

**KONSEP BARU MODEL BANDARAYA/BANDAR BERASASKAN KEPADA
RUPABENTUK BANDAR TRADITIONAL**

**(CONCEPTUAL NEW MODEL OF CITY/TOWN BASED ON THE
TRADITIONAL URBAN FORM)**

**AHMAD BASHRI SULAIMAN
SHUHANA SHAMSUDDIN
SHARIFAH LILY NORBIENNA
MARKARIUS ANWAR**

**RESEARCH VOTE NO:
75076**

**JABATAN KEJURUTERAAN AWAM
KOLEJ SAINS & TEKNOLOGI
UNIVERSITI TEKNOLOGI MALAYSIA**

2007

Senarai Jadual

	Muka surat
Jadual 2.1 :	Karakteristik Model ('Urban Form'). 26
Jadual 2.2 :	Elemen Urban Form. 34
Jadual 2.3 :	Elemen Struktur Bandar berdasarkan Lynch 1989. 56
Jadual 2.4 :	Elemen Rekabentuk Bandar berdasarkan Cullen 1971 84
Jadual 3.1 :	Pengumpulan data sekunder dan objektif dalam analisis kandungan. 95
Jadual 3.2 :	Pengumpulan data dan objektif semasa temubual diadakan. 96
Jadual 3.3 :	Pengumpulan data dan objektif semasa teknik kerja lapangan diadakan. 98
Jadual 4.1 :	Taburan dan gaya senibina bangunan rumah kedai di bandar Georgetown. 146
Jadual 4.2 :	Taburan dan gaya senibina. Beberapa contoh bangunan sesebuah sebelum perang yang menarik di Georgetown, Penang. 147

Senarai Rajah

Muka surat

Rajah 1.1	:	Carta aliran penyelidikan.	18
Rajah 2.1	:	Tiga model membentuk bandar berdasarkan 'land use pattern'.	25
Rajah 2.2(a)	:	Commonwealth Avenue	36
Rajah 2.2(b)	:	Laluan.	36
Rajah 2.3	:	Sempadan The Lake Front of Chicago.	43
Rajah 2.4(a)	:	Daerah.	47
Rajah 2.4(b)	:	Variable boundaries of Boston district.	47
Rajah 2.5(a)	:	The Charlie Street Rotary.	50
Rajah 2.5(b)	:	Nodus .	50
Rajah 2.6(a)	:	The Piazaa San Marco	53
Rajah 2.6(b)	:	The 'little grey lady' on Seventh Street	53
Rajah 2.7	:	Diagram teori rekabentuk perbandaran, teori figure/ground, linkage of place.	60
Rajah 2.8(a)	:	Bandar Algier, Maroko dan Amsterdam, Belanda.	62
Rajah 2.8(b)	:	Dua kawasan pada bandar Anchen, German.	62
Rajah 2.8(c)	:	Bandar Bonn dan Hamburg, German.	63
Rajah 2.9(a)	:	Figure/ground didalam skala makro besar.	63
Rajah 2.9(b)	:	Figure/ground didalam skala makro kecil .	64
Rajah 2.10	:	Elemen koridor perkotaan .	66
Rajah 2.11	:	Tiga jenis teori penghubung berdasarkan Fumihiko Maki.	69
Rajah 2.12	:	Piazaa de Duomo, Milan.	72
Rajah 2.13	:	Pandangan bersiri.	75
Rajah 2.14(a)	:	Vista terbuka .	76
Rajah 2.14(b)	:	Vista tertutup .	76
Rajah 2.15	:	Deflection.	77
Rajah 2.16	:	Focal point.	78
Rajah 2.17	:	Viscosity.	79
Rajah 2.18(a)	:	Enclosure.	79
Rajah 2.18(b)	:	Multiple enclosure.	79
Rajah 2.19	:	Misteri .	80
Rajah 2.20	:	Perubahan ketinggian.	81
Rajah 2.21	:	Perubahan tanda.	82
Rajah 2.22	:	Perisian.	83
Rajah 2.23	:	Dedahan.	84
Rajah 2.24	:	Perhubungan.	84
Rajah 4.1	:	Dutch Square pada zaman penjajahan Belanda.	104
Rajah 4.2	:	Porte De Santiago yang telah terbiar selepas sebahagian besar kota yang lain dimusnahkan oleh Pihak Inggeris pada tahun 1910.	107
Rajah 4.3	:	Keadaan muara sungai yang kurang aktif kerana pihak Inggeris lebih cenderung menjadikan Geogetown dan Singapura	108

pusat ekonomi mereka ketika itu (Tahun 1890).

Rajah 5.1	:	Suasana Jongker street (kini Jalan Hang Jebat) pada tahun 1890 & suasana jalan pada masa kini.	151
Rajah 5.2	:	Aktiviti budaya yang sering diadakan di Jalan Tokong ini.	153
Rajah 5.3	:	Pelan Jalan Kg.Pantai yang memiliki kekebaranan Jalan yang tidak sekata & berubah secara ekstrem.	155
Rajah 5.4	:	Perubahan kekebaranan Jalan Kg.Pantai yang tidak sekata .	156
Rajah 5.5	:	'Sense of enclosure' dapat dirasakan apabila sudut $\geq 45^\circ$.	157
Rajah 5.6	:	Sudut pandangan pada 22 jalan yang dikaji di bandar Melaka.	157
Rajah 5.7	:	Laluan Hang Jebat dan Jalan Bunga Raya merupakan antara laluan yang memiliki 'sense of enclosure' tinggi di bandar kajian.	158
Rajah 5.8	:	Deretan bangunan dengan gaya senibina awal rumah kedai begitu kuat membentuk karakter pada laluan. Di beberapa laluan terdapat juga deretan bangunan dengan gaya senibina eclectic & juga bangunan bergaya neo klasik.	159
Rajah 5.9	:	Susunan bangunan bergaya eclectic yang sekata menghasilkan karakter yang kuat pada Jalan Hang Jebat.	160
Rajah 5.10	:	Beberapa gaya senibina yang menonjol pada Jalan Tokong, Tokong Emas & Tukang Besi.	160
Rajah 5.11	:	Kesan laluan yang intim & penggantungan tanglung di sepanjang laluan memberikan kesan yang kuat pada laluan.	161
Rajah 5.12	:	Senibina yang terdapat di Jalan Kg.Pantai & nama kedai yang diukir pada tiang bangunan membentuk suatu karakter khas pada laluan tersebut.	161
Rajah 5.13	:	Bangunan dengan gaya senibina sekata membentuk karakter laluan dan warna merah yang digunakan pada Dutch Square dan elemen-elemen menarik seperti arca memberikan kesan tersendiri pada laluan.	162
Rajah 5.14	:	'Kaki lima' merupakan karakteristik fizikal bangunan pada bandar kajian.	163
Rajah 5.15	:	Beberapa jenis 'kaki lima' yang terdapat pada bandar kajian.	163
Rajah 5.16	:	Tekstur pavement pada beberapa jalan di bandar kajian.	164
Rajah 5.17	:	Deretan tanaman pada Jalan Kota dan Jalan Laksamana menguatkan lagi imej laluan.	165
Rajah 5.18	:	Selain menjadi laluan, Jalan Kota juga berfungsi sebagai sempadan bagi Bukit Saint Paul & kawasan sekitarnya.	166
Rajah 5.19	:	Deretan bangunan lama pada Jalan Tengker menjadi paparan visual yang menarik.	167

Rajah 5.20	:	Fasad bangunan telah menjadi identiti bagi beberapa laluan dibandar lama Melaka seperti Jalan Tun Tan Cheng Lok & Jalan Tokong.	168
Rajah 5.21	:	Rumah Ibadat memberi identiti tersendiri pada Jalan Tokong, Tukang Besi & Tukang Emas.	169
Rajah 5.22	:	Elemen-elemen fizikal yang merangkumi fasad, pavement & `kaki lima' membentuk continuity	170
Rajah 5.23	:	Perubahan arah secara regular membentuk gradient dilihat pada Jalan Laksamana, Kg. Hulu & Kg. Pantai.	171
Rajah 5.24	:	Dutch Square menjadi suatu titik tumpu dan juga destinasi bagi Jalan Laksamana, Jalan Gereja, Jalan Hang Jebat & Jalan Kota.	172
Rajah 5.25	:	Menara Masjid Kg. Keling memberikan penskalaan kepada Jalan Tokong, Tukang Emas Tukang Besi dan Hang Lekiu.	173
Rajah 5.26	:	Jalan Chang Koon Cheng & Kg.Pantai mempunyai imej yang kuat kerana perubahan arah yang serta merta.	174
Rajah 5.27	:	Intersection beberapa laluan pada kawasan Dutch Square.	175
Rajah 5.28	:	Sungai sebagai sempadan kawasan pada bandar kajian memperlihatkan wujudnya fizikal yang jelas.	178
Rajah 5.29	:	Aktiviti pengangkutan pelancongan di sungai Melaka merupakan satu keunikan di bandar kajian.	179
Rajah 5.30	:	Elemen fizikal seperti jambatan pada sungai Melaka dan lorong pada Jalan Kota Laksamana membentuk kemudahan diantara kawasan yang dipisahkan oleh sempadan.	180
Rajah 5.31	:	Continuity daripada kelebaran & spatial pada sempadan telah memperlihatkan karakter fizikalnya seperti yang kelihatan pada sungai Melaka dan Jalan Kota.	181
Rajah 5.32	:	Pemasangan tembok disepanjang sungai memperkuat kejelasan sisi-sisi sempadan.	184
Rajah 5.33	:	Corak laluan `gridiron' dan saiz laluan yang sempit membentuk karakter fizikal tersendiri pada daerah `China Town'.	186
Rajah 5.34	:	Pada daerah ini, terjalin perpaduan dari berbagai tema seperti bentuk bangunan, skap bumbung dan tema lainnya.	187
Rajah 5.35	:	Gambaran tipikal senibina pada kawasan Bukit Saint Paul & Dutch Square.	188
Rajah 5.36	:	Pengaruh etnik cina pada kawasan ini begitu ketara.	189
Rajah 5.37	:	Dutch Square terletak pada persimpangan beberapa laluan.	193
Rajah 5.38	:	Konsentrasi orang ramai pada Dutch Square setiap hari begitu tinggi.	194
Rajah 5.39	:	Senibina kolonial dan warna merah yang dominan telah menguatkan karakter visual nodus ini.	195

Rajah 5.40	:	Dinding bangunan yang menjadi surrounding pada nodus tersebut.	195
Rajah 5.41	:	Arca & air pancut menjadi symbol kepada Dutch Square.	196
Rajah 5.42	:	Beberapa mercutanda yang memperlihatkan sifat singulariti.	198
Rajah 5.43	:	Menara pada ketiga-tiga masjid ini memiliki bentuk bangunan yang unik, seperti bentuk atap pada masjid Kg.Hulu.	199
Rajah 5.44	:	Beberapa aktiviti dikawasan Dutch Square ini telah memperkuatkan kesan karakternya sebagai mercutanda.	200
Rajah 5.45	:	Dutch Square sebagai mercutanda dapat dilihat dari berbagai hala dan jarak yang jauh.	203
Rajah 5.46	:	Bentuk bumbung dengan senibina Melayu menguatkan karakter fizikal mercutanda tersebut.	204
Rajah 5.47	:	Bentuk arch pada bangunan-bangunan di kawasan Dutch Square telah membentuk kesan uniti.	206
Rajah 5.48	:	Antara bangunan yang terdapat di sekitar Lebu Light.	209
Rajah 5.49	:	Antara bangunan Lebu Pantai dengan penggunaan nama berlainan dari bahagian utara ke selatan.	211
Rajah 5.50	:	Lebu Pantai yang terbahagi kepada kawasan komersial dan tradisional.	212
Rajah 5.51	:	Antara koleksi gaya senibina yang tersergam indah di Lebu Pantai.	213
Rajah 5.52	:	Perubahan lebar jalan yang terbentuk daripada susunan bangunan.	219
Rajah 5.53	:	Kesan ruang yang terbentuk pada laluan.	220
Rajah 5.54	:	Goddess of Mercy Temple dengan gaya Minnan mendominasi Jalan Masjid Kapitan Keling.	221
Rajah 5.55	:	Kepelbagaian warna pada fasad bangunan menyerikan laluan Lebu Aceh.	221
Rajah 5.56	:	Fasad bangunan dengan gaya eclectic tersusun indah di sepanjang Lebu Melayu dan Lebu Prangin.	222
Rajah 5.57	:	Antara gaya senibina yang terpamer di sekitar Lebu Bishop, Gat Lebu Armenian dan Lebu Victoria.	223
Rajah 5.58	:	Elemen-elemen 'kaki lima' dengan dekorasi yang pelbagai.	223
Rajah 5.59	:	Antara tekstur pavement yang berkesinambungan di antara laluan.	224
Rajah 5.60	:	Tanaman pokok yang bertindak sebagai pemisah dan penghias laluan serta menjadi teduhan.	226
Rajah 5.61	:	Kedudukan laluan berhampiran dengan pinggir pantai/laut.	227
Rajah 5.62	:	Paparan visual dengan gaya senibina yang pelbagai di sekitar Jalan Masjid Kapitan Keling dan Lebu Armenian.	228
Rajah 5.63	:	Antara aktiviti yang memberikan identiti kepada	229

	lalu.	
Rajah 5.64	: Keseragaman dan kesinambungan fasad, 'kaki lima' & pavement di sepanjang laluan bandar kajian.	230
Rajah 5.65	: Beberapa elemen gradient yang terdapat pada bandar kajian.	231
Rajah 5.66	: Menara Komtar membentuk penskalaan pada laluan.	231
Rajah 5.67	: Menara Jam Victoria menghasilkan penskalaan pada laluan.	232
Rajah 5.68	: Keadaan laluan tidak segaris menghasilkan 'element of surprise'.	232
Rajah 5.69	: Persimpangan Lebu Pantai, Jalan Tun Syed Barakbah, Pesara King Edward yang bertemu di Bulatan Menara Jam Victoria.	233
Rajah 5.70	: Sempadan yang terbentuk dari laut.	236
Rajah 5.71	: Antara aktiviti-aktiviti yang berlaku di sekitar Sempadan Masjid Kapitan Keling.	238
Rajah 5.72	: Aktiviti perniagaan rumah rakit dan pelabuhan yang terdapat di sekitar sempadan Pengkalan Weld.	239
Rajah 5.73	: Aktiviti perniagaan di Jalan Dr.Lim Chwee Leong dan Lebu Penang.	239
Rajah 5.74	: Penggunaan jejantas dan lorong sebagai penghubung secara fizikal.	240
Rajah 5.75	: Antara elemen continuity yang terdapat pada sempadan di bandar kajian.	241
Rajah 5.76	: Aktiviti keagamaan dan gaya senibina yang membentuk kesan kontras.	242
Rajah 5.77	: Elemen yang di kenalpasti bertindak sebagai kejelasan sisi.	242
Rajah 5.78	: Keseragaman bentuk dan fasad bangunan dengan gaya senibina utilirian dan kolonial di Lebu China.	244
Rajah 5.79	: Jalinan senibina yang seragam di daerah Lebu China.	245
Rajah 5.80	: Jalinan gaya senibina utilirian dan kolonial yang Terdapat di sekitar 'Little India' dan Padang Kota.	245
Rajah 5.81	: Bangunan kediaman Syed Mohd Alatas, bukti menunjukkan daerah Lebu Aceh pernah dimonopoli oleh kaum Melayu.	246
Rajah 5.82	: Kawasan Lebu Aceh kini lebih dimonopoli oleh kaum Cina.	246
Rajah 5.83	: Kepelbagaian aktiviti yang mewujudkan identiti yang tersendiri kepada daerah 'Little India'.	247
Rajah 5.84	: Pinggiran pantai yang menjadi pembatas kepada daerah Padang Kota.	248
Rajah 5.85	: Rumah Ibadat yang bertindak sebagai sempadan kepada daerah 'Little India'.	248
Rajah 5.86	: Masjid Melayu Lebu Aceh yang bertindak sebagai sempadan kepada Lebu Aceh.	248
Rajah 5.87	: Antara aktiviti yang terdapat di Padang Kota.	249

Rajah 5.88	:	Aktiviti-aktiviti yang terdapat di sekitar `Little India`.	249
Rajah 5.89	:	Aktiviti runcit dan penggunaan perabot jalan serta hamparan siar kaki di sekitar Lebuah Acheh.	250
Rajah 5.90	:	Aktiviti runcit dan penggunaan laluan yang bercorak serta mempunyai ciri-ciri kebudayaan setempat di sekitar `Little India`.	250
Rajah 5.91	:	Antara rumah Ibadat yang terdapat di Lebuah Acheh dan `Little India`.	251
Rajah 5.92	:	Rekabentuk fasad jenis Art Deco yang terdapat di Lebuah Acheh dan `Little India`.	251
Rajah 5.93	:	Ornamensi dan dekorasi fasad bangunan di Lebuah Acheh.	252
Rajah 5.94	:	Ornamensi dan dekorasi fasad bangunan di `Little India`.	252
Rajah 5.95	:	Kawasan Padang Kota Lama yang menjadi konsentrasi orang ramai.	253
Rajah 5.96	:	Kegiatan orang ramai di terminal feri.	254
Rajah 5.97	:	Paparan visual berlatarkan tumbuhan dan bangunan di sekitar Padang Kota.	255
Rajah 5.98	:	Kesan kepungan yang terbentuk daripada elemen bangunan dan tanaman pokok.	256
Rajah 5.99	:	Penandaan/symbol pada Komtar dan Padang Kota.	257
Rajah 5.100	:	Antara mercutanda yang mempunyai karakter singulariti.	258
Rajah 5.101	:	Gaya senibina yang pelbagai mempamerkan keunikan kepada mercutanda.	259
Rajah 5.102	:	Fungsi bangunan sebagai tempat beribadat menjadikannya tumpuan orang ramai.	259
Rajah 5.103	:	Kedudukan mercutanda yang strategik menghasilkan kualiti karakter yang berkesan.	260
Rajah 5.104	:	Faktor ketinggian mempengaruhi karakter mercutanda.	261
Rajah 5.105	:	Paparan visual Menara Komtar yang mendominasi bandar Georgetown.	262
Rajah 5.106	:	Antara elemen kekal yang terdapat pada Masjid Melayu Jamek.	263
Rajah 5.107	:	Aktiviti keagamaan yang menghasilkan bau-bauan di sekitar kawasan mercutanda.	263
Rajah 5.108	:	Kesan uniti yang terbentuk oleh mercutanda melalui aktiviti, penggunaan bahan, warna dan tekstur.	264
Rajah 5.109(a)	:	Pemandangan bertabir (screened vista).	266
Rajah 5.109(a)	:	Pemandangan berlorong tertutup (closed vista).	266
Rajah 5.1010(a)	:	Pemesongan (deflection) & misteri.	267
Rajah 5.1010(b)	:	Kontra.	268
Rajah 5.1011	:	Kejadian (incident).	269
Rajah 5.1012(a)	:	Isyarat yang indah (handsome gesture).	270
Rajah 5.1012(b)	:	Respon kepada laluan.	270
Rajah 5.1013(a)	:	Peristiwa (incident).	271
Rajah 5.1013(b)	:	Kegiatan manusia.	271
Rajah 5.1014(a)	:	Paparan bangunan (juxtaposition).	272
Rajah 5.1014(b)	:	Skap bumbung.	272

Rajah 5.1015(a):	Keintiman (the narrow).	273
Rajah 5.1015(b):	Misteri.	273
Rajah 5.1016 :	Penghubung (immediacy).	274
Rajah 5.1017(a):	Bangunan Standard Chatered, Lebu Pantai.	275
Rajah 5.1017(b):	Bangunan Bonsted Johan, Pengkalan Weld.	275
Rajah 5.1017(c):	Wisma Kastam, Gat Lebu China.	275
Rajah 5.1018(a):	Rumah Agam Cheong Fatt Tze, Lebu Leith.	276
Rajah 5.1018(b):	Bangunan rumah kedai gaya eclectic, Lebu Muntri.	276
Rajah 5.1018(c):	`Memorial of Syed Shahanul Hamid'-Nagore Shrine, Lebu Chulia.	276
Rajah 5.1019(a):	Dewan Undangan Negeri,Lebu Light.	279
Rajah 5.1019(b):	Goddess of Mercy Temple, Jalan Masjid Kapitan Keling.	279
Rajah 5.1019(c):	Deretan rumah kedai, Lebu Chulia.	279
Rajah 5.1020(a):	Aktiviti di persekitaran Lebu Penang.	281
Rajah 5.1020(b):	Kepelbagaian lihatan di sekitar Lebu Carnavon.	281
Rajah 5.1020(c):	Antara bangunan gaya senibina art deco yang terdapat di Jalan Dr.Lim Chwee Leong.	281
Rajah 5.1021(a):	Rumah Ibadat Yap Temple, Lebu Armenian.	283
Rajah 5.1021(b):	Terdapat ukiran pada tiang memberi suatu karakter yang unik pada kawasan Lebu Melayu.	283
Rajah 5.1021(c):	Menara Masjid Melayu Aceh yang bertindak sebagai mercutanda minor pada kawasan tersebut.	283
Rajah 5.1022(a):	Bangunan St.Xaxier's Institution, Jalan Sultan Ahmad Shah.	285
Rajah 5.1022(b):	Cathedral of The Assumption, Lebu Farquhar.	285
Rajah 5.1022(c):	Antara aktiviti yang berlangsung di Padang Kota.	285

Senarai Peta

Muka surat

Peta 1.1	:	Kawasan kajian.	12
Peta 4.1	:	Melaka sebelum tahun 1400.	110
Peta 4.2	:	Melaka tahun 1400.	110
Peta 4.3	:	Melaka tahun 1515.	110
Peta 4.4	:	Melaka tahun 1600.	110
Peta 4.5	:	Melaka tahun 1646.	110
Peta 4.6	:	Melaka tahun 1700.	110
Peta 4.7	:	Melaka tahun 1795.	111
Peta 4.8	:	Melaka tahun 1830.	111
Peta 4.9	:	Melaka tahun 1900-1910.	111
Peta 4.10	:	Melaka tahun 1910-1920.	111
Peta 4.11	:	Melaka tahun 1920-1930.	111
Peta 4.12	:	Melaka tahun 1930-1940.	111
Peta 4.13	:	Melaka tahun 1940-1950.	112
Peta 4.14	:	Melaka tahun 1950-1960.	112
Peta 4.15	:	Melaka tahun 1960-1970.	112
Peta 4.16	:	Melaka tahun 1970-1980.	112
Peta 4.17	:	Melaka tahun 1980-1990.	112
Peta 4.18	:	Melaka tahun 1990-1999.	112
Peta 4.19	:	Georgetown tahun 1780-1790.	133
Peta 4.20	:	Georgetown tahun 1791-1800.	133
Peta 4.21	:	Georgetown tahun 1801-1810.	134
Peta 4.22	:	Georgetown tahun 1811-1820.	134
Peta 4.23	:	Georgetown tahun 1821-1830.	135
Peta 4.24	:	Georgetown tahun 1831-1840.	135
Peta 4.25	:	Georgetown tahun 1841-1850.	136
Peta 4.26	:	Georgetown tahun 1851-1860.	136
Peta 4.27	:	Georgetown tahun 1861-1870.	137
Peta 4.28	:	Georgetown tahun 1871-1880.	137
Peta 4.29	:	Georgetown tahun 1881-1890.	138
Peta 4.30	:	Georgetown tahun 1891-1900.	138
Peta 4.31	:	Georgetown tahun 1901-1910.	139
Peta 4.32	:	Georgetown tahun 1911-1920.	139
Peta 4.33	:	Georgetown tahun 1921-1930.	140
Peta 4.34	:	Georgetown tahun 1931-1940.	140
Peta 4.35	:	Georgetown tahun 1941-1950.	141
Peta 4.36	:	Georgetown tahun 1951-1960.	141
Peta 4.37	:	Georgetown tahun 1961-1970.	142
Peta 4.38	:	Georgetown tahun 1971-1980.	142
Peta 4.39	:	Georgetown tahun 1981-1990.	143
Peta 4.40	:	Georgetown tahun 1991-1998.	143
Peta 5.1	:	Aliran trafik di bandar Georgetown.	212
Peta 5.2	:	Perubahan lebar jalan bagi Lebuhraya Pantai.	218
Peta 5.3	:	Pertemuan empat laluan.	233
Peta 5.4	:	Corak jaringan laluan di bandar Georgetown.	234

Peta 5.5	:	Sempadan yang terbentuk di bandar Georgetown.	237
Peta 5.6	:	Daerah sekitar Komtar.	243

KANDUNGAN

Bab 1: Pendahuluan

Muka surat

1.0	Pengenalan	1
1.1.	Penyataan Isu dan Masalah	2
1.2	Persoalan Kajian	4
1.3	Matlamat dan Objektif Kajian	4
1.4	Metodologi dan Teknik Kajian	5
1.5	Skop Penyelidikan	10
1.6	Kawasan Kajian	10
1.7	Struktur Kajian	15
1.8	Kepentingan Kajian	17

Bab 2: Pemahaman Konsep: Bentuk Dan Karakter Fizikal Bandar

2.0	Pengenalan	19
2.1	Definisi – Definisi	19
2.1.1	Definisi Bandar	19
2.1.2	Definisi Rekabentuk Bandar	21
2.1.3	Definisi Model Dalam Rekabentuk Bandar	22
2.1.4	Definisi ' <i>Urban Form</i> '	23
2.1.5	Karakteristik Model ' <i>Urban Form</i> '	25
2.2	Sifat dan Karakteristik ' <i>Urban Form</i> '	27
2.2.1	Sifat ' <i>Urban Form</i> '	28
2.2.2	Karakteristik Fizikal ' <i>Urban Form</i> '	35
2.2.2.1	Struktur bandar	35
2.2.2.2	Morfologi (<i>Urban Pattern</i>)	57
2.2.2.2.1	Memahami Morfologi Bandar	58
2.2.2.3	Rupa Bandar (<i>Townscape</i>)	73
2.2.2.3.1	Kepentingan Dari Segi Penglihatan (<i>Concerning Optic</i>)	74
2.2.2.3.2	Tempat Dan Tatatertib (<i>Concerning Place</i>)	77
2.2.2.3.3	Kandungan (<i>Concerning Content</i>)	82
2.3	Kesimpulan	84

Bab 3: Metodologi Penyelidikan

3.0	Pengenalan	85
3.1	Pemilihan Metodologi Kajian	86
3.1.1	Latarbelakang dan Masalah kajian	86
3.1.2	Pengimbasan Metodologi	87
3.2	Rekabentuk Kajian	89
3.2.1	Skop Penyelidikan	89
3.2.2	Pendekatan Penyelidikan : Kajian Kes	89
3.2.3	Metod dan Perancangan Kerja	90
3.3	Teknik Kajian	91

3.3.1	Kajian Literatur	91
3.3.2	Analisis Kandungan	91
3.3.3	Temubual	92
3.3.4	Pemerhatian di Tapak (<i>Field Observations</i>)	92
3.4	Teknik Pengumpulan Data	94
3.5	Teknik Analisa Data	98
3.6	Pembentukan Model Bentuk Bandar	99
3.7	Kesimpulan	100

Bab 4: Latarbelakang Sejarah dan Pembentukan Bandar

4.0	Pengenalan	101
4.1	Melaka Bandaraya Bersejarah	101
4.1.1	Sebelum Kedatangan Parasmewara sebelum 1400-an	101
4.1.2	Sejarah Awal Bandar Melaka Dari Tahun 1402 hingga Tahun 1511	102
4.1.3	Zaman Penjajahan	103
4.1.4	Bandar Melaka Pada Tahun 1900 Sehingga Tahun 1910	108
4.1.5	Bandar Melaka Pada Akhir Tahun 1950 - 1960	109
4.1.6	Bandar Melaka Pada Tahun 1980 - 1990	109
4.1.7	Sejarah Pembangunan Kawasan	113
4.2	Bandar Georgetown	121
4.2.1	Asal usul Georgetown	121
4.2.2	Pembentukan Awal Georgetown	122
4.2.3	Morfologi Bandar Georgetown	124
4.2.4	Taburan dan Gaya Senibina Awal Bandar Georgetown	144
4.2.5	Kesimpulan	148

Bab 5: Karakter Fizikal Yang Menyumbang Kepada Bentuk Bandar Kajian

5.0	Pengenalan	149
5.1	Bandaraya Bersejarah Melaka	150
5.1.1	Karakter Fizikal Yang Membentuk Elemen Struktur Bandar	150
5.1.2	Karakter Fizikal Laluan	150
5.1.3	Karakter Fizikal Sempadan	177
5.1.4	Karakter Fizikal Daerah	185
5.1.5	Karakter Fizikal Nodus	192
5.1.6	Karakter Fizikal Mercutanda	197
5.2	Bandar Georgetown	207
5.2.1	Karakter Fizikal Yang Membentuk Elemen Struktur Bandar	207
5.2.2	Karakter Fizikal Laluan	207
5.2.3	Karakter Fizikal Sempadan	236
5.2.4	Karakter Fizikal Daerah	243

5.2.5	Karakter Fizikal Nodus	253
5.2.6	Karakter Fizikal Mercutanda	258
5.3	Analisa Rupa Bandar (<i>Townscape</i>)	265
5.3.1	Melaka Bandaraya Bersejarah	265
5.3.2	Bandar Georgetown	275

Bab 6: Kriteria Rekabentuk Bandar Tradisional Berdasarkan Karakter Fizikal

6.0	Pengenalan	286
6.1	Kriteria Rekabentuk Elemen Struktur Bandar	287
6.1.1	Kriteria Rekabentuk Laluan	287
6.1.2	Kriteria Rekabentuk Sempadan	290
6.1.3	Kriteria Rekabentuk Daerah	291
6.1.4	Kriteria Rekabentuk Nodus	293
6.1.5	Kriteria Rekabentuk Mercutanda	294
6.2	Kriteria Yang Membentuk Kualiti Rupa Bandar	295
6.2.1	Kriteria Yang Membentuk Kualiti Dari Segi Penglihatan (<i>concerning optic</i>)	295
6.2.2	Kriteria Yang Membentuk Kualiti Dari segi Tempat dan Tatatertib (<i>concerning place</i>)	296
6.2.3	Kriteria Yang Membentuk Kualiti Dari Segi Kandungan (<i>concerning content</i>)	297
6.3	Kesimpulan	298

BAB 1

PENDAHULUAN

1.0 Pengenalan

Rekabentuk bandar lama mempunyai ciri-ciri yang unik misalnya, kepentingan sejarah dari aspek perkembangan bandar, bangunan bersejarah, ketinggian kualiti senibina serta ruang bandar yang menarik, berbanding dengan struktur rekabentuk bandar-bandar baru. Ciri-ciri rekabentuk bandar lama yang unik terutama dari segi senibina semakin pudar dengan kemunculan rekabentuk baru atau modenisasi yang boleh dikatakan sebagai tidak peka kepada budaya dan cuaca negara (Ahmad Basri, Suhana Shamsuddin dan Zahara Mokhtar, 2000)

Corak pembangunan moden pada bandar-bandar baru pada masa ini merupakan faktor utama kepada kepupusan nilai seni dan warisan negara. Walaupun kemunculan bangunan baru yang moden dikatakan lambang kemajuan sesuatu bandar, namun ia tidak mencerminkan warisan dan budaya tempatan malah tidak sesuai dengan keadaan alam semulajadi.

Kajian ini dijalankan bagi mengenali ciri-ciri fizikal bandar lama yang unik dan tersendiri dengan melihat kepada penerapan konsep senibina dan rekabentuk bandar yang sedia ada, untuk dijadikan sebuah model bentuk bandar supaya dapat digunakan pada pembangunan bandar-bandar baru agar ia dapat mewujudkan persekitaran yang lebih harmoni dan hubungkait yang seimbang di antara yang lama dan moden.

1.1 Pernyataan Isu dan Masalah

Mengikuti Senario Pembangunan Negara Malaysia yang dikenali sebagai wawasan 2020, menyatakan bahawa 70% daripada penduduk Malaysia akan menetap di kawasan bandar selaras dengan keperluan pembangunan lestari. Oleh yang demikian, semakin banyak bandar-bandar baru akan dibangunkan selain menaikkan taraf bandar-bandar yang telah sedia ada ke status bandaraya (GPPPS).

Sementara itu identiti bandar telah menjadi suatu isu di Malaysia sejak tahun 1970. Ketika itu, para profesional dan ahli politik sering menekankan aspek alam binaan beridentitikan Malaysia. Pada tahun 1991, Kerajaan Persekutuan Malaysia telah mengumumkan bahawa setiap Ibu Negeri perlu mempunyai identiti tersendiri dengan berasaskan penggunaan elemen landskap dan sebagainya (Shuhana dan Ahmad Bashri, 1998).

Isu-isu diatas telah menuntut para perekabentuk bandar untuk menyediakan sebuah model bentuk bandar yang baik dan dapat diimplementasikan kepada bandar-bandar baru yang akan dibangunkan. Mengikuti Lynch (1981) di dalam bukunya '*A Theory of Good City Form*', menjelaskan model adalah sebuah makna adjektif atau "contoh yang layak". Sebuah model adalah suatu gambaran bagaimana bentuk lingkungan seharusnya dibina, suatu penjajaran dari suatu bentuk atau proses yang merupakan *prototype* untuk diikuti (Lynch, Kevin, : *A Theory Of Good City Form*, The Messachusetts Institute Of Technology USA,1981)

Bandar yang layak untuk dijadikan sebuah model tentunya adalah sebuah bandar yang sempurna. Syed Zainol Abidin Idid (1995) menjelaskan bahawa bandar yang sempurna adalah bandar yang dapat menyeimbangkan tahap pembangunannya dengan pemeliharaan nilai budaya yang penting, serta memiliki ciri-ciri tertentu yang membentuk suatu tempat itu, sehingga ia dinilai sebagai cantik, menawan dan beridentiti.

Bandar-bandar lama di Malaysia mempunyai pelbagai khazanah warisan yang membuatkan bandar-bandar ini kelihatan unik dengan ciri-ciri istimewa yang diharapkan dapat menjadi identiti bandar di seluruh Malaysia (Syed Zainol Abidin Iddid, 1995). Pusat-pusat bandar lama mempunyai kualiti bangunan dan ruang bandar yang tinggi jika dibandingkan dengan pusat-pusat bandar baru yang terdapat di Malaysia. (Ahmad Bashri, 1999). Seperti yang kita ketahui, pembentuk senibina dan rekabentuk bandar yang berkonsepkan lestari (*sustainable*) banyak ditemui pada pusat bandar tradisional (Ahmad Bashri, 2002).

Salah satu dari bandar-bandar lama di Malaysia yang memiliki keunikan tersebut adalah bandar Melaka. Melaka dikenali sebagai Bandaraya Bersejarah dan merupakan satu-satunya bandar yang mencatatkan sejarah perbandaran yang terlama di Malaysia, iaitu selama lebih 600 tahun. Melaka telah menempuhi pelbagai fasa perbandaran secara berperingkat (Patricia Tusa Fels, 1994). Bandaraya bersejarah ini mempunyai pelbagai senibina yang unik dan menarik. Senibina yang terdapat di sini menggambarkan lembaran sejarah, kesan penjajahan dari Kota Melaka pada suatu ketika dahulu. Selain daripada itu, senibina tempatan masih terdapat pada rekabentuk bangunan rumah kedai dan beberapa bangunan sesebuah. Deretan rumah kedai di bandar Melaka mempunyai keunikan tersendiri yang tidak mungkin dijumpai di tempat-tempat lain di Malaysia. Taburannya pula tidak tertumpu di satu-satu kawasan sahaja. Ini menyebabkan seseorang yang memasuki bandar lama Melaka akan mengalami suasana yang unik dengan kehadiran bangunan-bangunan yang terbentuk hasil dari pelbagai pengaruh. (Syed Zainol Abidin Iddid, 1995).

Sepertimana Melaka, Georgetown juga menyimpan pelbagai keunikan dan sejarahnya yang tersendiri. Hasil percantuman pelbagai budaya seperti Melayu, India, Cina, Aceh, British dan Arab telah membentuk suatu warisan sejarah yang dapat dilihat sehingga kini. Sebagai sebuah kawasan metropolitan yang telah dikategorikan sebagai Pusat Wilayah Negara (Jabatan Perancangan

Bandar dan Desa Semenanjung Malaysia, 1991) mempunyai pelbagai khazanah seni bina yang berharga dan tinggi nilainya. Georgetown yang merupakan bandar pelabuhan dan perdagangan lama, menyimpan banyak bangunan dan mercutanda dari pelbagai budaya dikatakan antara yang terbesar didunia (Khoo Su Nin, 1998). Oleh yang demikian, pihak kerajaan negeri akan menjadikan Georgetown sebagai “*City of living multicultural heritage*” susulan daripada senario tersebut (Mohd. Jamil ahmad, 1998).

Berdasarkan kepada keterangan diatas, ciri-ciri rekabentuk Bandar Lama Melaka dan Georgetown yang menjadi kajian kes ini berpotensi untuk dijadikan sebuah model bagi rekabentuk bandar baru. Pendekatan yang dicadangkan adalah dengan memerhatikan bentuk fizikal bandar dari aspek; `struktur bandar`, `bentuk` dan `rupa bandar`. Selain itu elemen-elemen lain seperti perlakuan dan aktiviti yang berlaku disana juga dilihat sebagai faktor yang turut mempengaruhi bentuk bandar.

