

ANALISA RANGKAIAN
JALAN RAYA DAN KAITANNYA
DENGAN PEMBANGUNAN EKONOMI

1390

HE
369
A23

1980

DISEDIAKAN OLEH
ABD HAMID ABD MAJID

dissertasi ini diserahkan bagi
memenuhi sebahagian dari syarat-syarat penganugerahan
diploma lanjutan perancang bandar dan wilayah



JABATAN PERANCANG BANDAR DAN WILAYAH
KAJIAN SENIBINA PERANCANG DAN UKUR
INSTITIUT TEKNOLOGI MARA
APRIL
1980

388.11
PBD

Di Tujuan Khas Untuk;

IBU, AYAH Serta Keluarga

**"Tiap-tiap Pekerjaan Di Mulakan Dengan Niat Dan Di Kerjakan
Atau Di Jalankan, Oleh Itu Jalan Merupakan Satu Fakta
Penting Di Dalam Membentuk Setiap Aktiviti Yang Tedapat
Di Muka Bumi Ini"**

Abd Hamid Abd Majid

**Persustakaan Tun Abdul Razak
Institut Teknologi MARA
Shah Alam
Selangor.**

FOTOSTAT TIDAK DIBENARKAN

PENGHARGAAN

Penulisan disertasi ini dapat dilaksanakan dengan kebenaran dari Jabatan Perancang Bandar dan Wilayah. Institiut Teknologi Mara Shah Alam. Terima kasih saya ucapkan kepada pihak jabatan yang terdiri dari Ketua Jabatan En. Ghani Salleh dan pensyarah-pensyarah lain yang telah memberi galakan didalam pemilihan tajuk ini. Ucapan yang sama juga saya tujukan kepada orang perseorangan atau jabatan yang terlibat didalam aspek pemberian maklumat, memberi nasihat dan perangsang dan tidak lupa juga kepada jurutaip yang telah membantu didalam penaipan disertasi ini. Terakhir tetapi tidak kurang, saya ucapkan ribuan terima kasih kepada Penasihat saya En. Ghani Salleh yang telah melapangkan masanya didalam memberi bantuan, memberi buah fikiran dan memberi teguran didalam proses menyiapkan disertasi ini hingga ke peringkat akhir. Semoga Allah memberkati mereka semua.



Abd. Hamid bin Abd. Majid
Institiut Teknologi MARA
Shah Alam.

May 1980.

PRA-KATA

Sejarah telah membuktikan bahawa jalan merupakan satu element penting didalam membentuk sesuatu kawasan. Sesuatu tempat yang mempunyai pelaluan yang maksima membangun dengan pesatnya dan membentuk kepada sebuah pusat pertumbuhan. Pembentukan jalan-jalan ini dapat membawa masuk element pembangunan serta ia akan membentuk kepada satu sistem atau corak yang diarahkan oleh keadaan fizikal. Dari corak ini ia akan membentuk kepada satu rangkaian jalan raya yang komplek yang dikaitkan dengan keadaan sekeliling seperti sosial dan ekonomi. Adalah perlu rangkaian jalan raya ini dikaitkan semasa dengan keadaan semasa kerana setiap perubahan keatas rangkaian jalan raya ini akan mendatangkan kesan kepada keadaan semasa. Oleh itu pertalian rangkaian jalan raya dengan organisasi jarak adalah perlu dibentuk bagi menchtukan darjah pelaluan, persambungan dan lingkaran yang mana ia perlu dikaitkan dengan keadaan sebenar. Walaupun pembentukan ini tidak mengambil kira fakta penting seperti ekonomi sosial tetapi ia boleh dijadikan asas untuk kajian lanjut dimana perkembangan jalan raya ini diselaraskan dengan pembangunan ekonomi. Oleh itu perlu dibentuk pertalian antara jalan raya dengan pembangunan ekonomi dengan menggunakan model analisa regresi bagi menentukan pembentukan pertalian positif atau negatif. Kedua-dua cara penganalisaan tadi akan lebih berkesan jika ianya dikaitkan dengan keadaan sebenar dimana perlu dikesan pembangunan ekonomi dan jalan raya pada keadaan setempat di kawasan kajian. Kesan positif dan negatif dari pembangunan jalan raya dan pembangunan ekonomi ini akan mengakibatkan ketidak seimbangan pembangunan dan berlaku disesuatu tempat. Dengan berdasarkan kepada beberapa kajian yang telah dinyatakan diatas dapatlah dibentuk polisi-polisi dan strategi pembangunan jalan raya dan ekonomi agar setiap pembangunannya tidak akan mendatangkan kesan negatif keatas keadaan fizikal, ekonomi dan sosial dan ianya mestilah memenuhi kehendak Dasar Ekonomi Baru yang merupakan objektif utama bagi negara kita. Dengan perancangan yang teliti adalah diharapkan setiap pembangunan jalan raya yang dilaksanakan kesan positifnya mestilah dapat dirasai oleh setiap lapisan masyarakat dan memberi keharmonian dan meningkatkan ekonomi negara.

KANDUNGAN

Penghargaan	(iii)
Pra-Kata	(iv)
BAB SATU M.S	
1.0 SEJARAH PERKEMBANGAN JALAN RAYA	1
1.1 Sejarah Perkembangan Jalan Raya Sebelum Merdeka	1
1.2 Sejarah Perkembangan Jalan Raya Selepas Merdeka	14
1.3 Pentadbiran Dan Polisi Jalan Raya Di Malaysia	18
1.3.1 Pentadbiran Dan Polisi Jalan Raya Di- Malaysia Sebelum Merdeka.	18
1.3.2 Pentadbiran Dan Polisi Jalan Raya Di- Malaysia Selepas Merdeka.	19
BAB DUA	
2.0 STRUKTUR RANGKAIAN JALAN RAYA	23
2.1 Rangkaian Jalan Raya Nasakini Di Malaysia	23
2.1.1 Rangkaian Jalan Raya Di Pembangunan Wilayah Di Malaysia Barat.	27
2.1.2 Jenis Jalan Raya Di Malaysia Barat.	29
2.1.3 Tingkat Perkhidmatan Jalan Raya Di- Malaysia Barat.	32
2.1.4 Kelas Keutamaan Projek Jalan Raya Di- Malaysia Barat.	34

