

## **Kesan Pembangunan Lebuhraya Sungai Besi –Ulu Klang Elevated Ekspressway (SUKE) Terhadap Harga Rumah di Sungai Besi**

**Azlina Md. Yassin<sup>1\*</sup>, Wan Nurin Nabila Mohd Dasuki<sup>1</sup> &  
Haidaliza Masram<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>Jabatan Pengurusan Harta Tanah, Fakulti Pengurusan Teknologi & Perniagaan,  
Universiti Tun Hussein Onn Malaysia, 86400 Parit Raja, Batu Pahat, Johor,  
MALAYSIA

\*Corresponding Author

DOI: <https://doi.org/10.30880/rmtb.2021.02.01.097>

Received 00 Month 2020; Accepted 01 Month 2020; Available online 02 Month 2020

**Abstract:** Sungai Besi is a high-density population due to the public facilities such as *Terminal Bas Bandar Tasek Selatan, Hospital Universiti Kebangsaan Malaysia (HUKM), Shopping Center, MRT and others*. As such, the government has taken initiative for various traffic jams in Sungai Besi with SUKE highways. The purpose of this study is to identify the residents involved in the development of the SUKE highway project being carried out and also to identify the impact of the development of the Sungai Besi-Ulu Klang Elevated Expressway (SUKE) highway to develop the surrounding residential property. Therefore, the construction of the highway is questioned whether it can contribute a positive impact as the traffic flow in the area is increasingly provided. The methodology used is mixed method which is quantitative and qualitative. Respondents of the qualitative method consists of people who live near the highway development within 2 kilometres in radius with 150 respondents. Meanwhile, respondents for the qualitative method were from stakeholders from the Planning and Control Department of Kuala Lumpur City Hall (DBKL). The data were analyzed using correlation and thematic techniques. In addition, the expected findings of the study will show positive and negative impact of the highway development on residential real estate growth.

**Keywords:** Accessibility, Impact, Infrastructure, Property Value

**Abstrak:** Sungai Besi merupakan kawasan yang mempunyai kepadatan penduduk yang tinggi yang disebabkan oleh penyediaan kemudahan-kemudahan awam seperti Terminal Bandar Tasik Selatan, Hospital Universiti Kebangsaan Malaysia (HUKM), Pusat Membeli belah, MRT dan lain-lain. Oleh itu, pihak kerajaan telah mengambil inisiatif bagi mengurangkan kesesakan lalu lintas yang berlaku di Sungai Besi dengan membina lebuhraya SUKE. Kajian ini bertujuan untuk mengetahui apakah pandangan penduduk setempat terhadap pembinaan projek lebuhraya SUKE yang dijalankan dan juga ingin mengenalpasti kesan pembinaan lebuhraya Sungai Besi-

---

\*Corresponding author: [azlina@uthm.edu.my](mailto:azlina@uthm.edu.my)

Ulu Klang Elevated Expressway (SUKE) kepada pertumbuhan harta tanah kediaman di kawasan sekitar. Justeru itu, pembinaan lebuh raya tersebut menimbulkan suatu pertanyaan, adakah ia akan memberi kesan positif walaupun aliran trafik di kawasan tersebut semakin bertambah disebabkan kemudahan-kemudahan yang disediakan. Kaedah yang digunakan dalam metodologi adalah kaedah campuran iaitu kuantitatif dan kualitatif. Responden dari kaedah kualitatif adalah terdiri daripada penduduk sekitar yang menetap berdekatan dengan pembangunan lebuh raya tersebut iaitu dalam radius 2 kilometer dan seramai 150 responden. Manakala, responden bagi kaedah kualitatif adalah daripada pihak berkepentingan seperti Jabatan Perancangan Dan Kawalan dari Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL). Data dianalisis menggunakan teknik korelasi dan teknik tematik. Melalui penemuan kajian ini, ia dapat menjadi rujukan kepada mana-mana individu bagi membuat keputusan untuk melabur dalam harta tanah terutama harta tanah kediaman.

**Kata Kunci:** Infrastruktur, Kesan, Ketercapaian, Nilai Harta Tanah

## 1. Pengenalan

Semua lebuh raya ekspres diuruskan oleh beberapa syarikat yang menerima konsesi dari Kerajaan Pusat. Pembinaan lebuh raya pada masa kini adalah merujuk kepada pembinaan masa lampau dengan meningkatkan tahap dan kualiti binaan disamping mempunyai banyak kemudahan seperti jalan yang luas, mempunyai hentian rehat dan rawat (R&R), tempat letak kereta, pondok untuk berehat dan lain-lain.

Antara contoh lebuh raya yang dikategorikan dalam kategori khas yang merujuk kepada lebuh raya ekspres iaitu Lebuh raya Utara-Selatan. Lebuh raya Ekspres ini merupakan lebuh raya khas kerana ianya khusus kepada jalan raya yang dikenakan kawalan masuk penuh, melalui penggunaan persimpangan bertingkat berlainan aras yang dihadkan bilangannya bagi menggantikan persimpangan searas, pemasangan pagar di sepanjang laluan dan sebahagian besarnya bertol dan juga direka untuk permanduan berkelajuan tinggi (PLUS Expressway, 2014).

### 1.1 Latar Belakang Kajian

Lebuh raya SUKE yang dikenali sebagai Sungai Besi-Ulu Kelang Expressway adalah merupakan sebuah lebuh raya bersepadu yang menghubungkan Sungai Besi sehingga ke Ulu Kelang untuk dijadikan jalan alternatif ekspres di sekitar Lembah Klang dan Kuala Lumpur. Lebuh raya bertingkat SUKE merupakan lebuh raya dua hala sepanjang 24.4 kilometer dimana mempunyai 3 buah lorong yang akan bermula di Sri Petaling sehinggalah ke Taman Hillview sebelum keluar di Ulu Kelang (Ravindran, 2019). Lebuh raya SUKE yang bermula dari Sungai Besi dimana akan menghubungkan dengan Alam Damai, lebuh raya AKLEH iaitu dikenali Ampang- Kuala Lumpur Elevated Highway, KL - Seremban, Cheras - Kajang, Besraya, Lebuh raya Shah Alam dan Kuala Lumpur Middle Ring Road 2 (MRR2).

