

SIA

Pandu Pembangunan



Projek pembangunan prasarana melibatkan urusan pengambilan tanah daripada pemilik.

PENGANGKUTAN awam merupakan rancangan pelaburan yang berimpak tinggi. Sebagai contohnya, projek pembinaan East Cost Rail Line (ECRL) yang menghubungkan Kelantan dan Pelabuhan Kelang menelan kos sebanyak RM55 bilion, manakala RM60 bilion diperuntukkan untuk projek Kereta api

Berkelajuan Tinggi (HSR) yang menghubungkan Kuala Lumpur dan Singapura.

Hal ini menggambarkan bahawa pembinaan pengangkutan awam berupaya menjadi pengganda menyuburkan iklim ekonomi.

Dalam konteks pembinaan sistem pengangkutan awam yang cekap, mudah dan murah, tanah sangat diperlukan. Namun, kerajaan mempunyai hak untuk mengambil tanah yang diperlukan, dengan

syarat bayaran pampasan yang adil diberikan kepada pemilik tanah yang sah. Baru-baru ini, Pindaan Akta Pengambilan Tanah (1960) berjaya menyelesaikan urusan pengambilan tanah bagi kegunaan pembangunan prasarana.

Melalui peruntukan di bawah Fasal 13 Perlembagaan Persekutuan, pihak kerajaan menggubal Akta Pengambilan Tanah pada tahun 1960 bagi menyediakan tanah bagi maksud pembangunan awam. Maka, agensi kerajaan yang memerlukan tanah perlu mengikut proses dan prosedur di bawah Akta Pengambilan Tanah 1960 (Akta 486). Akta ini memberikan kuasa kepada agensi kerajaan mengambil tanah yang sesuai bagi menyediakan infrastruktur untuk keperluan rakyat.

Peruntukan di bawah Akta 486 juga menentukan amaun pampasan yang mencukupi dibayar kepada pemilik tanah yang berdaftar. Di bawah jadual pertama, perkara yang boleh dituntut dinyatakan dengan terperinci. Selain nilai tanah yang diambil, pemilik juga dibayar pecah-pisah apabila tanah terbelah dua dan nilainya berkurangan.

Pemilik dibayar apabila tanahnya diambil sebahagian, iaitu penjejasan terbabit. Pemilik juga boleh mendapat tuntutan disebabkan cacau ganggu dan kos sampingan yang berkaitan. Sekiranya pemilik masih tidak berpuas hati semasa dalam tempoh siasatan, pemilik boleh membawa perkara ini ke mahkamah tinggi. Di sana, keputusan adalah muktamad.

Di India, ahli politik dan orang ramai menggesa supaya undang-undang pengambilan tanah dipinda. Tanah penduduk miskin yang diambil oleh pihak tertentu, tetapi tidak diberikan keadilan yang sama rata. Akta Pengambilan Tanah 1894 digubal oleh pihak British untuk kepentingan pihak tertentu semata-mata, tetapi bukan untuk penduduk. Oleh itu, pindaan dilakukan pada tahun 2014, dengan mencadangkan supaya Penilaian

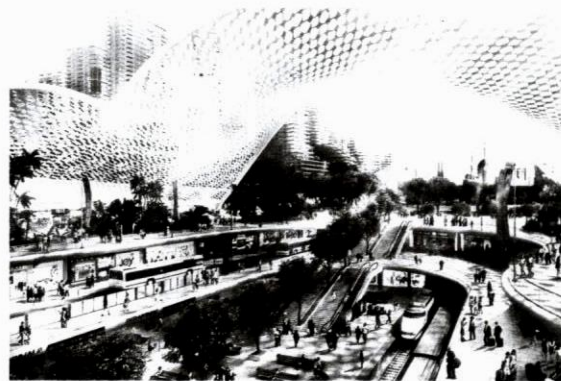
Impak Sosial (SIA) dijalankan bagi mengenal pasti impak sosioekonomi yang sebenar daripada pengambilan tanah yang dijalankan.

