

Impak Projek *Bypass* Fasa 2 Terhadap Sosioekonomi Penduduk Setempat di Pasir Mas, Kelantan

Impacts of the Bypass Phase 2 Projects toward the Locals' Socioeconomic at Pasir Mas, Kelantan

Rosniza Aznie Che Rose* & Wan Nur Hidayah, W. M.
Program Geografi, Pusat Pembangunan, Sosial dan Persekitaran,
Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, Universiti Kebangsaan Malaysia
43600 Bangi, Selangor, Malaysia.
*emel: aznie@ukm.edu.my

Received: 27 July 2017; Accepted: 12 January 2018; Published: 30 November 2018

ABSTRAK

Kemasukan jumlah kenderaan yang tinggi terutama pada waktu puncak atau pada musim perayaan di daerah Pasir Mas, Kelantan telah menyebabkan pihak kerajaan telah melaksanakan pembinaan projek *Bypass* Fasa 2 yang bersebelahan jambatan Pasir Mas. Hal ini kerana, kawasan tersebut sering kali berlaku kesesakan lalu lintas yang teruk apabila musim perayaan. Kajian ini dijalankan untuk mengenalpasti kegiatan perniagaan dan impak sosioekonomi yang berlaku terhadap penduduk sekitar di tapak projek tersebut. Kajian yang dijalankan ini melibatkan 100 orang responden penduduk tempatan di Pasir Mas Kelantan secara rawak mudah. Kajian menggunakan kaedah kuantitatif. Kaedah yang digunakan adalah dengan mengedarkan borang soal selidik kepada responden dan menggunakan statistik deskriptif. Hasil kajian menunjukkan bahawa terdapat pelbagai aktiviti perniagaan yang dijalankan di sekitar tapak projek tersebut seperti kedai makan dan kedai runcit. Impak daripada segi sosial pula dapat mengurangkan kesesakan lalu lintas manakala dari segi ekonomi pula menjejaskan peniaga sekitar kerana terdapat banyak kedai dirobohkan bagi pembinaan *Bypass* Fasa 2. Cadangan bagi kajian ini agar lebih banyak *Bypass* dan lebuh raya dibina di Kelantan agar kesesakan lalu lintas dapat diatasi semasa waktu puncak dan pada musim perayaan.

Katakunci *bypass*, impak, sosioekonomi, kesesakan, perniagaan, waktu puncak

ABSTRACT

The high volumes of vehicles especially during peak hours or festive seasons in Pasir Mas, Kelantan has led the government to implement the Bypass Phase 2. Bypass project next to the Pasir Mas' bridge due to severe traffic congestion during the festive seasons. This study is conducted to identify the business activities and the socioeconomic impacts that occur on the population surrounding the project. The study involved 100 respondents among local people in Pasir Mas, Kelantan by random sampling. The research used quantitative method. The method used is to distribute questionnaire to the respondent and the use of descriptive statistic. The results show that there are various business activities carried out around the project such as restaurant and grocery store. Socioeconomic impacts from the social aspect may see a reduction in traffic congestion, whereas from the economy aspect the project may affect the traders as there are many shops to be demolished for Bypass Phase 2 construction. This study suggests more bypass and highways to be built in Kelantan so that the traffic congestion problem can be overcome during peak hours and festive seasons.

Keywords *bypass*, impact, socioeconomic, congestion, business, peak time

PENGENALAN

Pada masa kini sistem pengangkutan dan perhubungan mula dinaiktaraf bagi kemudahan masyarakat Kelantan untuk bergerak dari satu tempat ke satu tempat. Pembinaan projek *Bypass* Fasa 2 di Pasir Mas merupakan salah satu projek bagi memudahkan pergerakan masyarakat di kawasan tersebut. Pembinaan

Bypass Fasa 2 di Kelantan telah dibina untuk kemudahan penduduk untuk ke satu tempat ke satu tempat dalam masa yang singkat. Oleh itu, di Pasir Mas, Kelantan satu projek pembinaan lebuh raya telah dijalankan dan dikenali sebagai projek *Bypass* Fasa 2 adalah untuk menaiktaraf infrastruktur di kawasan tersebut. Pembinaan telah dijalankan bersebelahan dengan jambatan Pasir Mas. Pembinaan *Bypass* Fasa 2 telah dijalankan bagi mengatasi masalah seperti kesesakan lalu lintas yang sering berlaku di jambatan tersebut terutama pada waktu puncak dan pada musim perayaan. Namun begitu, pembinaan yang dijalankan tersebut memberi impak terhadap sosioekonomi penduduk kawasan sekitar projek tersebut. Impak dari segi sosial yang dapat dilihat adalah seperti mengurangkan kesesakan lalu lintas dan dapat mempercepatkan masa perjalanan. Manakala dari segi ekonomi pula wujudnya kemerosotan ekonomi di bandar Pasir Mas dan menjejaskan aktiviti perniagaan yang berada di sekitar projek tersebut.

