkutan air sebagai salah satu mod pengangkutan alternatif di desa. Pengangkutan air juga merupakan potensi pelancongan di desa. Ianya dapat menjadi daya tarikan ekopelancongan berasaskan komuniti dan berpotensi untuk menjana pendapatan penduduk desa.

Bagi kampung-kampung yang masih menggunakan perkhidmatan pengangkutan air terutamanya bot penambang, aspek keselamatan perlulah dipertingkatkan. Pengendali bot dan feri perlu membekalkan jaket keselamatan kepada penumpang. Ini bagi menghadapi risiko kenaikan paras air sungai dan keadaan laut bergelora. Penambahbaikan infrastruktur di jeti seperti penyediaan ruang menunggu, *ramp*, *handrail* dan sebagainya juga perlu disediakan bagi memberi keselesaan kepada pengguna.



Jeti Kuala Tahan, Pahang



Contoh Penggunaan Pengangkutan Air

| | |
|------------|---|
| Terengganu | <ul style="list-style-type: none"> • Seberang Takir – Kuala Terengganu (melalui Sungai Terengganu). • Besut – Kampung di Pulau Perhentian. • Merang – Kampung di Pulau Redang. |
| Pahang | <ul style="list-style-type: none"> • Kuala Tahan – Bandar Jerantut (melalui Sungai Tembeling). • Menghubungkan kampung-kampung di Hulu Tembeling dan kampung-kampung kecil seperti Teresik, Kg. Belebar, Kg. Tekah dan Kg. Padang. • Tanjong Gemok – terdapat 6 buah kampung di Pulau Tioman. |
| Kelantan | <ul style="list-style-type: none"> • Kuala Krai (Jeti Tangga Krai) – Dabong. • Jeti Kuala Betis – Kg. Setar. • Menghubungkan kawasan orang asli Orang Asli seperti Pos Brooke, Pos Mering, Kuala Jenera dan Kg. Kuala Penep. • Menghubungkan penduduk di kawasan pedalaman seperti Kg. Sungai Rimau, Kg. Pasir Tinggi Kelewek, Kg. Kuala Gris. |
| Perak | <ul style="list-style-type: none"> • Sayong – Kuala Kangsar. |
| Johor | <ul style="list-style-type: none"> • Tanjong Leman – Kampung di Pulau Tinggi dan Pulau Sibul. • Mersing – Kampung di Pulau Babi Besar, Pulau Aur dan Pulau Pemanggil. |
| WP Labuan | <ul style="list-style-type: none"> • Menghubungkan penduduk di Kg. Batu Menikar, Kg. Lubok Temiang dan Tanjong Kubong, Kg. Pohon Batu, Kg. Tanjong Aru, Kg. Layang – Layangan, Kg. Kerupang dan Nagalang, Kg. Patau-Patau 1, Kg. Patau-Patau 2, Kg. Ranche-Ranche, Kg. Sungai Labu, Kg. Sungai Lada, Kg. Sungai Miri dan Sg. Pagar, Kg. Sungai Buton dan Sungai Sembilang, Kg. Bebuloh, Kg. Belukut. |

Sumber: DPF Desa Negara, 2016.

Menyediakan perkhidmatan paratransit desa

Perkhidmatan paratransit bermaksud perkhidmatan pengangkutan yang mengikut kehendak penumpang untuk menentukan laluan serta jadual perjalanannya. Perkhidmatan ini lebih sesuai dilaksanakan di kampung-kampung di lokasi terpencil dan mempunyai bilangan penduduk yang rendah terutama di Grid R5 dan R6. Ini bagi memastikan kampung-kampung ini mempunyai kemudahan yang baik untuk mendapatkan keperluan asas atau peluang ekonomi di pekan. Mod pengangkutan seperti van mini atau bas mini sesuai disediakan di kampung-kampung yang terpencil dan tidak dihubungi oleh pengangkutan awam. Perkhidmatan paratransit boleh diuruskan oleh koperasi kampung atau komuniti tempatan sebagai salah satu medium untuk menjana peluang ekonomi. Selain itu, perkhidmatan ini juga turut diketengahkan dalam Rancangan Induk Pengangkutan Awam Darat Negara bagi memberi perkhidmatan di desa.