2.2	Rangkaian Jalan Raya Di Selangor (Kawasan Kajian)	35
2.2.1	Tata-Tingkat Jalan Raya Di Selangor	36
2.2.2	Keadaan Jalan Raya Di Negeri Selangor'	39
2.2.3	Projek Dan Perbelanjaan Jalan Raya Di- Negeri Selangor Antara Tahun 1971-1980.	41
2.2.4	Kemampuan J.K.R Negeri Selangor	42
2.2.5	Projek Dan Perbelanjaan Kerajaan Persekutuan Untuk Jalan Persekutuan (1971 - 1980).	43
2.2.6	Perbelanjaan Penjagaan Jalan Raya Di- Negeri Selangor.	44

BAB TIGA

3.0	ANALISA RANGKAIAN JALAN RAYA DI NEGERI SELANGOR	46
3.1	Jalan Raya Dan Struktur Jarak 'Spatial' Kawasan	46
3.2	Pola Rangkaian Jalan Raya Di Negeri Selangor	49
3.3	Persambungan ('connectivities') Didalam Rangkaian Jalan Raya Di Negeri Selangor.	50
3.3.1	Darjah Persambungan Didalam Sistem Rangkaian Jalan Raya Di Negeri Selangor.	54
3.3.2	Darjah Litaran (Circuit) Didalam Sistem Rangkaian Jalan Raya Di Negeri Selangor.	58
3.4	Pelaluan 'Accessibility' Nodus (Bandar) Di- Negeri Selangor.	61

3.4.1	Pelaluan Secara Langsung 'Direct Connectivity'	61
	Antara Nodus.	
3.4.2	Pelaluan Secara Tidak Langsung 'Indirect Connectivity' Antara Nodus.	67
3.5	Rumusan	70
 BAB EMPAT		
4.0	RANGKAIAN JALAN RAYA DENGAN PEMBANGUNAN EKONOMI DI- NEGERI SELANGOR.	72
4.1	Pembangunan Jalan Raya Dan Pembangunan Ekonomi	72
4.2	Penggunaan 'Regression Analysis'	78
4.2.1	Hembentuk Petunjuk Ekonomi Dan Sosial	78
4.2.2	Hembentuk Petunjuk Fizikal	81
4.2.3	Analisa Pertalian Antara Jalan Raya Dan Pembangunan Ekonomi.	83
4.3	Rumusan	87

BAB LIMA

5.0	KESAN PEMBANGUNAN EKONOMI DAN JALAN RAYA DI NEGERI SELANGOR.	91
5.1	Kesan Pembangunan Keatas Kepadatan Didalam Sistem Rangkaian Jalan Raya Di Negeri Selangor.	91
5.1.1	Fakta Yang Menyebabkan Pertambahan Kenderaan Di Negeri Selangor.	92
5.1.2	Kesan Pertambahan Kenderaan Keatas Kepadatan Jalan Raya Masakini.	93

5.1.3	Kesan Pertambahan Kenderaan Keatas Kepadatan Jalan Raya Akan Datang.	.....	96
5.2	Pembangunan Ekonomi Dan Pembangunan Jalan Raya Di Negeri Selangor.	.....	100
5.2.1	Kesan Pembangunan Ekonomi Dan Jalan Raya Di Wilayah Lembah Klang.	.....	101
5.2.2	Kesan Pembangunan Ekonomi Dan Jalan Raya Di Luar Lembah Klang.	.....	104
5.3	Rumusan	.....	107

BAB ENAM

6.0	CADANGAN DAN RUMUSAN	.....	109
6.1	Masaalah Semasa Dan Penyelesaian	.....	109
6.2	Cadangan Objektif Pembinaan Jalan Raya	.....	112
6.3	Rumusan	.....	120

Senarai Jadual

M.S

2.1	Jenis Jalan Raya Di Malaysia Barat	.....	31
2.2	Kategori Jalan Raya Di Malaysia Barat	.....	31
2.3	Jalan Raya Mengikut Jenis Dan Panjangnya	.....	39
2.4	Keadaan Jalan Raya Dalam Peratus Daripada Jumlah Batu .....	....	40
2.5	Projek Dan Perbelanjaan Jalan Raya Di Negeri Selangor Antara Tahun 1971 - 1980.	.....	41
2.6	Perbelanjaan Kerajaan Negeri 1970 - 1980	.....	42
3.1	Metrik Persambungan Secara Langsung	.....	62
3.2	Tata-Tingkat Bandar Dari Segi Bilangan Pelaluan	.....	63
3.3	Tata-Tingkat Bandar Dari Bilangan Penduduk	.....	65
3.4	Metrik Pelaluan Persambungan Tidak Langsung Didalam Rangkaian Jalan Raya Di Negeri Selangor.	.....	68
4.1	Penduduk Di Bandar-Bandar Di Negeri Selangor 1970 Dan Unjuran Hingga Ke Tahun 1990.	.....	79
4.2	Pengeluaran Kasar Tempatan Di Negeri Selangor 1980.....	....	80
4.3	Bilangan Kenderaan Bermotor Di Bandar-Bandar Di Negeri Selangor 1980.	.....	82
4.4	Angkaubah Yang Dibentuk Untuk Penganalisaan Rangkaian Jalan Raya Di Negeri Selangor.	.....	83
5.1	Unjuran Penduduk Di Negeri Selangor	.....	92
5.2	Unjuran Kenderaan Berjentera Di Negeri Selangor	.....	93
5.3	Hitung Panjang Kepadatan Kenderaan Di Kawasan Wilayah Lembah Klang.	.....	94
5.4	Kepadatan Kenderaan Diantara Bandar Dikawasan Kajian .....	....	95
5.5	Kemuatan Dan Kategori Jalan Raya 2 Lorong Dan Lebih Dari 2 Lorong Di Kawasan Kajian.	.....	98