KAJIAN LITERATUR

Pembinaan projek *Bypass* Fasa 2 turut memberi impak terhadap sosioekonomi terutama kepada penduduk sekitar projek tersebut. Impak dari segi sosial dapat mengurangkan kesesakan lalu lintas. Menurut Kaulika (2016), pembinaan lebuh raya dapat mengurangkan kesesakan lalu lintas dan dapat menjimatkan masa perjalanan ke sesuatu tempat yang ingin dituju. Selain itu, menurut Lumba (2014), masa yang diambil oleh kenderaan untuk ke tempat kerja adalah lama sebelum pembinaan lebuh raya dilaksanakan. Apabila lebuh raya siap dibina kenderaan tersebut dapat mengurangkan masa perjalanan mereka ke tempat kerja.

Manakala dari segi ekonomi projek ini turut memberi impak kepada penduduk seperti menjejaskan peniaga sekitar kerana banyak kedai dirobohkan bagi pembinaan *bypass*. Kini terdapat banyak lagi projek pembinaan seperti *Bypass* di Kelantan yang sedang dilakukan. Menurut Andersen et al. (1993), peralihan pembinaan *bypass* menyebabkan beberapa perniagaan yang sedia ada di kawasan tersebut terpaksa dipindahkan. Ini menyebabkan aktiviti perniagaan di kawasan tersebut terjejas. Manakala menurut Clapp et al. (2003), dalam kajiannya mengenai kesan terhadap jualan runcit di bandar-bandar Iowa yang mempunyai pembinaan *bypass* ini di kawasan tersebut. Namun menurut Abdul Kadir (2006) juga dengan adanya jalan pengangkutan seperti jalan raya, lebuh raya, jambatan ini dapat mengangkut barangan ke suatu kawasan ke kawasan yang lain dengan mudah. Dengan ini dapat meningkatkan lagi ekonomi penduduk di kawasan tersebut.

***Bypass* Dari Segi Sosial**

Mengurangkan Kesesakan Lalulintas

Menurut Kaulika (2016), pembinaan lebuh raya dapat mengurangkan kesesakan lalu lintas dan dapat menjimatkan masa perjalanan ke sesuatu tempat yang ingin dituju. Seterusnya menurut Pada Lumba (2009), berlakunya kesesakan lalu lintas setiap kali waktu pagi kerana ramai yang keluar bekerja oleh itu berlakunya kesesakan lalu lintas. Pembinaan lebuh raya dapat mengurangkan kesesakan lalu lintas di kawasan tersebut.

Narabodee dan Pichai (2015), menyatakan bahawa pembinaan jambatan di sepanjang lebuh raya membolehkan dua trafik 'mengalir' pada kelajuan aliran bebas di jambatan. Jambatan ini merupakan salah satu kaedah untuk menyelesaikan masalah lalu lintas di persimpangan di lebuh raya termasuk kesesakan lalu lintas dan kelewatan masa perjalanan.

Seterusnya menurut Goyal, Goel & Tamhane (2009), menjelaskan kesan pembinaan jambatan dapat mengurangkan masalah kesesakan lalu lintas yang telah dinilai dari segi masalah lalu lintas, menjimatkan masa, dan menjimatkan minyak. Melalui pembinaan jambatan ini, mendapati bahawa kira-kira 35 peratus daripada jumlah trafik akan ke jambatan tersebut. Perjalanan di jambatan tersebut juga dapat menjimatkan masa dalam 60-70 minit berbanding jalan utama.

Menurut Sala (2014) untuk menyelesaikan masalah lalu lintas di persimpangan di jalan pintasan seperti kesesakan lalu lintas, kemalangan dan kelewatan dan lain-lain, pembinaan jambatan adalah salah satu cara untuk menyelesaikan masalah-masalah ini. Ross (1999) menerangkan langkah-langkah perancangan pengangkutan dalam pendekatan mobiliti untuk mengurangkan kesesakan lalu lintas dengan pembinaan jalan baru atau melebarkan jalan untuk meningkatkan kapasiti jalan raya.

Banyak kajian membincangkan kesan positif terhadap lebuh raya *bypass*. Pembinaan *bypass* ini dapat mengurangkan kesesakan dan jalan-jalan yang lebih selamat untuk pemandu tempatan dan pejalan kaki. Di samping itu, bunyi bising trafik dapat dikurangkan di jalan-jalan di pusat bandar utama. Manfaat lebuh raya *bypass* adalah jarang yang dinyatakan oleh mereka yang menentang pembinaannya, tetapi perlu

dilakukan oleh perancang dengan lebih teliti (Gillis, 1994; Leong & Weisbrod, 1999; Sivaramakrishnan & Kockelman, 2002).