Tujuan utama lebuh raya adalah untuk mengurangkan kesesakan lalu lintas yang semakin kerap berlaku terutama di bandar-bandar besar seperti Kuala Lumpur, Penang dan Johor Bahru. Pelbagai faedah yang akan diperolehi oleh orang ramai kesan daripada pembinaan lebuh raya Sungai Besi-Ulu Klang Elevated Expressway (SUKE), dan pastinya ianya akan menjadi alternatif untuk MRR2. Disamping itu, lebuh raya ini juga dapat menyelesaikan dan menambah baik kesesakan lalu lintas di sepanjang rangkaian lalu lintas yang ada di Cheras, Pandan Indah dan MRR2 (Myhartabumi, 2018).

Lebuh raya SUKE tersebut juga akan menjadi berhubung langsung antara pusat pertumbuhan baharu diantara Kajang ke Segambut dan Kepong. Malah, lebuh raya ini juga akan menjadi sebagai

skim penyebaran trafik kapasiti yang berkesan dan tinggi untuk kawasan Lembah Klang Timur dimana kadar penduduk di sana juga tinggi.

## 1.2 Pernyataan Masalah

Sungai Besi merupakan kawasan yang mempunyai kepadatan penduduk yang tinggi iaitu sebanyak 340,700 orang yang disebabkan oleh penyediaan kemudahan-kemudahan awam seperti Terminal Bandar Tasik Selatan, Hospital Universiti Kebangsaan Malaysia (HUKM), Pusat Membeli belah, MRT dan lain-lain (DBKL, 2020). Oleh itu, pihak kerajaan telah mengambil inisiatif bagi mengurangkan kesesakan lalu lintas yang berlaku di Sungai Besi dengan membina lebuh raya SUKE.

Kajian ini bertujuan untuk mengetahui apakah pandangan penduduk setempat terhadap pembinaan projek lebuh raya SUKE yang dijalankan dan juga ingin mengenalpasti kesan pembinaan lebuh raya SUKE terhadap nilai harta tanah perumahan di kawasan sekitar. Justeru itu, pembinaan lebuh raya tersebut menimbulkan suatu pertanyaan, adakah ia akan mempengaruhi nilai hartanah perumahan di kawasan sekitar walaupun aliran trafik di kawasan tersebut semakin bertambah disebabkan kemudahan-kemudahan yang disediakan.

## 1.3 Persoalan Kajian

Terdapat dua persoalan kajian yang telah dikenal pasti bagi melaksanakan kajian ini, iaitu:-

- (i) Apakah pandangan penduduk setempat terhadap pembinaan projek Sungai Besi-Ulu Klang Elevated Expressway (SUKE)?
- (ii) Adakah kesan pembinaan lebuh raya Sungai Besi-Ulu Klang Elevated Expressway (SUKE) akan memberi impak kepada pertumbuhan harta tanah kediaman di kawasan sekitar?

## 1.4 Objektif Kajian

Berikut merupakan objektif kajian:-

- (i) Mengetahui pandangan penduduk sekitar terhadap pembinaan projek Sungai Besi-Ulu Klang Elevated Expressway (SUKE).
- (ii) Mengetahui kesan pembinaan lebuh raya Sungai Besi-Ulu Klang Elevated Expressway (SUKE) kepada pertumbuhan harta tanah kediaman di kawasan sekitar?

## 1.5 Kepentingan Kajian

Kajian ini bertujuan untuk membincangkan tentang pandangan penduduk sekitar terhadap pembinaan projek Sungai Besi-Ulu Klang Elevated Expressway (SUKE) dan untuk mengenalpasti kesan pembinaan lebuh raya Sungai Besi-Ulu Klang Elevated Expressway (SUKE) terhadap pertumbuhan pembangunan perumahan struktur di sekitar kawasan Sungai Besi.

Oleh itu, diharapkan kepentingan kajian ini dapat memanfaatkan pihak-pihak tertentu. Antaranya adalah pihak pemaju di mana kajian ini mampu dijadikan sebagai panduan dalam menentukan lokasi pembangunan perumahan di sesebuah kawasan berdasarkan pertumbuhan di kawasan tertentu untuk dijadikan sebagai pelaburan.

## 1.6 Skop Kajian

Skop kajian ini adalah tertumpu pada pembinaan lebuh raya Sungai Besi-Ulu Klang Elevated Expressway (SUKE) di Sungai Besi. Kajian ini memberi tumpuan kepada aspek pandangan penduduk sekitar terhadap pembinaan projek SUKE dan mengenalpasti kesan pembinaan lebuh raya SUKE terhadap pertumbuhan pembangunan perumahan struktur di sekitar kawasan Sungai Besi.

Kawasan terpilih seperti kondominium Altitude 236, Damai Rasa, Damai Kasih, Taman Bukit Anggerik dan lain-lain kawasan perumahan yang mempunyai radius 2 kilometer untuk melihat trend pergerakan harga harta tanah dari tahun 2016 hingga 2020 di kawasan tersebut sama ada mempunyai hubungkait dengan penumbuhan pembangunan perumahan struktur di kawasan Sungai Besi.

## 2. Kajian Literatur

### 2.1 Infrastruktur

Menurut Frishcman (2006), istilah infrastruktur merupakan sistem-sistem secara fizikal untuk tujuan penggunaan awam dan penggunaan manusia. Terdapat dua jenis sumber infrastruktur iaitu infrastruktur tradisional dan infrastruktur bukan tradisional. Bagi infrastruktur tradisional, sumber-sumber tersebut terdiri daripada 3 jenis sistem iaitu (1) sistem pengangkutan, (2) sistem komunikasi dan (3) sistem pemerintahan. Bagi sistem pengangkutan, ia adalah termasuk dengan sistem-sistem lebuhraya, landasan kereta api, sistem-sistem penerbangan dan pelabuhan. Bagi sistem komunikasi pula, ia merupakan rangkaian komunikasi seperti telefon dan perkhidmatan pos. Bagi sistem pemerintahan, ia pula melibatkan sistem-sistem yang ada di dalam sebuah negara seperti sistem-sistem mahkamah, kemudahan dan perkhidmatan awam asas seperti sekolah, hospital dan sistem-sistem air. Untuk sumber infrastruktur bukan tradisional pula, ia juga mempunyai 3 jenis sumber iaitu (1) sumber-sumber yang berkaitan dengan alam sekitar, (2) sumber-sumber maklumat dan (3) sumber-sumber internet.