Penyediaan perkhidmatan paratransit yang lebih fleksibel dan tidak mengikut laluan yang tetap mampu menyelesaikan masalah teksi tanpa permit dan laluan perjalanan pengangkutan awam yang tidak menguntungkan di kawasan desa.

Masalah Teksi Tanpa Permit di Desa



- Keadaan atau spesifikasi fizikal teksi tanpa permit yang lebih baik berbanding teksi berlesen.



- Kadar sewa yang lebih rendah berbanding teksi berlesen.

Sumber: SPAD, 2015.

Bagi menyokong perkhidmatan paratransit ini, sistem 'dial-a-ride' melalui panggilan telefon boleh diperkenalkan untuk memberi perkhidmatan dari pintu ke pintu. Sistem ini turut dicadangkan dalam RMKe-11 dan merupakan inisiatif dari SPAD bagi memberi perkhidmatan di kawasan pedalaman.

Kelebihan Perkhidmatan Paratransit

- Menggunakan bas mini atau van mini.
- Menawarkan perkhidmatan dari pintu ke pintu.
- Dapat menghubungkan kepada pekan terdekat.
- Beroperasi mengikut permintaan dan boleh dibuat secara atas talian atau internet.
- Boleh diuruskan oleh komuniti tempatan.



Contoh van mini yang boleh digunakan sebagai mod pengangkutan untuk perkhidmatan paratransit.

| Langkah-langkah | Indikator Pelaksanaan | Fasa Pelaksanaan | | | Agensi Pelaksana | Agensi Pemantau |
|---|--|------------------|----|----|--|--|
| | | *1 | *2 | *3 | | |
| <p>SD2.1A: Menyediakan perkhidmatan bas henti-henti.</p> <p>Grid Tipologi</p> <p>U1 U2 UR RU R5 R6</p> | <ul style="list-style-type: none"> Peningkatan peratus kampung yang terletak 10 km daripada pekan mendapat perkhidmatan bas henti-henti ke pekan dan bandar terdekat. | √ | √ | √ | <ul style="list-style-type: none"> SPAD | <ul style="list-style-type: none"> SPAD |
| <p>SD2.1B: Menaik taraf perkhidmatan kereta api <i>shuttle</i>.</p> <p>Grid Tipologi</p> <p>U1 U2 UR RU R5 R6</p> | <ul style="list-style-type: none"> Peningkatan jumlah penumpang kereta api <i>shuttle</i>. | √ | √ | √ | <ul style="list-style-type: none"> KTMB | <ul style="list-style-type: none"> Perbadanan Aset Kereta Api |
| <p>SD2.1C: Menaik taraf perkhidmatan pengangkutan air.</p> <p>Grid Tipologi</p> <p>U1 U2 UR RU R5 R6</p> | <ul style="list-style-type: none"> Pertambahan produk pelancongan berasaskan pengangkutan air. | √ | √ | √ | <ul style="list-style-type: none"> Pejabat Daerah dan Tanah PBT Jabatan Taman Laut Malaysia | <ul style="list-style-type: none"> Pejabat Daerah dan Tanah |
| <p>SD2.1D: Menyediakan perkhidmatan paratransit desa.</p> <p>Grid Tipologi</p> <p>U1 U2 UR RU R5 R6</p> | <ul style="list-style-type: none"> Peningkatan bilangan kampung yang menerima kemudahan paratransit. | √ | √ | √ | <ul style="list-style-type: none"> Pejabat Daerah dan Tanah Koperasi Kampung | <ul style="list-style-type: none"> Pejabat Daerah dan Tanah |

* Nota : Fasa 1 (Tahun 2017 – 2020), Fasa 2 (Tahun 2021 – 2025), Fasa 3 (Tahun 2026 – 2030)