Menurut Russ Reynolds (1994) dengan pembinaan lebuh raya dapat mengurangkan tahap trafik di bandar dan hampir 'menghapuskan' trafik kenderaan berat. Bunyi daripada trafik berkurangan dengan ketara malahan sekitar bandar menjadi lebih selamat. Seterusnya, menurut Collins dan Glen (2000), pembinaan jambatan dapat pengurangan trafik seperti trak di pusat bandar dan terdapat peningkatan terhadap jumlah kenderaan masyarakat sekitar. Keseluruhan tiada bukti yang menyatakan kesan negatif terhadap perniagaan pusat bandar, namun kesan yang besar adalah terhadap kawasan industri baru berhampiran persimpangan *bypass*. Menurut Micheal dan Jose (2003), sebelum pembinaan *bypass* siap pada 1998 sekitar Fredonia, Kansas, Kansas Highway 96 (K-96) adalah jalan utara-selatan terletak di pinggir timur Fredonia, yang bersilang dengan Kansas Highway 47, (K-47) laluan timur-barat, di selatan dan barat pinggir Fredonia. Setelah selesai pintasan, K-96 menjadi jalan daerah dengan mengurangkan trafik melalui Fredonia berbanding apabila jalan tersebut merupakan lebuh raya bagi negeri tersebut.

Meningkatkan Darjah Ketersampaian

Menurut Lumba (2014) dengan peningkatan jalan atau pembinaan jalan baru dapat meningkatkan darjah ketersampaian masyarakat di Kota Bandung, Indonesia. Hal ini kerana, masyarakat di kawasan tersebut menggunakan kenderaan seperti trak untuk mengangkut hasil pertanian mereka ke pasar untuk dijual. Ini dapat menyingkatkan masa perjalanan petani untuk mengangkut hasil pertanian mereka ke pasar. Manakala menurut Haryono (2006), sistem pengangkutan terutamanya infrastruktur jalan raya merupakan perhubungan yang terpenting untuk meningkatkan darjah ketersampaian penduduk untuk mencapai kehidupan yang lebih baik. Kini terdapat teknologi dan idea yang bernas seperti pembinaan jambatan serta lebuh raya dan ini dapat meningkatkan aliran lalu lintas.

Mengurangkan Jarak Dan Masa Perjalanan

Tzedakis (1980) dalam Firmasari (2005), menyatakan bahawa masalah utama berlakunya disesebuah kawasan terutamanya pada waktu pagi, tengah hari disebabkan oleh kenderaan bergerak sangat lambat dan menyebabkan berlakunya kelewatan untuk beberapa saat. Hal ini kerana, kekurangan jalan perhubungan di kawasan tersebut. Oleh itu jambatan, lebuh raya perlu dibina untuk mengurangkan masalah tersebut.

Selain itu, menurut Pada Lumba (2009) masa yang diambil oleh kenderaan untuk ke tempat kerja adalah lama sebelum pembinaan lebuh raya dilaksanakan. Apabila lebuh raya siap dibina kenderaan tersebut dapat mengurangkan masa perjalanan mereka ke tempat kerja. Menurut FHWA (2002), pengendali kenderaan persendirian dan pemandu lori mendapat manfaat daripada akses yang lebih baik, masa perjalanan dikurangkan, dan keselamatan dan keadaan pemanduan bertambah baik.

Bypass Dari Segi Ekonomi

Menurut Kaulika (2016), dari segi ekonomi, *bypass* menjadi satu alternatif untuk berhubung antara satu daerah dengan daerah lain. Selain itu dapat mengembangkan aktiviti jual-beli dan dapat meningkatkan pendapatan peniaga kecil di kawasan tersebut.

Seterusnya menurut Abdul Kadir (2006) juga dengan adanya jalan pengangkutan seperti jalan raya, lebuh raya dan jambatan dapat mengangkut barangan ke suatu kawasan ke kawasan yang lain dengan mudah. Dengan ini ia dapat meningkatkan lagi ekonomi penduduk kawasan tersebut. Menurut Burress (1996a) dalam jangka masa panjang, *bypass* di Kansas biasanya tidak mempunyai kesan negatif yang besar ke atas ekonomi tempatan. Banyak daerah-daerah dan bandar-bandar telah menikmati beberapa faedah jangka panjang daripada pembinaan *bypass* tersebut. Pertumbuhan dalam industri asas kemudiannya mempunyai kesan pusingan kedua terhadap aktiviti peruncitan dan perkhidmatan tempatan. Selain itu, menurut Gillis (1994) laluan *bypass* yang meningkatkan akses kepada pusat perdagangan utama terbuka peluang-peluang baru untuk bandar-bandar kecil. Malahan pegawai masyarakat dari Logansport, Peru, dan Wabash percaya bahawa selesainya Hoosier Heartland Industrial Corridor (HHIC) akan mendorong lebih tinggi tahap pembangunan ekonomi bagi kawasan tersebut (Gillis, 1994).