1.2 Persoalan Kajian

Kajian ini menfokuskan kepada pembentukan model bentuk bandar berdasarkan ciri-ciri fizikal. Oleh itu, ia melibatkan pemerhatian, penyelidikan dan analisis terhadap elemen-elemen fizikal yang membentuk bandar tradisional tersebut. Berikut adalah persoalan utama bagi kajian ini:

- a. Apakah yang dimaksudkan dengan model bentuk bandar (*urban form*) dalam rekabentuk bandar?
- b. Apakah elemen-elemen fizikal yang turut menyumbang kepada rekabentuk bandar (*urban form*)?
- c. Apakah metodologi yang sesuai untuk mengenalpasti rekabentuk bandar (*urban form*) bagi bandar tradisional?

- d. Bagaimanakah rekabentuk bandar (*urban form*) bagi bandar tradisional Melaka dan Georgetown berdasarkan karakter fizikalnya?

1.3 Matlamat dan Objektif Penyelidikan

Matlamat penyelidikan ini adalah: **“Mengenalpasti dan merumuskan bentuk bandar bagi bandar tradisional Melaka dan Georgetown berdasarkan karakter fizikal, untuk menghasilkan sebuah model rekabentuk bandar bagi pembangunan masa hadapan”**. Sebagai mencapai matlamat yang telah digariskan, beberapa objektif telah dibentuk iaitu:

- a. Mengenalpasti karakter fizikal yang membentuk rekabentuk bandar (*urban form*).
- b. Merumuskan metodologi yang sesuai untuk mengenalpasti dan membentuk model rekabentuk bandar (*urban form*) daripada bandar tradisional.
- c. Mengenalpasti rekabentuk bandar (*urban form*) bagi bandar tradisional Melaka dan Georgetown berdasarkan karakter fizikalnya
- d. Merumuskan model rekabentuk bandar berdasarkan bentuk bandar tradisional Melaka dan Georgetown.

1.4 Metodologi dan Teknik Kajian

Beberapa penyelidik telah melakukan kajian terhadap karakter bentuk bandar berdasarkan kepada pelbagai aspek penting. Golledge dan Stimson (1977) menyarankan agar menggunakan pelbagai elemen untuk menggambarkan bentuk sesebuah bandar, antaranya; gunatanah, warna, tekstur, bentuk, garisan, kesamaan, kepelbagaian dan '*shape*', yang merupakan elemen yang penting untuk melihat bentuk sesebuah bandar. Conzen (1960) menggunakan gaya senibina dan warna serta tinggi bangunan sebagai elemen dalam mengamati bentuk sesebuah bandar. Schmandt (1995) mengikuti pendekatan

Conzen dalam penggunaan corak senibina, warna, tinggi, corak laluan dan perancangan wilayah dalam mengamati bentuk bandar pada persekitaran Bandar Phoenix, San Antonio dan San Diego. Bagaimanapun Moudon (1992) menolak gaya senibina sebagai salah satu pendekatan dalam mengamati bentuk bandar. Menurut beliau, kajian jenis bangunan tidak begitu ditekankan kepada gaya senibina, tetapi lebih kepada hubungan antara bangunan dan ruang terbuka (contohnya; square, taman dan jalan).

Sementara itu Ahmad Bashri dan Shuhana dalam penyelidikan mereka berhubung *'tipologi bentuk bandar di Malaysia'*, telah mengemukakan 3 elemen bentuk Bandar yang utama iaitu; 1) Struktur bandar, 2) Morfologi bandar dan 3) Rupa bandar (*Townscape*). Ketiga-tiga elemen ini sudah dapat menggambarkan bentuk fizikal bandar secara menyeluruh, oleh itu, ia akan digunakan dalam penyelidikan ini.

Berdasarkan kepada penyelidikan oleh Ahmad Bashri dan Shuhana (2000) mereka telah menggunakan pendekatan kualitatif dalam kajian tersebut. Kajian lapangan dijalankan bagi menentukan ciri-ciri dan bentuk yang terdapat di dalam bandar lama itu sendiri. Beliau telah menggunakan lima elemen fizikal (seperti; laluan, daerah, sempadan, mercu tanda dan titik tumpu) untuk menentukan struktur bandar kajian. Kelima-lima elemen yang telah dirumuskan oleh Lynch tersebut, digunakan bagi menentukan struktur bandar kajian dengan melakukan kajian visual ke kawasan kajian. Kajian visual juga dilakukan untuk mengenalpasti rupa bandar (*towscape*) yang merupakan satu seni dalam mewujudkan pertalian di antara elemen-elemen yang membentuk fabrik bandar (Cullen, 1961). Menurut Speiregen (1978), kajian visual terhadap fizikal bandar, penampilan, dan kandungan kualiti bandar, membolehkan penilaian terhadap aset-aset dan bandar itu sendiri.

Menurut Ahmad Bashri dan Shuhana (2000), kajian literatur dan analisis kandungan (*content analysis*) perlu dibuat untuk memahami morfologi bandar.

Pembentukan fizikal bandar dikenalpasti berdasarkan perubahan bentuk-bentuk bandar bagi suatu tempoh. Perkembangan bentuk bandar ini dikaji menerusi peta-peta lama, gambar lama serta peristiwa lama yang mempunyai kaitan dengan perkembangan bandar tersebut, di samping merekodkan keadaan fizikal tempat kajian. Wawancara dan temubual dengan beberapa ahli sejarah, dan pihak-pihak berkaitan juga dilakukan untuk mendapatkan maklumat yang jelas berhubung kawasan kajian.

Di dalam penyelidikan ini data-data yang direkodkan akan dianalisis menggunakan kaedah kualitatif, dimana ia sesuai dengan apa yang dinyatakan oleh Shuhana (1997) iaitu karakter fizikal bandar hanya boleh direkodkan dengan terperinci melalui kajian lapangan dan selanjutnya analisis dibuat secara kualitatif. Empat teknik kualitatif digunakan dalam penyelidikan ini. Teknik-teknik tersebut adalah seperti berikut:

a. Kajian Literatur

Suatu pendekatan yang perlu dijalankan bagi menstrukturkan pemahaman asas pengkaji kepada kajian yang diadakan merangkumi definisi, teori dan pelbagai kaedah yang digunakan dalam kajian. Kajian secara teoritis ini dapat memberi panduan dan asas rujukan berguna kepada kajian seterusnya yang dilaksanakan secara empirikal. Selain itu, penelitian tentang latar belakang sejarah juga akan dilakukan berdasarkan morfologi dan kronologi bandar untuk mengenalpasti akan kepentingan sejarah dan budaya bandar kajian serta pembentukan identitinya. Sumber maklumat yang diterima adalah melalui buku-buku, dokumen-dokumen bercetak, keratan akhbar, risalah-risalah, kertas seminar dan sebagainya. Sumber-sumber ini diperolehi daripada Perpustakaan, Muzium, Arkib, Jabatan Perancangan Bandar dan Desa serta Pihak Berkuasa Tempatan.

Tinjauan terhadap sejarah latarbelakang kawasan kajian merupakan salah satu daripada komponen penting dalam penyelidikan yang akan dijalankan. Kajian ini

dibuat bagi meneliti serta memahami perkembangan bentuk bandar. Keperluan daripada kajian ini adalah bersesuaian dengan kenyataan Worskeet (1969) yang dipetik daripada Shuhana (2003) iaitu kajian yang berhubung dengan karakter fizikal bandar, sebahagiannya dapat diperolehi daripada bukti sejarah atau arkeologi bandar kajian terlibat.

b. Analisis Kandungan

Analisis kandungan dilakukan berdasarkan morfologi bandar yang pernah dijalankan oleh Ahmad Bashri dan Shuhana (1992). Sumber maklumat yang diperolehi adalah daripada laporan penyelidikan beliau. Selain itu analisis tersebut turut diadakan terhadap peta-peta lama, gambar, lukisan dan poskad lama. Sumber ini diambil daripada Jabatan Ukur dan Pemetaan, Arkib Negara, Muzium, Jabatan Perancangan Bandar dan Desa, hasil-hasil kajian terdahulu serta kedai-kedai gambar. Ulasan daripada peta-peta lama, rajah dan foto tersebut dapat membantu dalam memberikan gambaran tentang pembentukan bandar pada masa lalu.

c. Temubual

Temubual adalah metod kaedah pengumpulan data yang melibatkan interaksi diantara penemubual dengan responden, dimana bertujuan untuk mendapatkan maklumat yang sah (Marshal C. & Rosman G.B., "*Designing Qualitative Research*", SAGE Publications, Newbury Park London New Delhi, 1991). Objektif fokus temubual berfungsi sebagai deskriptif dalam memperoleh gambaran yang lebih jelas tentang masalah yang dikaji dan juga berfungsi sebagai eksploratif, apabila masalah yang dihadapi masih samar-samar kerana belum pernah dikaji oleh orang lain.

Temubual dilakukan terhadap beberapa ahli sejarah, pegawai penyelenggara khazanah Muzium, pegawai dari Pihak Berkuasa Tempatan, pustakawan dan individu-individu yang berkenaan. Kajian ini diperlukan untuk melengkapkan data-data sekunder berhubung morfologi bandar.

d. Pemerhatian di Tapak (Field Observations)

Menurut Speiregen (1978), kekuatan utama kaedah kajian visual adalah ia membolehkan penyelidik mengkaji bentuk komposisi dan rupa bandar serta menilai aset dan liabiliti sesebuah bandar. Tinjauan visual keatas sesuatu rekabentuk bandar melibatkan pemeriksaan terhadap bentuk, penampilan, kandungan bandar, penilaian aset-aset dan kelemahannya, Speiregen (1978). Menurut Shuhana dan Ahmad Bashri (1992) pula, penggunaan teknik ini dalam penyelidikan mempunyai kebaikan terutama dari segi kebolehan dan keberkesanannya untuk menerangkan tentang bentuk bandar secara jelas dan terperinci.

Teknik ini digunakan bagi mengkaji kualiti visual serta merekodkan pembangunan sesuatu bandar dalam usaha menentukan bentuk bandar tersebut. Menurut Worskett (1969), karakter fizikal bandar boleh dianalisis dengan menilai pandangan visual. Terdapat dua kaedah asas yang digunakan dalam teknik ini iaitu:

- a. Subjektif – tinjauan ini dibuat hasil daripada pengalaman dan pengamatan yang dibuat oleh seseorang menurut gerak hatinya (*intuitive*).
- b. Objektif – kualiti visual dilakukan dengan menguji reaksi orang awam terhadap persekitaran berdasarkan bincuan pendapat mengenai apa yang dilihat, apa yang digemari atau tidak digemari terhadap bandar mereka.

Teknik yang digunakan bagi mengumpulkan data primer, ialah melalui pengamatan visual. Penilaian terhadap rekod-rekod sejarah yang ada dibandar tersebut juga akan dilakukan. Rekod fotografi terhadap bangunan dan ruang juga dilakukan dengan menggunakan senarai semakan terhadap semua aspek visual yang perlu direkodkan melalui pemerhatian terhadap bentuk fizikal bandar, yang meliputi elemen-elemen struktur bandar dan rupa bandar (*townscape*).

1.5 Skop Penyelidikan

Di dalam penyelidikan ini, skop kajian telah dibuat berdasarkan kepada beberapa faktor iaitu kesesuaian penyelidikan, masa dan perolehan maklumat. Kajian ini akan mengkaji bentuk bandar tradisional Melaka dan Georgetown berdasarkan karakter fizikalnya. Untuk itu analisis kajian akan difokuskan kepada karakter fizikal yang membentuk bandar (*urban form*), iaitu :

1. Struktur bandar
2. Corak (*Pattern*)
3. Rupa bandar (*Townscape*)

Perlakuan dan aktiviti manusia yang menduduki bandar tersebut merupakan alat yang turut mempengaruhi proses pembentukan bandar. Sehubungan itu ianya akan dibahas secara ringkas dalam penyelidikan ini.

1.6 Kawasan Kajian

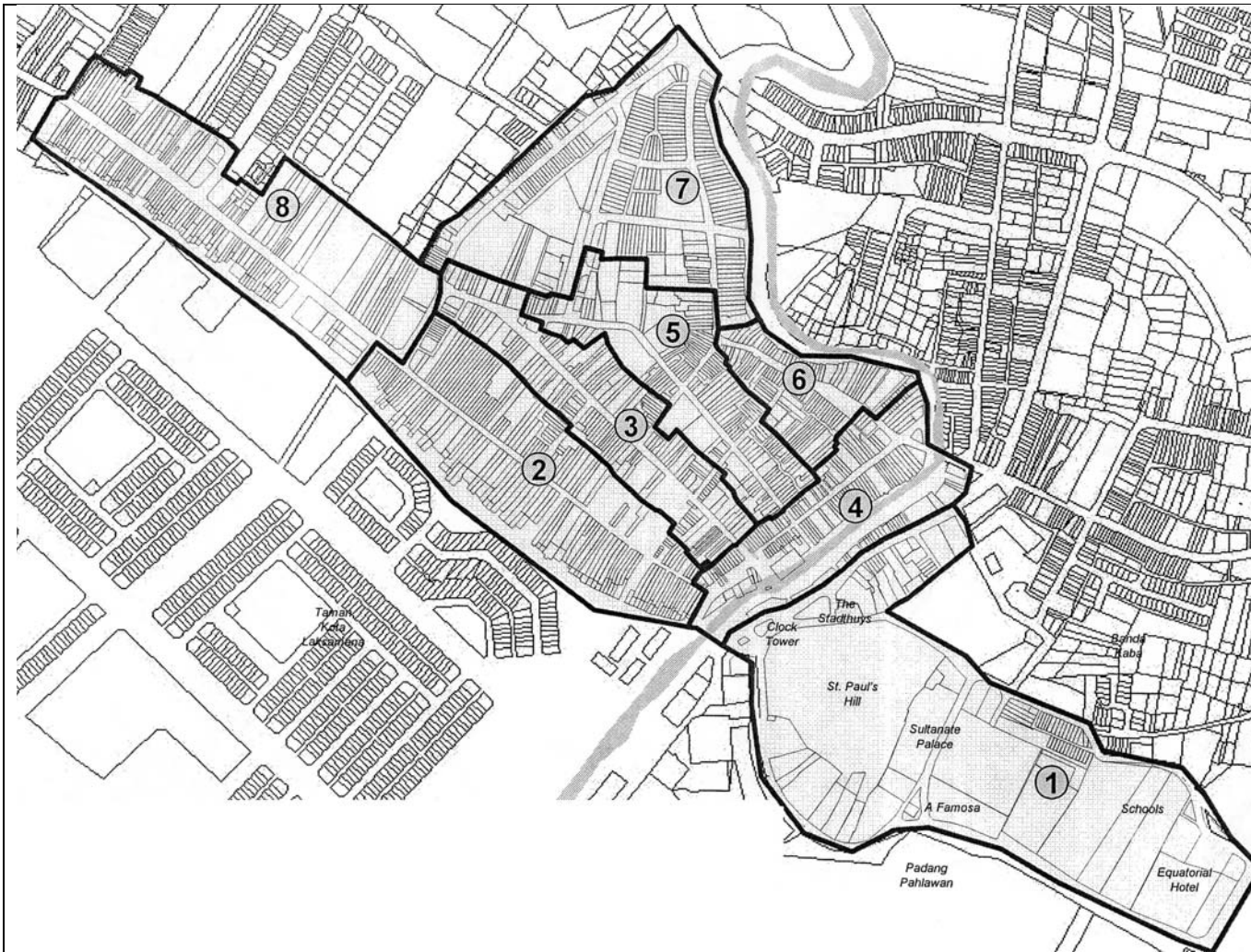
1.6.1 Melaka

Melaka merupakan satu-satunya bandar yang mencatatkan sejarah perbandaran yang terpanjang di Malaysia. Selama lebih 600 tahun, Melaka telah menempuhi pelbagai fasa perbandaran secara berperingkat (Patricia Tusa Fels, 1994). Sehingga kini, monumen seperti A Famosa, Gereja St. Paul dan Stadhuys masih berdiri megah dan menjadi bukti kegemilangan Melaka Satu ketika dahulu, Melaka sangat terkenal dan penting kepada orang-orang Eropah. Seorang yang berbangsa portugis bernama Tom Pires yang pernah sampai ke Melaka pada tahun 1512 telah mencatatkan tentang kehebatan Melaka dalam tulisannya yang bertajuk "*Suma Oriental*". Beliau telah menggambarkan bahawa Melaka adalah sebuah tempat yang begitu masyhur sehingga pada pandangannya tidak ada tempat lain yang setanding dengannya pada ketika itu (Rosli Mohd Nor, 1998). Disamping itu, seorang pembuat peta berbangsa German yang bernama Sbastian Munster telah membuat sebuah peta Semenanjung Tanah Melayu pada tahun 1552 dan merujuk peta tersebut sebagai Melaka (Rosli Mohd Nor, 1998). Semua ini menggambarkan kepada

kita bahawa Melaka lebih terkenal berbanding tempat-tempat lain di Tanah Melayu ketika itu.

Bermula dari perbandaran yang ditubuhkan oleh Parameswara pada sekitar tahun 1396, Melaka telah menerima adunan pelbagai budaya sama ada dari dalam mahupun luar negara. Selain pedagang, budaya tersebut diserap daripada penjajah yang datang bersilih ganti iaitu Portugis, Belanda, Jepun, British (Rosli Mohd Nor, 1998). Adunan ini telah menghasilkan sebuah perbandaran dengan persekitaran fizikal dan budaya yang unik. Pada masa kini, warisan tersebut masih terpelihara dengan baik dan dianggarkan lebih 4408 monumen beserta pelbagai budaya yang tersendiri terdapat disini (Rosli Mohd Nor, 1998).

Dengan khazanah yang tidak ternilai ini, Pusat Bandar Lama Melaka telah diwartakan sebagai zon pemeliharaan gred satu di dalam Rancangan Struktur Melaka Bandaraya Bersejarah, di mana ia secara langsung diletakkan di bawah kawalan pembangunan yang ketat dan rapi (Fadzil, 1996). Pada tahun 1988 ia telah diwartakan sebagai kawasan bersejarah dengan terbentuknya *Conservation and Preservation of*



Pembentukan Model
 Rekabentuk Bandar Berasaskan
 Bentuk Bandar Tradisional:
 Kajian Kes Bandar Melaka

Penerangan:

Luasan: 0.614 sq.km/151.74 Ac.

Sub Kawasan :

1. Kawasan Bukit St. Paul,
Ducth Square dan Sekolah
2. Jalan Tun Tan Cheng Lock
3. Jalan Hang Jebat
4. Lorong Hang Jebat dan
Sungai Melaka
5. Jalan Tokong, Jalan Tukang
Emas dan Jalan Tukang Besi
6. Jalan Kampung Pantai
7. Jalan Kampung Hulu dan
Jalan Kubu
8. Jalan Tengker

Peta 1.1 : Kawasan Kajian (Sumber; Wan Hasimah Bt Ismail, Thesis: The Study On The Improvement And Conservation Of Historical Urban Environment In The Historical City Of Melaka, 2004).

Culture Heritage Enactment dan seterusnya telah diwartakan pula sebagai bandaraya bersejarah yang pertama di Malaysia pada tahun 1999 (Rosli Mohd Nor, 1998 dalam Shuhana dan Ahmad Bashri, 2002). Bahkan di dalam Garis Panduan Pelan Tindakan Kawasan Pemeliharaan Zon 1 Majlis Perbandaran Melaka Bandaraya Bersejarah di jelaskan bahawa kawasan Bandar Lama Melaka ini mempunyai kepentingan yang tinggi sehingga ia akan dicalonkan dalam Senarai Warisan Dunia UNESCO bersamaan dengan bandar Georgetown.

1.6.2 Georgetown

Keunikan dan daya tarikan bagi negeri Pulau Pinang adalah terletak pada kepelbagaian pengaruh budaya yang menghiasi negeri ini. Georgetown digambarkan sebagai sebuah bandar warisan dan sebuah tempat bersejarah yang mempamerkan penyatuan pelbagai budaya disamping menjadi pemangkin kepada generasi baru dalam mempelajari dan memahami tentang tamadun Asia, senibina dan transformasi sejarah budaya.

Georgetown, Penang telah disenaraikan sebagai salah satu daripada World's Hundred Most Endangered Sites, oleh World Monuments Watch pada tahun 1999. Dalam masa yang sama, ia juga telah disenaraikan dalam UNESCO World Heritage bagi memelihara warisan budaya ini untuk masyarakat dan generasi masa depan.

Georgetown terbentuk berdasarkan kedudukannya yang terletak di pinggir laut serta struktur organisasi sosialnya. Campuran senibina yang pelbagai menjadikan bandar ini unik dan memberikan kelainan serta melahirkan keistimewaan yang tersendiri. Pertembungan pelbagai budaya menunjukkan kepelbagaian kaum yang terdapat di bandar ini.

Menurut sejarah, semasa kapal barat pertama kali belayar merentasi selat Melaka, Penang merupakan tanah jajahan Negeri Kedah. Pada asalnya ia dikenali sebagai Pulau Kesatu. Ia kemudiannya dikenali sebagai Pulo

Pinang, iaitu semasa kedatangan puak Tamil yang pada masa itu dikatakan sedang mengadakan perdagangan buah pinang. (Khoo Su Nin – Streets Of Georgetown, Penang)

Nama Penang mula tertera didalam peta Portugis semasa kapal Portugis sedang dalam pelayaran ke Melaka, yang telah berhenti di Batu Feringgi (Foreigner's Rock) untuk mengisi air kapal, dimana dikatakan telah mencatat Pulo Pinaom didalam peta mereka. (Khoo Su Nin – Streets Of Georgetown, Penang)

Sebelum kedatangan Inggeris, penempatan yang wujud di Pulau Pinang merupakan kawasan penempatan orang Melayu dari tanah besar yang telah melarikan diri daripada ancaman Siam. Mereka menjalankan kegiatan pertanian dan berdagang dengan pedagang Arab dan India yang singgah di situ. Peristiwa di mana Sultan Abdullah Mukarram Shah telah memberi kebenaran kepada Francis Light untuk menduduki Pulau Pinang dimana sebagai balasan, negeri Kedah mendapat perlindungan daripada ancaman musuh, dipercayai merupakan antara bukti campur tangan dan pertapakan Inggeris yang pertama di Tanah Melayu (Syed Zainol Abidin Idd – Pemeliharaan Warisan Rupa Bandar).

Georgetown merupakan sebuah tanjung yang terletak di timur utara, dinamakan bersempena dengan George III. Beliau merupakan seorang Gabenor Inggeris pertama di Pulau Pinang iaitu Sir George Leith yang bertanggungjawab mendapatkan Province Wellesley dan Pulau Pinang melalui suatu perjanjian pajak yang dimeterai dengan Sultan Kedah pada tahun 1800 (Syed Zainol Abidin Idd – *Pemeliharaan Warisan Rupa Bandar*). Tanjung tersebut dahulunya dikenali sebagai Tanjong Penaigre kerana terdapatnya pokok kayu keras dipanggil Penaga. Namun, sehingga kini, kebanyakan orang tempatan masih memanggil Georgetown sebagai Tanjung.

Kemasukan pihak inggeris pada abad ke 16, menjadi pemangkin kepada perkembangan perbandaran Georgetown dimana aktiviti perdagangan yang berlaku telah membawa masuk pelbagai bangsa asing. Kepesatan aktiviti perdagangannya telah membuka ruang kepada bangsa asing untuk membuka penempatan yang secara umumnya berpusat di sekitar Lebuh Chulia, Lebuh Leith, Lebuh Aceh dan Lebuh China (Khoo Su Nin, 1998).

Semasa dibawah pentadbiran Sir George, bangunan rumah kedai mula didirikan di Georgetown. Pada tahun 1900, bangunan-bangunan secara terancang banyak didirikan, diantaranya bangunan rumah kedai, kediaman dan pentadbiran. Bangunan ini didapati mempunyai gabungan senibina tempatan dengan pengaruh senibina asing seperti Inggeris, Arab, dan India yang kini menjadi sebahagian dari warisan senibina Malaysia.

Jalanan pelbagai bangsa yang wujud menjadi teras penting kepada pembentukan Bandar Georgetown terutamanya antara tamadun timur dan barat (Mohd. Jamil Ahmad, 1998). Senario ini telah membawa Georgetown menjadi salah sebuah bandar pelancongan yang penting di negara kita seiring dalam menambahkan kadar pendapatan ekonomi negara.

1.7 Struktur Kajian

Secara keseluruhannya, kajian ini terbahagi kepada enam bahagian utama yang dibuat berasaskan peringkat dan pendekatan kajian bagi memastikan ia dapat dijalankan secara teratur. Bahagian-bahagian yang terkandung di dalam kajian ini adalah seperti berikut:

- i. Bahagian pertama – merupakan peringkat kajian awalan di mana kandungan penting bahagian ini adalah menerangkan tentang arah tuju dan fokus kajian yang dijalankan. Ini termasuklah penentuan matlamat dan objektif, pendekatan kajian, kaedah kajian dan pemilihan kawasan kajian. Bahagian ini merupakan pengenalan dan

struktur asas keseluruhan kajian, di samping menerangkan tentang kepentingan kajian yang dijalankan.

- ii. Bahagian kedua – sebelum memulakan kajian secara empirikal, kajian teoritikal akan dijalankan terlebih dahulu bagi membentuk kefahaman dan rangka kerja yang bersesuaian di dalam kajian ini. Bahagian ini akan menghuraikan tentang teori-teori yang berkaitan dengan rekabentuk bandar (*urban form*) termasuklah: `model', `struktur bandar', corak (*pattern*) dan rupa bandar (*townscape*).
- iii. Bahagian tiga – Bahagian ini akan menerangkan tentang teknik yang digunakan dan rasional pemilihannya. Disamping itu pendekatan dan proses pengumpulan maklumat juga akan diterangkan secara terperinci. Umumnya, kandungan bahagian ini lebih tertumpu kepada huraian dan penilaian keatas pendapat para ilmuan tentang metodologi yang bersesuaian untuk digunakan di dalam kajian yang seumpamanya. Dengan rasional dan pertimbangan yang tepat kajian ini diharapkan dapat memenuhi spesifikasi kajian yang baik dan tidak meragukan untuk digunakan.
- iv. Bahagian empat – latarbelakang kawasan kajian akan dibincangkan dalam bahagian ini. Aspek yang akan disentuh meliputi morfologi bandar, proses pembangunan kawasan, imej dan corak kawasan. Kandungan di dalam bahagian ini akan memberikan gambaran secara menyeluruh bagi memudahkan kajian lanjut khususnya melibatkan kajian terjemahan secara kualitatif.
- v. Bahagian lima – melibatkan analisis data daripada kajian lapangan yang akan dinyatakan didalam bahagian ini. Maklumat-maklumat yang diperolehi semasa kajian lapangan akan di analisis secara kualitatif dan dibincang secara terperinci. Secara amnya penemuan utama yang akan dihuraikan di sini adalah karakter fizikal yang membentuk lima elemen struktur bandar kajian dan rumusan kualiti rupa bandar daripada kawasan kajian. Bahagian ini adalah peringkat terpenting di

mana penemuan daripada analisis merupakan teras utama kepada kajian yang dijalankan.

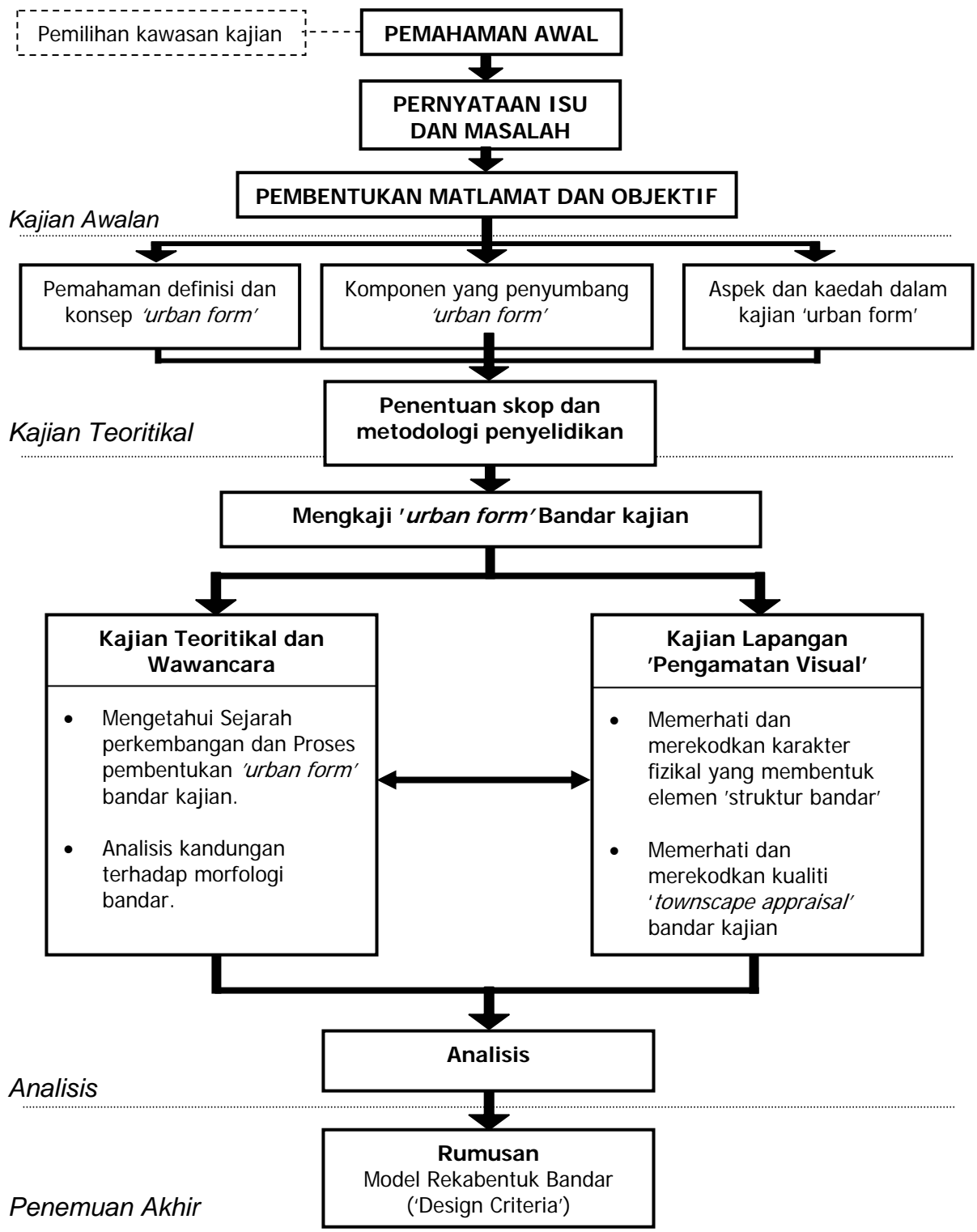
- vi. Bahagian enam – bahagian ini adalah peringkat akhir kajian di mana kesemua penemuan hasil daripada analisis akan dirumuskan bagi membentuk garis panduan model rekabentuk bandar yang merupakan matlamat dan objektif kajian ini.

1.8 Kepentingan Kajian

Penyelidikan yang berkisarkan rekabentuk bandar (*urban form*) telah lama dijalankan oleh para penyelidik. Kebanyakan dari mereka mengkaji rekabentuk bandar (*urban form*) dari berbagai sudut pandang yang didasari oleh disiplin ilmu yang berbeza-beza. Diantara disiplin ilmu yang berhubung kait secara langsung dengan rekabentuk bandar (*urban form*), ialah: senibina, geografi, perancangan bandar dan rekabentuk bandar. Dalam kajian ini rekabentuk bandar (*urban form*) akan dikaji dalam konteks rekabentuk bandar dengan memberi penekanan kepada ciri-ciri fizikal.

Kebanyakan kajian terhadap bentuk bandar dijalankan di luar negara berbanding dalam negara. Malah kajian tentang pembentukan model '*urban form*' belum pernah dilakukan ke atas bandar-bandar tradisional di Malaysia. Oleh yang demikian, penyelidikan ini berusaha membentuk sebuah model bentuk bandar berasaskan bandar tradisional di Malaysia, dan diharapkan dapat menjadi alternatif panduan bagi pembinaan bandar-bandar baru dimasa hadapan dan sebagai asas kepada penyelidikan yang berkaitan di masa hadapan.

Rajah 1.1: Carta Alir Penyelidikan



BAB 2

PEMAHAMAN KONSEP : BENTUK DAN KARAKTER FIZIKAL BANDAR

2.0 Pengenalan

Pada bab ini akan membincangkan tentang pengertian dan definisi yang berkenaan dengan bandar, rekabentuk bandar, bentuk bandar (*urban form*), serta model dalam rekabentuk bandar. Seterusnya, disusuli dengan kajian terhadap sifat dan karakteristik *urban form* berdasarkan penyelidikan-penyelidikan yang telah dilakukan oleh para ilmiawan, sama ada proses pembentukannya mahupun elemen-elemen yang membentuknya dari berbagai aspek ilmu yang berhubungan dengannya, seperti senibina, geografi, perancang bandar, dan rekabentuk bandar. Kemudian akan diterangkan elemen-elemen asas pembentukan *urban form* yang merujuk kepada kajian-kajian oleh para ilmiawan tadi, yang antaranya terdiri daripada struktur bandar, morfologi dan rupabandar.

2.1 Definisi – Definisi

Definisi dirumuskan melalui berbagai sumber yang sahih untuk mendapatkan pemahaman awal kepada perkataan-perkataan dan istilah-istilah yang penting dalam kajian ini, seperti bandar, rekabentuk bandar, model dalam rekabentuk bandar dan bentuk bandar (*urban form*).

2.1.1 Definisi Bandar

Terdapat berbagai olahan pendapat dalam menghuraikan definisi sesebuah bandar. Namun begitu, takrifan tersebut memberikan maksud yang sama. Sesetengah pendapat telah mendefinisikan bandar adalah perlu mengikut saiz

penduduk sesuatu kawasan. Menurut '*Encyclopedia of Environment*' suatu wilayah disebut sebuah Bandar (*town*) sekiranya memenuhi syarat berikut:

- a) Penduduknya melebihi 5000 orang
- b) Kepadatan penduduk melebihi 1000/ km²
- c) Tiga perempat dari penduduknya, bekerja bukan dalam sektor pertanian.

Menurut rapoport 1982, sebuah bandar adalah suatu petempatan yang mempunyai relatif besar, padat dan kekal, iaitu terdiri dari kelompok-kelompok individu yang heterogen dari segi sosial. Amos Rapoport juga merujuk kepada Jorge E. Hardoy yang menggunakan 10 kriteria lebih spesifik dalam merumuskan bandar sebagai berikut:

- a. ukuran dan jumlah penduduknya yang besar terhadap massa dan tempat.
- b. bersifat kekal.
- c. kepadatan minimum terhadap massa dan tempat.
- d. struktur dan tata ruang perbandaran seperti yang ditunjukkan oleh jalur jalan dan ruang-ruang perbandaran yang nyata.
- e. tempat dimana masyarakat tinggal dan bekerja.
- f. fungsi perbandaran umum yang terperinci, meliputi sebuah pasar, sebuah pusat pentadbiran atau pemerintahan, sebuah pusat militer, sebuah pusat keagamaan, atau sebuah pusat pengajian tinggi dibawah perlembagaan yang sama.
- g. keheterogenan dan perbezaan yang bersifat hierarki pada masyarakat
- h. pusat ekonomi perbandaran yang menghubungkan sebuah daerah pertanian di pinggir bandar dan memproses bahan mentah untuk pemasaran yang lebih luas
- i. pusat perkhidmatan (*services*) bagi daerah-daerah lingkungan setempat
- j. pusat penyebaran, memiliki suatu falsafah hidup perbandaran pada massa dan tempat itu.

Bandar merupakan suatu unit politik, tempat tinggal atau lain-lain struktur yang melibatkan penduduk (Detwiger & Marcus, 1985). Sementara, menurut Robert Dortman, bandar didefinisikan sebagai suatu kawasan yang menjadi tumpuan aktiviti ekonomi, penduduk dan pelbagai jenis penggunaan tanah (Lim Heng Kow, 1978).

Daripada beberapa definisi diatas, boleh disimpulkan bahawa bandar adalah suatu kawasan yang menjadi tumpuan penduduk dan mempunyai pelbagai aktiviti penggunaan tanah seperti perumahan, perdagangan, sistem perhubungan, perindustrian dan sebagainya. Definisi ini telah menjelaskan bahawa bandar berperanan sebagai tempat yang memberikan kehidupan selesa, terancang dan menawarkan berbagai peluang pekerjaan, pelajaran, tempat rekreasi dan hidup berbudaya.

2.1.2 Definisi Rekabentuk Bandar

Menurut Madanipour (1996), rekabentuk bandar merupakan bahagian dalaman daripada proses perancangan bandar dan pada dasarnya merangkumi aspek-aspek tiga dimensi bandar. Rekabentuk bandar juga merupakan sebuah pengurusan ruang sosial dari persekitaran bandar dengan menggunakan bahasa visual dan verbal, yang bermakna komunikasi dan keterlibatan dalam berbagai skala fenomena ruang sosial bandar. Ianya merupakan aktiviti multidisiplin daripada pembentukan dan pengaturan persekitaran bandar dimana ia difokuskan kepada proses pembentukan ruang dan ruang yang sedang terbentuk.

Rekabentuk bandar ini merupakan penghubung antara '*architecture*' dan '*urban planning*' iaitu suatu perancangan yang melibatkan pengagihan sumber-sumber dan pengorganisasian daripada penggunaan tanah, pengangkutan dan jaringan infrastruktur. Senibina terfokus dengan perancangan dan pembinaan daripada individu atau suatu kelompok kecil dari bangunan, dengan susunan permintaan yang jelas atau objektif daripada klien. (Shuhana, 2004).