### 2.2 Ketercapaian

Lokasi dan teori kegunaan tanah menunjukkan ketercapaian merupakan faktor penting dalam nilai tanah kediaman dan perubahan nilai. Menurut Bateman, Day, Lake (2001), ketercapaian merupakan sebuah kemudahan yang berkaitan dengan kemudahan tempatan dimana boleh dicapai dari tempat penginapan ke tempat-tempat awam seperti sekolah, laluan bas, stesen kereta api, kedai, taman dan kawasan pusat perniagaan. Melalui Sistem Maklumat Geografi (GIS), tiga ukuran ketercapaian yang terpisah iaitu waktu perjalanan kenderaan, jarak berjalan kaki dan jarak garis lurus yang kemudian digabung dari setiap kemudahan sedia ada ke setiap tempat yang dituju.

Menurut Hwang (2009), terdapat jenis garis panduan strategik yang berkaitan dengan kajian analisis tentang peranan ketercapaian dalam pasaran harta tanah. Untuk kumpulan kajian pertama, analisis tersebut menunjukkan bagaimana peningkatan ketercapaian hasil daripada pelaburan pengangkutan yang menjadi modal terhadap nilai harta tanah kediaman. Kajian-kajian ini menunjukkan kesan-kesan kemerosotan antara perubahan harga harta tanah dan perubahan ketercapaian yang berasal dari peningkatan pengangkutan dan juga faktor-faktor lain yang dipertimbangkan.

### 2.3 Nilai Harta Tanah

Menurut Omar (1997), definisi nilai harta tanah adalah jumlah wang yang terbit daripada harta tanah yang dinilai. Nilai ini dinyatakan dalam bentuk wang dan merupakan jumlah wang yang mewakili nilai bagi sesuatu kepentingan harta tanah setelah penilaian dibuat. Nilai juga ditakrifkan sebagai anggaran nilai harta tanah setelah mengambil kira faktor-faktor yang boleh mempengaruhinya.

Selain itu, rumah merupakan tempat berteduh atau tempat perlindungan untuk menampung kehidupan rumah tangga dan keperluan asas bagi seluruh umat manusia. Memiliki rumah adalah tujuan utama kehidupan yang mesti dikejar oleh setiap orang. Harga rumah merupakan pertimbangan utama dalam membuat keputusan untuk memiliki rumah. Harga rumah juga dipengaruhi oleh lokasi, ketersampaian, kemudahan dan lain-lain (Ameera, 2012).

## 2.4 Kesan Pembangunan Lebu Raya terhadap Nilai Harta Tanah

Menurut Armstrong & Rodriguez (2006), kesan pembangunan pengangkutan terhadap harga perumahan, khususnya berkaitan dengan kebolehcapaian telah ditangani dengan menggunakan anggaran model hedonik. Kebanyakan kajian lepas banyak memberi tumpuan mengenai kesan positif peningkatan aksesibiliti terhadap harga perumahan dan ini juga akan mempengaruhi pilihan pembeli untuk memilih tempat tinggal mereka. Akan tetapi, kesan pembangunan lebu raya bergantung pada tahap pendedahan kepada kesan luaran yang berlainan, dimana harga rumah di setiap kawasan geografi adalah berbeza disebabkan oleh kesan pembangunan infrastruktur pengangkutan baharu (Smersh & Smith, 2000).

Tambahan pula, segilintir penyelidik telah menggunakan kaedah model hedonik bagi mengukur tahap pencemaran bunyi akibat lalu lintas, yang disebabkan oleh lebu raya yang baru dibangunkan. Hasil kaedah model hedonik tersebut, ia menunjukkan bahawa pencemaran bunyi memberi kesan negatif terhadap nilai harta tanah yang berada di sepanjang lebu raya yang baru dibangunkan dimana berlakunya eksplisit terhadap harga rumah kediaman (Kim, Park & Kweon, 2007).

## 2.5 Bandar

Menurut Hadi, Idrus & Shah (2004), bandar merupakan tempat himpunan bagi pelbagai masyarakat untuk melakukan aktiviti masing-masing. Di bandar juga, terdapat pelbagai jenis pendidikan yang dijadikan sebagai tempat untuk menuntut ilmu pengetahuan yang mana menjadi tempat himpunan masyarakat. Tambahan pula, sesebuah bandar juga tidak lengkap tanpa menyediakan pelbagai lapisan pekerjaan, perumahan dan industri, dimana lapisan tersebut boleh dijadikan sebagai platform untuk berinteraksi antara penduduk dan penduduk luar, sampai ke peringkat global. Bandar juga merupakan salah satu kekuatan negara dan lambang jati diri di mana bandar seperti berikut boleh berubah menjadi sebuah bandar lestari. Sebuah bandar juga dilengkapi dengan berlakunya pertambahan saiz dari segi peluasan kawasan, pertambahan fungsi bandar, perubahan struktur ekonomi dan perubahan cara hidup dan nilai masyarakat.

**Jadual 1: Pemangkin lonjakan harta tanah**

<b>Pemboleh Ubah</b>
Kenaikan harga hartanah disebabkan kenaikan harga tanah
Kenaikan harga hartanah disebabkan pembinaan infrastruktur moden
Kenaikan harga hartanah disebabkan kenaikan harga bahan binaan
Kenaikan harga hartanah disebabkan tekanan inflasi dan penurunan nilai mata wang
Kenaikan harga hartanah disebabkan permintaan pasaran tinggi
Kenaikan harga hartanah disebabkan spekulasi harga hartanah di pasaran
Kenaikan harga hartanah disebabkan kenaikan upah buruh binaan

## 2.6 Persepsi Penduduk terhadap Pembangunan Lebu Raya

Menurut (Muhammad, Che Rose & Zaini, (1999), kebanyakan lebu raya yang dibina di kawasan bandar adalah berdekatan dengan kawasan perumahan dan disebabkan tuntutan pembangunan infrastruktur bagi memudahkan kehidupan masyarakat setempat. Berdasarkan kajian lepas iaitu Impak Lebu Raya Batu Pantai (NPE) terhadap masyarakat, kes pecah rumah menjadi salah satu masalah sosial yang dihadapi oleh masyarakat yang duduk di kawasan Seksyen Petaling Jaya Selatan 2. Oleh itu, penghuni di kawasan tersebut tidak berasa selamat dan bimbang mengenai aspek keselamatan kejurangan dan harta benda. Dengan adanya lebu raya, ia menjadi akses yang telah memudahkan pergerakan penjenayah untuk melarikan diri dan memerhati keadaan sekeliling. Di samping itu, faktor-faktor yang mendorong kadar jenayah semakin meningkat adalah disebabkan kawalan keselamatan yang longgar, kepadatan penduduk, masalah sosial dan kecanggihan sains dan teknologi (Yuen, 2004) dan (Sidhu, 2005).