METOD DAN KAWASAN KAJIAN

Projek pembinaan infrastruktur yang sedang dijalankan ini merupakan projek *Bypass* Fasa 2 yang melibatkan pembinaan jambatan sepanjang 630 meter serta menaiktaraf bulatan Pasir Mas-Salor-Rantau Panjang di Kelantan. Hal ini kerana, projek tersebut dilaksanakan bagi tujuan untuk mengurangkan kesesakan lalu lintas yang sering berlaku pada waktu puncak dan setiap kali musim perayaan pada setiap tahun. Projek *Bypass* Fasa 2 dilakukan dalam radius 2km hingga 5km yang melibatkan beberapa buah kampung. Fokus kawasan kajian ialah kampung yang berdekatan dengan projek *Bypass* Fasa 2 sahaja, iaitu kampung Lemal, kampung Kubang Bongor, kampung Pasir Mas, kampung Seberang Pasir Mas, kampung Aur Duri dan kampung baru Salor. Hal ini kerana, kampung tersebut berada berdekatan dengan pembinaan yang sedang dijalankan.

Kaedah kajian yang digunakan adalah dengan menggunakan kaedah kuantitatif bagi mendapatkan data maka kaedah ini amat sesuai kerana kaedah pengumpulan data adalah secara pemerolehan atau deskriptif. Bersesuaian dengan saranan Patton (1990), kaedah kajian yang telah digunakan dalam kajian kes ini ialah melalui pemerhatian dan kaedah soal selidik. Kajian soal selidik tertumpu kepada penduduk sekitar *Bypass* Fasa 2 iaitu radius 2km hingga 5km. Kajian yang dijalankan ini melibatkan 100 orang responden yang diambil dari radius 2km hingga 5km daripada kawasan pembinaan dengan mengedarkan borang soal selidik. Pemilihan jumlah sampel kajian adalah berdasarkan kepada formula Taro Yamanae (1967) dalam Polonia (2013). Persampelan yang digunakan ini adalah salah satu jenis persampelan kebarangkalian. Ia adalah sesuatu sampel yang diperoleh dengan memilih satu unsur daripada populasi pada selang seragam yang diukur dalam masa, tertib ataupun ruang secara rawak. Analisis statistik deskriptif digunakan untuk menganalisis data.

HASIL KAJIAN DAN PERBINCANGAN

Profil Responden

Jadual 1 menunjukkan profil responden. Seramai 38 peratus lelaki dan 62 peratus wanita yang menjawab borang soal selidik yang telah diedarkan. Sebanyak 23 peratus responden yang berumur dalam lingkungan 26 tahun hingga 35 tahun. Manakala bagi umur 36 tahun hingga 45 tahun dan 46 tahun hingga 55 masing-masing adalah 19 peratus dan 18 peratus. Responden dalam lingkungan umur 55 tahun ke atas merupakan responden yang paling rendah iaitu sebanyak enam peratus.

Bagi pekerjaan pula terdapat enam kategori yang dibahagikan dalam pemilihan pekerjaan dalam borang soal selidik. Antaranya adalah penjawat kerajaan, penjawat swasta, peniaga, pelajar dan tidak berkerja. Jumlah responden yang menjawat di sektor kerajaan dan swasta masing-masing adalah 19 peratus. Manakala bagi jumlah responden yang berniaga pula adalah 25 peratus. Ini menunjukkan data jenis pekerjaan berniaga adalah paling tinggi dalam kalangan pekerjaan yang diperoleh melalui soal selidik ini. Hal ini kerana, untuk menilai persepsi bagi para peniaga terhadap projek *Bypass* Fasa 2 yang dijalankan. Sebanyak 21 peratus pelajar dipilih untuk menjawab soal selidik yang diedar untuk menilai pandangan mereka terhadap Projek *Bypass* Fasa 2 yang dijalankan. Hal ini kerana mereka merupakan pengguna jalan raya bagi tujuan aktiviti harian seperti ke sekolah, berbelanja dan membantu ibu bapa melakukan pekerjaan terutama sebagai peniaga.