Pengambilan tanah seluas 997 ekar yang dicadangkan Tata Motors di Bengal telah mendapat bantahan, dan seterusnya dibatalkan. Cadangan pembinaan Empangan Sardar Sarovar di Sungai Narmada yang dibiayai oleh Bank Dunia juga dibatalkan. Akhirnya, Akta Pengambilan Tanah 1894 telah berganti dengan Akta Hak Mendapatkan Pampasan Adil dan Ketelusan dalam Pengambilan Tanah dan Penempatan Semula 2014 yang disifatkan telus dan adil. Di bawah pindaan ini, pampasan dibayar merangkumi nilai tanah dengan faktor gandaan, ditambah nilai aset di atas tanah, tambah bayaran khas solatium dan kos penempatan semula, serta infrastruktur dan kemudahan yang diperlukan.

Hasil dapatan kajian SIA yang dilakukan di luar negara boleh dijadikan iktibar. Kereta api berkelajuan tinggi yang menghubungkan Sydney dan Melbourne, Australia menjangkakan bahawa harga rumah di kawasan bandar terkawal. Namun, sistem pengangkutan yang cekap meningkatkan pembinaan rumah ke kawasan luar bandar menyebabkan harga rumah di kawasan bandar menurun. Berbeza di Wilayah Hainan Taiwan, pembinaan HSR tidak menunjukkan perubahan ketara dalam pasaran hartanah.

Untuk memperkasakan sistem pengangkutan, projek mega memberikan impak sosioekonomi positif yang besar. Namun, impak negatif terhadap penduduk juga tidak boleh dinafikan. Sebagai contohnya, sekiranya tidak berhati-hati, harga rumah terus melambung tinggi, terutamanya di lokasi sekitar stesen hentian yang berkaitan. Lantaran itu, pembinaan rumah mampu milik bagi golongan B40 boleh dirancang berdekatan dengan stesen hentian supaya kos pengangkutan boleh ditimbal balas dengan harga rumah yang berpatutan.

Begitu juga dengan tanah rizab Melayu dan tanah wakaf yang boleh diberikan keutamaan untuk dimajukan bagi menyediakan rumah mampu milik bagi golongan B40 dan penjawat awam dan sebagainya. Sebenarnya, kediaman mewah tidak digalakkan dibina berdekatan stesen, hal ini kerana bakal menambahkan lagi kadar peningkatan harga rumah di pasaran.



Sistem pengangkutan yang cekap di kawasan pembinaan rumah menyebabkan harga rumah meningkat secara drastik.

Bagi menjalankan perancangan tanah yang berkaitan sebagai impak sosial daripada pembangunan sistem pengangkutan HSR dan sebagainya, pihak Jabatan Perancang Bandar dan Desa perlu membentuk kawasan pegezonan yang khusus untuk memajukan tanah rizab Melayu dan tanah wakaf menurut peruntukan di bawah Akta Perancang Bandar dan Desa (Akta 172, 1976).

Maka itu, SIA perlu dilakukan bagi mengenal pasti kesan projek berkenaan terhadap sosioekonomi penduduk yang berkenaan. Maka itu, cadangan penubuhan Institut Penyelidikan Sosioekonomi (SERI) di bawah Jabatan Perdana Menteri mampu menghasilkan penyelidikan strategik dan berpimpak tinggi berkaitan usaha meningkatkan taraf sosioekonomi rakyat.

Dalam konteks ini, Belanjawan 2018 memperuntukkan peluang untuk latihan berkaitan pembangunan sektor rel melalui penubuhan Pusat Kecemerlangan Rel Kebangsaan (NRCOE). Pusat kecemerlangan ini dijangka dapat melatih dan melahirkan tiga ribu tenaga mahir dalam teknologi dan pengurusan rel. •

**Penilaian
Impak Sosial (SIA)
dijalankan bagi mengenal
pasti impak sosioekonomi
yang sebenar daripada
pengambilan tanah yang
dijalankan.**