Senarai Rajah

M.S

1.	Straits Settlements	2
2.	Rangkaian Jalan Raya Dari Tahun 1887 Hingga Ke 1919	6
	Di Malaysia Barat.	
3.	Rangkaian Jalan Raya Dari Tahun 1887 Hingga Ke 1919	8
	Di Malaysia Barat.	
4.	Rangkaian Jalan Raya Dari Tahun 1887 Hingga Ke 1929	10
	Di Malaysia Barat.	
5.	Rangkaian Jalan Raya Dari Tahun 1887 Hingga Ke 1939	11
	Di Malaysia Barat.	
6.	Rangkaian Jalan Raya Dari Tahun 1887 Hingga Ke 1957	13
	Di Malaysia Barat.	
7.	Carta Organisasi Pentadbiran Jalan Raya	20
8.	Rangkaian Jalan Besar Di Malaysia Barat	26
9.	Rangkaian Jalan Raya Di Malaysia Barat Dan Kawasan Wilayah.	30
10.	Rangkaian Jalan Raya Di Negeri Selangor	37
11.	Rangkaian Jalan Raya Di Negeri Selangor	51
	Sebagai Graf (1931).	
12.	Rangkaian Jalan Raya Di Negeri Selangor Sebagai Graf (1937).	52
13.	Rangkaian Jalan Raya Di Negeri Selangor Sebagai Graf (1980).	53
14.	Jarak Jalan Raya, Bilangan Lorong Dan Kategorinya	97
	Di Negeri Selangor.	

**ANALISA RANGKAIAN
JALAN RAYA DAN KAITANNYA
DENGAN PEMBANGUNAN EKONOMI
(KAWASAN KAJIAN NEGERI SELANGOR)**

BAB

BAB SATU

1.0 SEJARAH PERKEMBANGAN JALANRAYA

1.1 Sejarah Perkembangan Jalanraya Sebelum Merdeka

Proses perkembangan pengangkutan di Malaysia bermula dari pemerintahan Raja-Raja Melayu Melaka, di masa Negeri Melaka menjadi pusat tumpuan pedagang Arab, China, India dan Europah untuk bermiaga. Di zaman itu pengangkutan yang paling popular ialah pengangkutan yang menggunakan perjalanan air dan ini mempengaruhi penduduk-penduduk agar bertemu di tepi-tepi sungai atau laut untuk memudahkan mereka menghubungi diantara satu sama lain.

Dengan kemasukan Pengaruh Barat seperti Portugis dan Belanda di abad ke 16 dan ke 17 banyak perubahan telah berlaku di Negeri Melaka dan di Tanah Melayu amnya.¹ Di waktu itu banyak jalan-jalan dibina untuk memudahkan pengawal-pengawal mereka bergerak dan jalan-jalan ini dibina di tempat-tempat yang penting yang bertujuan untuk menjaga keselamatan. Jalan-jalan yang dibina adalah merupakan lorong-lorong yang lebarnya tidak melebihi dari enam kaki untuk kegunaan kereta lembu dan kereta kuda sahaja.²

Dengan kemasukan pengaruh British ke Tanah Melayu beberapa perubahan besar telah berlaku di dalam bidang pengangkutan dan dari sinilah mulanya pembangunan pengangkutan darat. British telah memasuki Pulau Pinang di dalam tahun 1786 dan menjadikannya sebagai sebuah pelabuhan persinggahan, perniagaan dan pertahanan.³

1. J. Kennedy. M.A. A History of Malaya AD 1400 - 1959

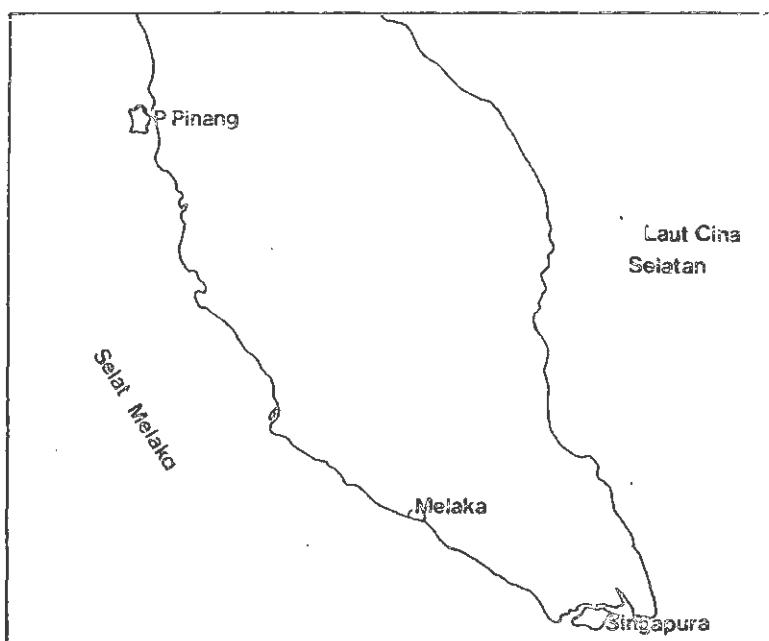
St. Martin's Press N.Y p.25

2. J. Kennedy op Cit p.30

3. J. Kennedy op Cit p.77

Di dalam tahun 1824 British telah menduduki Melaka setelah membuat pertukaran sebuah pelabuhan di Indonesia dengan Belanda.⁴ Jalan kereta kuda dan kereta lembu telah diperbaiki, diperbesarkan dan dibina melalui kawasan kediaman dan dengan adanya jalan ini beberapa kawasan ladang telah dibina dengan luasnya dan beberapa pusat kawalan Polis telah dibina hingga ke Linggi dan Nyalas di Melaka.⁵ Sebelum itu British telah pun membuka Singapura di dalam tahun 1819 dan dengan itu pengaruh British di Tanah Melayu semangkin meluas dan di dalam Tahun 1824 Pulau Pinang, Melaka dan Singapura telah dipanggil dengan Straits Settlements.⁶

Rajah 1 Straits Settlements.