Selain itu juga, terdapat beberapa persepsi yang positif dari penduduk di mana masyarakat berpendapat pembangunan lebuh raya bukan sahaja memberi manfaat kepada ekonomi malah kemudahan akses tersebut mampu memudahkan perjalanan masyarakat luar bandar mengangkut tanaman mereka ke kilang, bandar dan lain-lain (Balaguera, Isabel, Alberti & Fullana, 2018). Berdasarkan kajian lepas terhadap pembinaan Lebuhraya Pan Borneo, penduduk turut mendapat kesan dari segi pendapatan ekonomi. Dengan adanya pembangunan lebuh raya, penduduk boleh melakukan pelbagai aktiviti dengan lancar dan boleh bergerak ke mana sahaja tanpa kekangan (Jurry, 2018). Malahan, kemudahan dalam akses pengangkutan yang lancar dan sistematik juga mampu mengubah kehidupan seharian penduduk dalam aktiviti ekonomi mereka dan meningkatkan pendapatan (Howe & Richards, 2019).

Berdasarkan kajian Levkovich, Rouendal & Marwijk (2016) terhadap lebuh raya A50 di Belanda, penyelidik-penyelidik ini menggunakan satu kaedah bagi menganalisis tentang impak pembangunan lebuh raya iaitu kaedah analisis penjualan berulang. Kajian itu menunjukkan walaupun berlakunya peningkatan yang negatif ke atas harga rumah, kesan positif dapat mengatasi kesan negatif disebabkan oleh aksesibiliti yang bakal mereka miliki hasil daripada lebuh raya yang dibangunkan. Jadi, kajian ini telah membuktikan bahawa pembeli sanggup membayar bagi menetap di kawasan yang berdekatan dengan lebuh raya bagi memudahkan kehidupan harian mereka.

### **3. Metodologi Penyelidikan**

#### **3.1 Rekabentuk Kajian**

Reka bentuk kajian membolehkan pengkaji untuk memahami dengan lebih mendalam terhadap apa yang ingin dilihat dan dianalisis. Reka bentuk kajian adalah merupakan perancangan kaedah kajian bagi melakukan langkah yang seterusnya bagi mencapai objektif kajian. Kajian ini mengadaptasi kaedah penyelidikan campuran, kualitatif dan kuantitatif, dan menggunakan kaedah pemerhatian, temu bual dan analisis dokumen bagi mendapatkan data (Boyatzis, 1998). Disamping itu, banyak kajian yang juga menggunakan kaedah campuran untuk mendapatkan data dengan lebih tepat dan sistematik (Lentzs, 2007). Reka bentuk kajian yang dijalankan seperti yang ditunjukkan dalam Rajah 1 carta alir penyelidikan.

#### **3.2 Pengumpulan Data**

Peringkat pengumpulan data bermula setelah kawasan kajian ditentukan. Umumnya, kajian ini memerlukan penggunaan kedua-dua jenis data iaitu data primer dan data sekunder. Kaedah sebaran borang soal selidik, kaedah temu bual, dan kaedah pemerhatian pula digunakan sebagai alat bagi mendapatkan data tersebut. Kaedah pemerhatian yang merupakan kaedah yang lebih bersifat kepada pemberian bukti nyata. Pemerhatian akan dilakukan secara menyeluruh terhadap kesan pembinaan Lebuhraya SUKE kepada penduduk setempat. Sesi temu bual pula dilakukan terhadap responden terpilih bagi mendapatkan data yang lebih sahih dan mendalam mengenai kesan pembinaan Lebuhraya SUKE terhadap nilai tanah. Tambahan lagi, data utama diperolehi melalui sebaran borang soal selidik kepada 102 penduduk tempatan yang tinggal dalam radius 2.0 kilometer di kawasan kajian.

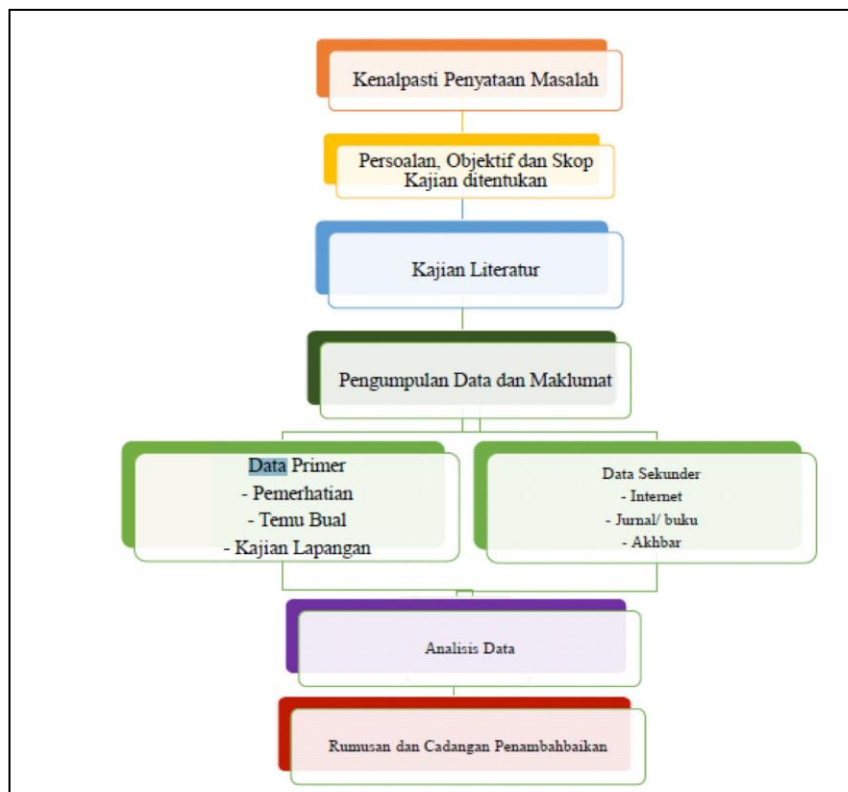
Data sekunder pula diperolehi melalui hasil pembacaan dan rujukan melalui sumber internet, artikel, jurnal, akhbar dan sebagainya. Ianya boleh dijadikan input sokongan kepada data primer yang diperolehi semasa kerja lapangan dilakukan.