Strategi SD 2.2

Menaik Taraf dan Menyelenggara Jalan Masuk dan Jalan Dalam Kampung

Pembangunan jalan di desa merupakan salah satu komponen penting dalam meningkatkan sosioekonomi penduduk desa. Selain meningkatkan tahap ketersampaian dari satu kawasan ke kawasan yang lain, kemudahan jalan berturap juga penting untuk memasarkan hasil pertanian dan meningkatkan pelancongan desa. Kemudahan jalan berturap perlu disediakan di jalan masuk dan jalan dalam kampung bagi memberi kemudahan aksesibiliti dan meningkatkan keselesaan kepada penduduk. Program Jalan Luar Bandar (JALB) dan Jalan Perhubungan Desa (JPD) daripada KKLW juga merupakan salah satu usaha untuk menambah baik sistem perhubungan di desa.

Bagi tujuan naik taraf jalan kampung, rujukan kepada sistem CHARMS adalah penting bagi mengelakkan pertindihan dalam menyalurkan peruntukan untuk penyelenggaraan jalan. Jalan-jalan yang berpotensi untuk dinaik taraf perlu didaftarkan di dalam sistem MARRIS bagi tujuan merekod maklumat jalan. Langkah ini juga dapat membantu dalam mengemas kini maklumat jalan kampung mengikut keperluan sesebuah kampung. Lokasi kampung-kampung yang memerlukan turapan jalan masuk dan jalan dalam adalah seperti **Rajah 6.8** dan **Rajah 6.9**.

Program Jalan Luar Bandar (JALB)

- Mempercepat dan memperbanyak pembinaan jalan di desa.
- Dilaksanakan selaras dengan kenyataan dasar 'untuk memperbaiki dan memperluas sistem pengangkutan di luar bandar'.

Jalan Perhubungan Desa (JPD)

- Jalan yang menyambungkan di antara sebuah kampung dengan kampung yang lain atau jalan raya utama.
- Bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup dan keselesaan perhubungan.
- Memberi kemudahan perhubungan kepada kemudahan awam.

Sumber: Portal Rasmi KKLW.

Bilangan Kampung Yang Mempunyai Kemudahan Jalan Berdasarkan Borang Maklumat Fizikal Asas Kampung