4. Ibid p 18 , 101

5. Map of Malacca Territory 1867 'Arkib Negara'

6. J. Kennedy p 103

Dengan menggunakan ketiga-tiga pelabuhan itu British telah meluaskan pengaruh dan perniagaan mereka dengan negeri-negeri lain di Tanah Melayu. Tetapi disebabkan perniagaan mereka tidak terjamin dan beberapa faktor lain British telah pun meluaskan pengaruh mereka di negeri-negeri Tanah Melayu di dalam urusan Pentadbiran. Negeri Perak adalah negeri yang mula-mula menerima pengaruh British secara langsung, ini disebabkan negeri Perak kaya dengan bijih timah, kemudian diikuti oleh negeri Selangor, Pahang dan negri Sembilan yang mengambil penasihat British. Di dalam tahun 1895 tertubuhlan Negeri-Negeri Bersekutu yang barnaung di bawah kuasa British.⁷ Tujuan utamanya ialah meletakan pengawasan negeri ini dibawah General Residence dan selain dari itu ialah untuk mendapatkan kata sepakat atau korordanasi didalam pembangunan dan pembinaan jalanraya dan keretapi.⁸

Di dalam tahun 1887 beberapa batang jalan telah dibina di tepi pantai di negeri Selangor dengan tujuan menjadikannya Jalan Utara.⁹ Jalan ini dibina dengan membesarkan lorong-lorong kereta kuda dan kemuiannya jalan ini ditambah. Jalan ini disambungkan dengan daerah perlombongan dari utara hingga ke selatan Selangor yang melalui Kuala Lumpur, Rawang dan Kuala Kubu. Perkembangan pembangunan di Pantai Barat jelas kelihatan dengan terbinanya jalan-jalan yang memudahkan pergerakan dan pengangkutan barang dagangan yang menjadi punca utama ekonomi di masa itu. Negeri-negeri lain di Tanah Melayu di masa ini maseh belum mempunyai jalan-jalan raya kerana pengangkutan air masih digunakan sebagai alat perhubungan dan pengangkutan.

7. J. Kennedy op Cit p 186

8. Fisher Charles A. 'The Railway Geography of British Malaya' 1949 p 123, 136

9. Selangor Annual Report 1887 K.L G.P.O 1888 p 14

Negeri-negeri di Pantai Timur di masa ini masih jauh ketinggalan mahu pun dari segi ekonomi dan pembangunan jalan raya. Pada tahun 1888 sebatang lorong telah dibina menyambungkan Kuala Lumpur dan Kuala Lipis, lorong ini hanya digunakan oleh kereta kuda dan gajah sahaja.¹⁰ Bagi Negeri Sembilan pula jalan raya yang mula-mula dibina adalah pada tahun 1891 diantara Seremban dan Jelebu.¹¹ Dengan terbinanya jalan ini dapatlah diharapkan agar perkembangan ekonomi akan meningkat sebagai mana yang telah diperkatakan :-

"The result of these change will be more apperent in the future years, built it daily became more evidence that a stronger staff is necessary for the various out stations, where the expenditure on roads and other works is now begin to give a return in the market advance of mining agriculture and trade." ¹²

Di antara tahun 1887 hingga 1898 rangkaian jalan raya telah pun berkembang hingga ke sebelah utara Tanah Melayu. Jalan raya itu menyambungkan Sungai Petani dengan Kuala Muda, disekitar daerah Parit Buntar, di Province Wellesley, di sempadan Perak dan Selangor dan di sebelah selatan pula ialah diantara Melaka dan Merlimau. Dengan terjadinya perkembangan ekonomi yang pesat di masa itu maka pembangunan jalan raya pun turut berkembang juga di Negeri Sembilan, Selangor, Perak dan perkembangan pelaluan ke negeri Pahang di mana pelaluannya amatlah sukar diwaktu sebelumnya. Waktu itu adalah kemuncak perkembangan jalan darat di sekitar Kuala Lumpur, Klang, Seremban dan Ipoh.