*(a) Kaedah Soal Selidik*

Kajian ini menggunakan pendekatan penyebaran soal selidik sebagai salah satu kaedah yang mudah bagi mendapat maklumat dan data dengan cepat, jelas dan tepat. Kaedah soal selidik tertutup secara atas talian digunakan bagi mendapat maklumbalas daripada penduduk sekitar yang menetap berdekatan dengan pembangunan lebuh raya.

*(b) Temu Bual*

Teknik temu bual yang digunakan adalah temu bual mendalam yang mana ia merupakan teknik pengumpulan data yang baik. Melalui kaedah ini, temubual dapat dijalankan secara terperinci berdasarkan garis panduan yang ditetapkan.



**Rajah 1: Carta aliran penyelidikan**

Berdasarkan Rajah 1, aliran penyelidikan ini terbahagi kepada lima peringkat. Peringkat pertama bermula dari kajian awal yang mana untuk mengenal pasti isu dan masalah sebelum objektif, persoalan, dan skop kajian boleh dimulakan. Diikuti dengan peringkat kedua iaitu kajian literatur dan peringkat ketiga pula ialah di mana proses pengumpulan data dilakukan dan terbahagi kepada dua jenis pengumpulan data iaitu data primer dan data sekunder. Kemudian kajian diteruskan dengan peringkat seterusnya iaitu analisa data yang telah diperolehi. Pada peringkat akhir kajian ini, hasil dapatan melalui kaedah-kaedah yang tersenarai dianalisa untuk mendapatkan penemuan rumusan dan cadangan pada akhir kajian.

*(c) Populasi dan Sampel*

Persampelan dan responden dari kajian ini adalah terdiri daripada penduduk yang menetap berdekatan dengan pembangunan lebuh raya dalam radius 2 kilometer dan pihak Jabatan Perancang dan Kawalan di DBKL. Jumlah responden adalah berdasarkan keseluruhan populasi dan dipilih

berdasarkan jadual sampel Krejcie dan Morgan (1970). Akhirnya, seramai 102 responden terpilih sebagai sampel di dalam kajian ini. Berikut jadual 3.1 merupakan jadual penentuan saiz sampel.

**Jadual 2: Penentuan saiz sampel**

N	S	N	S	N	S	N	S	N	S
10	10	100	80	280	162	800	260	2800	338
15	14	110	86	290	165	850	265	3000	341
20	19	120	92	300	169	900	269	3500	346
25	24	130	97	320	175	950	274	4000	351
30	28	140	103	340	181	1000	278	4500	354
35	32	150	108	360	186	1100	285	5000	357
40	36	160	113	380	191	1200	291	6000	361
45	40	170	118	400	196	1300	297	7000	364
50	44	180	123	420	201	1400	302	8000	367
55	48	190	127	440	205	1500	306	9000	368
60	52	200	132	460	210	1600	310	10000	370
65	56	210	136	480	214	1700	313	15000	375
70	59	220	140	500	217	1800	317	20000	377
75	63	230	144	550	226	1900	320	30000	379
80	66	240	148	600	234	2000	322	40000	380
85	70	250	152	650	242	2200	327	50000	381
90	73	260	155	700	248	2400	331	75000	382
95	76	270	159	750	254	2600	335	100000	384

Note: N is Population Size; S is Sample Size  
Source: Krejcie & Morgan, 1970

Sumber: Krejcie & Morgan (1970)

### 3.3 Teknik Analisa Data

Data-data yang diperoleh daripada kaedah soalselidik dan temubual, dan termasuk bukti data-data primer dan sekunder yang dikumpul kemudiannya dianalisis sehingga menghasilkan satu keputusan serta penyelesaian kepada permasalahan yang telah dinyatakan di awal kajian ini sekaligus menentukan sama ada objektif kajian tercapai atau sebaliknya.

Kaedah analisis kandungan telah digunakan untuk menganalisis hasil dapatan daripada temu bual, manakala bagi kaedah pemerhatian, data yang diperoleh akan dianalisis dengan cara melaporkan informasi secara jelas berkaitan subjek yang dikaji. Di akhirnya, semua hasil analisis akan disimpulkan untuk mengetahui sama ada objektif kajian telah dicapai ataupun tidak.

## 4. Dapatan Kajian dan Perbincangan

### 4.1 Profil Responden

Jadual 3 di bawah menunjukkan responden yang terlibat di dalam sebaran borang soal selidik di dalam kajian ini.

**Jadual 3: Profil responden**

Responden	Frekuensi (n=102)	Peratusan (%)
Jantina:		
Lelaki	30	29.4
Perempuan	72	70.6
Umur:		
18 - 24 tahun	75	73.5
25 - 34 tahun	11	10.8
35 -44 tahun	8	7.8
45 -55 tahun	5	4.9
55 tahun keatas	3	2.9
Bangsa:		
Melayu	96	94.1



Cina	3	2.9
India	3	2.9
Tempoh tinggal di kawasan perumahan:		
Kurang dari setahun	7	6.9
1-5 tahun	1	1
5-10 tahun	7	6.9
10 tahun ke atas	87	85.3
Status:		
Pelajar	64	62.7
Pekerja	31	30.4
Lain-lain	7	6.9

#### 4.2 Mengenalpasti Pandangan Penduduk terhadap Pembinaan Lebuhraya SUKE

Jadual 4 di bawah menunjukkan ringkasan tahap penerimaan penduduk terhadap pembinaan Lebuhraya SUKE.

**Jadual 4: Pandangan penduduk terhadap pembinaan Lebuhraya SUKE**

<b>Pandangan Penduduk</b>	<b>Frekuensi (n=102)</b>	<b>Peratusan (%)</b>
Penerimaan penduduk terhadap pembinaan lebuhraya SUKE:		
Sangat Setuju	3	2.9
Setuju	49	38.2
Tidak Setuju	48	47.1
Sangat Tidak Setuju	12	11.8
Kemudahsampaian:		
Sangat Setuju	59	57.8
Setuju	35	34.3
Tidak Setuju	8	7.8
Sangat Tidak Setuju	0	0
Kesesakan lalulintas dan kerosakan jalanraya:		
Sangat Setuju	59	57.8
Setuju	40	39.2
Tidak Setuju	2	2.0
Sangat Tidak Setuju	1	1.0
Pencemaran bunyi diwaktu malam:		
Sangat Setuju	28	27.5
Setuju	45	44.1
Tidak Setuju	26	25.5
Sangat Tidak Setuju	3	2.9
Mengurangkan Aspek Keselamatan:		
Sangat Setuju	47	46.1
Setuju	39	38.2
Tidak Setuju	13	12.7
Sangat Tidak Setuju	3	2.9
Meningkatkan harga rumah:		
Sangat Setuju	24	23.5
Setuju	43	42.2
Tidak Setuju	28	27.5
Sangat Tidak Setuju	7	6.9
Keselamatan dan Jenayah:		

Sangat Setuju	4	3.9
Setuju	18	17.6
Tidak Setuju	64	62.7
Sangat Tidak Setuju	64	16.7
Mengganggu ketenteraman penduduk:		
Sangat Setuju	43	42.2
Setuju	44	43.1
Tidak Setuju	12	11.8
Sangat Tidak Setuju	3	2.9

Dapatan kajian menunjukkan bahawa majoriti penduduk tidak bersetuju terhadap pembinaan Lebuhraya SUKE atas beberapa alasan. Antara punca penduduk membantah pembinaan lebuhraya SUKE adalah disebabkan pampasan yang diberikan oleh kerajaan tidak padan dengan nilai semasa tanah yang penduduk tersebut duduki. Bagi penduduk di daerah lain pula, ia disebabkan kebanyakan penduduk dari Kampung Dato Mufti Shuib adalah warga emas dan sudah berumur 60 tahun ke atas. Malah, warga emas juga susah untuk membuat pinjaman bagi membeli hartanah yang lain (Lin, 2016).

Tambahan lagi dapatan kajian menunjukkan lebih 60% responden bersetuju bahawa pembinaan lebuhraya SUKE menyebabkan kesesakan lalulintas dan kerosakan jalanraya sedia ada. dapatan ini disokong oleh kenyataan di mana penduduk pembinaan lebuhraya SUKE telah menyebabkan kerosakkan pada harta benda seperti banjir lumpuh dan tanah runtuh sejak pembinaan lebuhraya tersebut (Ibrahim, Susilo & Seng, 2020). Selain itu, pembinaan lebuhraya SUKE juga menyumbang kepada pencemaran bunyi di waktu malam. dapatan kajian menunjukkan bahawa majoriti penduduk setuju bahawa dengan kesan pencemaran bunyi tersebut. Keadaan ini dibuktikan di mana pencemaran bunyi telah mengganggu waktu tidur dan pencemaran bunyi turut memberi kesan buruk kepada kesihatan manusia seperti peningkatan tekanan darah, degupan jantung dan lain-lain (Yassin *et al.*, 2019). Selain itu, dapatan kajian juga menunjukkan bahawa pembinaan lebuhraya SUKE turut memberi kesan kepada peningkatan jenayah di kawasan kajian. Menurut Oloke, Simon & Adesulu (2013), kualiti persekitaran sekitar sangat bertanggungjawab terhadap harga dan nilai harta tanah. Orang ramai mencari kualiti hidup yang lebih baik dan persekitaran yang baik di sekitar harta benda yang mereka beli. Dapatan kajian juga menunjukkan bahawa peningkatan infrastruktur jalanraya mampu untuk meningkatkan nilai rumah. Kemudahan awam dan asas seperti stesen minyak, pejabat pos, stesen bas dan keretapi dapat melonjakkan lagi nilai harta tanah terutama jika harta tanah tersebut terletak di bandar-bandar besar seperti Kuala Lumpur, Selangor, Johor dan Penang (Mohamad *et al.*, 2011). Ia turut disokong oleh pengkaji lepas iaitu Chen & Rosenthal (2008) yang menyatakan aksesibiliti merupakan salah satu kunci dalam pembuat keputusan untuk membeli hartanah bagi orang ramai dan firma.

#### 4.3 Mengenalpasti Kesan Pembinaan Lebuhraya Sungai Besi-Ulu Klang Elevated Expressway (SUKE) kepada Pertumbuhan Harta Tanah Kediaman di Kawasan Sekitar

Dapatan kajian ini adalah berdasarkan daripada respon yang diberikan oleh responden yang merupakan seorang pegawai dari Jabatan Perancangan Bandaraya dari Dewan Bandaraya Kuala Lumpur. Beliau telah berkhidmat selama 10 tahun yang mana menunjukkan beliau mempunyai ilmu pengetahuan yang mendalam dalam bidang perancangan bandar.

Hasil daripada temubual tersebut telah membuktikan bahawa lebuhraya SUKE telah menjadi salah satu faktor dalam peningkatan pertumbuhan harta tanah kediaman di kawasan sekitar seperti Kondominium Altitude 236, Damai Rasa, Damai Kasih, Taman Bukit Anggerik dan kawasan lain yang mempunyai radius 2 kilometer. Berdasarkan apa yang dinyatakan oleh R1 tersebut adalah disebabkan terdapatnya kemudahan aksesibiliti yang akan memberi kemudahan kepada penduduk sekitar pada masa akan datang. Selain daripada pembangunan lebuhraya SUKE tersebut, ia juga disebabkan oleh terdapatnya kemudahan awam seperti bas Rapid KL, Terminal Bas Tasik Selatan yang dilengkapi dengan stesen LRT, KTM dan stesen bas. Ini boleh disokong daripada kajian lepas

yang mana pengkaji tersebut menyatakan bahawa pembangunan infrastruktur mampu meningkatkan taraf perkerjaan, pendidikan, kehidupan malah ekonomi (Yusoff *et al.*, 2008).

Selain itu, responden juga berpendapat bahawa harga harta tanah kediaman boleh meningkat dan menjadi salah satu penentuan harga yang disebabkan oleh kemudahan awam yang disediakan oleh kerajaan bagi menjaga kebajikan rakyat dan memajukan sistem jalan raya di Kuala Lumpur. Dan ini juga dikenali sebagai ketercapaian kerana sistem jalan raya merupakan satu saluran yang berhubung dengan lebuh raya lain bagi memudahkan perjalanan ke sesuatu destinasi yang dituju. Walaupun kemudahan sistem lebuh raya di Sungai Besi telah bertambah baik, namun kesesakan lalu lintas masih berlaku disebabkan oleh peningkatan penduduk di kawasan sekitar yang berminat untuk menduduki di kawasan yang mempunyai pelbagai kemudahan.

Seterusnya prestasi harta tanah di kawasan Sungai Besi dan kawasan sekitar yang lain akan meningkat disebabkan oleh terdapat pelbagai pembangunan perumahan di kawasan sekitar lebuh raya SUKE. Antara beberapa pembangunan perumahan yang dibangunkan setelah perancangan lebuh raya SUKE dijalankan adalah PRIMA, Altitude 236, Montena Suites SOVO dan Emerald Hills yang berada di dalam skop kajian pengkaji. Antara faktor lain yang mempengaruhi nilai harta tanah adalah seperti lokasi, aksesibiliti dan perancangan pembangunan untuk masa hadapan. Akan tetapi, disebabkan pandemik Covid-19, harga rumah di Malaysia mula mencatat penurunan pada suku ketiga 2020. Ia juga telah merentasi semua empat pasaran utama termasuk Kuala Lumpur, Selangor, Pulau Pinang dan Johor. Berdasarkan Laporan Indeks Pasaran Hartanah (MPMI) Property Guru Malaysia, ia telah menunjukkan bahawa harga permintaan hartanah pada suku ketiga adalah paling teruk iaitu sebanyak 1.34 peratus berbanding pada suku kedua dan suku pertama. Ini juga disebabkan oleh tindakan kerajaan yang mengenakan Perintah Kawalan Pengerakan Bersyarat (PKPB) di beberapa negeri seperti Kuala Lumpur, Selangor dan Putrajaya. Jika pandemik ini berlarutan sehingga tahun hadapan, pasaran harta tanah akan jatuh merundum dan akan mengganggu ekonomi negara kelak.

Seterusnya, salah satu faktor utama yang menjadi pemangkin lonjakan harta tanah di Sungai Besi adalah pembinaan infrastruktur moden seperti lebuh raya Sungai Besi-Ulu Klang Elevated Expressway (SUKE). Menurut Chen & Rosenthal (2008), dengan adanya aksesibiliti seperti ini, ia mampu menarik lebih ramai pelabur dan pembeli untuk menjadi kawasan di sekitar aksesibiliti tersebut menjadi petempatan untuk mereka kelak. Menurut Property Guru Malaysia (2020), lokasi menjadi salah satu aspek penting dalam membuat keputusan untuk membeli hartanah. Pembeli dan pelabur boleh membuat keputusan yang bijak tentang lokasi hartanah walaupun lokasi yang sedia ada adalah di luar kawalan pembeli dan pelabur.

Pernyataan di atas boleh disokong yang mana responden tidak bersetuju bahawa faktor demografi seperti sektor pekerjaan tidak mempengaruhi pembangunan lebuh raya. Malah, responden menyatakan bahawa keadaan sesebuah tapak juga mempengaruhi pembangunan bagi sesebuah bangunan atau aksesibiliti yang ingin dibangunkan. Sektor pekerjaan tidak menjadi salah satu kerana pekerjaan tidak menjadikan seseorang tersebut mahu memiliki harta tanah terutama ketika pandemik Covid-19 kerana kebanyakan orang lebih mementingkan untuk menyimpan dan menggunakan wang yang ada untuk perkara-perkara yang penting sahaja. Walaupun pada dunia nyata, sesebuah pekerjaan mampu menunjukkan darjat seseorang di dalam kehidupan.

Seterusnya, ramai pembeli dan pelabur berminat membeli rumah kediaman di sekitar Sungai Besi adalah disebabkan terdapat banyak kemudahan dan infrastruktur iaitu seperti Terminal Bas Tasik Selatan, Keretapi Tanah Melayu (KTM), Light Rail Transit, Metro Rail Transit (MRT) dan Rapid Kuala Lumpur. Menurut Yusof *et al.* (2008), pembangunan infrastruktur secara langsung memberi impak yang positif terhadap guna tanah serta nilai harta tanah terutama kepada perumahan. Ciri-ciri fizikal, kemudahan dan persekitaran telah menyebabkan berlakunya perubahan dalam nilai harta tanah. Dengan adanya sistem kemudahan seperti lebuh raya dan kemudahan awam, ia dapat meningkatkan keperluan mobiliti di kawasan bandar yang mana kepadatan penduduk semakin tinggi.

Pada masa yang sama, ia juga dapat membantu meningkatkan pembangunan ekonomi, pekerjaan dan pasaran pembangunan perumahan bagi masa hadapan.

Responden juga berpendapat bahawa pembangunan lebuh raya mampu mempengaruhi pelaburan yang mana akan memberi impak positif terhadap nilai harta tanah. Oleh itu, ia mampu menjadi persaingan yang sihat kepada faktor-faktor lain yang turut memberi impak positif seperti ekonomi, politik dan sosial. Tambahan pula, infrastruktur fizikal yang bagus juga dapat menarik pelabur, bukan sahaja pelabur tempatan malah pelabur asing (Kinda, 2010). Ia turut disokong oleh Ali & Ahmad (2010) yang menyatakan pelaburan langsung asing (FDI) merupakan salah satu faktor penting yang menyumbang kepada pertumbuhan ekonomi negara.

## 5. Kesimpulan

Secara keseluruhannya, kajian ini dilakukan untuk mengetahui pandangan penduduk terhadap pembangunan projek Sungai Besi-Ulu Klang Elevated Expressway (SUKE) dan untuk mengenalpasti kesan pembinaan lebuh raya SUKE kepada pertumbuhan harta tanah kediaman di kawasan sekitar. Kajian ini dapat mengenalpasti beberapa faktor yang menyebabkan pembangunan ini dijalankan dan mengetahui berapa banyak pertumbuhan hartanah kediaman setelah perancangan pembinaan lebuh raya SUKE dijalankan. Di samping itu, kajian ini juga dapat mengenalpasti faktor dan langkah-langkah yang dijalankan oleh Majlis Perbandaran bagi memastikan tiada lebihan rumah yang tidak terjual disebabkan oleh nilai yang tinggi. Justeru, dapatan kajian ini boleh dijadikan rujukan kepada penyelidik ilmiah dan ahli akademik untuk menjalankan kajian lanjutan dalam yang sama atau berkaitan pada masa akan datang.

## Penghargaan

Penulis ingin merakamkan penghargaan kepada Jabatan Pengurusan Harta Tanah, Fakulti Pengurusan Teknologi dan Perniagaan, Universiti Tun Hussein Onn Malaysia kerana menyokong kajian ini.

## Rujukan

- Ali, H., & Ahmad, S. (2010). Foreign Direct Investment, Economic Growth and Regional Disparities: The Malaysian Experience. *International Journal of Interdisciplinary Social Sciences*, 5(8).
- Ameera, P.M. K., Rosadah, M., & Norhaya, K. (2012). An overview of housing affordability for first time home buyer in Malaysia. *3rd International Conference on Business and Economic Research Proceeding*, (pp. 388-400). Bandung, Indonesia.
- Armstrong, R.J., Rodri'guez, D.A (2006). An evaluation of the accessibility benefits of commuter rail in eastern Massachusetts using spatial hedonic price functions. *Transportation*. 33(1), 21-43 (2006)
- Bakeri, A., Ramli, Z., Er, A. C., & Azhan, A. (2017). Isu Kenaikan Harga Rumah Di Kawasan Pinggir Bandar: Satu Tinjauan Di Mukim Semenyih, Daerah Hulu Langat, Selangor (The Issue Of House Price Increases In Suburban Areas: Amaluddin Bakeri, Zuliskandar Raml.1(December), 39-59.
- Balaguera, A., Carvajal, G. I., Albertí, J., & Palmer, F. P. I. (2018). *Life cycle assessment of road construction alternative materials: A literature review*. In Resources, Conservation and Recycling. Pg. 37 - 48.
- Bateman, I. J., Day, B., Lake, I., & Lovett, A. A. (2001). *The Effect of Road Traffic on Residential Property Values: A Literature Review and Hedonic Pricing Study*. Economic & Social Research Council, UEA Norwich. . <https://doi.org/10.1001/archpsyc.63.2.210>

- Bekalo, S., & Welford, G. (2000). Practical activity in Ethiopian secondary physical sciences: implications for policy and practice of the match between the intended and implemented curriculum. *Research Papers in Education*, 15(2), 185-212.
- Boyatzis, R. E. (1998). *Transforming qualitative information: Thematic analysis and code development*. sage.
- Chen, Y., & Rosenthal, S. S. (2008). Local amenities and life-cycle migration: Do people move for jobs or fun?. *Journal of Urban Economics*. 64(3), 519-537.
- DBKL. (2020). Pelan Struktur Kuala Lumpur. Diambil daripada <http://www.dbkl.gov.my/pskl2020/malay/zon/index.htm> pada (2020, Februari, 28)
- Frishchmann, B. M. (2006). An economic theory of infrastructure and commons management. American Law and Economics Association Annual Meetings.
- Geografia: Malaysian Journal of Society and Space, 4(1), 85–98.
- Howe, J. & Richards, P. 2019. *Rural Roads and Poverty Alleviation*. Routledge. New York.
- Hwang, S. (2009). Willingness to Pay for Job Accessibility: Evidence Revealed from Neighborhood Scale Analyses in Buffalo and Seattle Housing Market. Paperwork for 2009 Transport Chicago Conference.
- Jurry, F. 2018. Penglibatan komuniti tempatan dalam pasaran tumbuhan ubatan di tamu pantai barat Sabah. *Akademika*. 88(1):35-47.
- Kim, K.S., Park, S.J., Kweon, Y. J. (2007). Highway traffic noise effects on land price in an urban area. *The National Academies of Science Engineering Medicine*. Vol. 12(4), 275–280.
- Kinda, T. (2010). Increasing private capital flows to developing countries: The role of physical and financial infrastructure in 58 countries, 1970-2003. *Applied Econometrics and International Development*, Vol. 10(2), 57-72.
- Lentz, C. A. (2007). *Science course sequences: The alignment of written, enacted, and tested curricula and their impact on grade 11 HSPA science scores*. PhD Thesis (ED.d). Wilmington University (Delaware).
- Levkovich, O., Rouwendal, J., & Marwijk, R. Van. (2016). The effects of highway development on housing prices. *Transportation*. Vol. 43(2),379–405.
- Mohamad, N. I., Tawil, N. M., Ismail, A. H., Yusoff, Y. M., & Bina, J. S. (2011). Faktor mempengaruhi kegagalan penjualan harta tanah perdagangan jenis rumah kedai. *Jurnal Rekabentuk Dan Binaan*. Vol. 4(1), 41–49.
- Muhhammad, M., Che Rose, R. A., & Zaini, S. (2019). Dilema masalah jenayah pecah rumah impak pembangunan Lebuhraya Baru Pantai (NPE). *Malaysian Journal of Society and Space*, Vol. 15(4), 80–91. <https://doi.org/10.17576/geo-2019-1504-06>
- Myhartabumi. (2018). Lebuhraya SUKE dan Impaknya Pada Hartanah. Diambil daripada <https://hartabumi.com/lebuhraya-suke/> (2020, Februari 22)
- Omar. (1997). *Penilaian Harta Tanah*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa Dan Pustaka.
- PLUS Expressway. (2014). Plus Malaysia Berhad. [https://www.plus.com.my/index.php?option=com\\_quix&view=page&id=1&Itemid=173&lang=en](https://www.plus.com.my/index.php?option=com_quix&view=page&id=1&Itemid=173&lang=en). Diambil pada (2020, February 22)
- PropertyGuru Malaysia. (2020, December 2). 7 Faktor Yang Mempengaruhi Harga Pasaran Hartanah Malaysia. Diambil dari PropertyGuru Malaysia. <https://www.propertyguru.com.my/property-guides/7-faktor-yang-mempengaruhi-harga-pasaran-hartanah-malaysia-37790>
- Ravindran, S. (2019). Construction of SUKE, DASH to be completed by end of the year. Diambil daripada <https://www.thestar.com.my/metro/metronews/2019/02/22/construction-of-suke-dash-to-be-completed-by-end-of-the-year> pada (2020, Februari 23)
- Sidhu, A.S. (2005). The rise of crime in Malaysia: An academic and statistical analysis. *Journal of the Kuala Lumpur Royal Malaysia Police College*, 4, 1-28.
- Smersh, G.T., Smith, M.T (2000): Accessibility changes and urban house price appreciation: A constrained optimization approach to determining distance effects. *J. Hous. Econ.* 9(3), 187–196 (2000)
- Yuen, B. (2004). Safety and dwelling in Singapore. *Cities*, 21(1), 19–28.
- Yusof, F., Rostam, K., & Muhammad, Z. (2008). Bandar berdaya saing vis-a-vis pembangunan bandar lestari: Suatu wacana tentang pembangunan bandar di Malaysia.

Lin, S. T. (2016). Apakah nasib Kampung Dato Mufti Shuib?. Diambil dari <https://www.astroawani.com/berita-malaysia/apakah-nasib-kampung-dato-mufti-shuib-110572> (10 July 2016).