Menurut Moughtin (1992), aturan daripada rekabentuk bandar adalah untuk mengisi ruang antara *'architecture'* dan *'urban planning'* yang fokus utamanya kepada ruang luar yang menyokong aktiviti luar, dalam hubungannya dengan aktiviti didalam bangunan individu. Rekabentuk bandar memiliki hubungan yang dekat dengan senibina dan perancangan dalam hal pengetahuan dan keterampilan daripada kedua-dua yang diminta untuk dipraktikannya. Ia merupakan aplikasi dari pengetahuan teknikal yang selalu diguna pakai oleh manusia untuk mengawal dan menyesuaikan persekitaran dengan aspek sosial, ekonomi, politik dan keperluan agama.

Rekabentuk bandar juga harus merangkumi aspek bukan visual persekitaran, seperti; kebisingan, bau, perasaan bahaya dan keamanan, yang menyumbang dengan nyata sekali kepada karakter suatu kawasan. Karakteristik utama masih pada aspek luaran dimana elemen utama adalah laluan dan *'square'* yang menambahkan keindahan pada wajah bandar, (Gosling dan maitland 1984, Moughtin 1992 dan RIBA 1970).

Tujuan utama rekabentuk bandar adalah untuk menghasilkan suatu bentuk bandar (*urban form*) yang memudahkan dan mempertahankan sebuah fungsi keseimbangan antara keperluan manusia, faktor lingkungan dan tuntutan kewangan. (Esser, 1971).

2.1.3 Definisi Model Dalam Rekabentuk Bandar

Dalam 'Oxford English Dictionary' definisi model adalah; *'design of something that it can be copied in another material'*, yang bermaksud sesuatu rekabentuk yang dibuat supaya dapat ditiru melalui penggunaan bahan yang berbeza.

Dalam perbincangan umum, model adalah suatu miniatur fizikal tiga dimensi daripada sebuah bangunan, mesin atau landskap atau ianya merupakan sesuatu yang baru, seperti kenderaan terbaru tahun ini. Sementara pengertian lainnya adalah orang yang mempamerkan pakaian baru. Ia juga merupakan

kata akademik untuk suatu teori abstrak bagaimana sesuatu berfungsi dalam elemen sebuah sistem dan hubungan antara elemen-elemen itu, secara jelas ditentukan lebih dalam sebuah model kuantitatif.

Lynch (1981) didalam bukunya '*A Theory Of Good City Form*', menjelaskan model adalah sebuah makna adjektif iaitu "contoh yang layak". Sebuah model adalah suatu gambaran tentang bagaimana bentuk lingkungan seharusnya dibuat, suatu penjabaran dari suatu bentuk atau proses yang merupakan prototaip untuk diikuti (Lynch, Kevin: *A Theory Of Good City Form*, The Messachusetts Institute Of Technologi, USA, 1981)

Dalam kajian ini model yang dimaksudkan adalah model dalam rekabentuk bandar, bersesuaian sepertimana yang dinyatakan oleh Lynch diatas, iaitu suatu gambaran bagaimana *urban form* seharusnya dibentuk, untuk menjadi contoh yang layak bagi diimplementasikan pada bandar-bandar baru lainnya. Penjelasan tentang model urban form akan dijelaskan pada sub-bab 2.2.

2.1.4 Definisi '*Urban Form*'

Sebagaimana yang dinyatakan oleh Esser (1971), bentuk bandar (*urban form*) merupakan hasil dari proses rekabentuk. Kemudian Madanipour (1996), menjelaskan bahawa pada dasarnya proses itu lebih mengarah kepada aspek-aspek tiga dimensi bandar. Menurut Hedman dan Jaszewski (1985), bentuk tiga dimensi bandar akan merangkumi penonjolan ketinggian dan rupabentuk serta latar langit (*skyline*) bangunan ataupun skulptur.

Menurut Evans (1975), bentuk bandar (*urban form*) boleh dilihat menerusi laluan pergerakan dan sistem jalan raya. Sedangkan Moughtin (1992), lebih memfokuskannya kepada bentuk ruang luaran, dimana elemen utama adalah jalan dan '*square*'. Sebuah bentuk bandar (*urban form*) boleh dianggap sebagai '*suatu geometrik*' iaitu dari sebuah proses perubahan keadaan yang bersifat sosio spasial (*the geometry of a socio-spacial continuum*), (Madanipour, Ali,

Design of urban space. An inquiry into a socio-spatial process. Chichester : John Wiley & Sons. 1996, ms 33).

Menurut Siegfried Gideon (1964), *urban form* bersifat tiga dimensi yang terbentuk oleh susunan yang bersifat spasial yang diciptakan di dalam ruang dan waktu (*space and time*) (Siegfried, Space, time, architecture. Cambridge, 1964). Beekley (1979) menyatakan bahwa '*urban form*' wujud dari beberapa elemen. Menurut beliau terdapat tiga elemen utama yang menentukan bentuk dari alam bina, yaitu bangunan, ruang terbuka dan jalan.

Menurut Lynch (1981) didalam bukunya '*A Theory Of Good City Form*', tidak ada bentuk bandar (*city/urban form*) yang mengabaikan aturan rekabentuk dalam memilih diantara kepelbagaian rekabentuk. Mengenai sifat dan ciri-ciri rekabentuk bandar akan kita bincangkan dengan lebih terperinci pada 2.3.

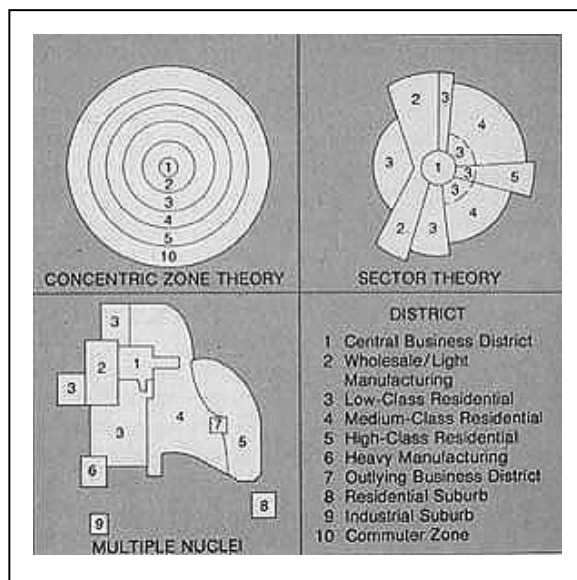
Struktur fizikal bandar atau *urban form*, secara terus menerus berubah dan bentuk akhirnya mencerminkan karakter sosial penduduknya. Hal ini dipengaruhi oleh sumber-sumber alam dan dibentuk oleh proses pembuatan keputusan yg terus berubah sepanjang waktu. Nilai-nilai kemanusiaan dan sumber-sumber alam semulajadi ini menentukan, membentuk dan memperlengkapi bentuk fizikal bandar dari awal hingga sekarang. Bentuk bandar adalah hasil waktu dan ruang dari alam dan teknologi masyarakat dan budaya, serta dari kekuatan politik dan sosio ekonomi (Beg,1985 : Eisner & Gallion, 1993 : Lozano, 1993 : Moris, 1994 : Bureaugard, 1995)

Bentuk fizikal sebuah bandar atau *urban form* termasuk pembangunan sebagaimana lingkungan alamiah. Bandar sebagai suatu artifak dipenuhi dengan berbagai jenis unsur seperti bangunan-bangunan, jalan-jalan, ruang terbuka, aktiviti dan bayang-bayang hitam yang telah menghasilkan bentuk bandar (Conzen,1976 : Lynch,1976 : Scargil,1979 : Keeble, 1983 : Shirvani, 1985 : Relph,1987: Carter,1995).

2.1.5 Karakteristik Model Urban form

'Model' dapat berupa grafik atau skema, verbal atau deskriptif, ataupun secara matematik daripada bentuk (*form*). Keputusan rekabentuk secara garis besar berdasarkan model yang telah terbentuk didalam fikiran pereka (Lynch, 1981).

E.W. Burges (1925), didalam penyelidikannya tentang model bandar Chicago dari aspek '*land use pattern*', membentuknya ke dalam bentuk skema daripada zon-zon bandar, yang dikenali sebagai '*model zon kosentris*'. Pembentukan model bandar ke dalam bentuk skematik juga dilakukan oleh ilmiawan yang lain. (Seperti; Hoyt, 1939; C.D. Harris dan F.L. Ullmann, 1945; Mann, 1965; Ernest Griffin dan Larry Ford, 1980; dan Alonso, 1964). Hoyt (1939), didalam penyelidikannya terhadap '*pattern*' rumah sewa yang terdapat di 25 buah bandar di Amerika, membuat model dalam bentuk skematik yang dilengkapi dengan rumusan matematiknya. Sementara Mann (1965) didalam membentuk model struktur keruangan daripada bandar-bandar di Inggeris, mempamerkannya ke dalam bentuk skema, sebagaimana yang dibuat oleh Burges (1925). Sementara itu, Ernest Griffin dan Larry Ford (1980), membuat model struktur keruangan untuk bandar-bandar di Amerika Latin. Model bentuk bandar yang ditampilkan oleh para ilmiawan diatas, berdasarkan kepada pandangan bentuk bandar sebagai bentuk dua dimensi sahaja.



Rajah 2..1: Tiga model membentuk bandar berdasarkan *land use pattern*
Kiri atas: Burgess' Concentric Zone Model; kanan atas: Hoyt's Sector Model; Kiri bawah: Harris and Ullman Multiple Nuclei Model. *Graphic repared by Department of Geography and Earth Sciences, University of North Carolina at Charlotte*

Pandangan yang berbeza disampaikan oleh Bergel (1955). Beliau membentuk model bentuk bandar dengan memperhatikan aspek ketinggian bangunan dan mempersembahkannya dalam bentuk grafik. Beliau menjelaskan, dengan menggunakan model grafik tentang hubungan di antara penggunaan tanah dengan ketinggian bangunan. Chen-ching Daniel (2001), didalam thesis Phd-nya yang membincangkan tentang *exploratory* model untuk pembangunan bandar mampan melalui kajian kes; pembangunan bandar Austin, Texas yang diperolehi daripada bentuk '*land use*' dan model '*travel demand*'. Model dipersembahkan dalam bentuk jadual dan grafik tematik.

Didalam buku "Good City Form" Lynch (1981) pula menjelaskan tentang bentuk model, iaitu menurut beliau model merupakan kriteria, piawai dan dimensi untuk menentukan bentuk sebuah bandar. Menurut beliau lagi, kebijaksanaan dan strategi juga termasuk dalam aspek model. Sementara Ismawi Bin Zen (2000), dalam kertas kerjanya yang membincangkan tentang cadangan garis panduan imej bandar masa depan berdasarkan model '*Honey Comb; Hexagonal Grid Layout*'. menampilkan bentuk model ke dalam garis panduan pembangunan. Konsentrasi kajiannya adalah kepada model bentuk bandar berdasarkan pembentukan fizikal dan nilai sosial.

Penyelidik	Konsentrasi Kajian	Bentuk Model
-E.W. Burges (1925) -Hoyt (1939) -C.D. Harris dan F.L. Ullmann (1945) -Mann (1965) -Alonso (1964)	Model bandar berdasarkan ' <i>pattern</i> '	Skematik
-Ernest Griffin dan Larry Ford, (1980)	Model struktur keruangan bandar	Skematik
-Bergel (1955)	Model bentuk bandar berdasarkan penggunaan tanah dan ketinggian bangunan	Grafik
-Chen-ching Daniel (2001)	Model bandar mampan berdasarkan; ' <i>land use</i> ' dan ' <i>travel demand</i> '.	Jadual Grafik Tematik.

-Lynch (1981)	Model bentuk bandar; dua dimensi dan tiga dimensi	Skematik, Kriteria Piawaian Strategi
-Majid Abdul Samad (1998)	Model bentuk bandar berdasarkan; <i>Design criteria</i> dan <i>Planning</i>	Konsep, Perancangan, Kriteria dan kriteria rekabentuk bandar
-Ian Raw (1991)	<i>Model for City Planning</i>	Formula, Diagram dan Skema
-Vidya Bushan Prasad (1980)	Model bandar berdasarkan ' <i>urban development</i> ', ' <i>Transportation canges</i> ' and ' <i>Urban form</i> '	' <i>Policy recommendation</i> ' dan Grafik
Ismawi Bin Zen (2000)	Model bentuk bandar berdasarkan bentuk fizikal dan nilai sosial	Garis Panduan Pembangunan

Jadual 2.1: Karakteristik Model '*Urban Form*'

Bentuk model yang dimaksudkan dalam penyelidikan ini adalah sepertimana yang dimaksudkan oleh Lynch (1981) dan Ismawi Bin Zen (2000), dimana model merupakan *design criteria* dan garis panduan pembangunan dari bentuk fizikal bandar.

2.2 Sifat dan Karakteristik *Urban Form*

Sifat dan karakteristik bentuk bandar (*urban form*) telah menjadi objek kajian yang menarik untuk para ilmiawan. Para ilmiawan dari berbagai disiplin ilmu memiliki pemerhatian terhadap karakteristik fizikal bandar dan hubungan tindak balas antara penduduk dengan persekitarannya. Mereka telah muncul dengan idea dan persepsi mereka sendiri tentang sifat dan karakteristik '*urban form*'. Beberapa disiplin ilmu memiliki hubung kait secara langsung dengan '*urban form*', diantaranya adalah *architecture*, *geography*, *urban planning* dan *urban design*. Pandangan-pandangan dari sudut disiplin ilmu ini memiliki sumbangan kepada sifat dan karakteristik '*urban form*'.

2.2.1 Sifat *Urban Form*

Kata '*urban form*' merupakan 'term teknikal' yang digunakan oleh ilmuan dan profesional dari berbagai disiplin ilmu didalam kajian terhadap bandar. Satu dengan yang lainnya memiliki pendekatan yang berbeza untuk pengertian 'term' dan juga definisi. Bidang *geography* dan *architecture* merupakan dua aspek ilmu yang terlibat dalam mengkaji fenomena bandar. Idea dan konsep mereka boleh digunakan untuk menghuraikan struktur dan pembentukan bandar untuk disiplin ilmu lainnya, seperti *urban design* dan *urban planning*. Mereka mendefinisikan '*urban form*' sebagai '*fizikal*' atau '*spasial*' dan '*tangible*' atau '*intangible*' struktur bandar.

Kevin Lynch (1976) membuat kajian terhadap tiga bandar yang berbeza, iaitu Bandar Boston, Los Angeles, dan Jersey. Beliau mendapati terdapat sebuah kelompok imej yang merupakan produk daripada gambaran persekitaran bandar. Dengan mengambil kira imej daripada penduduk, beliau mengkategorikan struktur daripada bentuk bandar ke dalam lima elemen, *diantaranya*; 1). *Path* (seperti; jalan raya, laluan pejalan kaki), 2). *Edge* (seperti sungai, jalur keretapi, dinding besar, atau hutan), 3). Daerah (seperti; pusat perniagaan, daerah, kawasan komersial, kawasan industri), 4). *Nodes* (seperti; kawasan perbelanjaan, bangunan pentadbiran), 5). *Landmark* (seperti; dewan bandaraya, pusat seni, bangunan nilai sejarah atau monumen). Tambahan lagi, beliau menekankan imej yang memiliki hubungan yang dekat dengan kualiti daripada perihal yang mudah dibaca. Beliau mendefinisikan bandar yang dapat dibaca sebagai sesuatu yang terdiri daripada gabungan daerah, *landmark*, *pathways* yang mudah dikenalpasti dan dikelompokan sebagai '*overall pattern*' (Lynch, 1976). Bagaimanapun, kajian lynch ini sangat sederhana, dan akan menjadi *batu loncatan* pada kajian yang lain dalam mendefinisikan urban form. Beekley (1979) menyatakan bahawa '*urban form*' wujud dari beberapa elemen. Beliau mendakwa bahawa terdapat tiga elemen utama yang menentukan bentuk dari alam bina, iaitu bangunan, ruang terbuka dan jalan. Sementara Shirvani (1985) menekankan bahawa disana juga terdapat beberapa elemen lagi dari

urban design yang mempengaruhi bentuk daripada lingkungan binaan perbandaran. Menurutnya elemen pada kawasan ini merupakan domain daripada *urban design* yang mempengaruhi bentuk fizikal bandar, yang meliputi lapan komposisi elemen penting iaitu: 1). *Land use*, 2). *Building form dan massing*, 3). *Circulation parking*, 4). *Open space*, 5). *Pedestrian ways*, 6). *Activity support* 7). *Signage*, 8). *Preservation*.

Disamping menggunakan term '*urban design*' dalam menggambarkan struktur fizikal daripada bandar, Keeble (1983) juga menggunakan term 'alam binaan'. Menurutnya struktur fizikal daripada bandar dibentuk oleh tiga elemen, iaitu; *land use plan*, dimensi bangunan terutamanya ketinggian secara struktur dan yang ketiganya adalah *plan* dari ruang terbuka. Menurut beliau lagi, bahawa dimensi dan fungsi bangunan sering diperlukan didalam kejelasan dan saiz ruang dalam bandar. Kepelbagaian *land use* untuk menampung kepelbagaian bangunan dan '*open space*', dengan itu akan membentuk '*urban texture*' yang berbeza dalam sebuah bandar.

Krier (1979), didalam kajiannya tentang '*urban design*', melihat bentuk fizikal daripada bandar sebagai '*urban space*'. Beliau menyimpulkan asas daripada tipologi dan elemen morfologi daripada *urban space* pada bandar, yang mana *square* dan *street* sebagai produk dari pengelompokan bangunan. Elemen lain daripada *urban space* itu membentuk struktur spasial daripada bandar dan guna tanah, dicadangkan oleh Krier (1978) sebagai blok dan kemudian ditambahkan (1979) sebagai '*quarters*'.

Pakar geografi dan pereka landskap menyamakan '*townscape*' atau '*urban landscape*' dengan '*form*'. Jakle (1987) mendefinisikan landskap sebagai alam yang ada di sekitar kita, yang merupakan desa atau kawasan perbandaran. Mengikut Meinig (1979), landskap merupakan dimensi dari banyak isu yang berhubungan dengan pembinaan, pengubahan dan pengaturan daripada bandar dan luar bandar. Tambahan lagi, beliau menjelaskan landskap dalam

beberapa dimensi. Lanskap sebagai *nature, habitat, artifact, problem, wealth, ideology, history, place* dan *aesthetic*.

Mengikut Smailes (1955), bentuk fizikal bandar boleh disamakan dengan perkataan '*townscape*', iaitu bandar boleh ditakrifkan sebagai suatu lanskap yang menonjolkan bentuk yang jelas. Sementara Hedman & Jaszewski (1985) mendefinisikan bentuk bandar dalam bentuk 2 dimensi dan dalam bentuk 3 dimensi. Bentuk 2 dimensi akan merangkumi ciri-ciri fizikal, susunan jalan dan kepelbagaian kawasan, manakala bentuk 3 dimensi akan merangkumi penonjolan ketinggian dan rupabentuk yang berbeza serta latar langit bangunan-bangunan ataupun skulptur.

Untuk melihat '*urban form*' sebagai produk dari nilai manusia, John Brickerhoff Jacson (1984) menulis didalam bukunya "*Discovering The Vernacular Landscape*" bahawa imej dari kebiasaan kita sebagai umat manusia seperti kerja keras, harapan yang tinggi, kesabaran bersama-sama berjuang untuk mencintai, seperti sebuah '*view*', kerana bandar adalah tempat kediaman manusia yang merupakan manifestasi dari '*urban planning*' dan '*design product*', yang diisi dengan variasi 'rupa' seperti bangunan, jalan dan ruang terbuka. Ianya dihasilkan oleh perlakuan manusia dalam '*urban space*', dimana telah membentuk '*pattern*' di atas kontur daripada persekitaran alam semulajadi.

Conzen (1960), kebarangkalian merupakan seorang ilmiawan yang menonjol dalam fenomena '*urban landscape*' ataupun '*urban form*'. Analisisnya tentang plan bandar pada *English Town* menjadi prinsip yang dipegang oleh penyelidik yang lain dalam mengkaji bentuk fizikal daripada bandar atau '*urban morphology*' (seperti; Scargil: 1979, Slater:1990, Whitehand: 1990, Whitehand dan Larkham: 1992, Carter: 1995, dan Larkham: 1995) dengan mengambil kira pekerjaannya pada *English Town* 1960. Bentuk fizikal daripada bandar boleh dikategorikan ke dalam tiga elemen asas 1). *Building fabric* dan bentuk bangunan, 2). *Ground plan*, 3). *Land use*. *Ground plan* menurut Conzen

merupakan lokasi spasial dan berkait di antara jalan dan jaringannya, 'parcel' dan pengelompokannya ke dalam blok dan orientasi bangunan terhadap jalan dan *parcel*. *Land use* boleh didefinisikan sebagai produk atau aktiviti penduduk didalam *parcel* tertentu untuk memenuhi keperluannya terhadap kediaman, perdagangan dan perniagaan, industri, pendidikan, pejabat pemerintah, militer, rekreasi dan pertunjukan, sebagaimana juga 'open space'.

Scargil (1979), didalam penyelidikannya yang berkenaan dengan landskap, mendakwa bahawa profil bandar terdiri daripada bangunan dan *skyline*. Beliau menyatakan bandar tidak hanya merangkumi 'street pattern' atau penyusunan isi dan 'open space' dalam dua dimensi sahaja, tetapi yang pertama dan utama adalah sebagai penyusunan daripada struktur bentuk yang naik dan turun dari *ground* dalam bentuk yang berbeza. Panorama dan skyline menunjukkan aspek daripada bandar yang dilihat secara keseluruhannya dengan persekitaran fizikal (scargil, 1979). Kegunaan 'skyline' sebagai elemen bentuk bandar juga ditekankan oleh ilmiawan bandar lain (seperti; Spreiregen, 1963; Hedman dan Jaszewski, 1985; Kostof, 1991; Attoe, 1981; ford, 1994; Moughtin, 1995; dan lain-lain). Moughtin (1995) menekankan, skyline daripada bandar merupakan ekspresi fizikal dari bagaimana bandar di praktiskan dalam rekabentuk dengan kekuasaan dominan disana dan nilai manusia yang mendudukinya. Mereka menjadikan institusi *landmark* dari bandar itu, sebagai suatu manifestasi politik, ekonomi, dan kekuatan agama serta pencakar langit merupakan simbol universal dari bandar dan manifestasi dari kebanggaan, pembangunan dan kemakmuran (Kostof, 1991).

Carter (1995) dalam pembahasannya tentang struktur dalaman bandar, titik awal dari morfology bandar terdiri dari tiga elemen; 1). *Plan* atau *lay out* termasuk jalan dan lot, 2). *Land use* atau fungsi bangunan. 3). Gaya senibina bangunan. Elemen itu berubah dengan sendiri dan menghasilkan sesuatu tanpa berkesudahan daripada 'urban setting'. Bourne (1982) cuba untuk menghuraikan definisi *urban form* bagi membenarkan kedua-duanya iaitu

dimensi spasial dan bukan spasial dari bandar. Bourne mendefinisikan *urban form* sebagai '*spatial pattern*' dari elemen individual dengan sistem bandar. Elemen tersebut termasuk alam bina, bangunan dan *land use*, seperti pengelompokan sosial, aktiviti ekonomi dan institusi awam. Elemen tersebut berkaitan antara satu sama lain didalam perbandaran sebagai suatu sistem dan menghasilkan struktur spasial.

Rekabentuk bandar sebagai struktur spasial dan bukan spasial daripada bandar, juga disebut oleh Edwar Relph (1987). Beliau menyatakan '*urban landscape*' adalah konteks visual dari sudut pandangan sehari-hari. Relph menyatakan '*urban landscape*' terdiri daripada dua aspek; iaitu *tangible* dan *intangible*. Menurutnya bandar dalam abad ke sembilan belas wujud dan dibentuk oleh idea rekaan bangunan dalam masyarakat tertentu. Didalam mencipta *urban form* ianya akan menggambarkan alam bina pada masa hadapan.

Catanese (1979), memberikan penekanan yang sama iaitu bandar terdiri daripada spasial dan bukan spasial. Beliau juga menyamakan *urban pattern* dengan *urban form*. Beliau menyatakan empat asas bandar yang terbina; 1). Fizikal – bangunan, jalan dan taman, 2). Ekonomi – alasan untuk kewujudan, 3). Politik – permintaan, 4). Sosial dasar – makna.

Bambang Heryanto (2001) didalam thesis Phd-nya membincangkan tentang 'spirit' dan imej bandar berdasarkan perubahan dan pembentukan '*urban form*' pada bandar Ujung Pandang. Beliau merumuskan bahawa '*urban form*' merupakan bentuk fizikal bandar, yang terdiri daripada lima elemen utama; 1). *Building form*, 2). *Street pattern*, 3). *Land use*, 4). *Open space*, 5). *Skyline*.

Ahmad Bashri dan Shuhana dalam penyelidikannya tentang '*typology of urban form in Malaysia*' membahagikan '*urban form*' ke dalam tiga elemen utama; 1) Struktur bandar, 2) Morfologi dan 3) Rupa bandar (*townscape*). Ketiga-tiga elemen ini telah menggambarkan bentuk fizikal bandar secara menyeluruh.

Berdasarkan kenyataan diatas terhadap struktur fizikal bandar (*urban form*) yang di kaji dari berbagai 'term' didalam kajian ini, dapat disimpulkan bahawa terdapat tiga elemen asas yang membentuk urban form sebagaimana yang dibuat oleh Bashri dan Shuhana (2000), diantaranya; 1).Struktur bandar, 2).Morfologi (*urban pattern*), 3).Rupa bandar (*townscape*).

'Struktur bandar' merupakan hierarki daripada elemen-elemen bandar, seperti; *path, edge, distric, nodes, dan landmark*. Sementara '*pattern*' merangkumi elemen-elemen yang membentuk morfologi bandar, yang terdiri dari *land use pattern, street pattern* dan lain-lain. Rupa bandar pula merangkumi semua elemen-elemen yang berkenaan dengan kualiti visual bandar dalam bentuk tiga dimensi, seperti; bentuk bangunan, corak bangunan, corak ruang, tekstur dan grain, skyline atau skulptur, dan lain-lain.

Penyelidik	Bidang Kajian	Elemen 'Urban Form'
Bourne (1952)	Sociology/ Geography	- Aspatial : social Group, Public institute and commerce activity - Spatial : building and land use
Conzen (1960)	Urban Geography	- Town Plan, Building fabric, Land use
Kevin Lynch (1976)	Urban Planning/ Urban Design	- Path - Edge - District - Node - Landmark
Catanese (1979)	Architecture/ Urban Design	- Physical (buildings, roads, parks) - Economic (reason for existence) - Political (order) - Social bases (meaning)
Krier (1979)	Architecture/ Urban Design	- Buildings - Square - Street
Meinig (1979)	Landscape Architecture	- Nature, habitat, artifact, problem, wealth, ideology, history place and esthetic
Scargil (1979)	Urban Geography	- Building and Skyline
Beckley (1980)	Architecture/ Urban Design	- Building - Open space - Street
Keeble (1983)	Urban Planning/ Urban Design	- Land use, Dimension of building, Open space
Jackson (1984)	Landscape Architecture	- Building - Street - Open spaces

Shirvani (1985)	Architecture/ Urban Design	<ul style="list-style-type: none"> - Land use - Building form and massing - Circulation - Open space - Activity support - Signage - Pedestrian
Hedman & Jaszewski (1985)	Architecture/ Urban Design	<ul style="list-style-type: none"> - 2 Dimension: physical characteristic, street pattern, area diverse. - 3 Dimensions : show of tall, appearance, skyline/ sculpture
Jakle (1987)	Landscape Architecture	<ul style="list-style-type: none"> - Rural and Urban Environment
Relph (1987)	Urban Geography	<ul style="list-style-type: none"> - Visual context of daily life, - Tangible and Intangible features
Carter (1995)	Urban Geography	<ul style="list-style-type: none"> - Layout, - Land Use, and - Architectural style
Bambang Heryanto (2001)	Urban Design	<ul style="list-style-type: none"> - Building Form - Street Pattern - Land Use pattern - Open Space - Skyline
Ahmad Bashri & Shuhana (2000)	Urban Design	<ul style="list-style-type: none"> - Struktur Bandar - Morfologi - Rupa bandar (townscape)

Jadual 2.2: Elemen 'Urban Form'

2.2.2 Karakteristik Fizikal 'Urban form'

Karakteristik fizikal bandar akan di rumuskan berdasarkan elemen yang membentuknya, dimana 'urban form' ini dibahagikan kepada tiga elemen utama yang terdiri daripada struktur bandar, morfologi dan rupa bandar.

2.2.1.1 Struktur bandar

Setiap kenyataan yang mendefinisikan struktur bandar adalah merujuk kepada satu atau lebih aspek pandangan terhadap struktur bandar. Namun begitu, daripada definisi struktur bandar, boleh dikatakan bahawa ciri-ciri bandar merangkumi kedua-dua aspek fizikal dan sosial (Harrey, 1985). Menurut Gottman (1978), dalam suatu struktur bandar, alam bina bertindak sebagai aspek utama manakala sistem sosial-ekonomi bertindak sebagai aspek sekunder yang berinteraksi dalam pelbagai cara dan bentuk. Maka dalam suatu kajian struktur bandar, kedua-dua aspek haruslah dititikberatkan .

Aspek sosial dan fizikal struktur bandar mempunyai hubungan yang dinamik (Madanipour, 1996). Ciri-ciri fizikal dihasilkan daripada keadaan sosial yang berbeza dan bergantung kepada perbezaan keadaan serta bentuk sosial dalam struktur bandar tersebut (Madanipour, 1996).

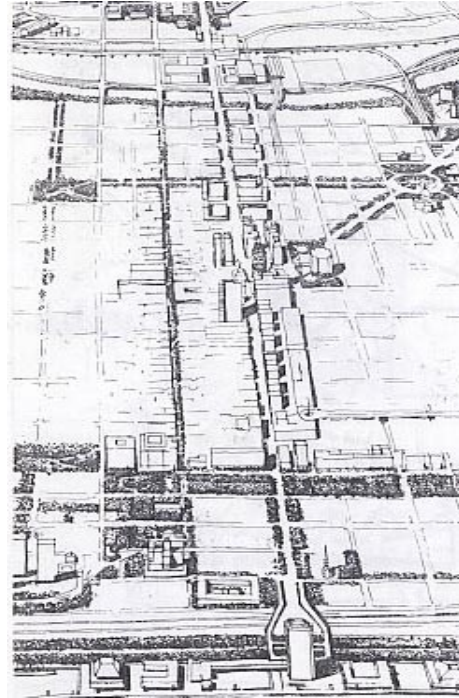
Kevin Lynch (1959) didalam bukunya *Image of The City* menjelaskan hasil kajiannya kepada tiga bandar yang berbeza, iaitu bandar Boston, Los Angeles, dan Jersey. Beliau menemukan sebuah kelompok imej yang merupakan produk dari gambaran persekitaran bandar. Dengan mengambil kira peta mental daripada penduduk, beliau mengkategorikan struktur daripada bentuk bandar ke dalam lima elemen berikut:

1. Laluan (*Pathways*)

Menurut Lynch (1960), Laluan merupakan saluran utama yang berfungsi untuk memudahkan pergerakan orang ramai. Pada sesebuah bandar terdapat jaringan jalan-jalan utama, sementara pada sesebuah petempatan pula, terdapat jaringan jalan-jalan kecil. Bagi sesebuah bangunan juga terdapat beberapa laluan untuk menghubungkannya. Jaringan lebuh raya bandar adalah jaringan laluan bagi keseluruhan bandar.



Rajah 2..2(a): Commonwealth Avenue (sumber: Lynch, Image Of The City, ms 53, 1959)



Rajah 2..2(b): Laluan (sumber: Ian Bentley and group, Responsive environment, ms 44, 1985)

Bagi kebanyakan manusia, elemen ini paling banyak dalam gambaran imej mereka iaitu ketika memerhati persekitaran bandar melalui laluan-laluan ini. Mereka akan mengamati bagaimana elemen-elemen di dalam persekitaran disusun dan berhubungkait antara satu sama lain.