10. Pahang Annual Report 1891 K.L G.P.O 1892 p 17.

11. Negeri Sembilan Annual Report 1888 K.L G.P.O 1889 p 14.

12. Selangor Annual Report 1888 K.L G.P.O p 3.

5

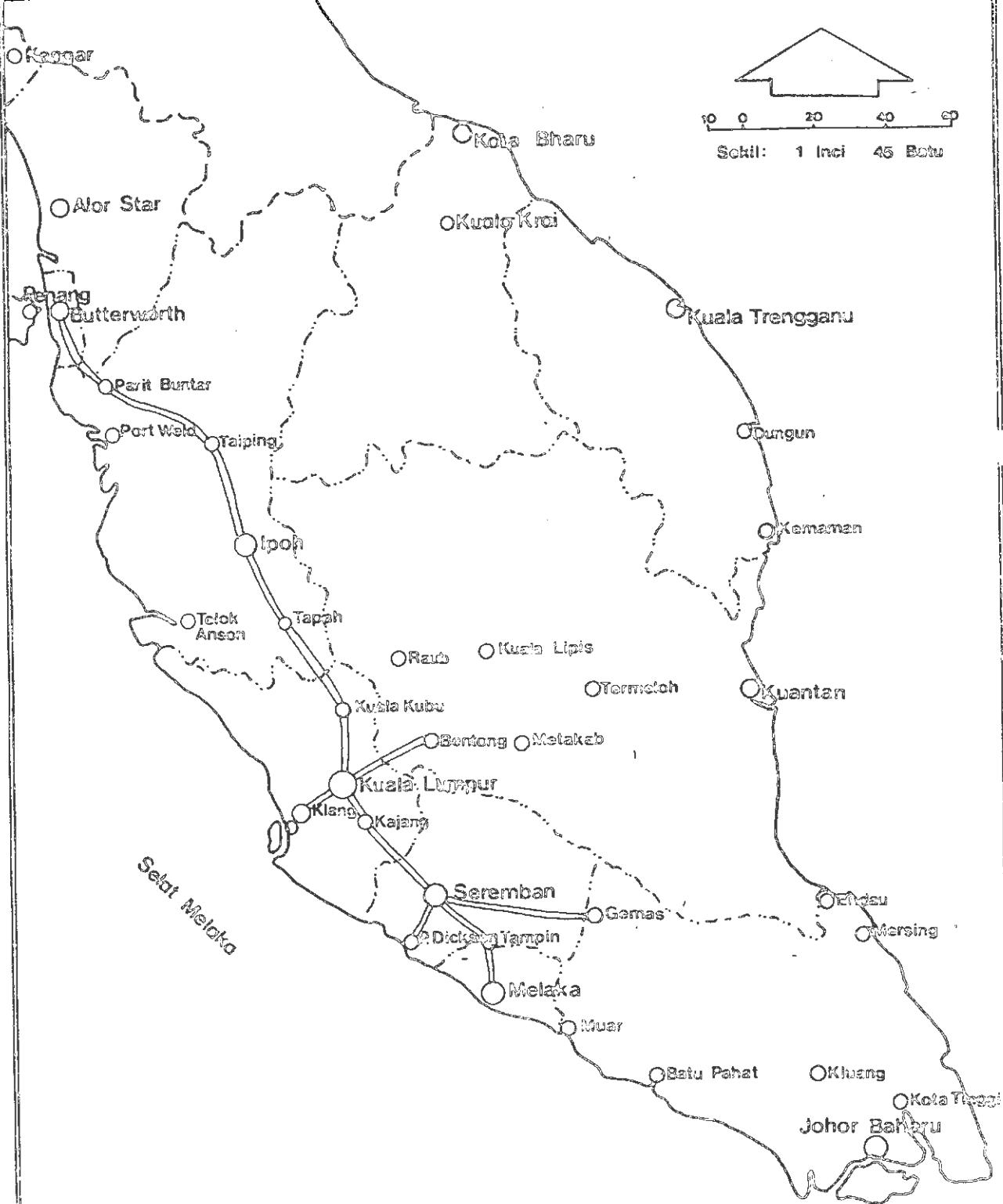
Tetapi yang menjadi kebanggaan didalam pembangunan jalan raya di waktu itu ialah dengan siapnya lorong kereta kuda dari Kuala Kubu ke Kuala Lipis, ini disebabkan keadaan fizikal yang agak sukar untuk membina jalan dan jarak di antara kedua tempat itu adalah jauh.¹³ Rajah 2, kebanggaan ini dapat dipahami dari sebuah laporan.

"It is difficult to exaggerate the importance of this work from an administrative point of view. It has placed the capital of Pahang within 2 days of Kuala Lumpur, it has opened up a large previously in accessible. But perhaps the moral effect of this road is even greater than its practical value until completion."¹⁴

Tidak dapat dinafikan Pengangkutan darat yang tidak kurang pentingnya di masa itu ialah keretapi dan beberapa batang jalan keretapi telah pun dibina yang menyambungkan Port Dickson dengan Seremban, Telok Anson dengan Tapah dan disambungkan ke Batu Gajah dua tahun kemudian. Di dalam tahun 1878 jalan keretapi dibina dari Kajang ke Kuala Kubu dan dari Taiping ke Ipoh dan ini adalah permulaan pembinaan jalan keretapi dan persaingannya dengan jalan raya.¹⁵

Di dalam tahun 1911 beberapa pertambahan rangkaian jalan raya telah membangun dengan pesatnya seperti di Perak dimana jalan raya dibina untuk persembungan antara Tapah ke Lumut dan Parit.¹⁶ Di Negeri Selangor jalan raya dibina dari Dengkil ke Kajang. Terdapat satu jalan utama yang menyambungkan Benta ke Kuantan dibina di Pahang dan dengan adanya jalan itu maka banyak tanah-tanah di sepanjang jalan itu diusahakan untuk tujuan pertanian.

-
13. Federated Malay State, Annual Report of the Resident General 1898 K.L.G.P.O 1899 p, 12, 16
 14. F.M.S Ibid p. 17
 15. Federated Malay States Railways Annual Report 1933 Kuala Lumpur G.P.O 1934 p,71
 16. Perak Annual Report 1911 K.L G.P.O 1912 p.15



Rajah 2

Rangkaian Jalan Raya Dari Tahun 1887
Hingga Ke 1910 Di Malaysia Barat

PETUNJUK :-



Bandar

Sempadan Negara

Sempadan Negeri

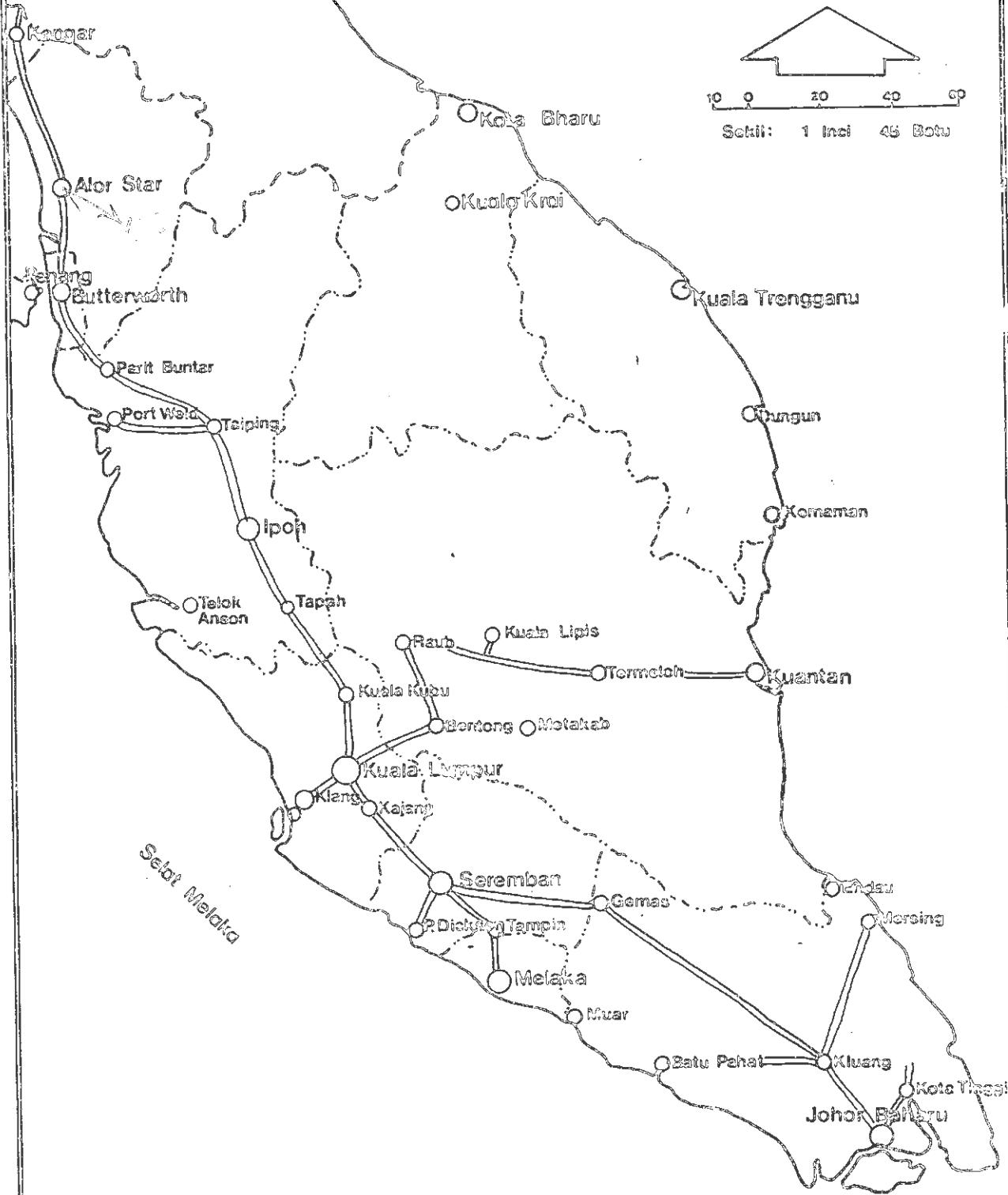
Jalan Raya

Di dalam tahun 1911 buat pertama kalinya pembinaan jalan raya yang diusahakan secara kerjasama antara Kerajaan Negeri Johor dan British berlaku dan jalan raya yang dibina itu menyambungkan Muar, Batu Pahat dan Johor Bahru. Terdahulu dari itu disebabkan ketiadaan jalan raya ini Muar dan Batu Pahat adalah terdiri dari daerah yang bersaingan yang mempunyai berlainan pemerintah, corak pentadbiran dan polisinya. Tetapi dengan terbinanya jalan raya ini maka keempat daerah di negeri Johor termasuk Muar dan Batu Pahat yang mempunyai berlainan cara pentadbirannya telah bercantum menjadi sebuah negeri iaitu Johor.¹⁷ Rajah 3.

Pembangunan jalan raya masih tidak dijalankan di negeri Kelantan dan Trengganu sehingga ke tahun 1911 kerana disebabkan oleh beberapa faktor yang menghalang pembangunan seperti keadaan ekonomi di kedua-dua buah negeri itu tidak memuaskan atau dari lain kata negeri itu tidak mempunyai sumber ekonomi yang utama. Satu faktor lain yang menghindar perkembangan pembangunan di kedua-dua negeri itu ialah keadaan perlaksanaan pentadbiran-nya yang kucar-kacir atau tidak bersistem.

"The sistem of village headman that has been allowed to decay has not yet been replaced by an effective substitute in the shape of active authority form for example : in Kuala Trengganu and Kota Bharu as the effective range of the policies does not extend beyond Town limits. In the absence of internal communications the best hopes for improvement seem to rest in the re-established of village headmen."¹⁸

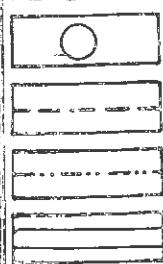
-
17. Johor Annual Report 1911, Singapore G.P.O 1912, 1913
 18. Unfederated Malay State. Annual Report 1915 K.L G.P.O 1916 pl4.



Rajah 3

Rangkaian Jalan Raya Dari Tahun 1887
Hingga Ke 1919 Di Malaysia Barat

PETUNJUK :-



Bandar

Sempadan Negara

Sempadan Negeri

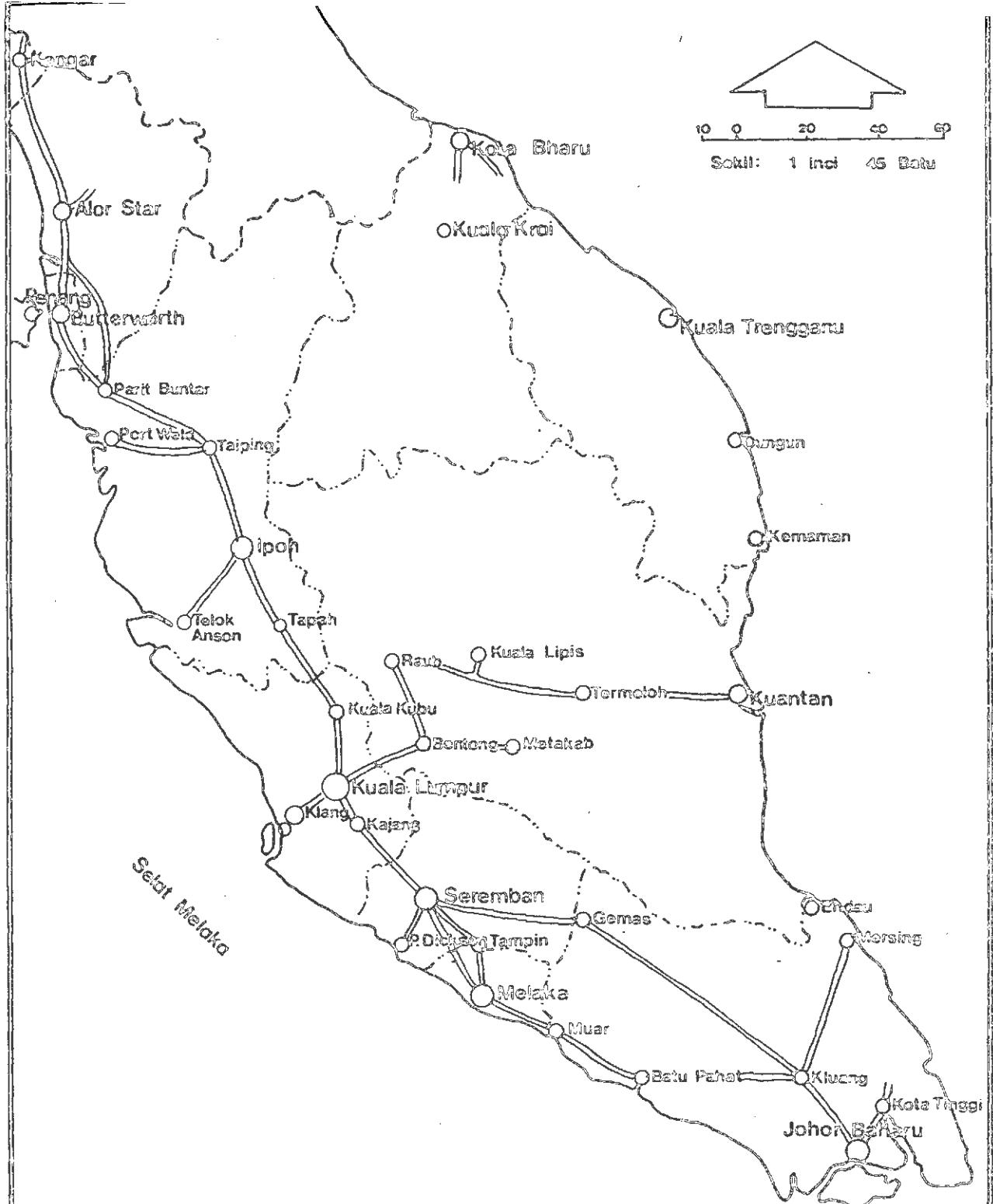
Jalan Raya

Pembangunan jalan raya hanya terdapat didalam kawasan bandar sahaja dan boleh juga dikatakan bahawa kedua-dua negeri ini kekurangan sumber kewangan untuk membina jalan raya dan satu faktor lagi ialah kekurangan tenaga mahir untuk melaksanakan projek pembangunan jalan raya.

Di sepanjang tahun 1920 hingga ke 1929 tidak banyak perubahan berlaku didalam rangkaian jalan raya yang sedia ada. Hanya terdapat beberapa pembinaan jalan raya dilaksanakan seperti jalan utama yang menyambungkan Johor Bahru ke Batu Pahat dan ke Kluang dan pembinaan jalan di sekitar lembah Kinta yang digunakan untuk tujuan pelombongan. Kekurangan pembinaan jalan raya adalah disebabkan kemerosotan ekonomi dunia selepas perang dunia pertama. Walau pun keadaan kemerosotan itu tidak berpanjangan tetapi untuk mengembalikan keadaan ekonomi seperti sedia-kala terpaksalah sumber kewangan yang diperolehi. Oleh kerajaan negeri disalurkan ke sektor ekonomi dan ini menyebabkan banyak pembinaan jalan raya terpaksa ditangguhkan. Walau bagaimana pun didalam tahun 1928 jalan raya Pantai Barat telah pun menyambungkan Perlis dengan Singapore dan dengan adanya jalan ini banyak pusat perkhidmatan di tepi-tepi jalan utama ini telah berkembang menjadi bandar.¹⁹ Rajah 4.

Kemerosotan ekonomi dunia yang paling buruk sekali berlaku didalam tahun 1931 hingga ke 1933 dan ini juga menjelaskan keadaan ekonomi Tanah Melayu yang sedang membangun. Namun begitu beberapa jalan utama telah siap dibina seperti jalan di antara Karak ke Temerloh dan laluan pertama di antara Pantai Barat dan Pantai Timur iaitu diantara Batu Pahat ke Mersing telah juga siap dibina. Rajah 5.

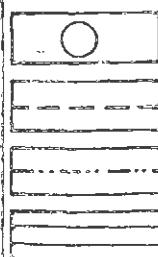
19. Lim Heng Kow. The Evaluation of urban system in Malaya.
Penerbitan U.M KL 1978 p.190.



Rajah 4

**Rangkaian Jalan Raya Dari Tahun 1887
Hingga Ke 1929 Di Malaysia Barat**

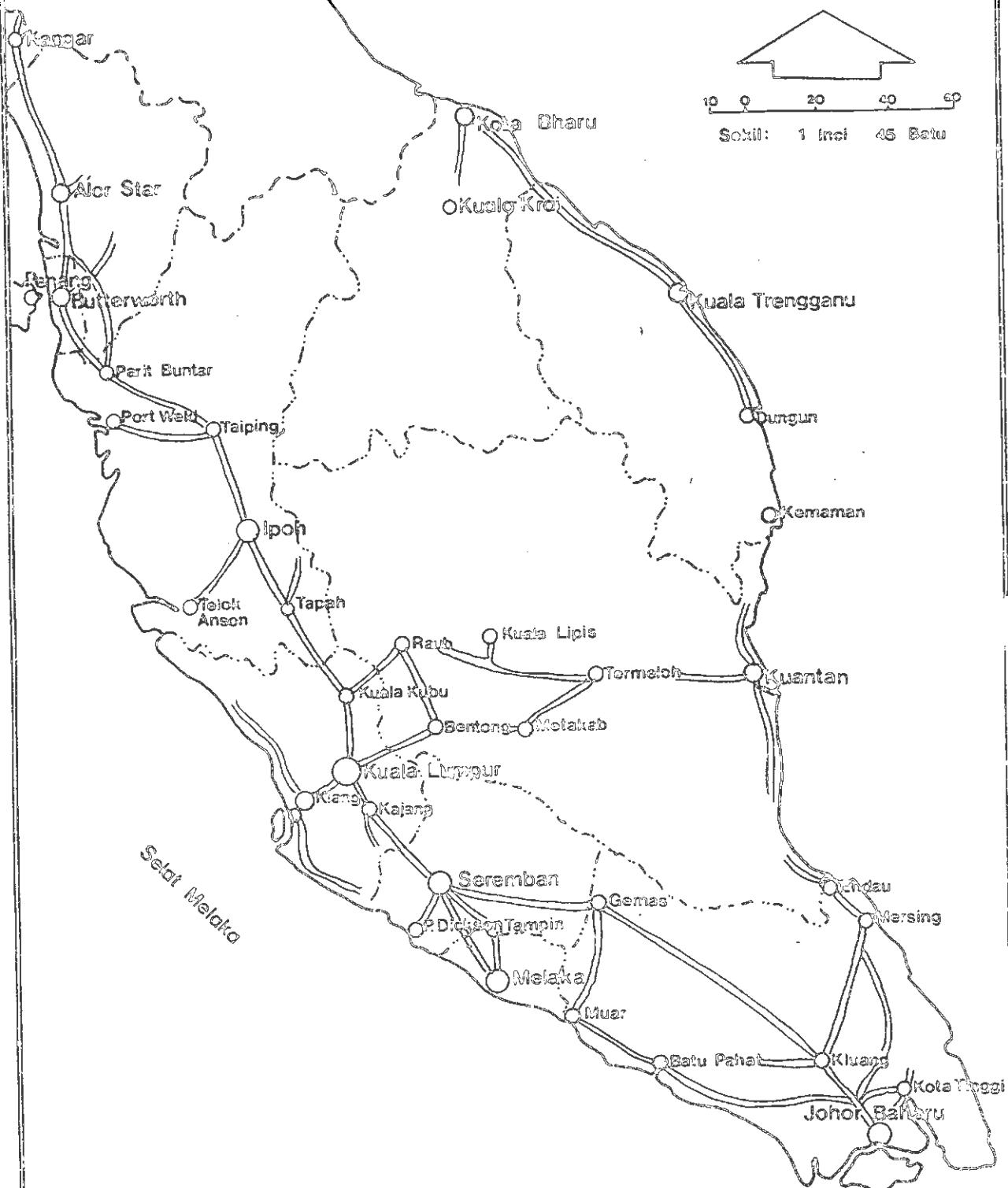
PETUNJUK :-



- Bandar
- - - Sempadan Negara
- - - - Sempadan Negeri
- Jalan Raya

Perpustakaan Tun Abdul Razak
Institut Teknologi MARA
Shah Alam
Selangor.

BAHAGIAN PERKHIDMATAN PEMBACA



Rajah 5

Rangkaian Jalan Raya Dari Tahun 1887
Hingga Ke 1939 Di Malaysia Barat

PETUNJUK :-



Bandar

Sempadan Negara

Sempadan Negeri

Jalan Raya

KOJESTAT TIDAK DIBINA KAN

Walaupun telah terdapat laluan di antara Kota Bharu dan Kuala Trengganu tetapi hingga ke tahun 1932 barulah jalan yang menyambungkan kedua-dua bandar itu dibuka kepada kegunaan kenderaan awam. Ini adalah disebabkan kekurangan tenaga mahir untuk menjalankan tugas pembinaan jalan seperti yang telah diperkatakan didalam satu laporan tahunan yang bermaksud :

"It is important to view the development of transport surface as a search process when roads 'feel out'. The economic potential of a political space linkages investment decision base upon poor information or more often to little information has retarding effects on diffussion of development".²⁰

Di dalam tahun 1930 hingga ke 1939 perkhidmatan jalan raya telah dapat menandingi perkhidmatan keretapi yang boleh dikatakan popular di tahun-tahun sebelum 1930. Kemerosotan penggunaan itu telah menjadi bertambah buruk lagi disebabkan oleh kemerosotan ekonomi di dalam tahun 1930.²¹ Pembukaan hutan untuk pertanian juga menyebabkan penggunaan jalan raya bertambah meluas dan ini akan menambah pembinaan jalan raya dan sebatang jalan utama telah dibina di Pantai Timur iaitu dari Kemaman ke Kuantan di mana ia melalui kawasan pertanian di pinggir laut. Rajah 6.

Di dalam perang dunia kedua Tanah Melayu juga terlibat dan telah ditakluki oleh Jepun selama tiga tahun. Di masa itu banyak jalan raya yang musnah disebabkan oleh peperangan. Jalan keretapi menjadi satu sistem pengangkutan yang amat penting di masa Pemerentahan Jepun dan jalan raya hanya digunakan untuk pengangkutan jarak dekat sahaja. Peperangan dunia kedua berakhir pada akhir 1945 dan pentadbiran Tentara British telah mengambil alih pemerintahan di Tanah Melayu.

20. Unfederated Malay State Kelantan Annual Report 1931 K.L.G.P.O 1932 p.37.

21. Federated Malay State Railways Annual Report 1930 K.L G.P.O p. 11.