Responden juga turut disoal berkaitan dengan tempoh mereka menetap di kawasan sekitar projek *Bypass* Fasa 2 di kawasan tersebut. Bagi tempoh menetap kurang daripada lima tahun adalah 15 peratus sahaja. Manakala bagi tempoh menetap di antara lima hingga 10 tahun di kawasan petempatan mereka adalah 25 peratus. Jumlah responden bagi tempoh menetap dalam lingkungan 11 hingga 20 tahun adalah sebanyak 21 peratus. Akhir sekali, bagi jumlah penduduk yang menetap di kawasan tersebut lebih daripada 20 tahun adalah 39 peratus. Ini menunjukkan responden yang tinggal dalam tempoh lebih 20 tahun adalah yang paling ramai.

Jadual 1 Profil Responden

Profil responden	Bilangan (orang)	Peratus (%)
1. Jantina:		
Lelaki	38	38
Perempuan	62	62
2. Umur:		
15-25 tahun	34	34
26-35 tahun	23	23
36- 45 tahun	19	19
46- 55 tahun	18	18
55 dan ke atas	6	6
3. Pekerjaan:		
Penjawat Kerajaan	19	19
Penjawat Swasta	19	19
Perniaga	25	25
Pelajar	21	21
Tidak Bekerja	16	16
4. Tempoh Menetap:		
Kurang daripada 5 tahun	15	15
5-10 tahun	25	25
11-20 tahun	21	21
Lebih daripada 20 tahun	39	39

Kegiatan Perniagaan yang Terdapat di Sekitar Kawasan Projek

Berdasarkan data yang diperoleh daripada soal selidik yang diedarkan, kebanyakan gerai dan kedai hanya terdapat di sekitar 2km daripada pembinaan *Bypass* Fasa 2 yang dijalankan (Jadual 2). Terdapat beberapa jenis perniagaan yang masih dijalankan di kawasan tersebut, antaranya adalah gerai minuman dan makanan secara kecil-kecilan. Malahan terdapat juga kedai seperti kedai runcit, kedai membaiki kereta dan sebagainya yang masih terdapat pada sekitar 2km daripada kawasan pembinaan tersebut.

Jadual 2 Jenis perniagaan yang terdapat di sekitar Bypass Fasa 2

Jenis perniagaan	Jumlah responden (orang)
Kedai makan	7
Gerai minuman dan makanan	6
Kedai runcit	5
Kedai alat memancing	1
Kedai membaiki kereta	1
Kedai ikan dan lauk	1
Kedai perkhidmatan fotostat	1
Kedai makanan haiwan	1
Kedai perabot	1
Pembekal baja	1
Jumlah	25

Impak Projek Bypass Fasa 2 Terhadap Sosioekonomi Penduduk

Mengurangkan Kesesakan Lalu Lintas

Pembinaan projek *Bypass* Fasa 2 ini telah memberi impak dari segi sosial yang mana pembinaan *Bypass* Fasa 2 ini dapat mengurangkan kesesakan lalu lintas di sekitar kawasan tersebut terutamanya pada waktu puncak dan pada musim perayaan. Hasil kajian mendapati sebanyak 50 peratus responden yang bersetuju pembinaan ini dapat mengurangkan kesesakan lalu lintas. Hal ini kerana, jambatan Pasir Mas sering kali

dikatakan kawasan yang sering mengalami kesesakan lalu lintas terutamanya pada waktu puncak dan musim perayaan. Oleh itu, dengan pembinaan *Bypass* Fasa 2 ini dapat mengurangkan kesesakan lalu lintas di kawasan tersebut. Menurut Lumba (2014), kesesakan lalu lintas yang berlaku setiap kali waktu pagi kerana ramai yang keluar bekerja oleh itu berlakunya kesesakan lalu lintas. Namun begitu, terdapat segelintir responden yang tidak pasti yang pembinaan tersebut dapat mengurangkan kesesakan lalu lintas. Sebanyak 19 peratus responden yang tidak pasti bahawa projek ini dapat mengurangkan kesesakan lalu lintas. Kumpulan yang menyatakan tidak pasti ini mewakili bukan pelajar bahkan pekerja dan juga penduduk tempatan lain kerana mereka merasakan bahawa dengan adanya projek tersebut, aktiviti perhubungan pengangkutan dan aksesibiliti masih berlaku seperti biasa. Bahkan kadangkala masih berlaku kesesakan jalan raya pada waktu puncak atau musim perayaan.

Mempercepatkan Masa Perjalanan

Seterusnya Projek *Bypass* Fasa 2 juga dapat mempercepatkan masa perjalanan penduduk yang melalui jambatan Pasir Mas. Sebanyak 21 peratus responden yang sangat bersetuju projek ini dapat mempercepatkan masa perjalanan mereka. Kemungkinan responden yang sangat bersetuju kerana mereka menggunakan jalan ke Pasir Mas untuk mengambil anak mereka yang bersekolah di Pasir Mas. Oleh itu, mereka sangat bersetuju projek ini dijalankan kerana pada waktu tengah hari jambatan Pasir Mas dikatakan turut mengalami kesesakan lalu lintas. Manakala 46 peratus responden yang bersetuju yang *Bypass* Fasa 2 dapat mempercepatkan masa perjalanan mereka. Ini menunjukkan jumlah yang paling tinggi jawapan yang di pilih oleh responden. Pembinaan *Bypass* Fasa 2 ini dapat mempercepatkan lagi masa perjalanan yang penduduk dari Kota Bharu ke Pasir Mas kerana kesesakan lalu lintas tidak lagi berlaku di jambatan Pasir Mas.

Menjejaskan Peniaga Sekitar

Manakala dari segi impak ekonomi pula dapat dilihat pembinaan projek ini juga telah menjejaskan peniaga sekitar. Sebanyak 46 peratus responden yang sangat setuju projek ini memberi impak terhadap peniaga yang masih berniaga di kawasan tersebut. Menurut Clapp et al. (2003), dalam kajiannya menyatakan bahawa kesan pembinaan *bypass* terhadap jualan runcit di sekitar kawasan berkenaan. Namun begitu, terdapat kesan-kesan lain seperti pencemaran udara seperti habuk daripada pembinaan yang sampai ke kedai-kedai tersebut menyebabkan kedai tersebut terpaksa beroperasi pada waktu petang. Terdapat juga kedai makan yang buka pada waktu pagi hingga petang, namun tidak begitu ramai yang datang kerana pencemaran daripada habuk dan debu dari tempat pembinaan tersebut. Seterusnya, 28 peratus responden yang tidak pasti mengenai para peniaga yang terjejas disebabkan oleh pembinaan tersebut. Pembinaan *Bypass* Fasa 2 ini memberi impak negatif terhadap para peniaga yang masih berniaga di sekitar pembinaan tersebut dan boleh menjejaskan hasil pendapatan harian mereka. Menurut Katiman et al. (2006) proses pambandan akibat pelaksanaan projek pembangunan tidak banyak membantu penduduk tempatan mengambil peluang ekonomi yang ditawarkan sama ada melalui peluang pekerjaan mahu pun peluang perniagaan.

Gerai Terpaksa Dirobuhkan

Di samping itu juga, impak ekonomi juga menyebabkan banyak kedai di sekitar projek tersebut terpaksa ditutup. Sebanyak 24 peratus responden yang sangat bersetuju projek ini menyebabkan banyak kedai di sekitar pembinaan tersebut terpaksa ditutup untuk menjalankan projek pembinaan tersebut. Manakala 40 peratus responden yang setuju yang pembinaan projek ini menyebabkan banyak kedai yang terpaksa ditutup. Bagi responden yang berada sekitar kawasan tersebut yang biasa mengunjungi kedai-kedai yang terdapat di sekitar tersebut terpaksa mencari kedai yang jauh sedikit untuk mendapatkan barangan yang diperlukan kerana kedai yang biasa mereka pergi telah pun ditutup untuk pembinaan *Bypass* Fasa 2. Sebanyak 29 peratus responden yang tidak pasti yang pembinaan ini menyebabkan banyak kedai yang terpaksa ditutup. Kebanyakan kedai yang dibina di sekitar kawasan tersebut sebelum ini adalah bagi kemudahan penduduk untuk mendapatkan barangan keperluan tanpa ke pusat bandar. Namun pembinaan *Bypass* Fasa 2 telah menyebabkan banyak kedai ditutup bagi menjayakan pembinaan tersebut. Kesan *bypass* tidaklah sedahsyat seperti yang ditakuti kali pertama oleh masyarakat dan dalam kebanyakan kes, mendapati terdapat kesan ekonomi jangka panjang yang ketara. Kajian yang umumnya melaporkan penurunan berkaitan dengan perniagaan seperti restoran, stesen minyak dan kedai serbaneka (Burress, 1996a, 1996b; Comer & Finchum, 2001; Clapp et al., 2003; Leong & Weisbrod, 2000; Wells & Farnworth, 2001).

CADANGAN PENAMBAHBAIKAN

Cadangan penambahbaikan merupakan salah satu kaedah untuk menambahbaik lagi sesebuah kajian yang ingin dijalankan. Melalui kajian yang dijalankan ini dapat memberi serba sedikit pengetahuan mengenai impak *Bypass* Fasa 2 terhadap sosioekonomi penduduk. Selain itu, penambahbaikan dari segi semasa pembinaan projek tersebut juga perlu diberi perhatian. Sebagai contohnya, dari segi pencemaran yang berlaku seperti pencemaran udara. Pihak pengurusan perlu mengawal atau mengatasi masalah pencemaran tersebut seperti mengambil beberapa langkah seperti kemasukan lori-lori secara berkala iaitu pada waktu pagi dan yang mana pada waktu tersebut di kawasan sekitar kebanyakan penduduk keluar bekerja dan anak-anak akan ke sekolah dan ini dapat mengurangkan masalah pencemaran udara tersebut. Namun begitu, terdapat juga warga tua pada waktu tersebut, jadi langkah lain juga perlu diambil kira seperti pengangkutan bahan-bahan binaan perlu dihantar berperingkat agar dapat mengurangkan pencemaran tersebut. Hal ini kerana, golongan kanak-kanak dan golongan tua mudah untuk mendapat penyakit seperti batuk, asma dan sebagainya.

Di samping itu juga, kedai-kedai di sepanjang jalan ke Tanah Merah dan Rantau Panjang yang dirobuhkan untuk pembinaan *Bypass* Fasa 2 perlu menyediakan tempat yang baru untuk mereka berniaga bagi menggantikan kawasan mereka yang telah diambil. Penyediaan kawasan baru untuk para peniaga ini dapat membolehkan mereka untuk berniaga lagi bagi meningkatkan pendapatan mereka. Rosmin & Katiman (2014) menyatakan bahawa kegiatan ekonomi seperti aktiviti perniagaan, perindustrian, pengangkutan dan perkhidmatan boleh mempengaruhi pertumbuhan dan perkembangan sesebuah bandar.

KESIMPULAN

Pembinaan projek *Bypass* Fasa 2 telah memberi impak terhadap sosioekonomi penduduk yang menetap disekitar projek tersebut. Pembinaan projek *Bypass* Fasa 2 ini dapat dilihat dengan jelas impaknya dari segi sosial iaitu pembinaan ini dapat mengurangkan kesesakan lalu lintas dan dapat mempercepatkan masa perjalanan. Namun begitu, dari segi ekonomi pula dapat dilihat pembinaan *Bypass* Fasa 2 menyebabkan banyak kedai yang berada di sekitar projek tersebut terpaksa dirobuhkan. Ini menjejaskan ekonomi para peniaga yang berniaga di sekitar projek tersebut. Gerai-gerai di sekitar kawasan tersebut terpaksa dirobuhkan bagi pembinaan *Bypass* Fasa 2 dan juga melebarkan jalan di bulatan Pasir Mas. Tujuan pembinaan *Bypass* Fasa 2 dan melebarkan jalan tersebut adalah untuk mengurangkan kesesakan lalu lintas yang sering kali berlaku di kawasan tersebut terutamanya pada waktu puncak dan pada musim perayaan. Kajian yang dilaksanakan ini bagi mengenalpasti impak sosioekonomi di kawasan tersebut selepas pembinaan projek tersebut siap dijalankan. Cadangan bagi kajian ini agar lebih banyak *bypass* dan lebuh raya di bina di Kelantan dibina agar kesesakan lalu lintas dapat di atasi semasa waktu puncak dan pada musim perayaan.

PENGHARGAAN

Penghargaan kepada Geran FRGS/1/2016/SS07/UKM/03/1 kerana telah banyak membantu dalam proses penyediaan laporan ini terutamanya dari segi penambahan maklumat dan bimbingan.

RUJUKAN

- Ab. Razak Mahmud. (1997). *Pelajaran tatarakyat negeri Kelantan (1)*. Kota Bharu: Sofi's Friend & Book Dealer.
- Abdul Kadir. (2006). Transportasi: Peranan dan dampaknya dalam pertumbuhan ekonomi nasional. *Jurnal Perencanaan & Pengembangan Wilayah WAHANA HJIAU*, 1(3), 121-131.
- Andersen, S. J., Mahmassani, H. S., Helaakoski, R., Euritt, M. A., Walton, C. M., & Harrison, R. (1993). Economic impact of highway bypasses. *Transportation Research Record*, 1395, 144-152.
- Burress, D. (1996a). *Impacts of highway bypasses on Kansas towns*. Prepared for the Kansas Department of Transportation. Diperoleh daripada <https://ipsr.ku.edu/resrep/bypass.htm>. [10.12.2017].
- Burress, D. (1996b). Poled estimates of the effects of through, interstate, and bypass traffic on Kansas towns. *Paper from the 1996 Semisennicentennial Transportation Conference*. Diperoleh daripada <https://www.ksdot.org/PDF>. [10.12.2017].

- Clapp, T. L., Freiburger, A., Seo, J. H., Karsjen, K., Leslie, B., Mascarello, J., Potratz, A., & Ready, C. (2003). *Sustainability and the Highway 20 Environmental Corridor: Small Town Outlook*. Iowa State University. Diperoleh daripada <https://www.epa.gov/>.
- Collins, M., & Glen, W. (2000). *Economic impact of freeway bypass routes in medium size cities*. Diperoleh daripada <http://www.edrgroup.com/pdf/Urban-Freeway-Bypass-Case-Studies.pdf>
- Comer, J. C. & Finchum, G. A. (2001). Business impacts of highway bypasses. *Papers and Proceedings of the Applied Geography Conferences*. Diperoleh daripada citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download.
- Firmasari. (2005). *Analisis biaya kemacetan lalu lintas di kawasan pasar Klewer, Solo*. Tugas Akhir, Teknik Sipil Universitas Gadjah Mada yang tidak diterbitkan.
- Gillis, W. R. (1994). *Lessons learned from Eastern Washington: State route main streets, bypass routes and economic development in small towns*. Washington State University and Washington State Department of Transportation.
- Goyal, S. K., Goel, S., & Tamhane, S. M. (2009). Assessment of environmental benefits of flyover construction over signalized junctions: A case study. *Environmental Monitoring and Assessment*, 148(1-4), 397-408.
- Haryono Sukarto. (2006). *Transportasi perkotaan dan lingkungan*. *Jurnal Teknik Sipil*, 3(2), 93-100.
- Katiman, R., Asmah, A., Sulong, M., Mohd Fuad, M. J., & Mohd Azlan, A. (2006). *Transformasi desa-bandar: Koridor Kemaman-Dungun, Terengganu*. Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Kaulika, L. (2016). The development impact of Pasar Kembang fly over in the city of Surabaya (Case Study on Bina Marga Public Work Service East Java Province). *Jurnal Administrasi Publik*, 4(10), 1-11.
- Leong, D., & Weisbrod, G. (2000). *Summary of highway bypass studies*. Economic Development Research Group. Diperoleh daripada www.edrgroup.com/pdf/Town-Bypass-Case-Studies.pdf.
- Lumba, P. (2014). Analisis kinerja jaringan jalan Kota Bandung setelah beroperasinya Flyover Pasupati dan Flyover Kiaradondong. *Jurnal APTEK*, 1(1), 50-60.
- Lumba, P. (2013). Model biaya operasi kendaraan pada kawasan transmigrasi di Kabupaten Rokan Hulu. *Jurnal Aptek*, 5(2), 115-120.
- Lumba, P. (2009). Analisis kinerja jaringan jalan Kota Bandung setelah beroperasinya flyover Pasupati dan flyover Kiaradondong. *Jurnal Aptek*, 1(1), 50-60.
- Michael, W. B., & Jose A. D. (2003). *Case studies of the economic impact of highway bypasses in Kansas*. JTRF Kansas State University Department of Economics 317 Waters Hall Manhattan, KS 66506-4001.
- Narabodee Salatoon & Pichai Taneerananon. (2015). An evaluation of flyover-improved intersections: A case study of airport intersection. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 11.0 2028-2040.
- Patton, M. (1990). *Qualitative evaluation and research methods* (pp. 169-186). Beverly Hills, CA: Sage.
- Polonia, G.F.K. (2013). *Analysis of sample size in consumer surveys*. Diperoleh daripada ec.europa.eu/.../pl-gfk_k_puszczak_-_sample_size_in_customer_surveys_v2_2.pdf.
- Rosmin, T. & Katiman, R. (2014). *Perancangan dan pembangunan pusat pertumbuhan desa PPD Kedah*. Bangi: Penerbit Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Ross, W. (1999). *Personal mobility or community accessibility: A planning choice with social and economic consequences*. Murdoch University.
- Russ Reynolds. (1994). *The effects on small towns of being bypassed by a highway: A case study of Berrirna and Mittagong*. Department of Transport, Canberra.
- Sala, A. (2014). *Road safety study during construction work of an at grade intersection converting it to a flyover*. *Acta Technica Jaurinensis*, 7(1), 11-20.
- Sivaramakrishnan, S., & Kockelman, K.M. (2002). The impacts of bypasses on small and medium sized communities: An econometric analysis. *Journal of Transportation and Statistics*, 5, 57-69.
- Wells, S., & Farnworth, T. (2001). *Economic impacts of highway bypasses on small communities – A review*. Prepared for Wilbur Smith Associates. Diperoleh daripada <https://planningtools.transportation.org/files/16.pdf>.