Bagi kebanyakan orang yang ditemubual oleh Lynch didalam penyelidikannya terhadap imej sebuah bandar dimana ia melibatkan tiga buah bandar kajian iaitu Boston, Jersey dan Los Angeles, laluan merupakan suatu elemen bandar yang sangat menonjol, meskipun kepentingan mereka berbeza-beza menurut pengenalannya dengan bandar itu. Kecenderungan mereka melihat bandar itu dalam istilah topografi melalui kawasan yang besar. Orang-orang mentafsirkan istilah laluan secara spesifik dan didapati saling berkaitan antara mereka merupakan suatu kecenderungan yang diperlihatkan bagi orang-orang yang lebih mengetahui tentang rekabentuk bandar. Dalam bukunya '*Image of the City*'

1959, Lynch menjelaskan, bahawa karakteristik suatu laluan dibentuk oleh beberapa aspek berikut;

a. Jenis laluan

Jenis laluan merupakan kunci imej yang menonjol, ianya mempengaruhi gambaran pengamat terhadap bandar. Jenis jalan akan menentukan hierarki struktur bandar. Jalan memberikan pengaruh paling kuat dalam membentuk karakter bandar. Dalam mengenalpasti karakter laluan, pengkajian terhadap jenis jalan, sama ada ia merupakan lebuh raya, jalan, *pedestrian* atau 'kaki lima' akan dilakukan. Hierarki jalan yang jelas merupakan salah satu faktor yang mengukuhkan karakter laluan (Lynch, 1959).

b. Aktiviti

Elemen kedua yang membentuk path adalah aktiviti di sepanjang laluan. Konsentrasi daripada aktiviti-aktiviti khusus disepanjang jalan dapat memberikan keistimewaan kepada laluan. Contohnya adalah sepertimana yang ditemukan Lynch pada Bandar Boston, subjek secara konsisten dihubungkan dengan *shopping mall* dan *theatres*. Kesenambungan sebuah aktiviti juga telah memberikan kesan pada sebuah laluan. Sementara aktiviti-aktiviti yang berlainan dilihat membentuk tempat-tempat mengesankan, seperti kerja pembinaan, atau kesibukan pada gerai makanan dan *pedestrian* yang ramai. Aktiviti-aktiviti khas seperti aktiviti budaya juga menguatkan lagi kesan sebuah laluan (Lynch, 1959).

c. Perubahan Kelebaran Jalan

Kualiti ruang juga menetapkan imej pada laluan. Saiz daripada spasial jalan akan membentuk kesan yang tersendiri. Perubahan kelebaran jalan secara mendadak daripada lebar menjadi sempit atau sebaliknya sangat menarik perhatian orang yang melewatinya (Lynch, 1959).

d. Kesan Keruangan (Sense of Enclosure)

Disamping perubahan kelebaran jalan, kesan ruang atau sense of *enlosure* juga merupakan sebahagian daripada kualiti ruang jalan dan ianya memberi pengaruh terhadap karakter sebuah laluan. Kesan ruang atau perasaan kepongakan ini terbentuk daripada perbandingan ketinggian bangunan dengan kelebaran jalannya. Perbandingan lebar ruang jalan dengan tinggi bangunan sekitar akan membentuk sudut pandang tersendiri. Semakin besar sudut pandang tersebut maka semakin kuat kesan ruangnya dan begitu juga sebaliknya, semakin kecil sudut pandangnya semakin kurang kesan ruangnya atau semakin terbuka. (Lynch, 1959).

e. Keistimewaan Fasad

Karakteristik fasad penting dalam membentuk identiti laluan. Suatu laluan dengan laluan lainnya akan memiliki identiti yang berbeza, disebabkan oleh bentuk fasad bangunan yang berada disepanjang laluan tersebut. Sebagai contoh jalan Beacon dan Commonwealth Avenue memiliki identiti yang berbeza, disebabkan oleh perbezaan fasad bangunan yang menggarisi mereka. Dalam mengenalpasti karakteristik fasad bangunan di sepanjang laluan tersebut, terlebih dahulu dilakukan kajian terhadap rekabentuk bangunannya, *set back* dan elemen khusus yang ada pada kawasan kajian iaitu ornamennya. (Lynch, 1959).

f. Elemen Khas Senibina 'Kaki Lima'

Elemen-elemen senibina yang khas juga sangat berpengaruh terhadap karakter fizikal laluan (Lynch, 1959). Elemen senibina yang dimaksudkan adalah seperti 'kaki lima'. Kaki lima merupakan salah satu elemen senibina yang khas pada bandar tradisional rantau Asia (Ahmad Bashri Sulaiman dan Shuhana Shamsuddin, 1999).

g. Tekstur Pavement

Dalam kajian yang dibuat Lynch, tekstur *pavement* juga penting dalam membentuk karakter sebuah laluan seperti yang ditemukan oleh Lynch pada jalan Olvera di Los Angeles. Tekstur *pavement* boleh menjadi pengikat pandangan visual pada laluan dan perasaan uniti apabila tekstur *pavement* membentuk suatu pola yang jelas dan berkesinambungan (Lynch, 1959).

h. Tanaman (*Planting*)

Tanaman (*planting*) relatif tidak begitu penting dalam membentuk kesan pada sebuah laluan, tetapi dalam kumpulan besar iannya menjadi penting dalam memperkuat imej sebuah laluan. Pada laluan Avenue Commonwealth deretan pokok-pokok telah berhasil membentuk suatu imej yang kuat pada laluan tersebut dengan memberi kesan yang sangat efektif, (Lynch, 1959).

i. Berdekatan Kepada Gambaran Khusus

Mengikut Lynch (1959), Pada keadaan tertentu sebuah laluan akan berdekatan dengan sebuah gambaran khusus, misalnya sebuah laluan akan berperanan sebagai sempadan. Gambaran khusus tersebut telah melahirkan karakteristik laluan tersendiri. Sebagai contoh laluan Avenue Atlantik yang berdekatan dengan gambaran khusus sebagai sempadan, terbentuk daripada banyak kepentingan terhadap hubungannya dengan dermaga dan pelabuhan. Contoh lainnya adalah laluan Storrow Drive dimana lokasinya terletak di sepanjang sungai Charles. Jalan Arlington dan Tremonth satu sisinya dijadikan laluan siar kaki disepanjang sebuah taman dan jalan Cambridge memberikan imej yang jelas dari segi hubungan diantara bukit Beacon (Lynch, 1959).

j. Paparan visual (*Visual exposure*)

Kualiti lain yang turut menentukan imej laluan adalah *visual exposure* atau paparan visual yang dialami disepanjang laluan. Mengikut Lynch (1959), jalan arteri boleh dicatat paparan visualnya di sepanjang laluan dan memberi pandangan pada keseluruhan bandar yang dilalui. Paparan visual akan lebih

kuat apabila objek yang dilihat disepanjang laluan berlanjutan atau memiliki kesinambungan pandangan satu dengan lainnya (Lynch, 1959).

k. Identiti

Sebuah *path* mesti memiliki suatu identiti, sehingga tidak membingungkan pemerhati dan pemandu yang melakukan perjalanan. Identiti yang lemah pada *path* utama akan memberikan kesan terhadap keseluruhan bandar. Jambatan Longfellow Boston tidak membingungkan dengan dam sungai Charles. Dalam kajian ini juga turut dilihat apakah sebuah *path* boleh di identifikasi atau tidak, dan elemen apakah yang memberikan identiti kepada *path* tersebut, (Lynch, 1959).

l. Kesinambungan (*Continuity*)

Mengikut Lynch (1959), *continuity* memberikan sumbangan yang penting kepada pembentukan identiti sebuah laluan. Kesan *continuity* dapat ditampikan oleh elemen-elemen fizikal seperti *actual track*, *pavement*, *spatial continuity*, penggunaan bangunan / aktiviti, *planting*, *setback*, jenis bangunan, fasad dan kelebaran jalan.

m. *Gradient*

Gradient merupakan perubahan regular yang komulatif pada sebuah pergerakan dalam laluan. Sebuah lengkungan memanjang dan sebuah perubahan kekal pada arah pergerakan juga disebut *gradient*. Sebuah laluan yang melengkung merupakan sebuah *gradient* yang jelas. Perubahan teratur usia bangunan pada deretan bangunan juga merupakan *gradient*. Perubahan intensiti penggunaan bangunan juga merupakan *gradient* dan kemiringan jalan yang dibentuk oleh topografi juga merupakan *gradient*. Keadaan fizikal bangunan yang usang kepada baru juga merupakan suatu *gradient*. *Gradient* juga membentuk kesan *continuity* pada laluan, (Lynch, 1959).

n. Destinasi

Mengikuti kajian yang dibuat Lynch (1959), destinasi juga merupakan elemen yang penting dalam membentuk karakter laluan. Kebanyakan pemerhati lebih cenderung untuk memikirkan destinasi daripada laluan dan titik asal mereka memulakan perjalanan dan dimana mereka sedang memandu. Laluan dengan permulaan yang jelas akan mudah dikenali dan destinasi yang memiliki identiti yang kuat pula membantu memberikan imej bandar yang jelas dan memberi kesan kepada pengamat dari aktiviti yang berlaku. Beberapa objek yang terdapat disepanjang laluan mudah diingati berbanding dengan laluan tersebut. Faktor fizikal yang terdapat pada hujung laluan atau akhir destinasi diperlukan untuk membentuk suatu imej yang jelas.

o. Penskalaan

Penskalaan jalan dibentuk oleh rangkaian daripada mercutanda dan nodus disepanjang laluan. Mercutanda dan nodus menjadi pembanding bagi panjang jalan dan juga dapat menentukan kualiti visual sebuah laluan yang menuju atau meninggalkannya (Lynch, 1959).

p. Kualiti Arah

Dalam kajian yang dibuat Lynch (1959) pada Bandar Boston yang merupakan salah satu bandar kajiannya, terdapat banyak contoh dari laluan yang tidak segaris melahirkan kesan yang begitu kuat. Perubahan arah jalan yang serta merta akibat dari lengkungan yang berubah arah secara mendadak dapat menambahkan kejelasan kualiti visual oleh pembatasan koridor ruang.

q. Keratan (*Intersection*)

Ketika kita mempertimbangkan lebih dari satu laluan, maka keratan antara laluan menjadi penting dalam membentuk karakter laluan. Perubahan laluan yang bersudut tepat atau garis tegak kelihatan paling mudah untuk difahami, khususnya jika bentuk keratan dikukuhkan dengan sebuah objek pada keratan tersebut. Dalam kajian yang dibuat Lynch (1959), keratan yang dikenal baik di

Bandar Boston adalah Avenue Commonwealth dan jalan Arlington. Pada keratan ini terletak ornamen laluan yang jelas secara visual dan disokong pula oleh tumbuhan, lalu lintas dan gabungan elemen-elemen penting lainnya. Keratan dari sejumlah jalan dengan Avenue Massachusetts juga mudah difahami, kerana sudut keratan yang tegak lurus dengan pusat bandar (Lynch, 1959).

r. Pertemuan Lebih Dari Empat Laluan

Bagi para pengunjung, keratan dari pertemuan banyak laluan mungkin membingungkan, tetapi sesungguhnya ia merupakan salah satu daripada pembentuk kepada karakteristik bandar tersebut. Seperti halnya dengan laluan pada bandar Boston yang menjadi kajian Lynch, dikatakan mudah diingat kerana pertemuan lima laluan tersebut yang bertemu pada sebuah square di Church Green. Sebuah putaran lalu lintas dengan banyak laluan masuk dan mengelilingi *'roundabout'* kadang membingungkan, namun itu bukanlah keseluruhan cerita, bahkan lima laluan yang bertemu dengan tidak tegak lebih menguatkan karakter pada laluan tersebut, sebagaimana telah ditemukan oleh Lynch pada Square Copley di Boston. Ruang terkawal dan karakter tinggi dari nodus membawa hubungan sudut antara Avenue Huntington dan jalan Boylston. Beberapa laluan yang penting mungkin dapat dikesan sebagai sebuah struktur sederhana, meskipun terdapat beberapa ketidakaturan, sepanjang mereka memiliki hubungan umum yang tetap dengan lainnya (Lynch, 1959).

s. Corak Jaringan Laluan

Corak jaringan juga membentuk karakter fizikal laluan. Sejumlah besar laluan mungkin dapat dilihat sebagai satu jumlah jaringan, ketika hubungannya terjadi pengulangan secara malar dan dapat diperkirakan. Corak grid pada laluan di Bandar Los Angeles adalah sebuah contoh yang baik, hampir semua pengunjung dapat mengenali laluan utama dengan mudah melalui corak hubungan laluan yang jelas antara satu sama lainnya. Pada waktu yang sama keteraturan ini membuat mereka sukar untuk membezakan suatu laluan dengan

lainnya, namun ianya tetap merupakan karakter fizikal yang ditemui. (Lynch, 1959).

2. Sempadan (Edges)

Penghujung satu-satu daerah ialah sempadannya. Sesetengah daerah tidak mempunyai sempadan yang jelas tetapi secara beransur-ansur menyerap ke daerah yang lain. Apabila dua daerah bertembung pada sempadan, mereka membentuk satu garisan penyambung (seam) antara dua daerah dalam bandar. Sempadan lebih merupakan sesuatu yang memutuskan kesinambungan pembangunan. Ini termasuklah seperti laluan jalan keretapi, tembok, pantai, sungai dan sebagainya (Lynch, 1960). Ianya juga merupakan penghubung antara dua daerah. Walaupun ia tidak sepenting laluan, ia penting untuk mengorganisasikan elemen-elemen terutamanya bagi memperkukuhkan ikatan kawasan yang merangkumi keseluruhan seperti sempadan bandar yang ditentukan oleh sungai, tembok, atau elemen-elemen lain.



Rajah 2..3: Sempadan *The lake front of Chicago* (sumber: Lynch, *Image Of The City*, ms 64, 1959)

Sempadan merupakan elemen linear yang tidak dipertimbangkan sebagai *path*. Sempadan tidak selalu merupakan batasan antara dua jenis kawasan. Ia bertindak sebagai petunjuk sisi. Dalam penemuan Lynch ia kuat di bandar Boston dan Jersey, tetapi lemah di Los Angeles. Menurut Lynch, ternyata

sempadan yang paling kuat itu tidak hanya mempunyai penampilan visual yang baik, tetapi juga dibentuk dan tidak dapat ditembus untuk gerakan menyeberang. Sungai Charles di Boston merupakan contoh terbaik dan mempunyai semua kualiti ini. Dalam penyelidikan Lynch, beliau telah merumuskan elemen-elemen yang membentuk sempadan diantaranya:

a. Kejelasan Wujud Fizikal

Bentuk fizikal pada sempadan sangat istimewa, sehingga membezakannya dengan elemen linear lainnya, seperti laluan. Keadaan semulajadi seperti sungai, pantai, deretan bukit, padang dan kontur, telah membentuk sempadan dengan jelas. Bentuk fizikal yang terbina juga menentukan tahap kejelasan sebuah sempadan, seperti tembok yang tinggi lebih jelas berfungsi sebagai sempadan daripada elemen sempadan yang dibina lainnya seperti jalur keretapi, *highway* dan sebagainya. Kewujudan sesuatu fizikal membantu dalam memperkuatkan imej pemerhati terhadap sempadan (Lynch, 1959).

b. Aktiviti Khusus

Aktiviti-aktiviti khusus, seperti aktiviti pemunggaran barang dari pelabuhan, aktiviti perahu-perahu kecil disungai dan aktiviti para nelayan di pantai, juga sangat berperanan dalam membentuk karakter sempadan. Dan secara langsung orang ramai dapat membezakannya sebagai sempadan. Sebagaimana yang ditemukan oleh Lynch pada sungai Charles, dimana berlakunya aktiviti pelabuhan-pelabuhan tua. (Lynch, 1959).

c. Accessibility

Perubahan pada elemen sempadan, akan memberikan suatu kemudahan pada dua kawasan yang terpisah. Walaupun terdapat elemen yang boleh menjadi pemisah pada sempadan seperti pembinaan jambatan pada sebuah sungai, pembuatan lorong ataupun gerbang pada tembok yang bertindak menjadi sempadan. Terdapat dua *accessibility* iaitu *physical accessibility* dan *visual accessibility*. *Physical accessibility* bermakna boleh dilewati oleh manusia,

sementara *visual accessibility* hanya boleh dijangkau melalui pandangan visual, (Lynch, 1959).

d. Kesinambungan (*Continuity*)

Sebagaimana halnya dengan laluan, sempadan sebagai sebuah elemen linear yang juga dibentuk oleh suatu konsep *continuity* dalam memperkuat pembentukan karakter fizikalnya. Pada sempadan, kesan *continuity* dapat dibentuk oleh lebar elemen yang mempunyai perkaitan yang sama, *spatial continuity* (lanjutan ruang luar), aktiviti yang berterusan dan seragam, deretan pokok dan kesinambungan visual. Pada penyelidikan Lynch tersebut didapati bahawa *Cambridge Street* yang lebar terbahagi kepada dua kawasan secara meruncing tetapi tetap mempertahankan hubungan visualnya, (Lynch, 1959).

e. Fungsi

Elemen sempadan banyak berfungsi sebagai pemisah diantara dua kawasan, tetapi ada juga elemen sempadan yang boleh menjadi penyambung diantara dua kawasan yang berbeza, seperti halnya dengan sebuah padang yang berfungsi sebagai batasan sebuah kawasan tertentu, disudut lainnya ia juga berfungsi sebagai penyambung kawasan tersebut dengan kawasan lain, sama ada secara fizikal mahupun secara visual. (Lynch, 1959).

f. Dimensi dan Bahan

Dimensi daripada elemen fizikal sempadan juga turut menyumbang kepada karakter sempadan. Dimensi sempadan tersebut terdiri daripada kelebaran elemen sempadan, ketinggian elemen sempadan apabila elemen yang tegak seperti tembok, deretan bukit dan lainnya serta kedalaman juga menentukan elemen yang memiliki kedalaman seperti sungai. Bahan juga boleh memperkuat karakter sempadan, bahan yang dominan dari sempadan akan membentuk karakter fizikal sempadan yang kuat, seperti pantai yang terbentuk daripada pepasir yang dominan, dimana ia akan memberikan kesan, hasil yang ditimbulkan oleh sempadan (Lynch, 1959).

g. Kontras

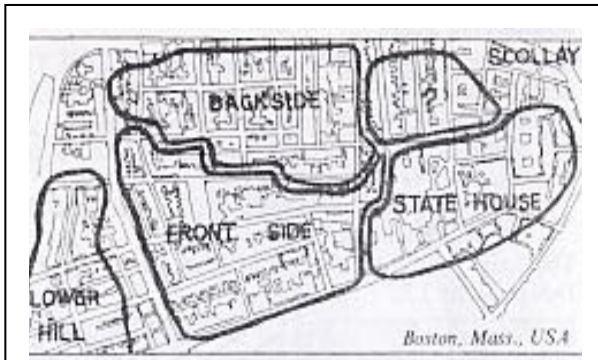
Perbezaan yang dominan daripada sempadan dengan daerah yang dibatasinya akan membentuk sifat kontras. Sifat ini akan memperkuat karakter fizikal sempadan. Sifat kontras terbentuk melalui perbezaan aktiviti, bahan, warna mahupun saiz sempadan. Perbezaan aktiviti di sepanjang garisan sempadan dengan aktiviti pada daerah akan menghasilkan kesan kontras dan akan mempengaruhi kekuatan kesan sempadan tersebut. Begitu juga dengan saiz sempadan yang sangat lebar akan membentuk kesan kontras (Lynch, 1959).

h. Kejelasan Sisi-sisi

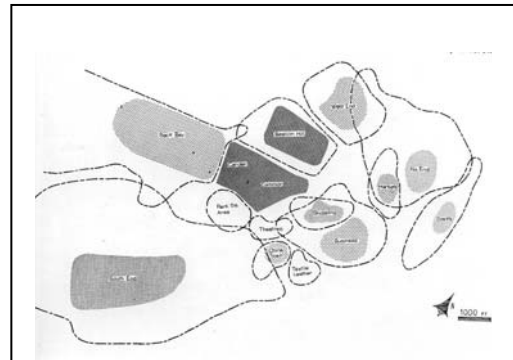
Seperti laluan, sempadan juga memiliki kualiti-kualiti yang terarah, batas seperti sungai Charles misalnya, memiliki kejelasan sisi yang kuat. Sisi akan membezakan antara sungai dan bandar. Sebahagian sempadan akan menyumbang kepada kejelasan terhadap bandar. Seperti yang ditemukan Lynch, sukar untuk memikirkan Chicago tanpa menggambarkan tasik Michigan. Oleh yang demikian, ianya menarik untuk melihat bagaimana masyarakat Chicago akan menggambarkan peta bandarnya dengan meletakkan sesuatu daripada garis batas tasik. Ini merupakan contoh yang hebat dari kejelasan sempadan. Sementara fasad Chicago dari permukaan danau adalah sebuah pemandangan yang tidak dapat dilupakan (Lynch, 1959).

3. **Daerah (*Districts*)**

Suatu bandar mengandungi komponen kawasan atau daerah iaitu pusat, *uptown*, *midtown*, kawasan perumahan dalam bandar, kawasan kilang, kawasan pinggir bandar, kampus dan lain-lain. Kadangkala kawasan-kawasan berkenaan mempunyai perbezaan yang nyata dari segi bentuk dan keluasan. Kadangkala mereka mempunyai ciri-ciri pembangunan bercampur dan tidak mempunyai sempadan kawasan yang jelas (Lynch, 1960).



Rajah 2.4(a) : Daerah (sumber: Ian Bentley and group Responsive environment, ms 44, 1985)



Rajah 2.4(b) : **Variable boundaries of Boston district**, (sumber: Lynch, *Image Of The City*, ms 69, 1959)

Daerah amat penting dalam pembentukan imej bandar, tetapi bukan setiap tempat atau kawasan mempunyai ciri-ciri kedaerahan. Menurut Shuhana (1997) bagi sesebuah pusat bandar yang mempunyai saiz agak kecil, fungsi 'daerah' sebagaimana yang dinyatakan Lynch (1960) tidak begitu menonjol kepada responden. Justeru itu, beliau menyarankan bahawa daerah hanya sesuai untuk menerangkan kawasan dalam konteks yang lebih besar dari pusat bandar.

Daerah merupakan kawasan bandar yang mempunyai relatif besar, sehingga pengamat dapat mengenalinya dengan mudah melalui beberapa karakter umum yang dimilikinya. Daerah dapat dikenali secara dalaman dan dapat juga digunakan sebagai rujukan luaran bagi seseorang yang datang dan pergi darinya. Setiap bandar mempunyai beberapa bahagian yang dipanggil daerah atau bahagian sektor atau mungkin presint atau kawasan. Imej ingatan terhadap bandar banyak bergantung kepada susunan bahagian-bahagian tersebut. Sesetengah daerah jelas dan sesetengah lainnya bertindih dengan daerah yang lain. Sesetengahnya sekata dan sesetengah lainnya sangat kompleks. Hampir kesemuanya mengalami proses perubahan, dimana seterusnya memberikan kesan kepada rupa dan saiznya. Menurut Lynch (1959), daerah dibentuk oleh beberapa elemen berikut :

a. Corak dan Bentuk Lalan Yang Jelas

Bentuk daerah berkait rapat dengan bentuk lalan. Saiz sesuatu daerah ditentukan oleh keadaan lalan yang terdapat pada daerah tersebut. Banyak orang yang diwawancara tentang titik keluar daripada bandar Boston, menyatakan mereka bingung terhadap corak jalannya. Daerah-daerah pada bandar akan jelas orientasinya apabila disusun dengan corak lalan yang jelas. (Lynch, 1959).

b. Tematik

Karakteristik fizikal yang turut menentukan keberkesanan daerah adalah tematik daripada berbagai komponen yang membentuk daerah, seperti tekstur, ruang, bentuk, *detail*, simbol, jenis bangunan, penggunaan, aktiviti penduduk, darjah pemeliharaan, topografi, keseragaman fasad dan bahan, model, ornamen, warna dan *skyline*. Semua komponen tersebut merupakan alat-alat dasar yang boleh mengidentifikasikan daerah utama. Daerah yang memiliki tematik akan lebih kuat karakternya sebagai sebuah daerah (Lynch, 1959).

c. Gambaran Tipikal

Gambaran tipikal pada suatu kawasan dikesan melalui suatu pendekatan karakter yang sama. Dalam kajian yang dibuat Lynch, misalnya karakter bukit Beacon yang dibentuk oleh jalan yang sempit, rumah deret bata yang usang dengan ruang kepungan yang agak terhad disamping pemuliharaan yang tinggi, pintu gerbang putih, bata jalan dan siar kaki kelas atas. Hal tersebut merupakan sebuah gambaran tipikal pada daerah, yang menguatkan karakter daerah tersebut (Lynch, 1959).

d. Identiti

Kebanyakan daerah menonjolkan ciri khasnya melalui unsur-unsur kebudayaan, pertumbuhan bandar dan perkembangan secara berselerak didalam mengenalpasti karakter bandar. Di Amerika penamaan daerah dalam bandar atau dikenali sebagai *nomenclature*, nama-nama daerah seperti “*downtown*” untuk pusat bandar asal, “*uptown*” untuk kawasan baru sebagai tambahan

bandar asal dan “midtown” untuk kawasan antara dua bahagian diatas. Konsentrasi etnik yang kuat dapat membentuk sebuah daerah yang khas, sehingga melahirkan daerah-daerah yang mudah dikenali seperti; “*Chinatown*” dan “*Harlem*”, dimana penamaan mengikut kawasan etnik kaum (Lynch, 1959).

e. Sempadan

Daerah memiliki beberapa variasi sempadan, adakalanya daerah itu dibatasi oleh sempadan yang jelas dan kukuh, seperti batas dari Back bay di sungai Charles atau taman awam dan adakalanya memiliki sempadan yang lembut dan kurang jelas seperti batasan antara rumah-rumah kedai di pusat bandar dengan daerah pentadbiran. Sempadan ini dilihat memainkan peranan yang sekunder, dimana mereka dapat menyusun batas-batas untuk sebuah daerah dan dapat mengukuhkan identiti daerah tersebut (Lynch, 1959).

f. Inti (core) Yang Jelas

Pada beberapa daerah memiliki inti yang kuat, dikelilingi oleh *gradient* tematik yang beransur secara berperingkat. Ia merupakan suatu perkara yang biasa berlaku, kadang-kadang sebuah nodus yang kuat dapat menjadi inti bagi daerah dalam kawasan homogen yang lebih luas. Disederhanakan oleh “radiasi” iaitu pengaruh yang di timbulkan oleh kesan dari dekatnya titik nodus, ini merupakan kawasan rujukan secara primer yang menjadi sebuah konsep pengaturan yang bermanfaat. Sebagai contoh, sebuah pusat perdagangan pada kebiasaannya dapat dijelajahi dengan berjalan kaki atau dengan menaiki teksi. Sebuah unit kejiranan kerap mempunyai pusatnya tersendiri yang boleh dijelajahi dengan berjalan kaki, dan ianya menguatkan kedudukan daerah tersebut (Lynch, 1959).

g. Keterkaitan

Beberapa daerah berdiri sendiri dalam suatu zon dan mempunyai kaitan di antara satu dengan lainnya, seperti Little Tokyo dan Civic Center di Los Angeles atau Ujung Barat dan bukit Beacon, daerah perbelanjaan pusat bandar dan kawasan pasar merupakan kawasan yang cukup dekat, bersama digabung

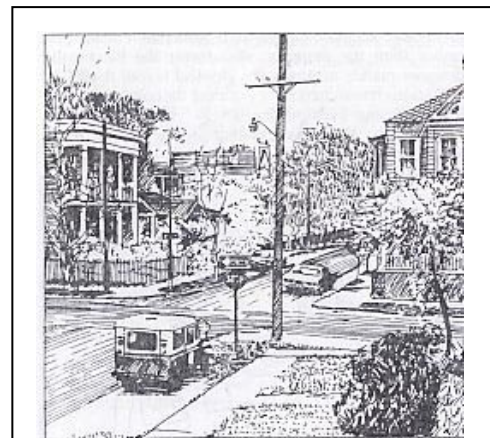
untuk membentuk sebuah mozek yang berlanjutan daripada daerah yang jelas. Dimanapun seseorang itu berada dalam batasan ini, dia dikatakan berada pada daerah yang dapat dikenal pasti. Kontras dan perletakkannya yang dekat dengan kawasan masing-masing akan menambahkan kekuatan tematik masing-masingnya. Misalnya, kualiti Bukit Beacon semakin bertambah kerana perletakkannya yang berhampiran dengan Square Scolley dan daerah perbelanjaan pusat bandar, (Lynch, 1959)

4. Nodus

Menurut Lynch (1960), nodus juga dikenali sebagai titik atau tempat yang strategik di kawasan bandar yang menjadi tumpuan orang ramai. Nodus ini mempunyai ciri-ciri yang penting dari segi fizikalnya sebagai tempat pertemuan orang ramai di simpang jalan raya dan juga sebagai medan yang tertutup (Lynch, 1960).



Rajah 2..5(a) : *The Charles Street Rotary* (sumber :, Lynch, *Image Of The City*, ms 73, 1959



Rajah 2.5 (b): Nodus (sumber : Ian Bentley and group, *Responsive environment*, ms 44,1985)

lanya mungkin merupakan persimpangan, titik pertukaran sistem pengangkutan, titik persilangan laluan atau titik perubahan dari satu struktur yang lain. Ia juga mungkin suatu kegunaan, aktiviti yang intensif dan menjadi tumpuan orang ramai dalam sesebuah bandar (Mahbob salim 1992). Konsep titik tumpuan hampir sama dengan laluan dan daerah di mana elemen utama adalah penumpuan dalam sesebuah kawasan. Dalam pembentukan imej, ia paling

dominan berbanding dengan elemen-elemen lain kerana merupakan gabungan antara daerah dan laluan. Nodus dibentuk oleh beberapa elemen berikut :

a. Persimpangan jalan

Elemen nodus yang banyak membentuk imej terhadap penduduk bandar adalah persimpangan, ianya dapat menjadi acuan dalam pergerakan pengangkutan. Tempat dari sebuah perhentian dalam pengangkutan merupakan suatu kepentingan yang utama bagi penduduk bandar. Penduduk bandar memiliki perhatian yang tinggi pada tempat tersebut dan elemennya dirasakan dengan jelas oleh mereka. Elemen persimpangan dapat dirumuskan bagi meraih keistimewaan khusus dari lokasi tersebut. Dalam sejumlah kes, nodus terbentuk daripada transisi jalan raya kepada sebuah jalan bandar. Putaran atau *Bowlofard* merupakan salah satu elemen persimpangan yang membentuk titik tumpuan bagi penduduk, putaran itu sendiri tidaklah mesti merupakan tempat yang bagus, tetapi jelas dalam mempercepatkan arus pengangkutan yang berubah pada titik tersebut (Lynch, 1959).

b. Konsentrasi Penduduk

Nodus juga merupakan suatu tempat yang menjadi konsentrasi bagi orang ramai. Tempat tersebut telah menjadi sangat penting bagi penduduk untuk berbagai kepentingan, sama ada kepentingan yang sama mahupun pelbagai kepentingan yang tidak seragam. Berbagai aktiviti dilakukan pada titik tersebut. Antara tempat yang menjadi tumpuan orang ramai adalah square, dataran dan lainnya. Perpindahan mod sistem pengangkutan seperti stesen keretapi dan stesen bas juga kelihatan ketara dalam membuat suatu tempat menjadi tumpuan orang ramai, kerana mereka memiliki kepentingan untuk bergerak dari satu titik ke titik yang lain. Penggantian pengangkutan tersebut telah menciptakan suatu konsentrasi yang kuat dikalangan penduduk, (Lynch, 1959).

c. Penampilan Visual

Nodus juga merupakan sebuah mercutanda yang merupakan elemen visual. Oleh itu, gambaran visual juga membentuk imej terhadap nodus. Kajian terhadap penampilan visual dari bentuk fizikal nodus juga diperlukan dalam membentuk karakter nodus, (Lynch, 1959).

d. Kepungan (*Surrounding*)

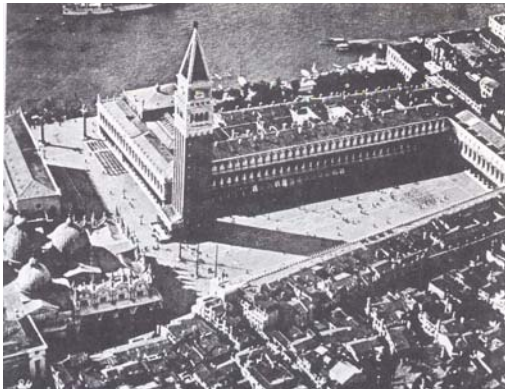
Kesan suatu nodus juga dibentuk oleh kepongannya (*surrounding*). Kepungan tersebut dapat membentuk kesan ruang pada nodus. Tinggi, rendah dan kemas elemen yang mengepung tersebut dapat membentuk kesan tertutup dan terbuka pada ruang tersebut, (Lynch, 1959).

e. Tanda dan Simbol

Prinsip penghalaan juga penting pada suatu nodus, ianya diperlukan untuk memberikan suatu tanda kepada orang yang datang kesana, sama ada tanda dia telah memasuki sebuah nodus mahupun meninggalkannya. Prinsip penandaan ini sebenarnya sederhana saja, yakni orang dapat mengetahui dimana dia berada. Sebuah gerbang dapat menjadi elemen yang menghalakan pengunjung, sama ada sebagai *sense of welcoming* ataupun tanda telah meninggalkan ruang tersebut. Air pancut yang berada pada persimpangan jalan yang menjadi nodus, juga boleh menjadi tanda bagi orang yang berulang alik dari suatu titik ke titik yang lainnya, (Lynch, 1959).

5. **Mercutanda**

Mengikut Lynch (1959), mercutanda (*landmark*) merupakan salah satu daripada golongan titik rujukan. Beliau mendefinisikan mercutanda sebagai objek fizikal. Contohnya seperti bangunan, tanda, kedai dan gunung. Menurut beliau lagi, terdapat beberapa kategori *landmark* yang boleh dikenalpasti dari tempat yang jauh dengan sudut dan jarak yang berlainan. Dalam kes ini *landmark* digunakan sebagai sumber rujukan.



Rajah 2.6 (a) : *The Piazza San Marco* (sumber:, Lynch, *Image Of The City*, ms 79, 1959)



Rajah 2.6(b) : *The "little gray lady" on Seventh Street* (sumber: Lynch, *Image Of The City*, ms 80 1959)

Sesetengah mercutanda bersaiz besar dan boleh dilihat dari jarak yang jauh seperti bangunan Empire State atau tiang pemancar radio. Sesetengah mercutanda adalah bersaiz kecil dan cuma kelihatan pada jarak yang dekat, seperti menara jam, pancutan air atau tugu kecil di taman. Mercutanda adalah elemen bandar yang penting kerana ia memberi identiti kepada daerah. Satu mercutanda yang baik adalah elemen yang unggul tetapi berhubung kait secara harmoni dengan kawasan sekitarnya. Elemen-llemen yang membentuk mercutanda adalah sebagai berikut:

a. Singulariti

Singulariti merupakan kriteria utama untuk membentuk suatu mercutanda, kerana ianya akan menjadikan suatu elemen tersebut mudah diingati dan membezakanya dengan elemen-elemen lainnya. Dengan singularitinya ia boleh menjadi elemen yang berbeza dari yang lainnya. Kalau suatu elemen tersebut terdiri dari beberapa unit, hal itu akan menyebabkan kebingungan orang ramai untuk mengenalinya dan ianya tidak boleh menjadi elemen rujukan bagi pengunjung bandar tersebut, (Lynch, 1959).

b. Keunikan Bentuk Bangunan

Keunikan pada elemen mercutanda akan membuat elemen tersebut mudah dikenali, lebih signifikan lagi apabila ianya memiliki bentuk yang menonjol serta memiliki perbezaan yang kontras dengan bangunan di persekitarannya. Bentuk yang unik dapat ditampilkan melalui rekabentuk, senibina, warna dan ornamennya.(Lynch, 1959).

d. Keunikan Fungsi

Suatu fungsi ataupun aktiviti yang terikat dengan sebuah objek, juga memungkinkan membuat objek tersebut berperanan sebagai mercutanda. Contoh yang jelas adalah apa yang terjadi pada Symphony Hall di Los Angeles, dewan ini telah menjadi mercutanda kerana aktiviti yang ada didalamnya, walaupun dari segi visualnya tidak memenuhi kriteria untuk dikenali sebuah mercutanda (Lynch, 1959).

e. Lokasi yang istimewa

Lokasi suatu elemen mercutanda juga menentukan kualitasnya sebagai panduan arah bagi suatu bandar. Lokasi pada persimpangan jalan yang merupakan akhir dari beberapa jalan akan lebih menguatkan suatu mercutanda, kerana ianya akan lebih mudah dilihat dari jarak yang lebih jauh dan merupakan suatu tempat yang menjadi konsentrasi orang ramai (Lynch, 1959).

f. Saiz

Saiz daripada elemen mercutanda juga merupakan suatu pendekatan yang akan membuat elemen tersebut dominan daripada persekitarannya. Saiznya yang lebih besar berbanding dengan bangunan-bangunan di persekitarannya, akan membuat objek tersebut dominan, sama ada berdasarkan kelebaran atau keluasan bangunan mahupun ketinggiannya. Pusat kesihatan bandar Jersey dikenali dengan halamannya yang kecil dan bangunannya yang berukuran besar. Skala membuat relatifnya berkesan dan dikenali baik. Suatu elemen mercutanda tersebut boleh menjadi panduan arah bagi suatu bandar dan juga

menjadi suatu daerah yang lebih kecil. Saiz pada mercutanda yang relatif, bersesuaian dengan fungsinya sebagai mercutanda bagi bandar atau daerah tertentu (Lynch, 1959).

g. Visual

Mercutanda merupakan suatu elemen visual yang akan menjadi orientasi bagi persekitarannya. Keistimewaan suatu ruang dapat membuktikan elemen tersebut sebagai mercutanda melalui dua cara iaitu dengan membuat elemen dapat dilihat dari banyak lokasi dan dari jarak yang cukup jauh atau dengan menyusun perbandingan diantara elemen yang dekat, misalnya suatu variasi dalam 'setback' dan ketinggian bangunan.

Jarak mercutanda membentuk keistimewaan tempat tersebut, sehingga dapat dilihat dari pelbagai posisi, yang sering dikenal baik. Kejelasan visual ini akan membantu orang yang tidak biasa dengan suatu bandar dalam mengenal kedudukannya didalam bandar atau daerah tersebut. Kejelasan visual dapat ditentukan oleh penggunaan warna, tekstur dan bahan yang tersendiri. Penggunaan kubah emas pada Boston State House telah memperkuat kesan visualnya. Penglihatan dari jarak jauh daripada kubah emas yang berkilauan, menjadikannya sebuah tanda kunci untuk pusat bandar Boston, (Lynch, 1959).

h. Memiliki elemen lokal yang khas

Elemen lokal yang terdapat pada suatu elemen mercutanda akan menguatkan kesan sebagai elemen yang mudah dikenali. Elemen lokal tersebut merupakan ornamen khas tempatan yang dimiliki oleh mercutanda tersebut (Lynch, 1959).

i. Bunyi dan Bau

Bunyi dan bau kadang-kadang lebih mengukuhkan lagi kesan mercutanda daripada kesan visualnya, meskipun ia tidak kelihatan tetapi telah menjadikan suatu objek itu sebagai suatu mercutanda. Pengunjung dapat mengingat suatu

mercutanda tersebut dengan bunyi dan aroma khas pada objek tersebut, (Lynch, 1959).

j. Rangkaian Bersiri Dengan Elemen Persekitaran

Sebuah rangkaian bersiri daripada elemen mercutanda dalam lingkungan sekitar akan membentuk *unity* dengan persekitarannya. Suatu elemen mercutanda yang baik adalah elemen yang unggul tetapi berhubungkait secara harmoni dengan kawasan sekitarnya. Rangkaian tersebut boleh membentuk sebuah siri kesamaan bentuk dan ornamen yang ada pada objek tersebut. Dalam rangkaian seperti itu, terdapat tanda pencetus dimanapun ianya diputuskan. Untuk kestabilan emosional seperti efisiensi fungsi, adalah penting bahawa rangkaian seperti itu berlanjutan dengan adil, tanpa celah yang lebih panjang. Rangkaian itu memudahkan pengenalan dan ingatan terhadap objek mercutanda (Lynch, 1959).

Penyelidik	Elemen	Kriteria
Kevin Lynch (1959)	Laluan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jenis Jalan ▪ Aktiviti ▪ Kualiti Ruang ▪ Fasad Khusus ▪ Tekstur <i>Pavement</i> ▪ Planting (Tanaman) ▪ <i>Proximity to special feature</i> (Berdekatan Dengan Gambaran Khusus) ▪ <i>Visual exposure</i> (Paparannya Visual) ▪ <i>Structural Reason</i> (Alasan Struktural) ▪ Identiti ▪ Kesenambungan ▪ <i>Gradient</i> ▪ <i>Point to point</i> (Destinasi) ▪ Skala ▪ <i>Directional Quality</i> (Kualiti Arah) ▪ Sudut Pemotongan Jalan ▪ Persimpangan Lebih Dari Empat Laluan ▪ Corak Laluan
Kevin Lynch (1959)	Sempadan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wujud Fisikal ▪ Aktiviti Khusus ▪ Aksesibiliti ▪ Kesenambungan dan Kejelasan ▪ Fungsi Sempadan ▪ Dimensi ▪ Bahan ▪ Perbezaan Yang Kontras ▪ Kejelasan Sisi-sisi

Kevin Lynch (1959)	Daerah	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bentuk Laluan ▪ Tematik ▪ Penggunaan dan Aktiviti ▪ Kehomogenan fasad ▪ <i>Typical features</i> (Gambaran tipikal) ▪ Identiti ▪ Sempadan ▪ Intisari Yang Jelas ▪ Keterkaitan
Kevin Lynch (1959)	Nodus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Persimpangan jalan ▪ Konsentrasi Penduduk ▪ Penampilan Visual ▪ Surrounding (dinding yang mengepung) ▪ Hala Yang Jelas (Tanda)
Kevin Lynch (1959)	Mercutanda	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Singularity (satunya) ▪ Keunikan; <ul style="list-style-type: none"> – Bentuk Bangunan, – Function (fungsi), – Lokasi yang istimewa, – Saiz ▪ Visual ▪ Sound and Smells (bunyi dan aroma) ▪ Rangkaian bersiri dengan elemen sekitar

Jadual 2.3 : Elemen Struktur bandar, berdasarkan Lynch (1959)

2.2.1.2 Morfologi (*Urban Pattern*)

Beberapa sumber mengemukakan bahawa tinjauan terhadap morfologi bandar ditekankan pada bentuk-bentuk fizikal yang antara lainnya tergambar pada sistem jalan-jalan yang ada, fungsi blok-blok bangunan, sama ada daerah petempatan atau bukan (perdagangan / industri) dan juga bangunan-bangunan persendirian (Herbert, 1973). Mengikut Evans (1975), pembentukan bandar boleh dilihat menerusi laluan pergerakan awam dan sistem jalannya. Rangkaian bandar yang terdiri daripada padu, lompong dan pertalian diantara pelbagai elemen fizikal yang menjadikan fabrik kawasan bandar selalunya diistilahkan sebagai morfologi.

Sementara itu Smailes (1955) telah memperkenalkan 3 unsur morfologi bandar iaitu : 1). Unsur-unsur penggunaan tanah, 2). Pola-pola jalan, 3). Jenis-jenis bangunan (*land use, street plan / layout, architectural style of building & their design*). Sementara mengikut Conzen (1962), elemen-elemen morfologi bandar terdiri daripada : 1) *Building fabric and building form*, 2). *Ground plan*, 3). *Land use*. *Groud plan* menurut Conzen merupakan lokasi spasial dan mempunyai

perkaitan antara jalan dan jaringannya, 'parcel' dan pengelompokannya ke dalam blok dan orientasi bangunan terhadap jalan dan *parcel*. *Land use* boleh didefinisikan sebagai produk atau aktivitas penduduk didalam *parcel* tertentu untuk memenuhi keperluannya terhadap kediaman, perdagangan dan perniagaan, industri, pendidikan, pejabat pemerintah, militer, rekreasi dan pertunjukan, sebagaimana juga ruang terbuka. Johnson (1981) mengemukakan 3 komponen yang berbeza, iaitu : 1). *The plan of street*, 2). *Building*, 3). *Functions performance by its streets*. Geografi lebih banyak menekankan morfologi kepada "land uses" dan "plan / layout / town plan". Sementara elemen "architetural style" lebih kepada bentuk visual, dimana dalam hal ini ianya berada dalam terminologi "townscape" (Cullen, 1979).

Mengikut pendapat-pendapat diatas, morfologi bandar dapat ditelusuri dari elemen-elemen utamanya, iaitu *land uses pattern* dan *street pattern*.

2.2.1.2.1 Memahami Morfologi Bandar

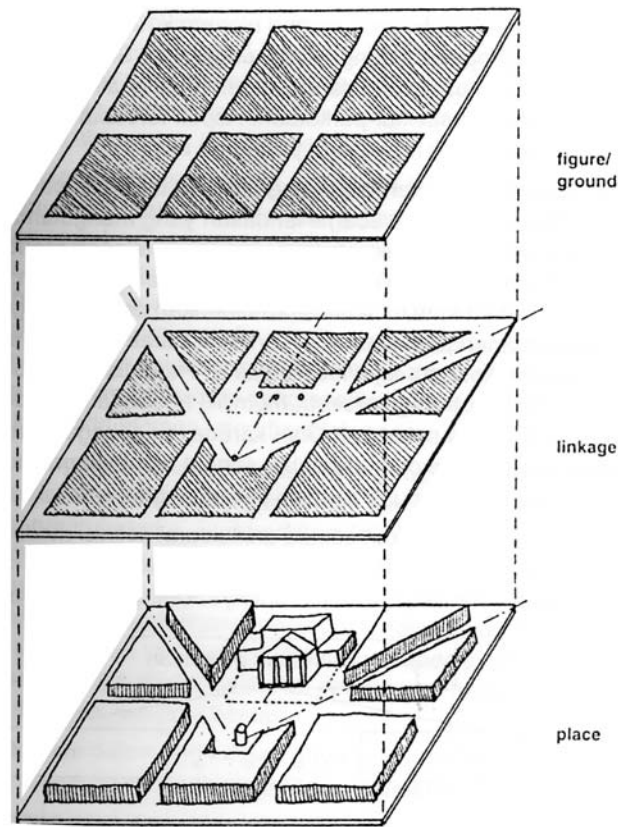
Dalam *urban design* terdapat tiga kelompok teori yang boleh digunapakai untuk menganalisa dan memahami morfologi bandar, yang antaranya terdiri daripada; teori 'figure/ground', teori 'lingkage' dan teori 'place'. Ketiga-tiga teori tersebut perlu digabungkan di antara satu dengan lainnya, bagi mendapatkan suatu analisis yang terperinci terhadap bentuk bandar (Zahnd, Markus, Perancangan Kota Secara Terpadu, 1999, ms. 69)

Roger Trancik sebagai tokoh perekabentuk bandar mengemukakan bahawa ketiga-tiga pendekatan kelompok teori berikut merupakan landasan penyelidikan rekabentuk bandar, sama ada secara sejarah mahupun secara moden (Trancik, Roger. op. cit. ms. 97) Ketiga-tiga pendekatan tersebut memiliki potensi yang sama sebagai strategi rekabentuk bandar dalam menekankan produk bandar secara terpadu.

Teori pertama adalah teori *figure/ground*, teori ini dapat difahami melalui penggunaan tanah (*pattern*) dengan hubungan antara bentuk yang dibina (*building mass*) dan ruang terbuka (*open space*). Analisis *figure/ground* adalah alat yang baik untuk mengidentifikasikan sebuah tekstur dan struktur bandar (*urban fabric*) serta mengidentifikasikan masalah penyusunan massa/ruang bandar, meskipun kelemahan analisis *figure/ground* terdiri daripada dua aspek iaitu yang pertama adalah perhatian hanya pada gagasan-gagasan ruang bandar dua dimensi sahaja, sementara yang kedua pengfokusannya sering dianggap terlalu statik.

Teori kedua adalah *teori linkage*, dimana teori ini dapat difahami melalui rupa bandar yang dinamik serta dianggap sebagai generator bandar itu. Analisis *linkage* adalah alat yang baik untuk memerhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan sebuah struktur bandar (*urban fabric*). Sementara kelemahan analisis *linkage* wujud dari aspek yang lain, iaitu kurangnya perhatian dalam mendefinisikan rupa bandar (*urban fabric*) secara spasial dan kontekstual.

Sementara teori ketiga adalah *Place* (tempat), dimana teori tersebut difahami menerusi kepentingan tempat-tempat dalam bandar yang terbuka terhadap sejarah, budaya dan sosialisasinya. Analisis tempat adalah alat yang baik untuk memberi pengertian mengenai ruang bandar melalui corak kehidupan bandar secara kontekstual. Namun begitu, kelemahan teori ini wujud melalui pemerhatiannya yang hanya difokuskan pada satu tempat di bandar sahaja.



Rajah 2.7: Diagram teori-teori rekabentuk perbandaran; *teori 'figure/ground', 'linkage' dan 'place'* (sumber: Trancik, Roger, *Theories of urban design*, ms 98, 1986)

Pada masa kini pendekatan yang terpadu adalah diperlukan. Ketiga-tiga teori itu bersama-sama mendefinisikan susunan massa di dalam bandar dan tata ruang bandar dengan suatu struktur yang jelas diantara *solid* (massa) dan *void* (tertutup/terbuka). Sekaligus mengatur dan menghubungkan bahagian-bahagian kawasan bandar serta memberi respons terhadap keperluan orang-orang di bandar serta semua elemen bandar yang bersifat senibina, mengikut kesesuaian dengan persekitarannya (Markuz Zahnd, 1999).

i. **Padu dan Lompang (*Figure/ground*)**

It is the articulation and differentiation of solid and voids that make up the fabric of the city and establish the physical sequences and visual orientation between places. (Trancik, Roger. op. cit. ms. 100)

Teori *figure/ground* difahami sebagai suatu hubungan tekstur di antara bentuk yang dibina (*building mass*) dan ruang terbuka (*open space*). Analisis

figure/ground adalah alat yang sangat baik untuk mengidentifikasi sebuah tekstur dan pola-pola struktur bandar (*urban fabric*), serta mengidentifikasi masalah penyusunan padu dan lompong.

Kemampuan untuk menentukan padu dan lompong dapat membantu menangani masalah ketepatan (*constantcy*) dan perubahan (*change*) dalam merekabentuk bandar serta membantu menentukan pedoman-pedoman dasar untuk menentukan sebuah rekabentuk bandar yang jelas sesuai dengan tekstur konteksnya. (Markuz Zahnd, 1999).

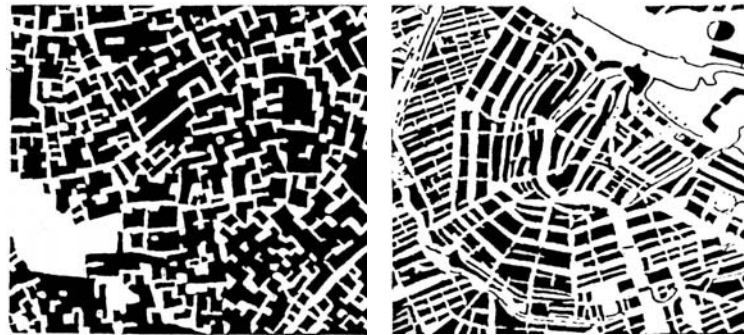
Suatu lingkungan binaan tidak dapat dirasakan tanpa adanya suatu bahagian kognitif yang menjadi asasnya. Beberapa pola penunjuk arah perlu diadakan sehingga suatu bentuk dapat dihasilkan. Bentuk-bentuk tersebut selalu menggambarkan suatu kesesuaian antara organisasi ruang fizikal dan organisasi ruang sosial. Pemakaian analisis *figure/ground* sangat berguna dalam pembahasan pola-pola tekstur.

Figure adalah istilah untuk massa (padu) yang dibina (biasanya dalam gambar ditunjukkan dengan warna hitam) dan *ground* adalah istilah untuk semua ruang di luar massa itu atau lompong (biasanya ditunjukkan dengan warna putih). Gambar seperti itu menunjukkan keadaan tekstur bandar atau kawasan bandar tersebut. Kadang-kadang sebuah *figure/ground* digambarkan dengan warna yang sebaliknya supaya dapat mengekspresikan kesan yang tertentu.

Pola tekstur sesebuah tempat sangat penting dalam merekabentuk bandar, dan secara teknik sering disebut sebagai landasan pengumpulan informasi untuk analisis selanjutnya. Pola-pola tekstur bandar sangat berbeza, kerana perbezaan tekstur bandar tersebut menunjukkan perbezaan rupa kehidupan dan kegiatan masyarakat bandar secara senibina. Ia memberikan pengertian bahawa, dengan menganalisa pola-pola tekstur bandar dan memperolehi perbezaan pada data pola tersebut, yang menunjukkan ciri khas pengaturan

kawasan itu dan lingkungannya. Namun, dalam kenyataannya yang sering terjadi ketika menganalisa suatu kawasan bandar adalah pola di tempat tersebut kurang jelas. Oleh itu, didalam bandar pola-pola kawasan secara tekstural yang mengekspresikan rupa kehidupan dan kegiatan masyarakat bandar dapat diklasifikasikan kepada tiga:

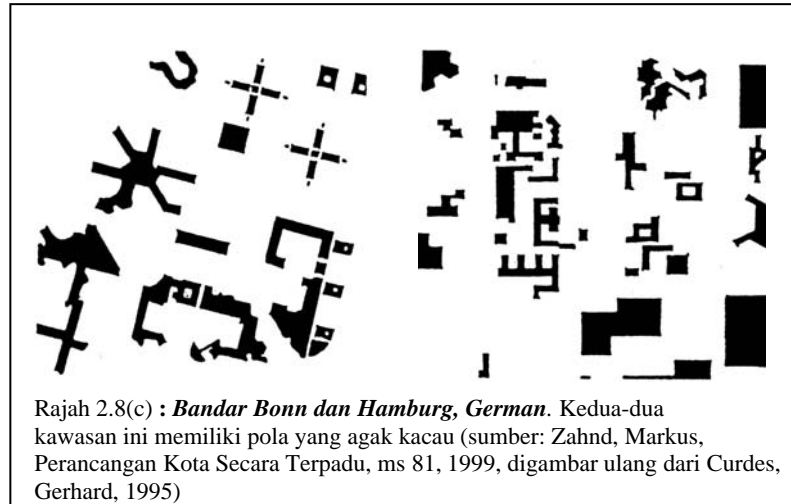
- a. susunan kawasan bersifat homogen yang jelas, dimana hanya ada satu pola tersusun.
- b. Susunan kawasan yang bersifat heterogen, dimana dua atau lebih pola berpadu
- c. Susunan kawasan yang bersifat berselerak.



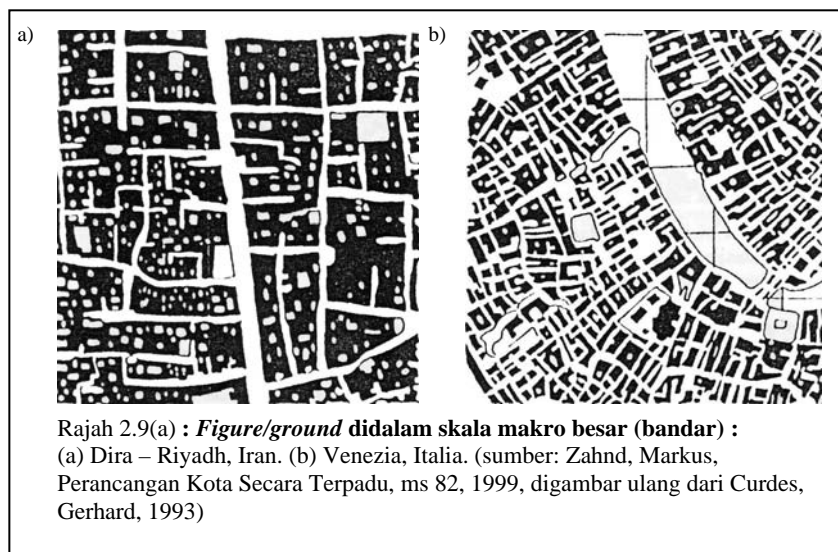
Rajah 2.8 (a) : Bandar *Algier, Maroko dan Amsterdam, Belanda*. Kedua-dua bandar itu memiliki pola kawasan yang bersifat homogen (sumber: Zahnd, Markus, Perancangan Kota Secara Terpadu, ms 81, 1999, digambar ulang dari Curdes, Gerhard, 1995)



Rajah 2.8(b) : Dua kawasan pada bandar *Aachen, German*. Kedua-dua kawasan memiliki pola yang bersifat heterogen (sumber: Zahnd, Markus, Perancangan Kota Secara Terpadu, ms 81, 1999, digambar ulang dari Curdes, Gerhard, 1995)

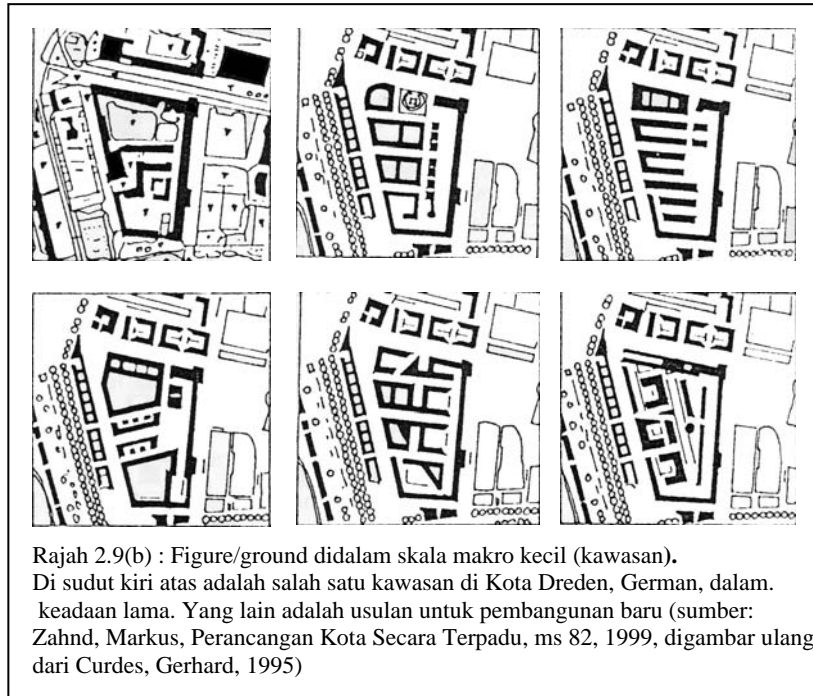


Figure/ground didalam tingkat bandar dapat dilihat dengan dua skala, iaitu skala makro besar dan skala makro kecil. Dalam skala makro besar, *figure/ground* memperhatikan bandar secara keseluruhannya dimana sebuah kawasan bandar yang kecil dalam skala ini menjadi tidak terlalu penting, kerana gambar *figure/ground* secara makro besar menfokuskan pada ciri khas tekstur dan masalah tekstur sebuah kawasan bandar secara keseluruhannya.



Dalam skala makro kecil, biasanya yang diperhatikan adalah sebuah *figure/ground* bandar dengan fokusnya adalah pada satu kawasan kajian sahaja. Pada skala ini, bandar secara keseluruhannya tidak terlalu penting,

kerana gambar *figure/ground* secara makro kecil menfokuskan pada ciri khas tekstur dan masalah tekstur sebuah kawasan secara mendalam.



Pada sesebuah kawasan yang lebih besar seperti bandar, wujud aktiviti-aktiviti yang pelbagai dan berbeza. Semua aktiviti itu secara umum menggambarkan pilihan yang dibuat berdasarkan keseluruhan alternatif yang ada. Pilihan yang dibuat cenderung menjadikan ianya sah berdasarkan budaya masyarakat yang berkait. Dengan demikian, kawasan bandar tidak hanya memberikan kesan kepada suatu susunatur sebahagian dari daerah yang lebih luas, tetapi permukiman itu sendiri ditubuhkan mengikut prioriti-prioriti tertentu (Markus Zahnd, 1999).

Susunan bandar adalah merupakan suatu pengorganisasian makna tertentu yang dipersembahkan didalam ruang melalui bentuk tertentu. Kenyataan ini menunjukkan bahawa rekabentuk bandar sentiasa berhadapan dengan organisasi ruang yang bersifat fizikal dan sosial. Amos Rapoport mengamati bahawa lingkungan dapat dilihat sebagai hubungan antara elemen-elemen dengan manusia:

Hubungan ini hubungan yang teratur, iaitu memiliki suatu pola dan struktur didalam ruang. Ruang dapat difikirkan dalam berbagai cara. Hal ini dapat dilukiskan secara ringkas dengan mengingat bahawa pereka dan masyarakat telah berulang kali memberi berbagai makna yang berbeza terhadap suatu konsep ruang. Ruang binaan pada kebudayaan-kebudayaan tradisional lebih merupakan ruang keramat daripada ruang geometri pada kebudayaan teknologi (Rapoport, Amos. op. cit ms. 26)

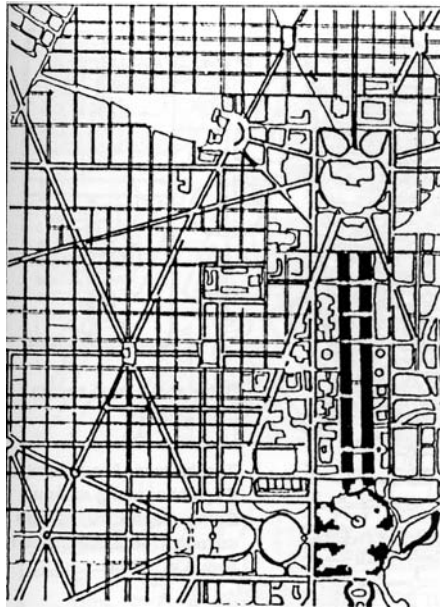
Pengorganisasian makna akan lebih bererti sekiranya digolongkan dengan perbezaan dua sudut pandang utama, iaitu perbezaan konfigurasi antara *figure* dan *ground* sahaja, kerana perbezaan dua pandangan utama tersebut dapat diamati pada budaya asli mahupun budaya asing.

ii. Penghubung (*Linkage*)

Linkage is simply the glue of the city. It is act by which we unite all the layers of activity and resulting form in the city (Maki, Fumiko. Investigations in Collective Form. St. Louis. 1964. ms.29)

Dalam teori *figure/ground* diatas terdapat kelemahan didalamnya, iaitu tidak terdapat akan hubungan yang dinamik secara senibina antara berbagai kawasan bandar. Oleh itu, perlu diperhatikan bahawa teori perbandaran yang membincangkan tentang hubungan sesebuah tempat dengan yang lain dari berbagai aspek adalah sebagai suatu generator perbandaran. Kelompok teori itu disebut dengan istilah *linkage* (penghubung), yang memerhatikan dan menegaskan hubungan-hubungan dan gerakan-gerakan (*dinamik*) sebuah tata ruang bandar (*urban fabric*).

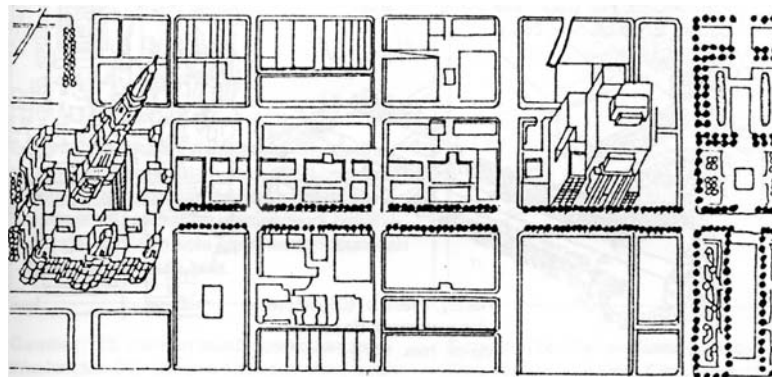
Bandar adalah sesuatu yang kompleks dan rumit, maka perkembangan bandar sering mempunyai kecenderungan membuat orang tersesat dalam gerakan di daerah bandar yang belum mereka kenal. Hal itu sering terjadi pada kawasan yang tidak mempunyai *linkage* (Markus Zahnd, 1999).



Washington DC. Kebanyakan jalan di ibu kota AS ini berfungsi sebagai koridor perbandaran, sedangkan disekitar Gedung Putih menggunakan elemen sumbu, (Trancik, Roger, 1986)



London. melalui penggunaan elemen koridor arkitek John Nash menghubungkan dua taman kota, yaitu James Park dan Regents park (Bacon, E, 1978)



Philadelphia, AS. (Bacon, E, 1978)

Rajah 2.10 : Elemen Koridor perkotaan. Didalam semua contoh ini lanskap serta bangunan-bangunan dipakai untuk mendefinisikan hubungan antara berbagai kawasan perbandaran, (sumber: Zahnd, Markus, Perancangan Kota Secara Terpadu, ms 113, 1999)

Seperti yang telah dikemukakan diatas, kelompok teori *linkage* memerhatikan susunan dan hubungan bahagian-bahagian bandar antara satu dengan yang lainnya. Roger Trancik membandingkan dinamik itu seperti suatu komposisi

muzik dengan suatu sistem datum. Dan Francis Ching menggunakan istilah yang sama dengan definisi berikut :

*Suatu datum ditakrifkan sebagai suatu garis, bidang atau ruang acuan untuk menghubungkan unsur-unsur lain didalam suatu komposisi. Datum mengorganisasi suatu pola acak unsur-unsur melalui penyusunan penyambungan dan kehadirannya yang konstan. Sebagai contoh, garis-garis lagu berfungsi sebagai datum yang memberi dasar visual untuk membaca not dan irama nada-nada yang ada secara relatif (Ching, Francis D.K. *Arsitektur, bentuk, ruang dan susunannya*. Jakarta. 1991. ms.358)*

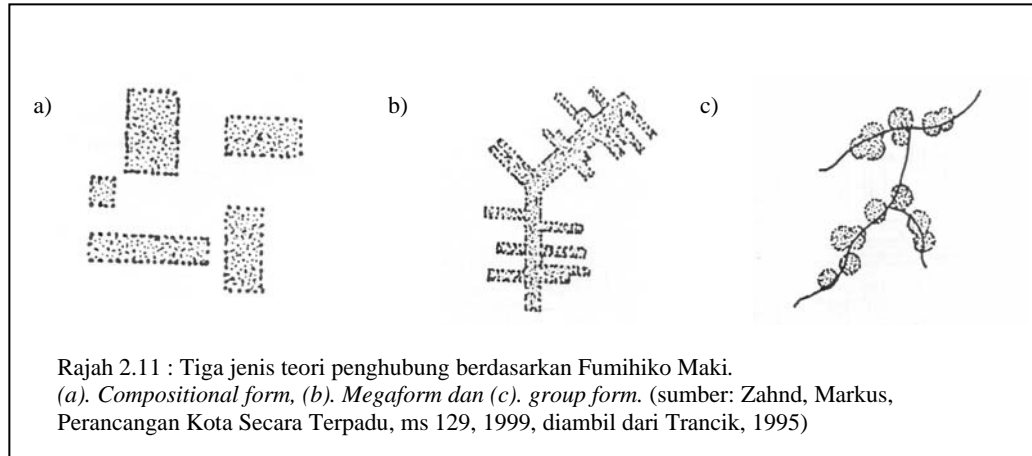
Garis-garis lagu adalah suatu datum konstan yang menghasilkan suatu ciptaan pada seorang komposer. Ia bersamaan dengan lingkungan perbandaran, kerana suatu datum (atau kesamaan) yang bersifat spasial akan berfungsi sebagai landasan tertentu. Contoh datum yang bersifat spasial adalah sebuah garis tanah, suatu aliran gerakan yang diarahkan, sebuah sumbu yang bersifat kesatuan atau sebuah sisi kelompok bangunan (Trancik, Roger.op.cit. ms.106) Hakikatnya,terdapat banyak bentuk dan pola datum perbandaran. Ching, menyatakan bahawa sebagai pengatur yang efektif, sebuah garis datum harus memiliki visual yang bersambungan untuk menembusi atau melintasi semua unsur yang disatukan sebagai bentuk yang dapat mencakupi atau mengumpulkan semua unsur-unsur yang tersusun didalam lingkungannya. Jika demikian, garis datum yang spasial itu menunjukkan suatu sistem penghubung yang perlu dipertimbangkan seandainya terdapat suatu tambahan yang perlu atau perubahan massa atau ruang didalam lingkungannya (Markus Zahnd, 1999).

Sebuah bandar hanya akan bererti sebagai suatu kelompok kawasan sahaja. Kenyataan tersebut telah dibahas dengan memperhatikan unit-unit secara berstruktur dan visual. Namun begitu, masih perlu ditambah satu lagi cara yang memperhatikan secara langsung keadaan rupa bentuk yang bersifat kolektif didalam kawasan bandar (Markus Zahnd, 1999). Implikasi keadaan tersebut kurang disedari. Masalah itu muncul kerana secara nyata di bandar juga terdapat kawasan yang berbentuk kolektif, tetapi bentuk tersebut sering kurang jelas dalam batasan mahupun ciri khasnya. Kenyataan ini menunjukkan

perlu perhatian secara khusus terhadap analisis mengenai kedudukan bentuk-bentuk kolektif dalam bandar, kerana dengan hal tersebut akan dicapai landasan rekabentuk untuk meningkatkan kualiti kawasan melalui pengelompokan berbagai objek sebagai bahagian dari satu bentuk kolektif (Markus Zahnd, 1999).

Perhatian perlu diberikan secara khusus pada ciri khas, organisasi, dan hubungan bentuknya yang bersifat kolektif, sama ada di suatu daerah mahupun dengan daerah yang lain, kerana sebuah bandar memiliki banyak wilayah yang mempunyai erti terhadap hubungan dari dalam mahupun luar, iaitu sama ada melalui diri sendiri mahupun dari lingkungannya. Oleh itu, kawasan-kawasan bandar yang mempunyai sifat bentuk kolektif merupakan karakteristik bandar yang penting (Markus Zahnd, 1999).

Menurut Fumihiko Maki yang dikutip didalam 'Theories of urban design' Roger Trancik, menganggap kriteria bagi penghubung tersebut sebagai karakteristik yang sangat penting didalam persekitaran bandar. Menurut beliau, penghubung adalah hakikat utama didalam bandar. Penghubung adalah tindakan yang menyatukan semua lapisan aktiviti serta hasilnya yang memiliki rupa secara fizikal didalam bandar. Rekabentuk bandar memperhatikan pertanyaan yang membuat hubungan secara meluas antara objek yang dipisahkan. Kesimpulannya, penghubung memerhatikan keupayaan dalam memperjelaskan sebuah kedudukan yang luas sekali dengan mengartikulasikan bahagiannya (Trancik, R. op. cit. ms.106. *'Linkage is simply the glue of the city. It is act by which we unite all the layers of activity and resulting form in the city. Urban design is concerned with the questions of making confrehensible links between discrete things. As a corollary, it is concerned with making an extremely large entity confrehensible by articulating its parts.'*)



iii. Tempat (*Place*)

Hakikat teori *place* dalam rekabentuk spasial terletak pada pemahaman budaya dan karakteristik manusia terhadap tempatnya (Trancik, Roger. op.ct. ms.112)

Pada bahagian ini akan dibahas makna sebuah kawasan sebagai sebuah tempat perbandaran secara senibina. Manusia memerlukan suatu sistem *places* (tempat-tempat tertentu) yang bererti dan agak stabil untuk perkembangan kehidupan dan budayanya. Keperluan itu timbul kerana adanya kesedaran orang terhadap suatu tempat yang lebih luas daripada hanya sekadar masalah fizikal.

Pandangan umum mengenai sistem tempat adalah sangat berbeza, misalnya antara sistem tempat desa dan sistem tempat perbandaran. Namun, bagi menjadikan setiap tempat dapat dilihat dan dirasakan, ianya memerlukan suatu batasan dengan makna tertentu. Ada dua pengamatan yang menarik dalam hal tersebut:

- Sebuah tempat bukan ditentukan kerana sifatnya sebagai daerah tempat berhenti, melainkan dimana sebuah tempat memulakan kehadirannya (Heidegger, Martin. *Poetry, language, thought*. New York. 107)

- Bahagian dari keadaan sebuah tempat yang baik adalah perasaan yang kita miliki terhadapnya, yang wujud dan dilindungi oleh sebuah medan yang spasial yang dimiliki sendiri dengan pembatasannya serta kesanggupannya (Smithson, Peter. Laporan penelitian. Lund University. 1981. *'Part of presence of a good places is the feeling we have of it embodying and being surrounded by a field of its own sort of place with its special limits and potentials'*)

Penghasilan 'tempat' merupakan aspek penting didalam bidang rekabentuk bandar (Mohd. Rosli, 1994). Di dalam *Burra Charter* 'tempat' ditafsirkan sebagai tapak, kawasan, bangunan, atau kerja-kerja lain beserta sebarang kandungannya yang berkaitan dan persekitarannya. Istilah ini menunjukkan bahawa jika sebarang kaitan yang dibuat mengenai tempat ianya bukan hanya merujuk kepada monumen atau binaan semata-mata, tetapi juga merangkumi keseluruhan keadaan kawasan tersebut. Noberg Schulz (1980) pula menyatakan bahawa 'tempat' bermaksud lebih dari lokasi secara abstrak, tetapi juga satu hasil dari keseluruhan benda-benda wujud yang mempunyai bentuk, tekstur dan warna. Canter (1977) pula menyatakan bahawa perkataan 'tempat' itu merangkumi aspek geografi, senibina dan konotasi sosial. Oleh itu, 'tempat' secara kesimpulannya meliputi bukan sahaja 'tapak' yang merujuk kepada 'tempat', malahan juga keseluruhan elemen yang terkandung didalamnya, serta persekitarannya. Beliau telah menyatakan bahawa tempat merupakan hasil dari tindakan, konsepsi, dan sifat-sifat fizikal. Definisi-definisi yang diberikan menunjukkan bahawa elemen-elemen yang membentuk 'tempat' secara langsung menghasilkan karakter iaitu seperti bentuk dan '*texture*'. Selain itu, Noberg Schulz juga menyatakan bahawa kewujudan struktur bagi sesuatu tempat adalah dimanifestasikan oleh keseluruhan dari karakter dan juga ruang.

Dalam membincangkan tentang konsep tempat, adalah perlu bagi kita membincangkan juga tentang konsep suasana tempat (*sense of place*). Kejelasan sesuatu tempat akan menyumbang kepada suasana tempat iaitu

kebolehan dalam mengenal tempat yang berbeza mengikut kelainan identitinya Relph (1976) dan Lang (1994). Ianya merupakan karakter fizikal dan budaya yang wujud secara berangsur-angsur menerusi masa dan membangkitkan '*genius loci*' bagi setiap bandar atau kota (Shuhana dan Ahmad Basri, 2000). Keupayaan ini boleh dipengaruhi oleh tahap manusia itu memahami sesuatu tempat melalui penderiaannya dimana lazimnya hanya tempat yang mempunyai ciri-ciri yang jelas atau identiti yang kuat dikatakan mempunyai suasana tempat dan memberikan 'tahap penyesuaian' yang tinggi kepada mereka.

Biasanya, massa menjadi faktor penting dalam membentuk suasana tempat kerana ia mempengaruhi tahap kejelasan dan makna (*meaning*) sesuatu tempat kepada manusia. Massa yang panjang akan memungkinkan pemerhati mengaitkan secara jelas tentang maklumat yang di rakamkan oleh sistem penderiaan untuk menghasilkan persepsi. Menurut Shuhana dan Ahmad Basri (1999), terdapat tiga elemen utama dalam pembentukan suasana tempat iaitu persekitaran fizikal, aktiviti dan makna. Ketiga-tiga elemen tersebut adalah untuk dipertimbangkan dalam kajian rekabentuk.

Dalam membincangkan 'tempat', Nobert Schulz (1980), telah menjelaskan bahawa terdapat tiga konsep lain yang penting dan saling berkait iaitu karakter, identiti dan '*genius loci*'. '*Genius loci*' merupakan satu konsep disebalik aspek fizikal dan sosial dan hanya boleh difahami melalui pemahaman mendalam mengenai faktor-faktor yang telah membentuk alam binaan. '*genius loci*' menurut beliau lagi adalah semangat tempat (*'spirit of place'*) dimana semangat itu menjadikan sesuatu tempat itu 'hidup' dan dapat menentukan tentang karakternya (Nobert-Schulz, Christian. *Genius Loci*. New York. 1980).



Rajah 2.12 : Piazza de Duomo, Milan. Sebuah tempat yang kaya dengan karakter, identiti dan semangat tempat (*Genius Loci*). (sumber: Chapman, David, *Creating Neighbourhoods and Place*, ms 80, 1999)

Menurut Simon Bell (1993), '*genius loci*' atau semangat tempat adalah merujuk kepada kualiti atau karakter yang menjadikan suatu tempat itu istimewa dan berbeza dengan tempat-tempat lain sehingga menjadikannya unik dan tersendiri. Meskipun ianya merupakan satu konsep yang begitu abstrak dan sukar difahami, namun kewujudannya begitu penting dalam sebuah tempat. '*genius loci*' memerlukan langkah pemeliharaan yang teliti dan cermat kerana sifatnya yang rapuh terhadap sesuatu perubahan karakter sama ada di tempat itu sendiri ataupun disekitarnya. Sekiranya sesebuah 'tempat' direkabentuk tanpa mempertimbangkan aspek '*genius loci*', maka identitinya akan hilang.

Menurut Garnham (1985), semangat tersebut juga mempunyai nilai dan makna kepada penghuni sesebuah bandar yang mana ianya penting untuk kualiti hidup mereka. Meskipun kita sukar mengenalpasti faktor yang menghasilkan '*genius loci*' (simon Bell, 1993) namun ianya masih dapat difahami dengan penelitian terhadap faktor-faktor yang telah membentuk alam binaan dan mengenalpasti karakter sesuatu tempat. Justeru itu, karakter juga merupakan salah satu

elemen penting dalam aspek `genius loci' atau semangat tempat ini (Noberg Schulz, 1980). Menurut Garnham (1985), terdapat beberapa faktor penting yang lazimnya menghasilkan `genius loci' atau semangat tempat iaitu faktor lokasi bandar dan percampuran fungsi, seni, senibina dan aktiviti didalam ruang awam.

2.2.1.3 Rupa Bandar (*Townscape*)

Di dalam menganalisa sesebuah bandar, seringkali timbul persoalan iaitu mengenai perkara yang menonjolkan ciri-ciri sesebuah bandar. Begitu juga jika dilihat dengan teliti mengapa sebahagian bandar yang sedia ada kadang-kala boleh memberikan kebosanan kepada seseorang. Secara umumnya, seseorang boleh melihat bangunan bersejarah dan kelebihan rekabentuk yang dapat menyumbang kepada identiti sesebuah bandar (Ahmad Bashri, Shuhana & Zahara, 2000).

Kebanyakannya fungsi sosial sesebuah bandar dipengaruhi oleh faktor geografi, latarbelakang politik dan topografi tempatan. Perkara-perkara inilah yang akan menentukan tempat dan bentuk sesebuah bandar. Oleh itu semua faktor ini bergabung untuk mempengaruhi penampilan pemandangan dan pembentukan sesebuah bandar (Worsekett, 1969). Apabila dilihat secara visual kebanyakan bandar mendapatkan identiti dan personalitinya daripada pembentukan bangunan. Bangunan-bangunan biasanya mempunyai gaya yang berbeza dan semuanya disatukan dengan tema-tema tertentu untuk mencipta pemandangan tempatan dan juga pengunjung-pengunjung. Dengan ini rupa bandar bukan hanya semata-mata terdiri daripada batu-bata dan mortar tetapi ia juga bergantung kepada persekitaran, gabungan pelbagai pemandangan dan susun atur yang menghasilkan kekuatan faktor didalam pembentukan ciri-ciri tempatan (Ahmad Bashri, Shuhana & Zahara, 2000)

Cullen (1971) menyatakan, rupa bandar merupakan satu seni yang mewujudkan pertalian diantara elemen-elemen yang membentuk fabrik bandar. Terminologi yang digunakan untuk menganalisa kualiti rupa bandar terdiri dari ;

1. Kepentingan dari segi penglihatan (*concerning optic*)
2. Tempat dan tata tertib (*concerning place*)
3. Kandungan (*concerning content*)

2.2.2.3.1 Kepentingan Dari Segi Penglihatan (*Concerning Optic*)

Pendekatan yang dibuat adalah berdasarkan pengalaman visual yang diberikan oleh sesebuah bandar kepada pemerhati. Pengalaman ini boleh dinikmati melalui pemandangan dan pandangan berlorong yang hanya dapat dilihat apabila seseorang melalui sebuah bandar. Pemandangan bandar yang baik boleh merangsang minda manusia melalui perbezaan yang jelas disamping elemen yang boleh mencipta suasana yang menjadi ingatan. Gabungan visual oleh pemandangan juga boleh menyatukan sesebuah bandar dan memberikan penekanan struktur dan organisasi visual bandar. Dengan ini penekanan terhadap optik perlu dititik beratkan dalam mengkaji rupa bandar (Ahmad Bashri Sulaiman: 'Tipologi bentuk bandar Malaysia: Kajian kes Georgetown, Pulau Pinang', Jabatan Senibina, UTM, 2000)

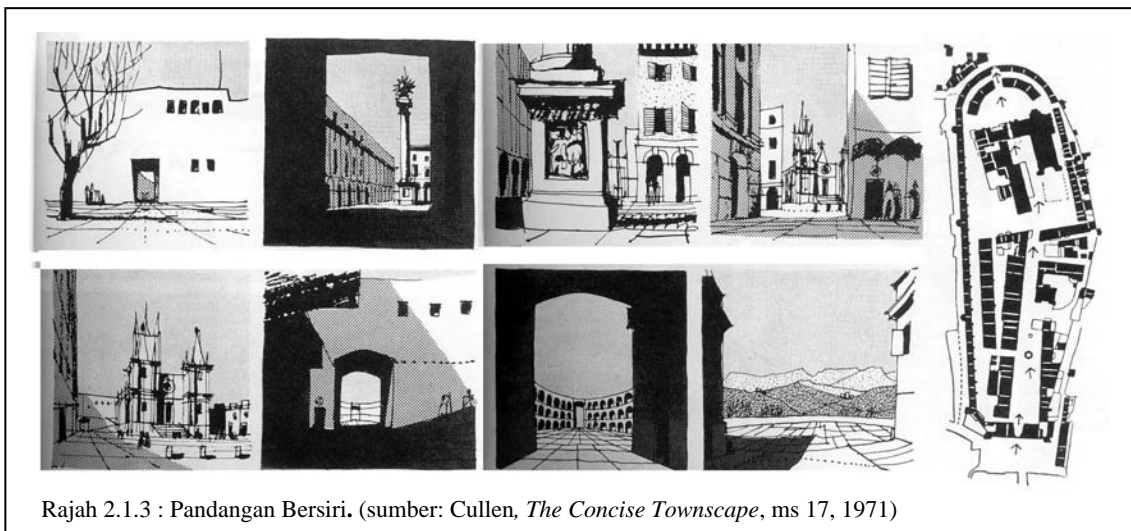
Berkenaan visual juga boleh dikatakan sebagai siri pandangan. Siri pandangan merupakan pemandangan yang berturutan yang akan memberikan gambaran yang jelas kepada vista. Dalam siri pandangan ini, terdapat visual yang berbeza dari segi warna, ketinggian, skala dan butiran yang akan menampilkan sesuatu objek itu dominan dari segi visualnya (Cullen, 1971).

i. Pandangan Bersiri (*serial vision*)

Mengikut Cullen (1971), siri pandangan merupakan pemandangan yang berturutan dimana akan memberikan gambaran yang jelas kepada lorong. Dalam siri pandangan ini terdapat gambaran visual yang berbeza dari segi

warna, ketinggian, skala dan butiran yang akan menampilkan suatu objek itu dominan dari segi visual.

Pandangan bersiri ini dilakukan dengan berjalan kaki dari satu sempadan ke akhir sempadan pada langkah yang sentiasa sama, bagi memperlengkapi setiap perkaitan dari pendedahan kepada cadangan dalam gambar bertentangan. Visual yang dilihat sepanjang perjalanan dibaca dari sisi kiri dan kanan. Gambaran pada plan menjadi lebih jelas dengan meletakkan anak panah sebagai penunjuk arah perjalanan.. Catatan terhadap pemesongan yang berlaku didalam susunan barisan yang lurus dan variasi kecil didalam unjuran dan *setback* atas plan memiliki ketidakseimbangan kekuatan kesan dalam tiga dimensi, (Cullen, 1971).



ii. Pandangan Berperingkat (*grandiose vista*)

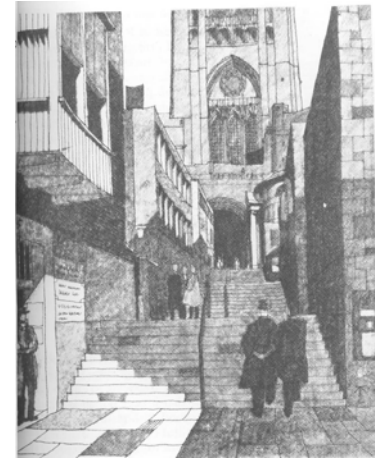
Grandiose vista merupakan pemakaian permulaan untuk membesarkan pandangan berlorong dari suatu tempat ke tempat lain melalui suatu tempat atau objek yang terkenal. *Grandiose vista* berfungsi untuk mengendalikan landskap kemudian menghasilkan kesan kekuatan sebuah tempat kepada pengunjung, (Cullen, 1971).

iv. Pandangan Berlorong (*Vista*)

Dalam pandangan berlorong atau vista terdapat dua jenis vista, vista terbuka dan tertutup. Pandangan lorong terbuka bermakna masih membolehkan seseorang pengamat melanjutkan pandangan visualnya mengikuti lorong tersebut, sementara pandangan berlorong tertutup dimana pandangan terhadap lorong tertumpu pada sebuah objek dominan yang berada di hujungnya.



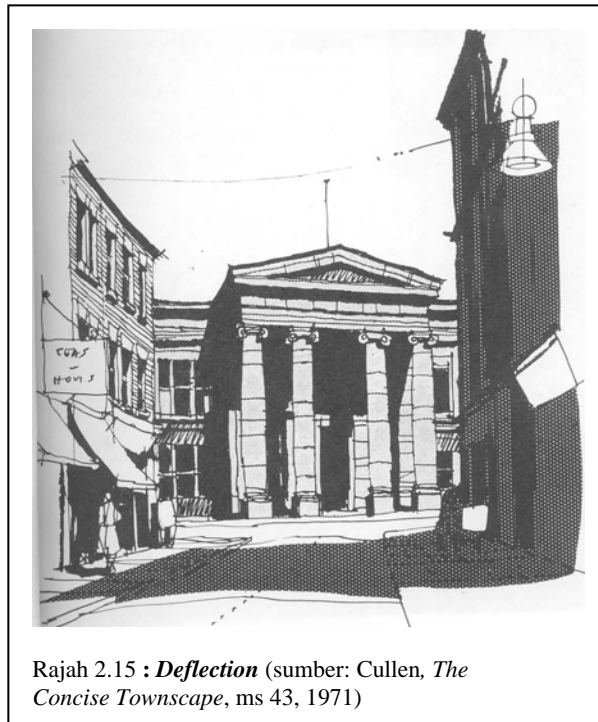
Rajah 2.14(a) : Vista Terbuka (sumber: Cullen, *The Concise Townscape*, ms 44, 1971)



Rajah 2.14(b) : Vista Tertutup (sumber: Cullen, *The Concise Townscape*, ms 43, 1971)

v. Pemesongan (*deflection*)

Variasi selain daripada vista tertutup adalah pemesongan (*deflection*) dimana bangunan atau objek yang berada di hujung lorong memberikan suatu arah baru pada lorong untuk melanjutkan perjalanan pada lorong berikutnya, (Cullen, 1971).



Rajah 2.15 : *Deflection* (sumber: Cullen, *The Concise Townscape*, ms 43, 1971)

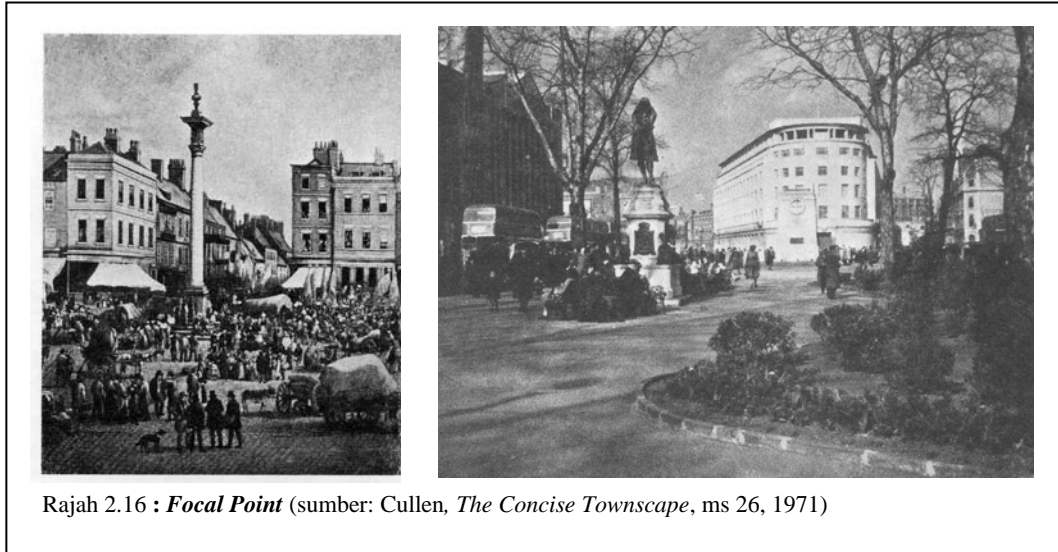
2.2.2.3.2 Tempat Dan Tatatertib (*Concerning Place*)

Reaksi kepada persekitaran boleh dirasai bergantung kepada posisi badan didalam persekitaran. Apa yang dimaksudkan disini ialah perbezaan emosi yang diperolehi sekiranya seseorang berada dikawasan tertutup berbanding dengan seseorang yang berada di kawasan terbuka. Perkara yang sama juga boleh diperkatakan terhadap pengalaman berada ditempat tinggi berbanding dengan tempat rendah. Oleh yang demikian inilah ciri-ciri yang akan diperhatikan didalam melihat rupabentuk bandar (Ahmad Bashri, Shuhana & Zahara, 2000).

Teori ini memfokuskan kepada tanda sesuatu tempat terhadap keadaan sekeliling dengan membentuk suatu rekabentuk bandar yang tersusun jelas. Susunan fabrik bandar yang baik akan memberikan gambaran yang jelas kepada sesuatu elemen penting dalam bandar berkenaan.

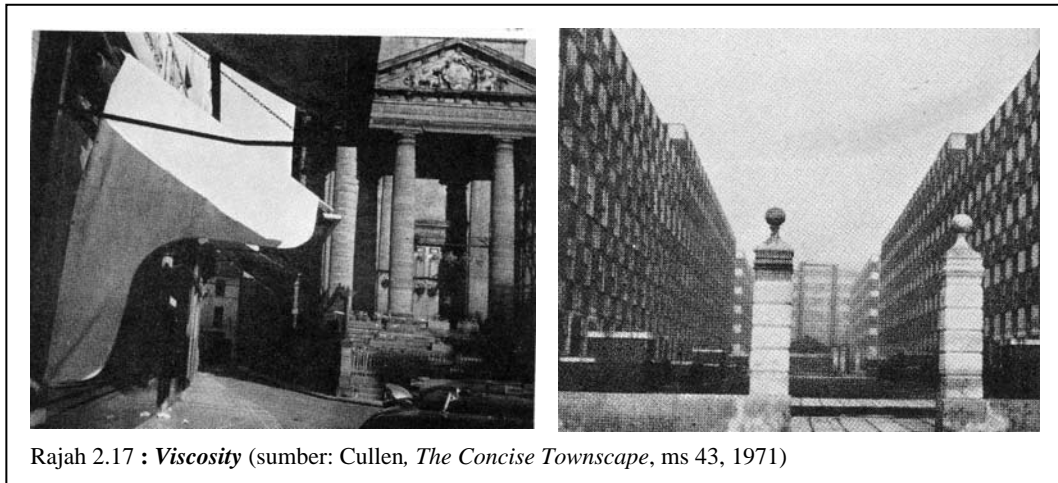
i. Titik Tumpu (*Focal Point*)

Titik tumpu (*focal point*) merupakan pasangan kepada *enclosure* sebagai sebuah artifak yang dimiliki, simbol vertikal dari suatu komuniti. Pada jalan yang sesak dan kawasan seperti pasar, persimpangan jalan atau menara jam dan sebagainya boleh bertindak sebagai titik tumpu. Namun begitu, fungsi utama titik tumpu adalah menjadi panduan arah kepada pejalan kaki. (Cullen, 1990).



ii. Kelikatan (*Viscosity*)

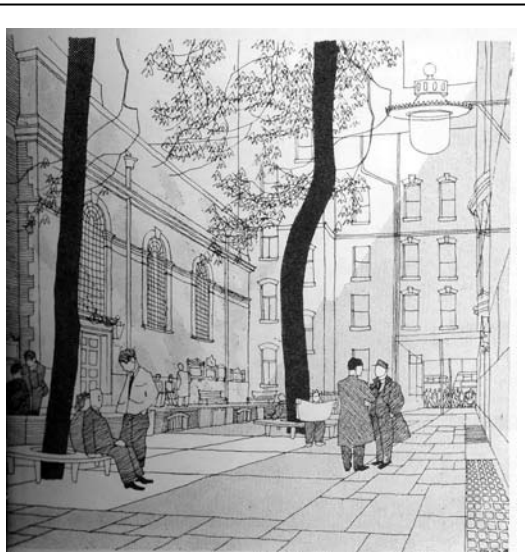
Penggabungan antara pemilikan objek statik dan pergerakan dinamik yang dibentuk oleh sekumpulan orang yang sedang berbual, penjual surat khabar, penjual bunga, dan sebagainya telah menghasilkan kelikatan. Selain itu, berdasarkan rajah yang ditampilkan telah menunjukkan tirai yang bergantung, ruang yang dikelilingi dengan tiang-tiang dan haluan jalan yang berliku-liku telah memberi latarbelakang yang menarik.



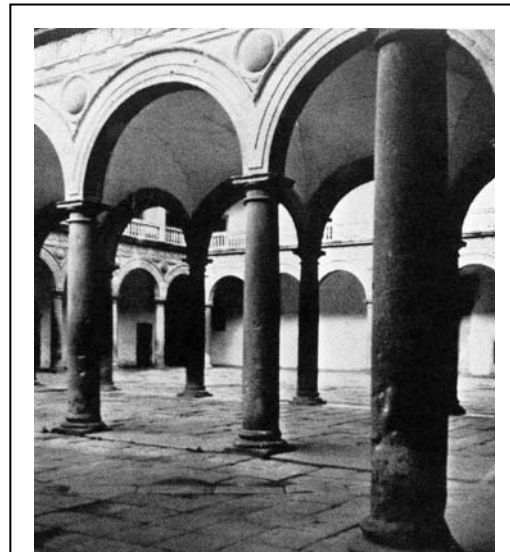
Rajah 2.17 : *Viscosity* (sumber: Cullen, *The Concise Townscape*, ms 43, 1971)

iii. Kesan ruang (*Enclosure*)

Kesan ruang (*enclosure*) memberi suatu ruang yang terarah kepada pejalan kaki dan kenderaan apabila terdapat dua blok objek yang berkedudukan setentang. Kesan ruang dibentuk oleh perbandingan lebar ruang dengan tinggi bangunan. Kesan ruang yang terbentuk sesuai dengan besar sudut pandang manusia pada ruang luar tersebut (Cullen, 1990).



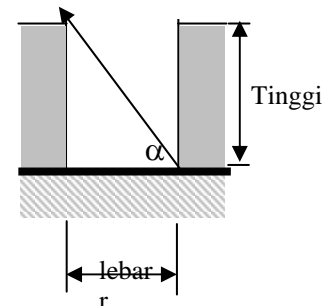
Rajah 2.18(a) : *Enclosure* (sumber: Cullen, *The Concise Townscape*, ms 25, 1971)



Rajah 2.18(b) : *Multiple closure* (sumber: Cullen *The Concise Townscape*, ms 30, 1971)

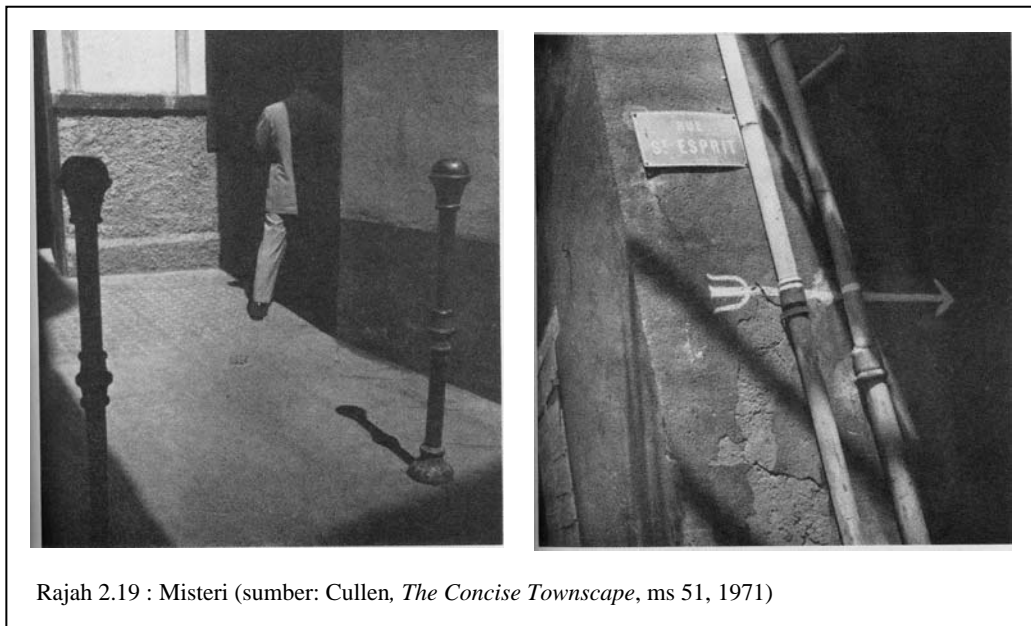
Spereiregen (1965) membahagi kesan ruang sebagai berikut:

Proportion		Degree	Feeling enclosure
Distance form boundary	Height of boundary		
1	1	45	Enclosed
2	1	27	Lower Limit
3	1	18	Lacking
4	1	14	Open



iv. Misteri

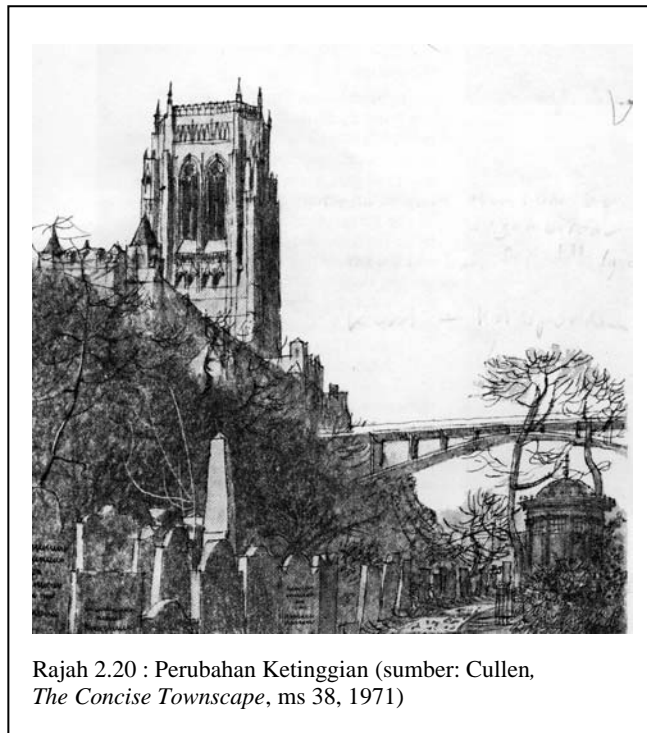
Suatu tempat yang menarik tetapi tidak dapat diketahui melalui penglihatan sepenuhnya kerana dihalang oleh suatu objek, tetapi ianya boleh diketahui melalui papan tanda, hal ini akan mencetuskan perasaan ingin tahu.



Rajah 2.19 : Misteri (sumber: Cullen, *The Concise Townscape*, ms 51, 1971)

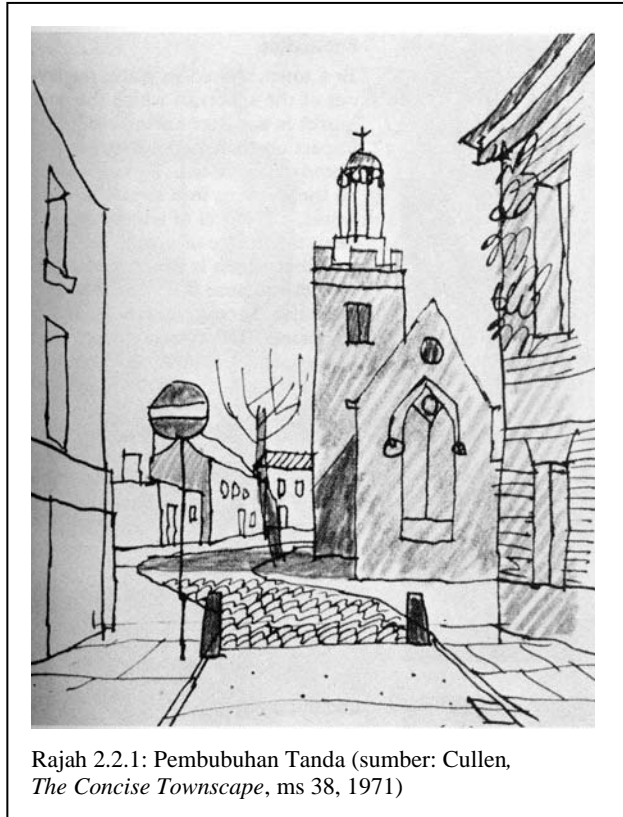
v. Perubahan Ketinggian (*Change of Level*)

Perubahan ketinggian atau perbezaan aras mewujudkan perasaan yang berbeza kepada pengguna. Bagi aras bawah, ia menghasilkan keakraban, inferioriti, kesan ruang dan rasa takut dan tidak selesa akan ruang-ruang yang sempit. Sementara bagi aras atas, ia melahirkan rasa selesa, selamat, luas dan sebagainya. Tindakan penurunan menyatakan secara tidak langsung kepada pengenal 'tahu', sementara tindakan penaikan menyatakan secara tidak langsung kepada 'ketidak tahuan'. Penggunaan fungsi aras untuk bergabung atau memisahkan aktiviti-aktiviti berbagai pengguna jalan, (Cullen, 1990).



vi. Punctuation (*Pembubuhan tanda*)

Jika vista dilihat seperti sebuah kalimat yang lengkap mengandungi subjek dan predikat, penggunaan tanda baca dapat menjelaskan batasan-batasan dari rangkaian kata yang disertakan. Oleh itu, perletakkan tanda diperlukan dalam mengarahkan fungsi tempat tersebut. Perletakkan tanda pada lorong, yang berisi maklumat, amaran, penunjuk arah dan sebagainya. Perletakkan tanda baca juga mempengaruhi kesan visual pada suatu tempat, (Cullen, 1990).



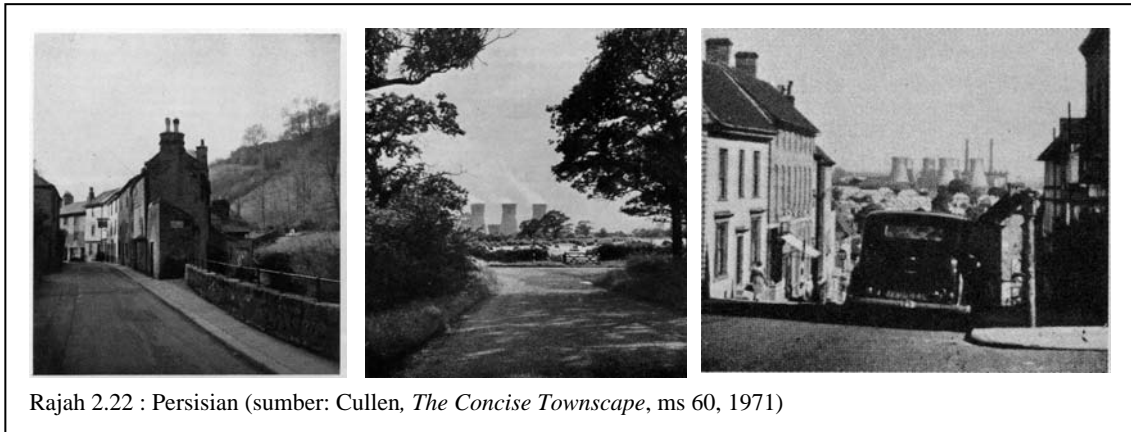
Rajah 2.2.1: Pembubuhan Tanda (sumber: Cullen, *The Concise Townscape*, ms 38, 1971)

2.2.2.3.3 Kandungan (*Concerning Content*)

Dalam pengkajian sesuatu fabrik bandar, pembentukan sesebuah rupa bandar boleh dilihat melalui sejarah, warna, skala, gaya, watak, keunikan dan konteks yang terkandung didalamnya. Kebanyakan bandar lama yang maju pada masa silam, mempunyai nilai sejarah yang tinggi. Nilai ini merupakan bukti perbezaan bangunan masa lampau dengan masa sekarang dari segi senibina dan juga dalam pelbagai susunatur (Cullen, G: 'Townscape', The Architectural Press, Great Britain, 1961). Bangunan lama juga mempamerkan campuran identiti senibina, bahan binaan dan skala yang berbeza dengan bangunan sekarang. Gabungan ciri-ciri yang baik dapat mempengaruhi pembentukan fabrik bandar dari segi simetri, keseimbangan, kesempurnaan dan kesesuaian sesebuah bandar. Oleh itu, teori ini merupakan konsep utama dalam perancangan bandar.

i. Persisian (*Juxtaposition*)

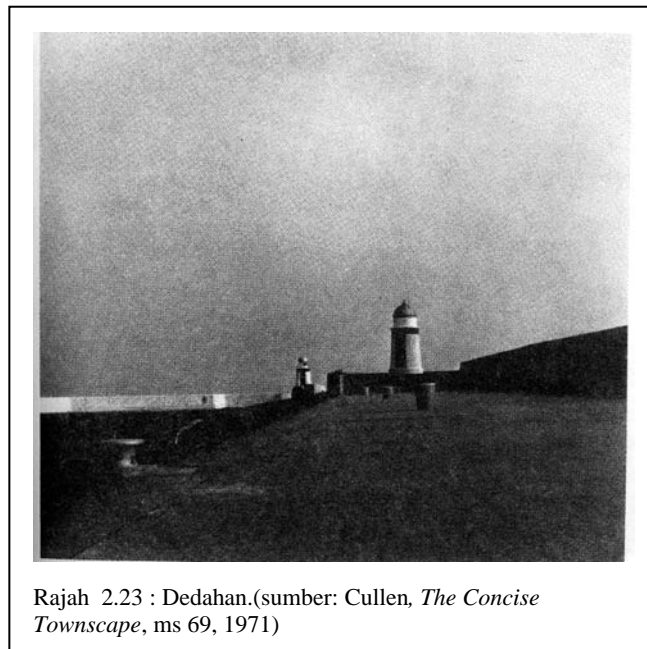
Pembangunan antara dua kawasan yang tidak selaras akan melahirkan persisian.



Rajah 2.22 : Persisian (sumber: Cullen, *The Concise Townscape*, ms 60, 1971)

ii. Dedahan (*Exposure*)

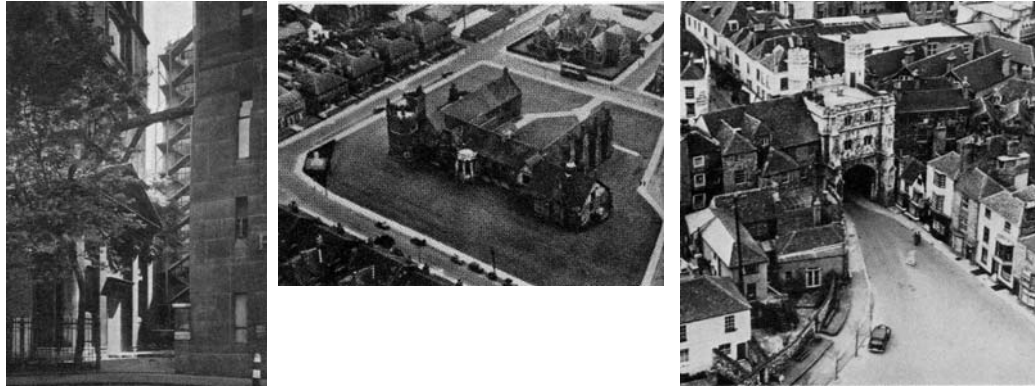
Kekosongan, langit yang terbuka luas dari geometri merupakan elemen yang dapat menghasilkan suasana dedahan



Rajah 2.23 : Dedahan.(sumber: Cullen, *The Concise Townscape*, ms 69, 1971)

iii. Perhubungan (*relationship*)

Teori ini amat menekankan kepada aspek konteks, dimana butiran yang terdapat pada setiap bangunan yang berdekatan akan menunjukkan perhubungan antara sesebuah bangunan. Contohnya *pediment*, tingkap, pintu dan tangga.



Rajah 2.24 : Perhubungan (sumber: Cullen, *The Concise Townscape*, ms 78, 1971)

Penyelidik	Terminologi	Elemen
Gordon Cullen (1971)	Concerning Optict (Kepentingan Penglihatan)	<ul style="list-style-type: none"> • Pandangan Bersiri (Serial Vision) • Pandangan Berperingkat (Grandiose Vista) • Pandangan Berlorong (Vista) • Pemesongan (Deflection)
Gordon Cullen (1971)	Concerning Place (Tempat dan Tata Tertib)	<ul style="list-style-type: none"> • Titik Tumpu (Focal Point) • Kelikan (Vscosity) • Keruangan (Enclosure) • Misteri • Perubahan Ketinggian (Change of Level) • Pembubuhan Tanda (Punctuation)
Gordon Cullen (1971)	Concerning Content (Kandungan)	<ul style="list-style-type: none"> • Persisian (Junctaposition) • Dedahan (Exposure) • Perhubungan (Relationship)

Jadual 2.4: Elemen Rupa bandar (*Townscape*) berdasarkan Cullen (1971)

Walaupun elemen-elemen diatas telah dikategorikan berdasarkan terminologinya tersendiri, ianya merupakan suatu kesatuan yang membentuk rupa bandar yang boleh diperolehi semasa menjalankan kajian visual.

BAB 3

METODOLOGI PENYELIDIKAN

3.0 Pengenalan

Metodologi penyelidikan adalah kaedah yang digunakan bagi menjalankan suatu kajian. Penggunaan kaedah yang sesuai dapat meningkatkan kualiti suatu penyelidikan (Bailey, 1984). Metodologi penyelidikan merupakan elemen penting dalam menentukan kebenaran dan kesahihan hasil penyelidikan, (Bungin, Burhan, "Metodologi Penelitian Kualitatif", 2001. ms. 42).

Bab ini akan menjelaskan tentang bentuk dan metodologi yang digunakan dalam penyelidikan ini. Ia merupakan bahagian penting yang akan menjadi garis panduan dalam penyusunan laporan ini. Selain menerangkan tentang teknik pengumpulan data ia juga turut menghuraikan data-data yang diperlukan dan bagaimana teknik analisis akan digunapakai bagi membentuk model bandar baru berdasarkan karakteristik bandar tradisional.

Model yang akan dihasilkan daripada penyelidikan ini adalah berupa kriteria rekabentuk dan garis panduan pembangunan fizikal bandar. Kriteria-kriteria yang mempengaruhi elemen-elemen bentuk bandar, iaitu elemen struktur bandar (lima elemen yang nyatakan oleh Lynch,1965) dan elemen rupa bandar yang berkaitan dengan optik, tempat dan kandungan yang dinyatakan oleh Cullen (1971) akan dirumuskan bagi membentuk suatu garis panduan pembangunan fizikal bandar.

Bahagian pertama bab ini akan menghuraikan tentang hasil tinjauan terhadap metodologi yang boleh digunakan, sebelum dilanjutkan dengan metodologi yang dipilih untuk kajian ini. Seterusnya teknik yang akan

digunakan semasa pengumpulan data akan disesuaikan. Ini termasuklah keperluannya dalam penyelidikan ini serta langkah kerja yang diperlukan. Bahagian terakhir akan mengemukakan teknik analisa data dan peringkat pembentukan model bentuk bandar.

3.1 Pemilihan Metodologi Kajian

Penentuan metodologi dalam penyelidikan ini adalah berdasarkan kepada dua faktor utama. Pertamanya adalah merujuk kepada kaedah penyelidikan lain yang seumpamanya. Kaedah kedua pula berdasarkan kepada tujuan serta kesesuaian penyelidikan. Bagaimanapun kesesuaian penyelidikan merupakan asas utama kepada pemilihan kaedah yang digunakan. Berdasarkan keperluan penyelidikan, kaedah-kaedah yang bersesuaian dari penyelidikan-penyelidikan lain akan disesuaikan bagi mencapai objektif penyelidikan. Di samping dua faktor utama di atas, penentuan metodologi yang akan digunakan juga turut dipengaruhi oleh waktu dan kewangan yang terhad dalam menjalankan penyelidikan ini. Pemilihan metodologi kajian yang tepat akan memastikan matlamat penyelidikan ini berjaya dicapai.

3.1.1 Latarbelakang dan Masalah kajian

Penyelidikan yang berkaitan dengan bentuk bandar (*urban form*) telah lama dijalankan oleh para penyelidik. Ramai dari kalangan pengkaji yang mengkaji '*urban form*' berdasarkan disiplin ilmu yang berbeza-beza. Beberapa disiplin ilmu yang memiliki perkaitan secara langsung dengan '*urban form*' adalah senibina, geografi, perancangan bandar dan rekabentuk bandar. Dalam kajian ini '*urban form*' akan di nilai dari perspektif rekabentuk bandar dengan menekankan kepada karakter fizikal.

Kebanyakan kajian yang berhubung '*urban form*' hanya dijalankan di luar negara. Kajian yang sama terhadap bandar-bandar di Malaysia amatlah sedikit. Antaranya ialah kajian-kajian tentang morfologi bandar oleh Ahmad Bashri Sulaiman dan Shuhana (1992) yang merekodkan tentang perkembangan fizikal tiga buah bandar di Malaysia iaitu Kuantan, Johor Bahru dan Melaka. Kajian tersebut kemudiannya dilanjutkan dengan

melakukan kajian ke atas bandar Georgetown yang memfokuskan kepada corak serta kualiti visual bandar.

Sementara bagi penyelidikan ini kajian akan memfokuskan kepada pembentukan model bentuk bandar yang meliputi pengenalan terhadap tiga elemen asas iaitu struktur bandar, corak bandar (*pattern*) dan rupa bandar (*townscape*). Struktur bandar yang dimaksudkan disini adalah bentuk bandar berdasarkan kepada hierarki elemen-elemen fizikal iaitu laluan, daerah, sempadan, mercutanda dan titik tumpu sebagaimana yang dikemukakan oleh Lynch (1976). '*Pattern*' pula merangkumi elemen-elemen yang membentuk morfologi bandar, iaitu corak guna tanah, jalan dan sebagainya. '*Townscape*' pula merangkumi semua elemen-elemen yang berkaitan dengan kualiti visual sesuatu bandar dalam bentuk tiga dimensi. Untuk itu, penyelidik akan merumuskan satu metodologi yang sesuai bagi mengenalpasti elemen-elemen *urban form* tersebut berdasarkan pengimbasan terhadap metodologi daripada penyelidikan-penyelidikan lain yang berhubung kait dengan penyelidikan ini.

3.1.2 Pengimbasan Metodologi

Penyelidik terdahulu telah melakukan pengamatan terhadap karakter bentuk bandar berdasarkan pelbagai pendekatan. Golledge dan Stimson (1977) misalnya menyarankan penggunaan berbagai-bagai elemen antaranya gunatanah (*land use*), warna, tekstur, garisan, kesaksamaan, kepelbagaian dan bentuk. Conzen (1960) pula menggunakan gaya senibina dan warna, dalam mengamati bentuk dan tinggi bangunan yang dikatakan sebagai pendekatan bagi pengamatan bentuk bandar. Schmandt (1995) menggunakan pendekatan yang sama dengan Conzen iaitu berdasarkan gaya senibina, warna, tinggi, pola jalan dan perancangan wilayah, dalam mengamati bentuk bandar di Bandar Phoenix, San Antonio dan San Diego. Bagaimanapun, Moudon (1992) menolak gaya senibina sebagai suatu pendekatan dalam mengamati bentuk bandar. Menurut beliau, kajian jenis bangunan tidak begitu menekankan kepada gaya senibina, sebaliknya lebih kepada hubungan antara bangunan dan ruangan terbuka (contohnya square, taman dan jalan), yang sama-sama membentuk bandar. Ahmad

Bashri dan Shuhana (1992) pula telah membahagikan '*urban form*' kepada tiga elemen utama; 1) Struktur bandar, 2) Morfologi dan 3) Rupa bandar. Ketiga-tiga elemen ini menurut mereka dapat menggambarkan bentuk fizikal bandar secara menyeluruh. Lantaran itu ia akan digunakan dalam penyelidikan ini.

Berdasarkan penyelidikan oleh Ahmad Bashri dan Shuhana pada (2000), suatu pendekatan kualitatif telah digunakannya. Beberapa peringkat telah dilakukan bagi mengenalpasti ciri-ciri dan bentuk yang terdapat di dalam bandar lama tersebut. Kajian visual dijalankan untuk mengenal pasti struktur bandar berdasarkan lima elemen fizikal iaitu laluan, daerah, sempadan, mercutanda dan titik tumpu. Kajian visual juga dilakukan bagi mengenalpasti rupa bandar (*townscape*) yang merupakan satu seni yang mewujudkan pertalian di antara elemen-elemen yang membentuk fabrik bandar (Cullen, 1961). Menurut Speiregen (1978), kajian visual menerusi pemeriksaan terhadap bentuk, penampilan dan kandungan-kandungan bandar membolehkan penilaian aset-aset dan kelemahannya dikenalpasti.

Dalam kajian yang sama, Ahmad Bashri dan Shuhana (2000) juga melakukan tinjauan literatur dan analisis kandungan (*content analysis*) kepada morfologi bandar. Pembentukan fizikal bandar dikaji dengan mendokumenkan bentuk-bentuk bandar pada masa tertentu. Perkembangan bentuk bandar ini dikaji menerusi peta-peta lama, gambar lama serta peristiwa lama yang berkaitan dengan perkembangan bandar, selain merekod keadaan fizikal tempat kajian. Wawancara dan temubual dengan beberapa ahli sejarah, dan pihak-pihak berkaitan juga dilakukan untuk mendapatkan maklumat yang jelas berhubung dengan bandar kajian.

Berdasarkan kepada imbasan terhadap metodologi di atas, kajian lapangan dalam penyelidikan akan dilakukan bagi merekodkan kualiti visual dari karakter fizikal bandar secara terperinci. Analisis kandungan juga akan dilakukan terhadap data-data sekunder bagi mendapatkan morfologi bandar. Kajian ini akan dibuat menggunakan tiga skala utama iaitu struktur bandar, corak bandar dan rupa bandar.

3.2 Rekabentuk Kajian

Rekabentuk kajian (*Research Design*) bagi kajian ini adalah berdasarkan kepada pengimbasan metodologi daripada penyelidikan-penyelidikan terdahulu yang dijadikan sebagai rujukan, untuk disesuaikan dengan penyelidikan ini.

3.2.1 Skop Penyelidikan

Skop penyelidikan adalah strategi umum di dalam sesuatu penyelidikan. Sesuai dengan matlamat penyelidikan untuk mengenalpasti bentuk bandar kajian, maka dalam kajian ini pendekatan kualitatif deskriptif sahaja yang akan digunakan. Menurut Creswell (1994), kajian kualitatif bertujuan menyampaikan keupayaan penulis dan mengurangkan jarak di antara penulis dengan pembaca. Di dalam kajian kualitatif juga soalan dan masalah penyelidikan biasanya berdasarkan kepada situasi sebenar pemerhatian, dilema dan persoalan (Marshall C. & Rossman G.B.: 1991).

Kerja lapangan (*fieldwork*) adalah proses pengumpulan data kajian, yang melibatkan teknik tinjauan atau *survey* (Blaxter L., Hughe C., Tight M; 1996). Tinjauan (*survey*) yang dilakukan dalam kajian ini adalah "*visual survey*".

3.2.2 Pendekatan Penyelidikan : Kajian Kes

Pendekatan penyelidikan menggunakan kaedah kajian kes (*case study*). menurut Dolbani (2000) dan Shuhana (1997), penggunaan kaedah kajian kes dianggap sebagai satu alat untuk memperolehi maklumat yang lebih terperinci berkaitan kualiti penyelidikan terhadap bandar. Ianya dapat memberi pemahaman yang lebih jelas berhubung suatu konteks keadaan secara menyeluruh.

Sementara itu menurut Ziezel (1981), kajian kes adalah sesuai apabila pengkaji berminat terhadap maklumat khusus yang melibatkan objek tertentu dan persekitaran, berbanding dengan maklumat yang mudah disimpulkan secara umum ke populasi yang besar (Ziezel ; "*Inquiry by design*" , 1981)

Yin (1994:23) telah mentakrifkan kajian kes sebagai '*an empirical inquiry that investigates a contemporary phenomenon within its real-life context, especially when the boundaries between phenomenon and context are not clearly evident and multiple sources are used.*'. Manakala, Merriam (1998:43) pula melihat kajian kes sebagai, *the process of conducting the inquiry (that is as case study research), the bounded system or unit of analysis selected for study (that is the study), or the product, the end report of a case investigation.* Ringkasnya, penyelidikan secara kajian kes merupakan pendekatan yang intensif, dapat memberikan huraian yang menyeluruh berdasarkan analisis terhadap satu atau lebih contoh, fenomena atau unit sosial (Kamariah, 2002).

Berdasarkan huraian di atas, kajian kes adalah kaedah penyelidikan yang dijalankan secara mendalam (*in-depth*) untuk menghurai dan menjelaskan secara terperinci akan karakter elemen-elemen fizikal yang dijadikan sebagai sampel kajian. Kajian kes menjadi kaedah yang berguna dan diyakini mampu memberikan pengkaji gambaran secara mendalam dan terperinci terhadap situasi dalam kawasan kajian.

3.2.3 Metod dan Perancangan Kerja

Penyelidikan ini akan melibatkan beberapa peringkat kajian, iaitu pada peringkat pertama adalah merupakan tinjauan literatur untuk mengumpulkan data-data sekunder yang diambil dari buku-buku, dokumen-dokumen bercetak, tesis, keratan akhbar, risalah-risalah, kertas seminar dan sebagainya. Peringkat keduanya adalah melibatkan '*content analysis*' (analisis kandungan) terhadap maklumat-maklumat tadi, termasuk beberapa peringkat analisis kandungan ke atas peta-peta lama, gambar, lukisan dan poskad lama. Sementara peringkat ketiga pula melibatkan proses wawancara dan temubual kepada beberapa ahli sejarah dan pihak-pihak berkaitan untuk melengkapkan data-data sekunder tersebut. Berikutnya pula adalah pengumpulan data-data primer yang terdiri daripada bentuk bandar secara fizikal dengan melakukan kerja lapangan yang terdiri daripada tinjauan visual pada kawasan bandar. Akhir sekali analisis secara kualitatif akan dilakukan terhadap data-data yang telah dikumpulkan tersebut.

3.3 Teknik Kajian

Di dalam penyelidikan ini data-data yang direkodkan akan dianalisa melalui kaedah kualitatif, sesuai dengan apa yang disampaikan oleh Shuhana (1997), dimana karakter fizikal bandar hanya boleh direkodkan dengan terperinci melalui kajian lapangan dan seterusnya dianalisis secara kualitatif. Empat teknik kualitatif digunakan berdasarkan kesesuaian penyelidikan ini. Teknik-teknik tersebut adalah: (i) tinjauan literatur, (ii) analisis kandungan, (iii) wawancara dan (iv) kajian lapangan (*field observation*).

3.3.1 Kajian Literatur

Tinjauan literatur mengenai sejarah perkembangan dan pembentukan bandar kajian telah dibuat. Sumber-sumber maklumat adalah daripada buku-buku, dokumen bercetak, tesis, keratan akhbar, risalah-risalah, kertas seminar dan sebagainya. Sumber-sumber ini diperolehi daripada perpustakaan, muzium, arkib, Jabatan Perancangan Bandar dan Desa serta pihak berkuasa tempatan.

Tinjauan terhadap sejarah latarbelakang kawasan kajian merupakan salah satu daripada komponen penting dalam penyelidikan yang akan dijalankan. Kajian ini dibuat bagi meneliti serta memahami perkembangan bentuk bandar. Keperluan kajian adalah bersesuaian dengan kenyataan Worskeet (1969) yang dipetik dari Shuhana (2003) yang menyatakan suatu kajian mengenai karakter fizikal bandar dimana sebahagiannya dapat diperolehi daripada bukti sejarah atau arkeologi bandar kajian terlibat (Shuhana Shamsudin, "Pendekatan Rekabentuk Bandar Bagi Bandar-bandar Bernilai Sejarah di Malaysia", Universiti Teknologi Malaysia, 2003)

3.3.2 Analisis Kandungan

Analisis kandungan adalah menerangkan tentang morfologi bandar yang pernah dilakukan ke atas bandar kajian sebelum ini oleh Ahmad Bashri dan Suhana (1992). Sumber maklumat diperolehi melalui laporan penyelidikan yang ditulis oleh beliau. Disamping itu analisis kandungan juga dibuat ke atas peta-peta lama, gambar, lukisan dan poskad lama. Sumber maklumat ini diperolehi daripada Jabatan Ukur dan Pemetaan, Arkib Negara, Muzium,

Jabatan Perancangan Bandar dan Desa, serta hasil-hasil kajian sebelumnya serta kedai-kedai gambar. Ulasan daripada peta-peta lama, rajah dan foto tersebut dapat membantu untuk menunjukkan pembentukan bandar pada masa lalu.

3.3.3 Temubual

Wawancara atau temubual adalah kaedah pengumpulan data yang diuraikan menerusi interaksi diantara penemubual dan responden, yang bertujuan mendapatkan maklumat yang dipercayai dan sahih (Marshall C. & Rosman G.B., "Designing Qualitative Research", SAGE Publications, Newbury Park London New Delhi, 1991). Objektif temubual adalah untuk mendapatkan maklumat daripada bentuk komunikasi yang akan memberi manfaat seperti: (i) berfungsi sebagai deskriptif dan dapat memperoleh gambaran yang lebih jelas tentang masalah yang diselidiki (ii) berfungsi sebagai eksploratif, apabila masalah yang dihadapi masih samar-samar kerana belum pernah diselidiki oleh orang lain.

Wawancara atau temubual dilakukan dengan beberapa ahli sejarah, pegawai penyelenggara khazanah Muzium, pegawai dari pihak berkuasa tempatan, pustakawan dan individu-individu yang berkenaan. Kajian ini diperlukan untuk melengkapi data-data sekunder bagi membentuk morfologi bandar.

3.3.4 Pemerhatian di Tapak (*Field Observations*)

Menurut Speiregen (1978), kekuatan utama kaedah kajian visual adalah bagi membolehkan penyelidik mengkaji bentuk komposisi dan rupa bandar serta menilai aset dan liabiliti sesebuah bandar. Beliau juga menyatakan tinjauan visual keatas sesuatu rekabentuk bandar adalah merupakan satu pemeriksaan terhadap bentuk, penampilan, kandungan bandar, penilaian aset-aset dan kelemahannya. Menurut Shuhana dan Ahmad Bashri (1992) pula, penggunaannya dalam penyelidikan yang seumpama ini mempunyai kebaikan terutamanya dari segi kebolehan dan keberkesanannya dalam menerangkan tentang bentuk bandar secara jelas dan terperinci.

Teknik ini digunakan untuk mengkaji kualiti visual serta merekodkan pembangunan sesuatu bandar bagi menentukan bentuk bandar tersebut. Menurut Worskett (1969), karakter fizikal bandar boleh dianalisis dengan menilai pandangan visual. Terdapat dua kaedah asas yang digunakan dalam teknik ini iaitu:

- Subjektif – tinjauan ini dibuat hasil daripada pengalaman dan pengamatan seseorang menurut gerak hatinya (*intuitive*).
- Objektif – kualiti visual dilakukan dengan menguji reaksi orang awam terhadap persekitaran melalui bancian pendapat mengenai apa yang dilihat, gemar atau tidak terhadap bandar mereka.

Teknik yang digunakan bagi mengumpulkan data primer, ialah melalui pemerhatian visual. Pemeriksaan terhadap rekod-rekod sejarah yang ada di bandar tersebut juga akan dilakukan. Rekod fotografi terhadap bangunan dan ruang juga dilakukan dengan menggunakan senarai semakan terhadap semua aspek visual yang perlu direkodkan melalui pemerhatian terhadap bentuk fizikal bandar, yang meliputi elemen-elemen struktur bandar dan rupa bandar (*townscape*). Senarai semakan ini meliputi aspek-aspek berikut :

1. Struktur Bandar

- a. Laluan (*path*)
- b. Daerah (*district*)
- c. Sempadan (*edges*)
- d. Titik Tumpu (*nodes*)
- e. Mercutanda (*landmark*)

2. Morfologi Bandar

- a. Padu dan Lompang (*solid and void*)
- b. *Lingkages*
- c. Tempat

3. Rupa Bandar (*townscape*)

- a. *Concerning Optic* (Kepentingan Penglihatan)
- b. *Concerning Place* (Tempat dan Tata Tertib)
- c. *Concerning Content* (Kandungan)

3.4 Teknik Pengumpulan Data

i. Tinjauan Literatur

Tinjauan literatur atau penerangan mengenai sejarah perkembangan tentang bandar kajian telah dibuat. Sumber-sumber maklumat adalah daripada buku-buku, dokumen yang bercetak, tesis, keratan akhbar, risalah-risalah, kertas seminar dan sebagainya. Tinjauan terhadap sejarah latarbelakang kawasan kajian merupakan salah satu daripada komponen penting dalam penyelidikan yang akan dijalankan. Kajian ini dibuat bagi meneliti serta memahami tentang perkembangan bentuk bandar.

Kaedah Kajian

Kaedah pengumpulan data dalam kajian ini lebih menjurus kepada pengumpulan “data sekunder” daripada buku-buku, jurnal, dokumen kerajaan, foto-foto dan gambar-gambar lama serta penyelidikan yang berkenaan dengan perkembangan kawasan kajian.

Analisis kandungan adalah teknik penyelidikan untuk membuat rujukan-rujukan yang dapat digunapakai (*replicable*) dan memastikan kesahihan data dengan memerhatikan konteksnya (Bungin Burhan, 2001). Bernard Berelson (1959) mendefinisikan teknik ini dengan;

Content Analysis is research technique for the objective, systematic and quantitative description of the manifest content of communication

Bernard Berelson (1959) menjadikan *Content Anayisis* sebagai teknik penyelidikan yang objektif, sistematik dan deskriptif daripada objek yang tampak.

Data	Objektif
<p>Analisis kandungan dilakukan ke atas</p> <ul style="list-style-type: none"> • dokumen-dokumen bentuk bandar di masa lalu, • peta-peta lama • gambar lama serta • peristiwa yang mempengaruhi bentuk bandar 	<p>Mendapatkan perkembangan pembentukan fizikal kawasan pusat bandar lama yang dikenali sebagai morfologi</p>

Jadual 3.1: Pengumpulan data sekunder dan objektif dalam analisis kandungan

ii. Wawancara

Wawancara atau temubual adalah kaedah pengumpulan data yang diuraikan sebagai interaksi yang melibatkan penemubual dan responden, yang bertujuan memperoleh maklumat yang dipercayai dan sahih (Marshall C. & Rosman G.B., "*Designing Qualitative Research*", SAGE Publications, Newbury Park London New Delhi, 1991). Objektif fokus temubual adalah untuk memperoleh informasi dari komunikasi yang bermanfaat seperti: (i) berfungsi sebagai deskriptif dan dapat memperoleh gambaran yang lebih jelas tentang masalah yang diselidiki (ii) berfungsi sebagai eksploratif, apabila masalah yang dihadapi masih samar-samar kerana belum pernah diselidiki oleh orang lain.

Wawancara atau temubual dilakukan dengan beberapa ahli sejarah, pegawai penyelenggara khazanah Muzium, pegawai dari pihak berkuasa tempatan, pustakawan dan individu-individu yang berkenaan. Kajian ini diperlukan untuk melengkapi data-data sekunder dalam membentuk morfologi bandar.

Kaedah Kajian

Terdapat dua pendekatan dalam penggunaan teknik ini yang lazimnya dipraktikkan dalam kaedah kajian, iaitu temubual berstruktur dan temubual tidak berstruktur (Burgess, 1982). Namun begitu menurut Burgess, temubual tidak berstruktur memungkinkan pengkaji memperoleh maklumat yang lebih

tepat, terperinci dan jelas berdasarkan kepada pengalaman peribadi responden. Oleh itu temubual tidak berstruktur digunakan dalam penyelidikan ini dengan menyediakan soalan sebagai garis panduan yang dikenali sebagai '*semi structure interview*'. Topik temubual telah disiapkan terlebih dahulu sebagai garis panduan semasa sesi temuduga dijalankan. Tujuannya adalah supaya semasa temuduga dijalankan, penemuduga tidak lari dari objektif soalan tersebut. Dalam kajian ini soalan merangkumi:

Data	Objektif
<p>Wawancara dilakukan kepada beberapa ahli sejarah, pegawai penyelenggara khazanah muzium, persatuan sejarah, pegawai dari pihak berkuasa tempatan, pustakawan dan individu-individu yang berkenaan, untuk mendapatkan data-data ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Profil kawasan kajian • Latarbelakang/ sejarah pembentukan bandar • Penjelasan terhadap skrip-skrip yang ada • Peristiwa yang tidak tertulis yang turut mempengaruhi bentuk kawasan 	<p>Menjelaskan profil kawasan dan melengkapkan data sekunder berhubung pembentukan fizikal kawasan pusat bandar lama</p>

Jadual 3.2: Pengumpulan data dan objektif semasa temubual diadakan

Dalam kajian yang dijalankan, alat perakam akan digunakan untuk merekodkan temubual yang diadakan. Seterusnya, data-data tersebut akan diubah ke dalam bentuk transkrip bagi memudahkan kerja analisis. Langkah ini juga melibatkan kerja-kerja penyusunan semula data temubual kepada kategori-kategori tertentu iaitu seperti yang dinyatakan diatas.

iii. **Pemerhatian Lapangan (*Field Observations*)**

Teknik '*field observation*' atau tinjauan visual keatas karakter fizikal bandar, diperlukan untuk mendapatkan data-data berkaitan penampilan, kandungan bandar, penilaian aset-aset dan kelemahannya. Menurut Shuhana dan Ahmad Bashri (2002), kekuatan utama kaedah ini adalah ianya

mbolehkan penyelidik mengkaji bentuk komposisi dan rupa bandar serta menilai aset dan liabiliti sesuatu bandar.

Kaedah Kajian

Terdapat dua pendekatan asas dalam kaedah kajian yang dibuat. Pertamanya adalah pendekatan secara subjektif, di mana tinjauan ini dibuat hasil dari pengalaman dan pengamatan yang dibuat oleh penyelidik menurut gerak hatinya (*intuitive*). Melalui pendekatan ini, kualiti visual yang menyumbang kepada karakter akan di nilai dengan penghayatan dan pemerhatian keatas bandar iaitu melalui pemerhatian lapangan (*field observation*).

Pendekatan kedua pula adalah secara objektif, di mana kualiti visual diperolehi dengan menguji reaksi orang awam terhadap persekitaran melalui temubual. Apakah elemen yang penting bagi mereka, gemar atau tidak terhadap bandar mereka dan sebagainya. Hal ini akan dijelaskan dalam teknik temubual.

Dalam kaedah ini pemerhatian lapangan menjadi sangat penting untuk memperolehi data mengenai karakter fizikal bandar dan aktiviti yang menonjol dan perlakuan penduduk dalam bandar kajian. Menurut Lee T. (1976), teknik penilaian bangunan (*building appraisal*), pemerhatian perlulah dijalankan secara berhati-hati dan "*free of bias*", contohnya dari segi rekod rakaman data yang tepat dan bersifat mewakili. Pelbagai alat digunakan bagi memudahkan teknik pemerhatian dijalankan. Pemerhatian lapangan ini meliputi data-data berikut:

Data	Objektif
1. Struktur Bandar a. Laluan (<i>path</i>) b. Daerah (<i>district</i>) c. Sempadan (<i>edges</i>) d. Titik Tumpu (<i>nodes</i>) e. Mercutanda (<i>landmark</i>)	Memerhati dan merekodkan karakter-karakter fizikal yang membentuk elemen struktur bandar tersebut.
2. Morfologi Bandar a. Padu dan Lompang (<i>solid and void</i>) b. <i>Lingkages</i> c. Tempat	Memerhatikan corak bandar berdasarkan analisis kandungan yang telah dibuat sebelumnya.
3. Rupa Bandar (<i>townscape</i>) a. <i>Concerning Optic</i> (Kepentingan Penglihatan) b. <i>Concerning Place</i> (Tempat dan Tata Tertib) c. <i>Concerning Content</i> (Kandungan)	Memerhati dan merekodkan rupa bandar berdasarkan kualiti visual terhadap bentuk bandar secara 3 dimensi.

Jadual 3.3: Pengumpulan data serta objektif semasa teknik kerja lapangan diadakan.

3.5 Teknik Analisis Data

Sesuai dengan pemilihan teknik dan kaedah kajian di atas, dalam penyelidikan ini analisis akan dilakukan secara kualitatif. Ia berbeza dengan teknik-teknik lain, dimana ianya sangat subjektif. Menurut Sarwano J (2003), pendekatan kualitatif lebih mengutamakan makna, penafsiran, dan definisii bagi situasi tertentu. Menurut John W (1994) dalam bukunya yang bertajuk '*Research Design; Qualitative & Quantitative Approaches*':

"In qualitative data analysis, the process is eclectic; there is no 'right way' (tesch, 1990). Data analysis requires that researcher be comfortable with developing categories and making comparisons and kontras."

Proses menganalisa data melibatkan 2 perkara;

a. Penafsiran (*Interpretation*)

Merupakan proses dimana pengkaji membuat andaian sendiri terhadap data yang telah dikumpulkan dan di analisis secara terperinci berdasarkan tema-tema rekabentuk bandar yang telah di susun.

b. Perspektif Pengkaji

ia merupakan elemen kritikal proses analisis data yang bertujuan untuk menghasilkan penilaian tersendiri terhadap penemuan dan bagaimana ia di diskripsikan sebagai elemen-elemen penting yang akan digunakan untuk pembentukan model bentuk bandar.

3.6 Pembentukan Model Bentuk Bandar

Setelah elemen-elemen penting bentuk fizikal bandar dari kawasan kajian dikenalpasti melalui proses analisis data, peringkat selanjutnya adalah proses pembentukan model bentuk bandar tersebut.

Model yang dimaksudkan dalam penyelidikan ini adalah merangkumi apa yang dinyatakan oleh Lynch (1981) dan Ismawi Bin Zen (2000), dimana berupa *design criteria* dan garis panduan pembangunan dari bentuk fizikal bandar, sesuai dengan kajian literatur yang telah dilakukan pada bab sebelum ini (lihat bab 2 sub bab 2.2).

Kriteria-kriteria yang membentuk elemen-elemen bentuk bandar, seperti elemen struktur bandar yang terdiri dari lima elemen yang dinyatakan oleh Lynch (1965). Elemen rupa bandar yang berkenaan dengan optik, tempat dan kandungan di nyatakan oleh Cullen (1971), diperolehi daripada lapangan, akan dirumuskan menjadi kriteria rekabentuk fizikal bandar yang diolah dalam bentuk garis panduan pembangunan, sehingga ia boleh digunapakai sebagai acuan pembangunan bandar baru ataupun sebagai asas penyelidikan yang selanjutnya.

3.7 Kesimpulan

Bab ini telah menerangkan rekabentuk penyelidikan kajian dengan menekankan cara-cara pemilihan rekabentuk penyelidikan dan cara menganalisis data. Kemudian telah dijelaskan teknik dan kaedah dalam pengumpulan data-data yang diperlukan. Pada peringkat selanjutnya dalam kajian ini, data-data yang telah diperolehi dari kawasan kajian akan dianalisis secara kualitatif. Analisis dibuat berdasarkan penafsiran dan perspektif pengkaji untuk merumuskan kriteria-kriteria yang membentuk elemen fizikal bentuk bandar. Kemudian hasil dari analisis tersebut dirumuskan kepada *design criteria* bagi bentuk fizikal bandar yang disusun ke dalam garis panduan pembangunan, sehingga ianya boleh digunapakai sebagai acuan pembangunan bandar baru ataupun sebagai asas penyelidikan selanjutnya

BAB 4

LATARBELAKANG SEJARAH DAN PEMBENTUKAN BANDAR

4.0 Pengenalan

Bahagian ini akan membincangkan tentang latarbelakang sejarah dan pembentukan bagi kedua-dua bandar kajian, dimana tumpuan utama akan diberikan kepada aspek morfologi bandar untuk memberikan gambaran yang jelas tentang sejarah perkembangan fizikal bandar mengikut tempoh masa tertentu. Penerangan tentang asal usul bandar kajian juga akan di sertakan bagi menambahkan kefahaman asas tentang peristiwa penting yang berlaku disebalik kewujudannya. Kajian ini bertumpu kepada penyelidikan-penyelidikan yang telah dilakukan sebelumnya keatas bandar kajian, seperti yang telah dibuat oleh Shuhana dan Bashri (2000) serta yang dikutip dari Garis Panduan Pelan Tindakan Kawasan Pemeliharaan Majlis Perbandaran Melaka Bandaraya Bersejarah dan Georgetown. Secara amnya, bab ini akan dibahagikan kepada dua bahagian utama iaitu mengikut bandar-bandar yang terlibat dengan penyelidikan ini, antaranya merangkumi bandar Melaka dan Georgetown. Kesimpulan daripada kajian sejarah kedua-dua bandar tersebut akan mengakhiri bab ini.

4.1 Melaka Bandaraya Bersejarah

4.1.1 Sebelum Kedatangan Parasmewara sebelum 1400-an

Menurut sejarah, muara sungai Melaka ketika itu telah didiami oleh 'Orang-orang Selat' yang antaranya berjumlah 20 hingga 30 orang. Ekonomi mereka dikatakan bergantung kepada laut dan sungai kerana kebanyakannya terdiri

dari nelayan. Sementara itu, kawasan di seberang Sungai Melaka pula tidak didiami oleh sesiapa dimana ianya hanya diliputi oleh hutan Pokok Melaka (Perbandanan Muzium Melaka, 1998, Shuhana Shamsuddin dan Ahmad Bashri, 1992).

4.1.2 Sejarah Awal Bandar Melaka Dari Tahun 1402 hingga Tahun 1511

Bandar Melaka bermula dengan sebuah perkampungan orang-orang laut di muara Sungai Melaka. Penduduknya mencari rezeki dengan menangkap ikan dari sungai dan laut. Perkampungan ini bertukar wajah selepas tahun 1400 dengan kedatangan Parameswara, seorang putera raja dari Sumatera. Beliau menjadikan Melaka sebagai asas penempatan. Sejak pembukaan itu, Melaka mula berkembang menjadi sebuah empayar yang penting dan berpengaruh di rantau ini terutamanya semasa pemerintahan Sultan Muzaffar Shah. Era kegemilangan Melaka adalah pada pertengahan abad ke-15 iaitu semasa pemerintahan Sultan Mansur Shah, dimana Melaka mula membangun dengan struktur politik, sosial dan ekonomi yang kukuh dan mantap.

Melaka terus berkembang pesat sebagai pusat tumpuan perdagangan di rantau ini. Ianya berperanan sebagai sebuah bandar dan pelabuhan perdagangan entriport yang berdaya maju. Di dalam proses pembangunan awal bandar Melaka ini, Sungai Melaka merupakan satu elemen paling penting dalam menentukan perletakan petempatan ini. Terdapat perkampungan kecil di kedua-dua bahagian tebing sungai. Para pekerja dan orang-orang suruhan istana tinggal di sekitar istana sultan yang terletak berhampiran dengan Sungai Melaka. Ianya adalah satu sistem sokongan yang unik dan efektif.

Jambatan untuk menyeberangi Sungai Melaka telah mula dibina. Ini adalah perlu untuk menampung limpahan pembangunan bagi bandar Melaka akibat daripada penghijrahan penduduk dari wilayah sekitar. Penempatan telah mula dibina di seberang sungai yang merupakan tapak kajian. Ianya dibina di

sepanjang pantai dan pada ketika itu, Kampung Kling meliputi kawasan pantai di sekitar tapak kajian. Pada abad ini juga, pedagang-pedagang Arab mula mendirikan petempatan awal mereka di kawasan bandar Melaka, seperti di Bukit Cina, kawasan Sungai Melaka dan sebagainya.

4.1.3 Zaman Penjajahan :

a) Portugis (1511 - 1641)

Kegemilangan dan kekayaan Melaka tersebar luas sehingga ke Eropah. Ini telah membawa kepada kedatangan pihak Portugis pada awal abad ke-16 dan pada tahun 1511, mereka telah berjaya menakluki bandar Melaka. Maka berakhirlah zaman pemerintahan kesultanan Melayu Melaka. Berikutan ini, Portugis telah membina sebuah kubu di Bukit Saint Paul yang di namakan '*A-Farmosa*'. Pada tahun 1512, mengikut laporan Alfonso de Albuquerque di Goa, India, '*A-Farmosa*' ini mempunyai sebuah menara setinggi lima tingkat di pintu masuk yang utama (berhadapan Sungai Melaka). Di bahagian timur menara ini terdapat satu pintu masuk iaitu "*Porta de Santiago*" yang masih dapat dilihat sehingga hari ini. Di dalam kubu ini tertumpu segala kediaman, gereja dan bangunan pentadbiran penjajah Portugis. Di antara bangunan yang terpenting ialah *Gereja Duarte Coelho (Saint Paul)* yang didirikan pada tahun 1512. Orang-orang tempatan pula bertempat dan menjalankan kehidupan seharian di luar Kota '*A Farmosa*'. Konsep bandar berkubu ini adalah sumbangan utama pihak Portugis kepada pembangunan bandar Melaka.

Sekitar 1600 telah menunjukkan perkembangan di sekitar kawasan kajian telah berjalan dengan pesatnya. Sebuah jalan yang menghubungkan *Bazaar Java* dengan Pintu Gerbang Trengkera telahpun wujud pada ketika ini. Kebanyakan rumah-rumah di sini pada masa itu ialah rumah jenis sesebuah. Masih banyak lagi rumah dan bangunan di Melaka ketika itu diperbuat dari kayu. Kebanyakan orang-orang Cina tinggal di kampung China yang terletak di tebing barat Sungai

Melaka. Kawasan ini adalah merupakan sebahagian atau terletak berhampiran dengan kawasan kajian.

Pola perkembangan bandar ini telah ditunjukkan dalam pelan bandar yang disediakan oleh Portugis pada tahun 1613. Pelan ini menunjukkan kubu pertahanan Melaka yang dibina oleh pihak Portugis. Pembangunan juga mengarah kepada Bukit China di mana pihak Portugis telah membina sebuah biara (*monastery*). Namun begitu, biara ini telah dimusnahkan oleh pihak Aceh yang menyerang Melaka pada tahun 1629.

b) Belanda (1641 - 1824)

Selepas Belanda menewaskan pihak Portugis pada tahun 1641, 'A Famosa' diperbaiki, diubahsuai dan dinamakan semula sebagai "Voc". Pihak Belanda dengan tentera lautnya yang kuat berjaya menjaga keamanan di Melaka untuk lebih daripada satu abad.

Kesannya, banyak pembangunan semula dilakukan dan banyak pembangunan baru telah melimpah ke luar kawasan kubu. Antara bangunan peninggalan Belanda yang paling penting ialah bangunan 'Stadhuys'. Terdapat juga bangunan 'Christ Church' serta beberapa buah bangunan lain yang di kawasan bersejarah Melaka sekitar Bukit Saint Paul.



Rajah 4.1 : Dutch Square pada zaman penjajahan Belanda

Struktur bandar pada masa penjajahan Belanda menjadi lebih teratur dan mempunyai rangkaian jalan yang jelas. Pembinaan bangunan adalah berasaskan kepada sistem jalanraya ini. Kawasan kajian telah musnah akibat peperangan antara Portugis dan Belanda. Pihak Belanda telah mengambil kesempatan ini untuk merancang semula bandar Melaka. Salah satu daripada perancangan semula ini ialah dengan mengalihkan Kampung Kling lebih jauh dari pusat bandar. Kawasan ini telah dijadikan kawasan kediaman pilihan orang-orang Belanda.

Jalan Tun Tan Cheng Lock pada masa itu dikenali sebagai '*Heeren Street*' atau dalam penterjemahan Belanda-Inggeris bermaksud '*First-Class Gentlement Street*', Sementara itu, Jalan Gelanggang pula dikenali sebagai '*Jonker Street*' yang mengikut penterjemahan Belanda-Inggeris bermaksud '*Second-Class Gentlement Street*'. Kawasan ini merupakan pusat tumpuan peniaga-peniaga pada zaman itu. Pada zaman ini, kebanyakan bangunan dibina dengan menggunakan batu-bata. Pada ketika ini juga, pembinaan rumah-rumah teres mula diperkenalkan di Melaka. Dalam proses pembangunan semula bandar Melaka, rumah-rumah teres banyak dibina berkemungkinan disebabkan oleh pertambahan penduduk, maka keperluan kediaman yang selesa, selamat dan dekat dengan pusat bandar dan kubu pertahanan perlu disediakan. Pembinaan kediaman teres semakin popular di seluruh bandar Melaka. Fenomena ini juga dialami oleh tapak kajian. Hak milik tanah juga mula bertukar daripada kepunyaan orang-orang Belanda kepada saudagar-saudagar Cina.

Pada lingkungan tahun 1700 bangunan-bangunan utama telah mula dibina untuk memenuhi keperluan penduduk. Kawasan kajian tidak ketinggalan menerima arus pembangunan dengan penyediaan kemudahan-kemudahan sokongan. Pada sekitar tahun 1790, corak petempatan bandar Melaka telah hampir lengkap di mana kawasan kajian telah mengalami perubahan menjadi salah satu penempatan utama kepada kaum keturunan Cina. Walau

bagaimanapun, masih ramai penduduk Belanda yang kaya-raya tinggal di *Heeren Street* (kini Jalan Tun Tan Cheng Lock). Pada ketika itu *Heeren Street* terletak di pinggiran laut. Kebanyakan rumah di *Heeren Street* telah mula bertukar kepada jenis rumah teres. Sepanjang jalan di kawasan ini, jenis perumahan dan bangunan-bangunan lain telah bercampur di antara bangunan sesebuah dan teres.

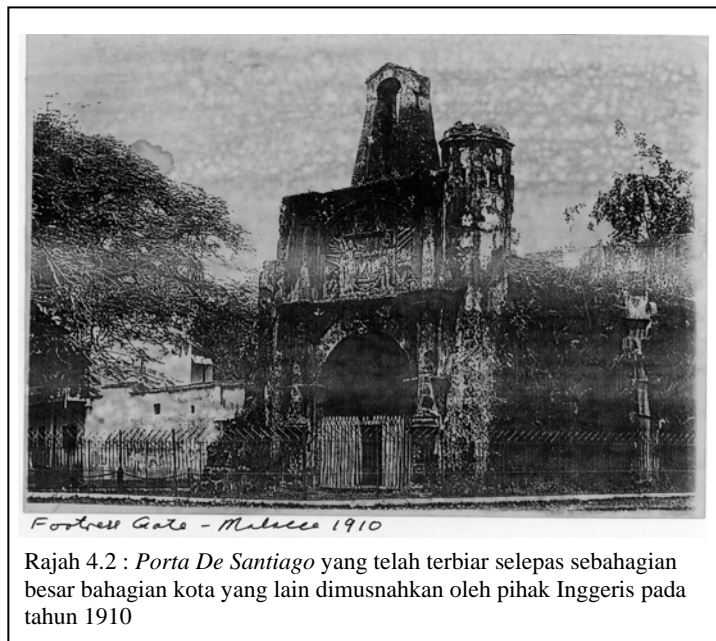
c) *Inggeris (1824 - 1942 dan 1945 - 1957)*

Pada era ini, corak petempatan bandar Melaka telah hampir lengkap di mana kawasan ini telah mengalami perubahan menjadi salah satu petempatan utama kepada kaum keturunan Cina. Pada ketika ini juga, masih ada penduduk Belanda yang kaya-raya tinggal di *Heeren Street* (Jalan Tun Tan Cheng Lock) yang terletak di pinggiran laut (*waterfront*). Kebanyakan perumahan di *Heeren Street* telahpun bertukar kepada rumah-rumah teres atau berderet. Sepanjang jalan di tapak kajian, didapati mengalami perubahan dimana bangunan telah mula bercampur di antara bangunan sesebuah dengan teres.

Pada tahun 1795, pihak Inggeris telah mengambil alih pentadbiran Melaka untuk sementara waktu semasa Peperangan Napoleon di Eropah. Semasa dibawah pemerintahan Inggeris, Melaka kurang diberi perhatian. Pihak Inggeris lebih mementingkan Pulau Pinang dan ingin menjadikannya sebagai pelabuhan yang utama di rantau ini.

Selepas tamatnya Peperangan Napoleon, Melaka telah dikembalikan kepada pihak Belanda. Walaupun demikian, berikutan satu perjanjian yang dibuat di antara pihak Inggeris dan Belanda, Melaka ditukar dengan *Batavia* (Tanah Jawa) di mana Inggeris memegang Melaka dan *Batavia* diserahkan kepada pemerintahan Belanda. Untuk mengelakkan persaingan Pulau Pinang dengan Melaka, pihak Inggeris mula memusnahkan '*A Famosa*' pada tahun 1807. Walau bagaimanapun, Sir Stamford Raffles tiba di situ pada tahun 1808 dan

berjaya menyelamatkan *Porta de Santiago* (pintu masuk yang kekal sehingga hari ini) dari di musnahkan.



Rajah 4.2 : *Porta De Santiago* yang telah terbiar selepas sebahagian besar bahagian kota yang lain dimusnahkan oleh pihak Inggeris pada tahun 1910

Pada tahun-tahun awal pemerintahan Inggeris, tidak banyak perubahan yang dialami oleh Melaka. Ini mungkin disebabkan penumpuan Inggeris terhadap pembangunan Singapura. Walau bagaimanapun, bandar Melaka pada ketika ini mula terbahagi kepada dua iaitu Pekan Eropah (*European Town*) dan Pekan orang-orang tempatan (*Native Town*). Perbezaan ini berlaku dari segi suasana keadaan semasa dan rekabentuk bandar. 'Native Town' yang terletak di tebing barat Sungai Melaka (ini termasuk tapak kajian) diduduki oleh orang-orang Belanda, Portugis, Cina, Melayu, India dan sebagainya. Pada ketika ini juga, *Heeren Street* (Jalan Tun Tan Cheng Lock) mula dipecahkan kepada lot-lot yang lebih kecil. Ini berkemungkinan lot-lot rumah teres. Dengan ini, kaum Cina mula membeli lebih banyak lot-lot kediaman di tapak kajian.



Rajah 4.3 : Keadaan muara sungai yang kurang aktif kerana pihak Inggeris lebih cenderung menjadikan Georgetown dan Singapura sebagai pusat ekonomi mereka ketika itu (tahun 1890)

Pada akhir abad ke-19, kebanyakan jalan utama yang terdapat pada hari ini sudah siap dibina. Contohnya Jalan Bunga Raya, Jalan Pengkalan Lama (Jalan Tun Sri Lanang) dan Jalan Hang Tuah.

4.1.4 Bandar Melaka Dalam Tahun 1900 - 1910

Di antara tahun 1910 hingga tahun 1920, bandar Melaka semakin berkembang secara jejari untuk mengelakkan pertumbuhan yang statik. Pada mulanya tidak banyak perubahan yang berlaku di tapak kajian kerana ianya adalah sebuah kawasan yang telah stabil dan matang.

Bandar Melaka telah mula berkembang di sepanjang pantai dan sungai. Kawasan kajian pula telah mula mengalami pelbagai pembaharuan kerana ianya merupakan kawasan laluan utama ke kawasan-kawasan penempatan yang baru di sepanjang pantai di bahagian barat Sungai Melaka. Rumah-rumah di *Heeren Street* (Jalan Tun Tan Cheng Lock) telah diberi nombor-nombor baru akibat pertambahan unit-unit kediaman dan bangunan akibat pembahagian tanah kepada lot-lot yang lebih kecil.

Pada tahun 1916, didapati pembangunan bandar mula mengarah ke utara di sepanjang Jalan Bunga Raya. Satu perkara yang dapat diperhatikan di sini ialah pembangunan awal abad ke-20an ini tidak lagi mengikut sungai seperti pada zaman-zaman sebelum kedatangan penjajah Inggeris. Ini menunjukkan jalan raya telah menggantikan sungai sebagai mod pengangkutan utama di bandar Melaka.



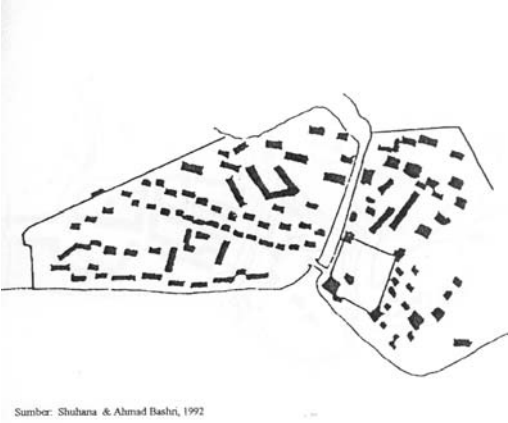
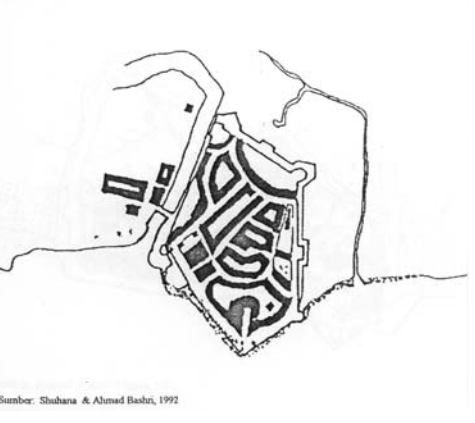
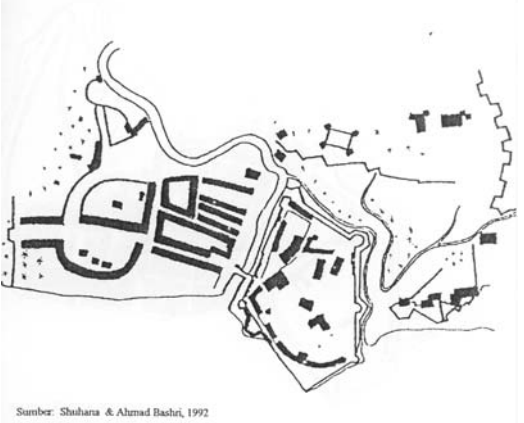
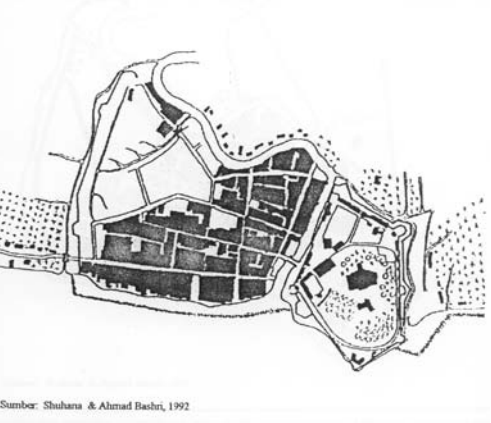
4.1.5 Bandar Melaka Dalam Akhir Tahun 1950 - 1960

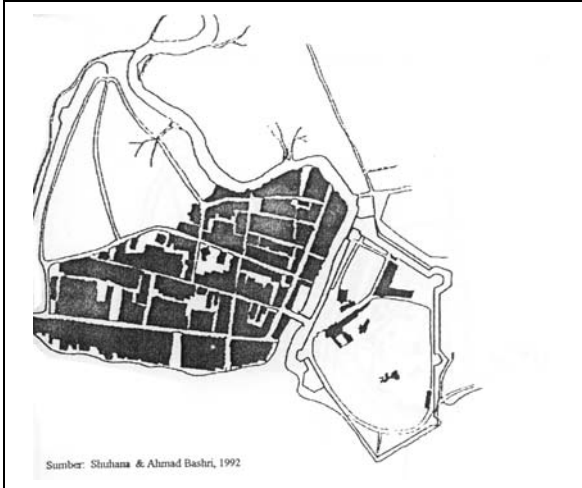
Setelah tidak dijajah oleh mana-mana kuasa penjajah, pertumbuhan bandar Melaka berkembang secara bebas. Ekonomi negeri banyak tertumpu kepada pertanian dan pelancongan. Pembangunan yang agak perlahan ini berterusan hingga ke tahun 1970an. Tapak kajian tidak mengalami perubahan yang besar, cuma terdapat sedikit sebanyak pembinaan bangunan-bangunan baru di sekitar tapak.

4.1.6 Bandar Melaka Dalam Tahun 1980 - 1990

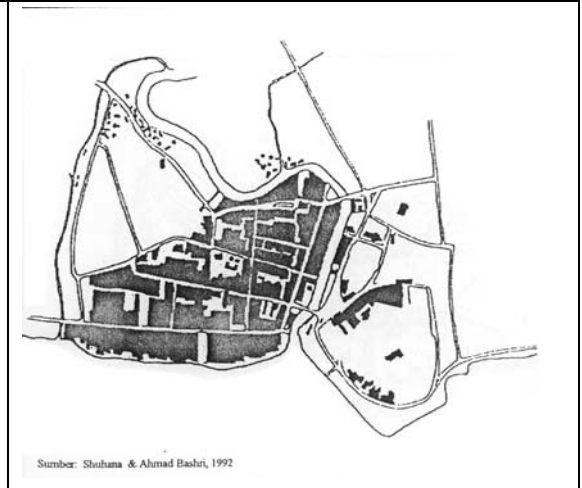
Melaka mengalami pertumbuhan ekonomi yang pesat. Pusat bandar mula mengalami kekurangan tanah untuk dibangunkan. Akibat daripada itu, kerajaan telah mengambil keputusan untuk menebusguna laut di pinggir pantai Bandar Hilir Melaka. Kesan daripada ini ialah struktur bandar Melaka telah berubah yang mengakibatkan tapak kajian tidak lagi menjadi penting seperti asalnya.

Pada masa yang sama, strategi perancangan pembangunan Melaka telah beralih kepada pembangunan pusat pertumbuhan baru di luar pusat bandar lama iaitu di kawasan Ayer Keroh. Melaka juga telah diistiharkan sebagai Bandaraya Bersejarah. Ini telah sedikit sebanyak membantu memelihara Bandar Lama Melaka dan sekitarnya (termasuk tapak kajian) daripada musnah akibat dari tekanan pembangunan. Pada dekad ini, tapak kajian mengalami tekanan pembangunan dari segi laluan lalulintas, harga tanah yang semakin tinggi dan perubahan struktur gunatanah bandar.

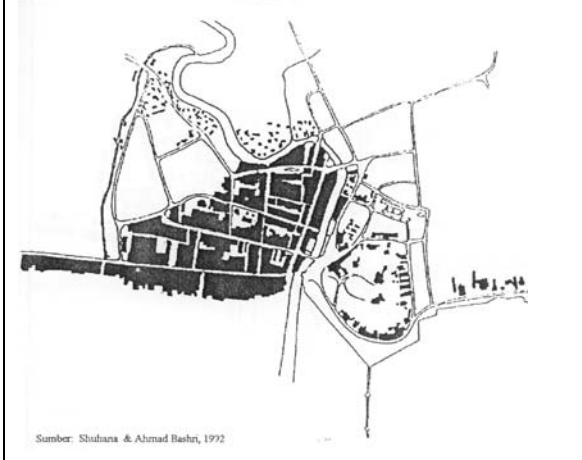
 <p>Sumber: Shuhana & Ahmad Bashri, 1992</p>	 <p>Sumber: Shuhana & Ahmad Bashri, 1992</p>
<p><u>Peta 4.1 : Melaka (Sebelum Tahun 1400)</u> <i>Tanpa Skala</i></p>	<p><u>Peta 4.2: Melaka (Tahun 1400)</u> <i>Tanpa Skala</i></p>
 <p>Sumber: Shuhana & Ahmad Bashri, 1992</p>	 <p>Sumber: Shuhana & Ahmad Bashri, 1992</p>
<p><u>Peta 4.3 : Melaka (Tahun 1515)</u> <i>Tanpa Skala</i></p>	<p><u>Peta 4.4 : Melaka (Tahun 1600)</u> <i>Tanpa Skala</i></p>
 <p>Sumber: Shuhana & Ahmad Bashri, 1992</p>	 <p>Sumber: Shuhana & Ahmad Bashri, 1992</p>
<p><u>Peta 4.5 : Melaka (Tahun 1646)</u> <i>Tanpa Skala</i></p>	<p><u>Peta 4.6 : Melaka (Tahun 1700)</u> <i>Tanpa Skala</i></p>



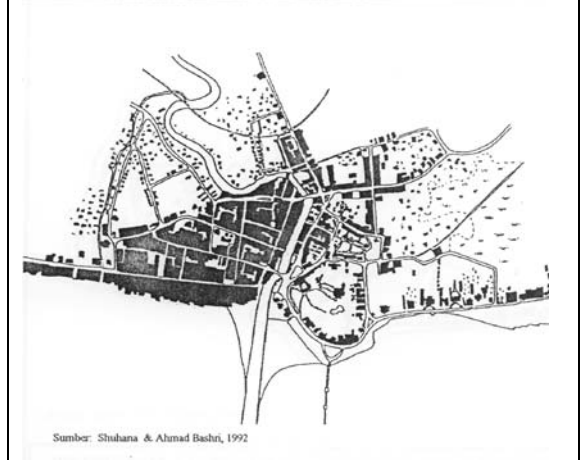
Peta 4.7 : Melaka (Tahun 1795)
Tanpa Skala



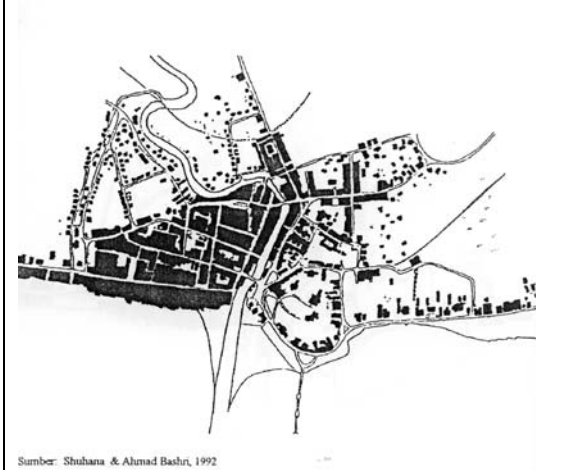
Peta 4.8 : Melaka (Tahun 1830)
Tanpa Skala



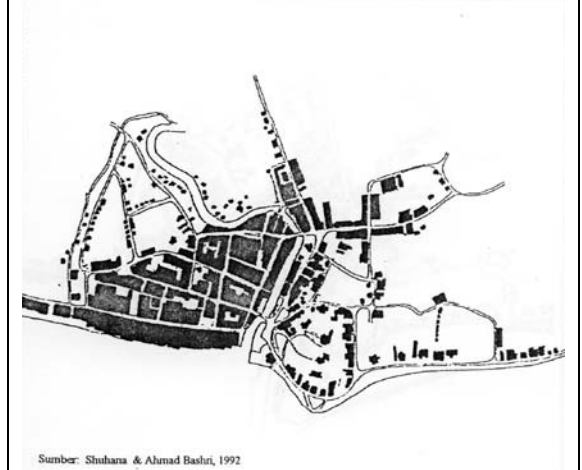
Peta 4.9 : Melaka (Tahun 1900-1910)
Tanpa Skala



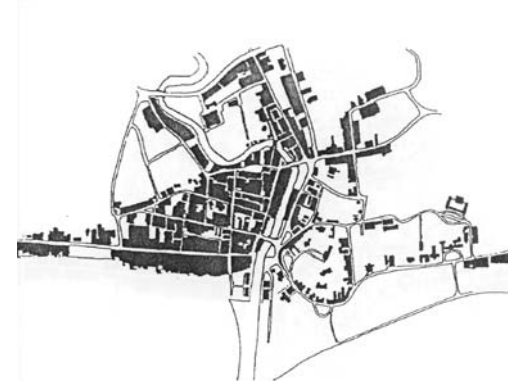
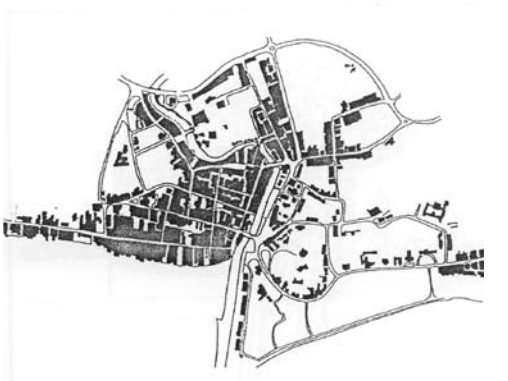




Peta 4.10 : Melaka (Tahun 1910-1920)
Tanpa Skala



Peta 4.11 : Melaka (Tahun 1920-1930)
Tanpa Skala



Peta 4.12 : Melaka (Tahun 1930-1940)
Tanpa Skala

 <p>Sumber: Shuhana & Ahmad Bashri, 1992</p>	 <p>Sumber: Shuhana & Ahmad Bashri, 1992</p>
<p><u>Peta 4.13 : Melaka (Tahun 1940-1950)</u> <i>Tanpa Skala</i></p>	<p><u>Peta 4.14 : Melaka (Tahun 1950-1960)</u> <i>Tanpa Skala</i></p>
 <p>Sumber: Shuhana & Ahmad Bashri, 1992</p>	 <p>Sumber: Shuhana & Ahmad Bashri, 1992</p>
<p><u>Peta 4.15 : Melaka (Tahun 1960-1970)</u> <i>Tanpa Skala</i></p>	<p><u>Peta 4.16 : Melaka (Tahun 1970-1980)</u> <i>Tanpa Skala</i></p>
 <p>Sumber: Shuhana & Ahmad Bashri, 1992</p>	 <p>Sumber: Shuhana & Ahmad Bashri, 1992</p>
<p><u>Peta 4.17 : Melaka (Tahun 1980-1990)</u> <i>Tanpa Skala</i></p>	<p><u>Peta 4.18 : Melaka (Tahun 1990-1999)</u> <i>Tanpa Skala</i></p>

4.1.7 Sejarah Pembangunan Kawasan

a. Corak Pembentukan Kawasan

Berdasarkan kepada peta, pelan dan lukisan bandar Melaka yang disediakan pada zaman Portugis dan Belanda serta rujukan-rujukan lain yang telah diteliti, kesahihan sejarah bagi permulaan Jalan Tun Tan Cheng Lock dan Jalan Gelanggang masih tidak dapat dikenalpasti dengan tepat. Kajian ini hanya berasaskan kepada penterjemahan dari bahan-bahan rujukan tadi untuk tujuan penerangan konteks sejarah kawasan kajian.

Menurut peta yang dilukis semula oleh Maurice Lowe pada bulan Julai 1933 melalui terjemahan teks dari '*Description of Malacca and Meridional India and Cathay*' oleh Emannel Godinho de Eredia terbitan 1613, terdapat satu jalan yang bermula dari '*Bazaar de laos*' (Bazar Java) dan berakhir di '*Porta da Tranqueyra*'. Terdapat sebatang lagi jalan yang berhampiran gigi pantai, selari dengan jalan yang disebutkan tadi. Antara kedua-dua jalan ini terletak Kampung Kling (*Campon Chelin*). Berhampiran jalan dalaman tadi dengan Tranqueyra terdapat sebuah benteng tanah yang dipancang dengan kayu untuk tujuan penahanan. Di sini terdapat sebuah perkampungan orang-orang Melayu ternama dimana kampung ini dinamakan Kampung Bendahara.

Garisan pantai di seberang jalan adalah tidak sama rata dan berbeza jaraknya ke arah laut. Namun begitu, rupa bentuk garisan pantai tersebut adalah berlainan dengan apa yang dilukiskan di dalam peta-peta yang kemudiannya.

Dalam sebuah lukisan (tidak bertarikh) dari koleksi lukisan-lukisan mengenai Kota Melaka dalam zaman Portugis yang disimpan oleh Muzium British (Sloane m.s., 197), menunjukkan sebahagian daripada pantai Melaka adalah melengkung ke dalam dan tidak sepertimana yang ditunjukkan dalam peta Maurice Lowe. Menurut peta tersebut, penghujung jalan di sebelah tenggaranya adalah berakhir di sebuah *Piazza* (medan pasar). Ciri-ciri tersebut juga

ditunjukkan dalam pelan lukisan bertajuk '*Fortaleza de Malacca*' yang mana pelan tersebut menunjukkan Kota dan sebahagian daripada kawasan pinggir Kota sepertimana mana yang terdapat dalam tahun 1630.

Walau bagaimanapun dalam lukisan Sloane, barisan rumah teres telah menunjukkan sebatang jalan yang menghubungkan jalan utama dengan tebing sungai dan melintasi Sungai Melaka sebagai Jalan Lintasi Pertama pada masa ini. Lukisan Sloane juga menunjukkan penghujung jalan di sebelah barat-dayanya adalah bersambung terus ke '*Porto do Tranqueyra*' Namun begitu, pintu gerbang *Tranqueyra* yang terletak pada penghujung benteng tanah tidak ditunjukkan di dalam lukisan Sloane sebagaimana yang dijelaskan dalam peta Maurice Lowe.

Akhir sekali menurut peta panduan yang diterbitkan oleh Hotel Regal di Melaka, pintu gerbang *Tranqueyra* adalah terletak di persimpangan Jalan Kubu dan *Heeren Street*. Peta tersebut berkemungkinan besar adalah berasaskan kepada pelan yang disediakan oleh Jabatan Ukur Persekutuan Tanah Melayu yang bernombor 117-1958.

Peta yang dilukis oleh Sloane adalah tidak mempunyai skala. Dengan ini, perbandingan dari segi panjang jalan tidak dapat dilakukan. Namun begitu, dengan berasaskan kepada ketiga-tiga peta yang tersebut di atas, dapat disimpulkan bahawa jalan dalaman yang bermula di '*Bazaar de laos*' (Bazar Jawa) dan menghala ke '*Porto do Tranqueyra*' sebagaimana yang ditunjukkan dalam peta Maurice Lowe, merupakan permulaan kepada Jalan Tun Tan Cheng Lock sebelum tahun 1604 atau 1613.

Jonker Street tidak dapat dikenalpasti dalam peta yang dilukis oleh Maurice Lowe. Sebatang jalan yang melintas dari sebelah kanan ke tebing sungai di bahagian utara jambatan Melaka mungkin merupakan sebahagian daripada *Jonker Street*. Namun begitu, kesahihannya tidak dapat dikenai pasti

disebabkan jalan tersebut berakhir disimpang empat. Corak rekabentuk jalan di kawasan utara *Heeren Street* (Jalan Tun Tan Cheng Lock) adalah berbeza dari keadaan semasa. Ini menunjukkan keseluruhan pinggir kota mungkin dimusnahkan sewaktu serangan Belanda. Maka ianya telah dirancang dan dibina semula semasa Belanda menguasai Melaka pada tahun 1641.

b. Corak Senibina Kawasan di Masa Silam

Jenis-jenis bangunan yang ditunjukkan dalam peta dan lukisan dari semasa ke semasa, adalah berlainan dan tidak konsisten. Di dalam lukisan sebuah dokumen bertajuk '*Recueil des voyages qui ont servi à l'établissement et au progrès de la compagnie des Indes Orientales*' Yang diterjemakan oleh R.A. Constantinde Renneville, (1702-7, muka surat 277, vol. 3), menunjukkan lukisan mengenai bangunan-bangunan sesebuah yang terdapat di kawasan kajian pada tahun 1606 iaitu sebelum penaklukan Belanda. Buku yang ditulis oleh Wouter Schouten, '*Oost-Indische Voyage*' juga mengandungi lukisan-lukisan yang menunjukkan bangunan-bangunan sesebuah di sepanjang pantai pada tahun 1665. Di samping itu, lukisan Gaspar Correa di dalam '*Lendas de India*' (Vol.2, muka, surat 250), juga menunjukkan bangunan-bangunan jenis sesebuah dalam pertengahan abad ke 16.

Walau bagaimanapun, lukisan warna bandar Melaka oleh Pierre Bethelot pada tahun 1628 dan 1629 serta lukisan Sloane telah menunjukkan bangunan-bangunan teres yang terletak berhadapan dengan pantai di bahagian barat-daya muara sungai. Lukisan Pierre Volentjiu yang menunjukkan Melaka pada tahun 1720 (petikan dari "*Ond en nieuw Oost Indian*", jilid 5) juga menunjukkan barisan bangunan teres yang berbumbung tebar layar.

Kesemua bangunan-bangunan Portugis yang dilukis dalam pelan Sloane adalah berbentuk teres. Jenis yang sama juga dilukis oleh Valentjin dalam tahun 1720. iaitu 79 tahun setelah Belanda menakluki Melaka. Namun begitu,

ketepatan lukisannya mengenai bangunan teres di sepanjang pinggir Pantai masih boleh dipertikaikan. Sungguhpun begitu, lukisan Volentjiu yang menggambarkan Melaka secara amnya telah mengukuhkan perhatian yang dibuat oleh Friar Domingo Navarrete iaitu bandar Melaka dipenuhi pokok kelapa yang subur.

Menurut nota Sandhu & Wheatley, tumbuh tumbuhan dan pokok kelapa yang banyak ini telah menarik perhatian ramai pelawat di sepanjang tahun. Comelli Careri(1695) telah menyatakan pokok kelapa yang banyak ini menyebabkan bandar kelihatan seperti hutan pada jarak tertentu. Manakala dalam tahun 1796, Captain Lennon menyatakan bahawa taman yang bersebelahan dengan bandar itu adalah dipenuhi dengan pokok kelapa sehingga sukar untuk melihat unit rumah dari Bukit Cina. Ciri-ciri ini terutamanya muncul dalam pendapat Volentjin.

Dengan ini, jika gambaran yang diberikan oleh Valentjin mengenai kesan bandar secara amnya adalah benar dan tepat, maka ini bermakna bangunan-bangunan teres yang terdapat dalam lukisannya juga adalah benar. Jika diperhatikan dengan teliti, bumbung bangunan yang terdapat dalam lukisan Valentjin adalah mempunyai tebar layar manakala dalam lukisan Sloane, bumbung bangunan adalah berpinggul. Kedua-dua lukisan adalah dibuat pada jangkamasa yang berlainan. Ini menunjukkan adalah mustahil jika dikatakan lukisan Valentjin adalah tiruan daripada lukisan Sloane.

Kedua, walaupun bangunan pada masa itu dipengaruhi oleh Belanda, adalah mustahil di mana semua bangunan di dalam bandar dan kota mempunyai jenis bumbung yang sama iaitu bertebat layar, sebagaimana yang ditunjukkan dalam lukisan Valentjin. Bumbung-bumbung ini juga bersambung pada cucuran atap menyebabkan palung terpaksa disediakan. Ini merupakan satu cara yang tidak praktikal untuk rumah-rumah teres. Maka adalah berkemungkinan besar bahawa lukisan-lukisan yang dibuat oleh Valentjin dan lain-lain adalah tidak

tepat dari segi keperinciannya. Bangunan sesebuah yang ditunjukkan dalam lukisan Correa dalam pertengahan 1550, seperti mana yang diterjemahkan oleh Renneville (1606) dan Schouten (1665), mungkin lebih tepat dari segi keperinciannya.

Pada zaman pemerintahan Portugis, bangunan-bangunan di pinggir *Upeh* (yang meliputi seluruh kawasan Barat laut Sungai Melaka di antara pantai dengan benteng tanah *Tranqueyra*) adalah diperbuat daripada kayu. Menurut penerangan Eredia (petikan dari Sandhu dan Wheatley), penggunaan kayu secara eksklusif dalam pembinaan bandar adalah disebabkan keadaan peperangan yang mendesak tidak membenarkan bangunan dibina daripada batu bata. Menurut kedua-dua penulis ini, bangunan-bangunan di *Upeh* mula dibina dengan batu-bata selepas kedatangan Belanda. Menjelang tahun 1678, satu perempat daripada bangunan dalam bandar adalah diperbuat dari batu-bata. Kaum Serani Portugis dikatakan tinggal di dalam 220 buah rumah atap dan 6 buah rumah batu sementara yang anihnya, kaum penjajah Belanda hanya tinggal di dalam 107 bangunan atap dan 23 sahaja. Bangunan yang dibina oleh kaum Cina majoriti adalah rumah batu, 65% iaitu 81 buah rumah kaum Cina adalah rumah batu manakala 51 buah rumah yang lain adalah rumah atap.

Dalam tahun 1720, Valentjin memerhatikan terdapat banyak bangunan batu yang berkeadaan baik dalam bandar. Bahan yang digunakan untuk pembinaan bangunan tidak dapat dikenalpasti menerusi peta dan lukisan yang dibuat.

c. Petempatan-Petempatan Terawal Di Kawasan

Sewaktu zaman pemerintahan Portugis, kawasan di sepanjang pantai ini dikenali sebagai Kampung Kling. Walaupun begitu, setelah bandar Melaka dimusnahkan semasa penaklukan Belanda pada tahun 1641, pihak Belanda telah memindahkan Kampung Kling ke tempat lain dan menjadikan kawasan

tersebut sebagai tempat kediaman pilihan untuk orang-orang Belanda dan menamakannya sebagai *Heeren Street*. Seperti yang diterangkan sebelum ini,, setelah British menduduki Melaka pada tahun 1795, masih terdapat saudagar Belanda yang tinggal di *Heeren Street*. Saudagar Belanda mungkin terus tinggal di kawasan tersebut selepas British menduduki Melaka.

Penulisan T.J.Newbold pada tahun 1830 menyatakan mengenai kawasan-kawasan di antara Jalan Tokong dan pantai iaitu:

"Terdapat banyak bangunan yang berkeadaan baik, yang diduduki oleh golongan orang Belanda yang berkedudukan tinggi, orang Portugis, Cina, Chuliah, Kling dan Melayu. Di situ juga terdapat Kolej Anglo-Chinese, Mission Chapel, Tokong Cina dan dua masjid."

Dalam tahun 1834, P.J. Begbie juga menyebut bahawa *"Pada tebing sungai di sebelah kanannya terdapat bandar Melaka yang diduduki terutamanya oleh orang-orang Belanda, Portugis, Melayu, Cina, Chuliah dan lain-lain"*.

Walaupun kedudukan kediaman Belanda tidak dapat dikenalpasti secara tepat, mengikut penerangan Newbold dan Begbie, selalunya pihak penjajah akan memilih tempat-tempat yang paling baik untuk kegunaan mereka. Dalam situasi ini, kedudukan yang paling baik adalah di sepanjang pantai dan di bahagian kanan sungai Melaka. Bahagian kiri sungai Melaka tidak dipilih sebab terdapat Kota Pertahanan yang dimusnahkan semasa penaklukan pada tahun 1807.

Pada sekitar tahun 1860, wujud sebuah bandar Eropah di tebing kiri Sungai Melaka. John Cameron (1864) menyatakan bahawa:

"Berhampiran dengan 'Stadt House' mengalirnya Sungai Melaka, dan di sini terpisah dua bahagian petempatan penduduk tempatan di sebelah barat dan petempatan orang-orang Eropah di bahagian timur. Kawasan yang lama telah

menjadi kurang menarik sebaliknya di bahagian petempatan orang-orang Eropah pandangannya lebih menarik kerana rumah-rumah yang dibina sepanjang pantai adalah dibina dengan citarasa yang baik sekali.."

Semasa zaman pemerintahan Portugis, kaum Cina yang bermastautin di Melaka sejak abad ke 17, tinggal di perkampungan yang terletak di tebing Sungai Melaka, sebagaimana yang digambarkan oleh Maurice Lowe dalam lukisannya. Kampung tersebut semakin berkembang berikutan dengan pertambahan penduduk dari masa ke semasa dan boleh dianggarkan bahawa saudagar-saudagar Cina mula berpindah ke *Heeren Street* sejak awal abad ke 19. Kesemua daripada mereka adalah berketurunan Baba.

"*Title Deeds*" yang terawal bagi sebuah rumah di *Heeren Street* (No. 149) adalah bertarikh 15 April 1779. Tidak boleh dikenalpasti sama ada '*title deeds*' yang lebih awal wujud dalam rekod atau pun tidak. Daripada 176 buah rumah yang disenaraikan dalam kajiselidik bangunan di Jalan Tun Tan Cheng Lock, hanya 88 buah rumah yang mempunyai rekod di Pejabat Pendaffar Tanah.

Namun begitu, jika maklumat yang diperolehi daripada title III *Heeren Street* (sila lihat Lampiran A) dapat diterima sebagai tipikal, ia boleh dijadikan sebagai bukti tambahan untuk menyokong jangkaan bahawa Kaum Cina mula membeli hartanah di *Heeren Street* daripada orang-orang Belanda dan Eropah antara tahun 1830an atau 1840an. Adalah pada tahun 1849, *Heeren Street* menjadi hakmilik saudagar Cina dan pada tahun 1875, jumlahnya sebanyak 59. Jumlah yang sedikit ini menggambarkan bahawa rumah-rumah di sepanjang *Heeren Street* tidak begitu banyak pada masa tersebut berbanding dengan waktu selepasnya. Ini bermakna pada tahun 1875, kepadatan yang rendah dengan lot-lot yang luas mungkin mengandungi rumah sesebuah.

Proses urbanisasi ke atas keseluruhan *Heeren Street* mungkin berlaku lebih lewat daripada apa yang disangkakan. Walau bagaimanapun, ada tanggapan

yang menyokong kenyataan di atas misalnya penulisan oleh Cameron yang menyatakan bahawa kaum Eropah telah mula berpindah ke seberang sungai pada tahun 1864. Peta bandar Melaka yang dilukis oleh Mc Callum (Jabatan Ukur Melaka no.90) turut menunjukkan gambaran kasar akan urbanisasi yang berlaku di *Heeren Street*.

Berkemungkinan besar bahawa keluarga-keluarga yang terkenal yang memiliki rumah di *Heeren Street* telah berada di Melaka semenjak pertengahan abad ke 18. Sebagai contohnya, mengikut Wright dan Cartwright, moyang Ee Kong Guan (lahirkan pada tahun 1869), tiba di Melaka pada tahun 1758. Moyang kepada ibu Tun Tan Cheng Lock yang bernama Lee Toon Hong telah tiba di Melaka pada tahun 1778, manakala moyang kepada bapanya, Tan Huay Kuan telah tiba di Melaka pada tahun 1770 lagi.

Tan Kim Seng, anak Melaka yang terkenal dilahirkan di Melaka pada tahun 1895. Datuknya tiba di Melaka dari negeri Cina pada tahun 1750an. Seorang lagi anak Melaka yang terkenal iaitu Tan Chay Yan, berserta keluarganya menetap di Melaka sebelum 1800.

Jika kesemua anggapan di atas adalah benar, adalah tidak mungkin rumah-rumah bandar di *Heeren Street* seperti yang di lihat pada masa kini kepunyaan taukeh-taukeh ternama ini, iaitu dibina sebelum tahun 1800.

4.2 Bandar Georgetown

4.2.1 Asal usul Georgetown

Perkembangan bandar Georgetown bermula dari tahun 1786, apabila Kapten Francis Light telah membuka bandar tersebut untuk dijadikan sebuah pengkalan bagi Syarikat Hindia Timur (Khoo Su Nin, 1994). Bandar yang terletak di bahagian timur laut Pulau Pinang ini juga dikenali sebagai 'Tanjung Penaga' pada suatu masa dahulu. Keadaan geografi bandar yang terletak di sebuah tanjung, menyebabkan perkataan 'Tanjung' itu wujud. Sementara itu, perkataan 'Penaga' pula diambil kerana pada suatu ketika dahulu terdapat banyak pokok Penaga laut di kawasan tersebut. Walaupun sudah berkurun berlalu, namun panggilan 'Tanjung' ini masih kekal dan kerap digunakan oleh masyarakat tempatan sehingga ke hari ini. Pada Julai 1786, Francis Light telah memulakan kerja-kerja penempatan awal dengan melakukan pembersihan hutan yang bermula dari hujung Tanjung Penaga, kemudian terus ke kawasan *Light Street, Beach Street, Chulia Street* dan *Pitt Street*. Hampir sebahagian besar kawasan hujung tanjung itu, dibersihkan oleh orang-orang Melayu dan Sumatera.

Menurut sejarah, nama 'George Town' diberikan kepada tempat tersebut adalah bersempena dengan pemerintahan King George III (James Low 1972, Khoo Su Nin 1994 dan Majlis Perbandaran Pulau Pinang, 1998). Di awal pembukaannya, Georgetown telah mula menjadi pusat perdagangan. Hasil rempah ratus seperti gambir, lada hitam dan cengkih telah dibawa oleh peniaga dari Kepulauan Melayu kesana untuk dijual kepada orang Eropah, Amerika, Arab, India dan China. Selain itu, terdapat juga hasil lain yang dijual dalam kuantiti kecil khususnya kepada pedagang China seperti timah, pinang, dan sarang burung. Melalui aktiviti tersebut, perkembangan Georgetown telah berlaku dengan cepat dan pesat, akibat dari peningkatan sumber ekonomi dan kemasukan orang asing seperti peniaga dan pelayar yang ada diantaranya terus menetap disitu.

4.2.2 Pembentukan Awal Georgetown

'*Early Penang*' (1928), hasil tulisan oleh Victor Purcell, yang menceritakan tentang usaha awal Francis Light dalam membangunkan Georgetown dimana menurut pernyataan beliau, tidak lama selepas sampai di Tanjung, Francis Light mula menyusun atur akan tempat itu. *Light Street* dan *Beach Street* adalah dua batang jalan yang telah dibentuk jajarannya mengikut persisiran tanjung. Kawasan diantara kedua-dua jalan berkenaan telah direkabentuk mengikut sistem blok segi empat dengan jalan yang bersilangan antara satu sama lain (*grid iron*). