

MBPJ komited menuju status bandar pintar

Segala perancangan, pelaksanaan sudah berada di landasan tepat

Majlis Bandaraya Petaling Jaya (MBPJ) satu-satunya pihak berkuasa tempatan (PBT) yang berani membuat perubahan di negara ini seiring dengan peredaran zaman dan kecanggihan teknologi. MBPJ menyahut saranan kerajaan negeri yang mahu menjadikan Selangor sebagai sebuah negeri Smart City. Berikutan itu MBPJ sanggup mengeluarkan belanja jutaan ringgit bagi mewujudkan Mini Command Centre termasuk membiayai kos pemasangan CCTV di sekitar kawasan PJ dalam usaha mengawasi banjir kilat, penaja haram, pencegahan jenayah dan sebagainya. Bagi mengupas perkara itu, kami wawancara wartawan Sinar Harian Edisi Selangor dan Kuala Lumpur, Nor Azhian Md Ghazali dan jurufoto, Asril Aswandi Shukor bersama Datuk Bandar, Datuk Mohd Azzi Mohd Zain.

SH: Boleh Datuk ceritakan berkenaan perubahan dan perkembangan MBPJ itu dan kini?

MBPJ sudah bergelar sebuah bandaraya sejak tahun 2006, sebelum mencapai status bandaraya ia terlebih dahulu menjadi perbandaran, dan majlis daerah. Kita kena tahu bahawa Petaling Jaya asalnya adalah bandar satelit sekitar tahun 1950 an. Dahulunya ia merupakan tanah estet berkeluasan 1,200 ekar, ia kemudiannya dijadikan kawasan kediaman untuk penduduk yang kebanyakannya bekerja di Kuala Lumpur. Memasuki usia 60 tahun, pembangunan di sini agak pesat ekoran ia berdekatan dengan Kuala Lumpur.

Kerajaan Persekutuan melalui Kementerian Kesejahteraan Bandar, Perumahan dan Kerajaan Tempatan (KPKT) akan beri status bandaraya yang mempunyai kriteria tersendiri. Keluasan Petaling Jaya (PJ) adalah 97.2 kilometer persegi. Ia tidak besar jika dikira bancia penduduk lebih 600,000 orang pada tahun 2010. Anggaran yang dibuat MBPJ dianggarkan dalam 800,000 penduduk ketika ini.

SH: Apakah cabaran yang dihadapi MBPJ dalam menguruskan bandaraya PJ?

Sebenarnya, pengurusan bandar ini tidak sama jika dibandingkan dengan tahun 1950, 1960 dan 1980. Cabarannya memang hebat sebab 'state holder' iaitu masyarakat memerlukan kehendak yang berbeza. Paling utama adalah masyarakat yang tinggal di PJ. Ramai menganggap majlis ini kerjanya hanya mengurus sampah, longkang, gerai dan sebagainya. Masyarakat tidak nampak bahawa kita bertanggungjawab untuk membangunkan bandar yang mampan iaitu Bandar Smart City atau dikenali 'bandar pintar', di mana ia berfungsi sebagai bandar yang tahan (banjir tak banyak berlaku) dan berkeadaan bandar semulajadi.

PJ juga kawasan tidak luas jika dibandingkan dengan Shah Alam dan Selayang, bagaimanapun kawasan PJ adalah padat. Jika nak buat pembangunan akan berdepan banyak halangan.

Buat masa ini pembangunan di PJ kita panggil pembangunan semula, sebab dah tak ada tanah kosong. Jika di PBT lain, masih ada banyak tanah kosong untuk dibangunkan.



Mohd Azzi menunjukkan lokasi-lokasi pemasangan CCTV di seluruh Petaling Jaya, yang mana operasinya dipantau di Smart City Centre.

Yang kita ada hanya di Sungai Buloh yang kini diurus oleh Kwasa Land Sdn Bhd, kawasan ini juga akan dibangunkan cuma belum mendapat kelulusan peringkat kerajaan negeri. Kawasan ini tanah kosong juga sudah tak banyak. Untuk membangunkan lokasi mana-mana kawasan di PJ, pemaju kena beli tanah yang sudah ada bangunan. Kawasan PJ ini pesat sebab ia berdekatan dengan bandar Kuala Lumpur. Kalau lihat MBPJ ia berada di antara Kuala Lumpur dan Shah Alam. Bila pembangunan contohnya, lebih raya dibina ia akan melalui kawasan PJ. Pada tahun 1980, kita dah guna lebuhraya persekutuan. Bila jem di situ, dia akan buat lebuhraya lain yang turut akan melalui kawasan PJ.

SH: Bagaimana pula dengan cabaran MBPJ untuk menjadi sebuah bandaraya?

Cabaran sebenar disebabkan kepadatan dan jumlah penduduk yang ramai. Bila nak buat sebarang pembangunan di PJ, bukan senang mendapat kelulusan. Tambahan lagi, penduduk akan membuat bantahan sebab ia pembangunan semula. Harus ditingkatkan mengikut data tidak rasmi yang kita buat di PJ, kira-kira 30 peratus daripada penduduk PJ adalah warga emas. PJ juga merupakan bandar satelit dan kebanyakan penduduk mereka bekerja di Kuala Lumpur dan tinggal di PJ. Komuniti yang tinggal di PJ terdiri daripada warga emas yang sebahagiannya sudah uzur dan tidak berdaya. Kadang-kadang kemudahan yang kita buat, mereka tak boleh guna contohnya bila nak lintas jalan.

Bagi warga emas ini, kita kena rangka mereka laluan untuk melintas. Kemudahan ini yang dipanggil 'free city' atau bandar bebas halangan. Cabaran MBPJ bukan sahaja mengurus sebuah bandar tetapi juga bertanggungjawab menyediakan bandar bebas halangan. Maksudnya reka bentuk kena meluas yang boleh diduduki semua orang. Mungkin perkembangan kita tak sama dengan

bandar di Eropah tetapi kita dalam proses menuju ke arah itu. Golongan itu rata-ratanya sudah bersara dan mereka menjadi pemerhati kepada pembangunan yang dibuat di PJ.

SH: Apakah fokus MBPJ dalam menangani kesesakan jalan raya di PJ?

Bila menjadi bandar, jumlah kenderaan juga semakin bertambah. Jadi kita beri tumpuan kepada proses mobiliti iaitu aktif mobiliti, tumpuannya adalah berjalan kaki dan naik basikal sama ada ke sekolah dan tempat kerja. Kalau guna kenderaan awam pula mereka boleh guna pengangkutan awam termasuk bas, teksi dan uber. Bila sebut mobiliti di bandar ini, tumpuan kita adalah kepada pada orang awam. Kita dapati masyarakat di negara ini masih kurang guna kenderaan awam, jadi mobiliti di bandar tak banyak. Jika ikut analisa kita di PJ ini, mobiliti untuk kenderaan awam hanya 19 peratus sahaja.

Sasaran kerajaan persekutuan mahukan 40 peratus orang awam guna kenderaan awam manakala 60 peratus guna kenderaan sendiri. Berbeza dengan Kerajaan Selangor apabila sasaran mereka 60 peratus guna kenderaan awam manakala 40 peratus kenderaan sendiri. Jika di PJ, masih ramai yang pandu kereta dan motosikal sendiri. Di Tokyo, aktif mobiliti dan awam adalah 88 peratus, penduduk yang bawa kenderaan sendiri hanya 12 peratus. Ini bererti majlis kena main peranan, meskipun pengangkutan bukan bidang kuasa kita sebaliknya ia peranan kerajaan persekutuan melalui Kementerian Pengangkutan.

SH: MBPJ merupakan peneraju pengangkutan awam di Selangor. Apakah dorongan yang menyebabkan MBPJ mengambil langkah memperkenalkan bas sendiri?

Kita mahu meningkatkan mobiliti pengangkutan awam yang masih rendah iaitu 19 peratus di PJ, jadi kita sediakan bas. MBPJ adalah PBT pertama yang menjadi peneraju dalam menyediakan bas percuma di Selangor

yang bermula pada tahun 2011. Buat masa ini kita ada 22 bas. Kita nak kurangkan kenderaan. Tahun ini kita tambah lagi 10 bas. Kita dah ada jenama bas sendiri iaitu PJ CityBus yang diperkenalkan pada tahun 2014. Di negara ini, MBPJ merupakan PBT pertama yang memperkenalkan bas percuma sebelum diikuti PBT lain.

Iniatia penyebabnya kenapa bas MBPJ bukan dinamakan Smart Selangor seperti di PBT lain. Di peringkat PBT lain bas tersebut sudah jadi Bas Smart Selangor. Kita gunakan kutipan daripada pembayar cukai, sebahagiannya kita guna untuk sediakan perkhidmatan bas percuma. Sehingga kita mampu menyediakan bas untuk pelajar sekolah bermula jam 6.30 pagi. Ini merupakan langkah kita untuk kurangkan kenderaan yang banyak di kawasan bandar PJ. Kita bermula dengan 10 bas, kini jadi 22 bas, InsyaALLAH... tahun ini kita akan tambah lagi 10 bas, sekarang kita juga ada dua bas elektrik. Pada masa sama, kita berhasrat untuk tambah lagi empat bas. Lebih menariknya, kita sudah diiktiraf dalam Guinness Book Of Malaysia yang mana MBPJ diumumkan sebagai PBT paling banyak yang sediakan kemudahan bas di negara ini.

SH: Bagaimana matlamat atau visi Datuk Bandar untuk menjadikan PJ sebagai Smart City selaras dengan apa yang dikehendaki Kerajaan Selangor?

Matlamat saya adalah untuk menjadikan bandar PJ ini sebagai Smart City atau bandar yang pintar, bandar mampan dan bandar yang tahan. Untuk menjadikan bandar berkenaan, kita mempunyai inisiatif sendiri dengan membina 'Mini Smart Centre' di Jabatan Perancangan Pembangunan buat permulaannya. Sebagai Datuk Bandar, saya tidak mampu nak turun lokasi secara kerap bagi melihat segala permasalahan yang timbul. Sebaliknya, saya boleh lihat permasalahan itu melalui kaedah teknologi yang dipanggil bandar pintar. Ia bermaksud kita mengurus bandar menggunakan teknologi maklumat. Kita mahu menjadi peneraju di Selangor dan kalau boleh di negara ini.

Disebabkan itu inisiatif kita amat besar, kita nak urus bandar dengan mewujudkan 'PJ Command Centre'. Kenapa PJ nak jadi smart city? Menteri Besar, Datuk Seri Mohamed Azmin Ali mahu menjadikan Selangor sebuah negeri pintar melalui kepakaran dan penggunaan teknologi maklumat dan capaian guna data yang besar. Sebagai PBT kita sahut aspirasi itu dan kita mulakan dengan program Smart City ini bermula tahun lalu. Kita dalam proses membangunkan sebuah 'Command Centre' bersebelahan dengan bangunan MBPJ. Kita akan lengkapkan 10 mini Command Centre ini yang mana pertama sudah dibuat di Jabatan Perancangan Pembangunan manakala yang keduanya di Jabatan Penguatkuasaan kemudian disusuli dengan jabatan lain.