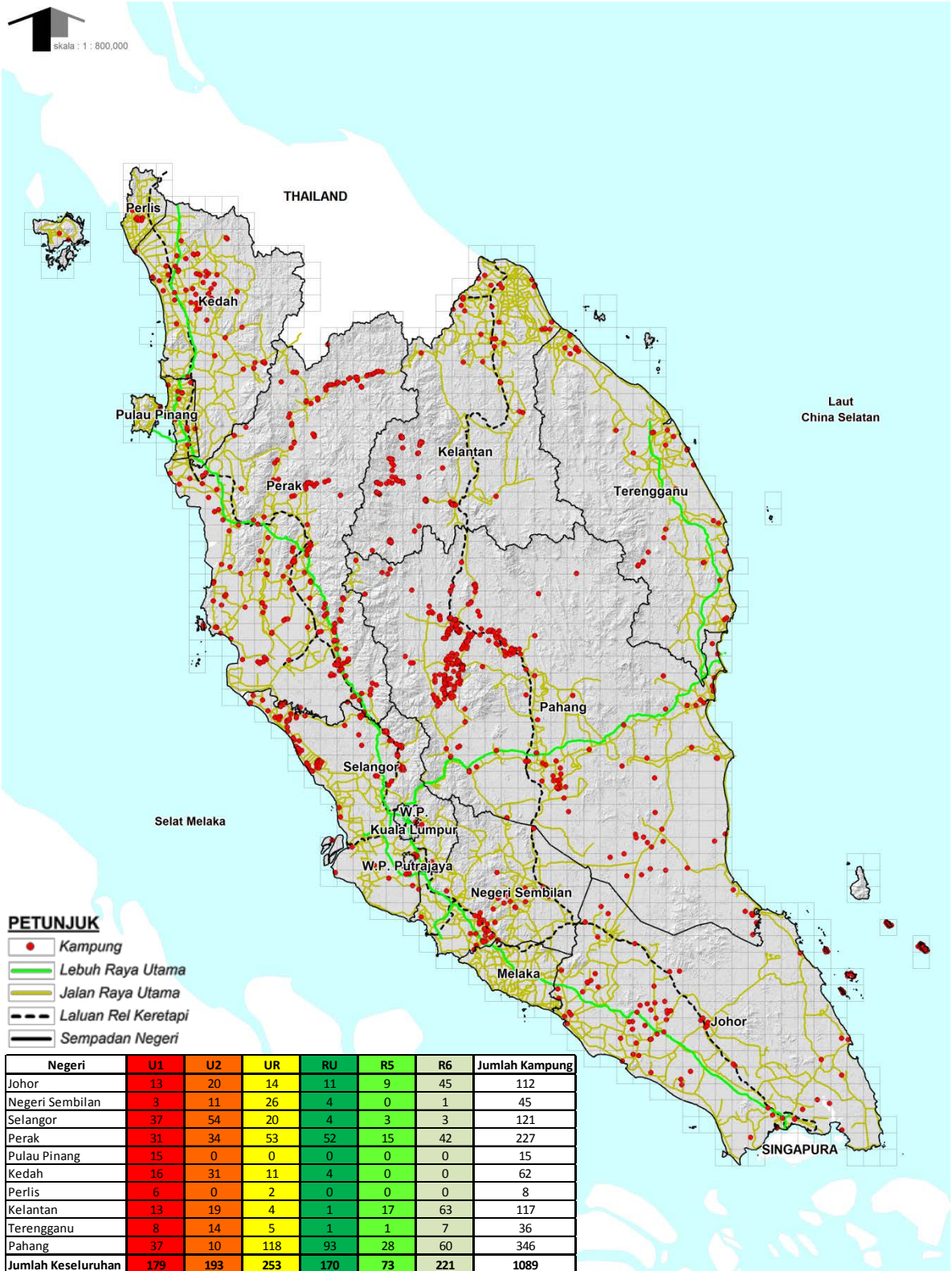


Sumber: DPF Desa Negara, 2016.

| Langkah-langkah | Indikator Pelaksanaan | Fasa Pelaksanaan | | | Agensi Pelaksana | Agensi Pemantau |
|---|---|------------------|----|----|---|--|
| | | *1 | *2 | *3 | | |
| SD2.2A: Menaik taraf jalan masuk kampung. | <ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan bilangan kampung yang mempunyai jalan masuk berturap. | √ | √ | √ | <ul style="list-style-type: none"> • JKR • KKLW | <ul style="list-style-type: none"> • KKLW |
| Grid Tipologi | | | | | | |
| <div style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: x-small;"> U1 U2 UR RU R5 R6 </div> | | | | | | |
| SD2.2B: Menaik taraf jalan dalam kampung. | <ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan bilangan kampung yang mempunyai jalan dalam berturap. | √ | √ | √ | <ul style="list-style-type: none"> • JKR • KKLW | <ul style="list-style-type: none"> • KKLW |
| Grid Tipologi | | | | | | |
| <div style="display: flex; justify-content: space-around; font-size: x-small;"> U1 U2 UR RU R5 R6 </div> | | | | | | |

* Nota : Fasa 1 (Tahun 2017 – 2020), Fasa 2 (Tahun 2021 – 2025), Fasa 3 (Tahun 2026 – 2030)

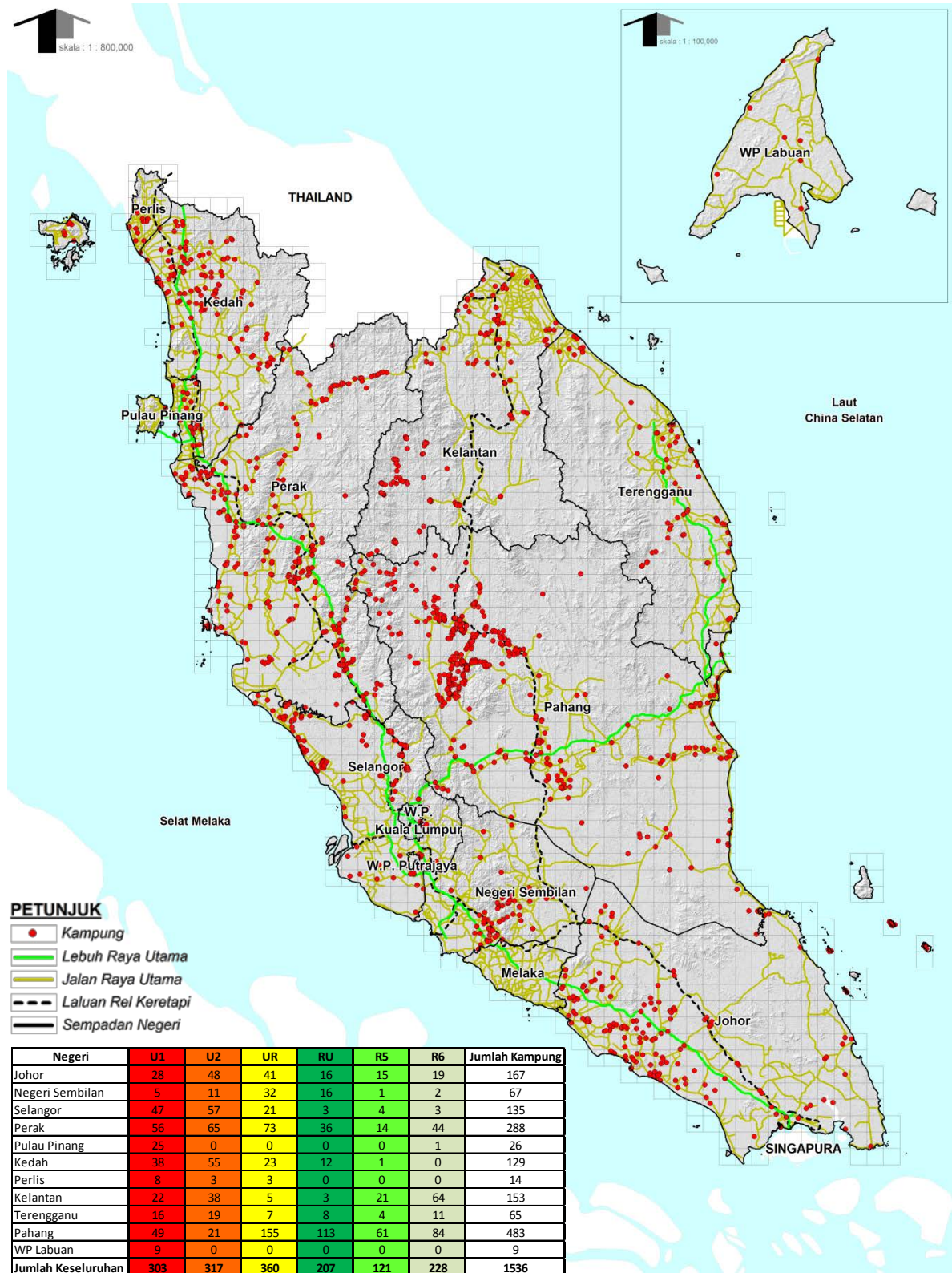
Rajah 6.8 : Taburan Kampung Yang Memerlukan Cadangan Naik Taraf Jalan Masuk Berturap



Sumber : DPF Desa Negara, 2016.

Nota : Semua kampung di Negeri Melaka dan WP Labuan telah mempunyai jalan masuk berturap.

Rajah 6.9 : Taburan Kampung Yang Memerlukan Cadangan Naik Taraf Jalan Dalam Berturap



Sumber : DPF Desa Negara, 2016.

Nota : Semua kampung di Negeri Melaka telah mempunyai jalan dalam kampung yang berturap.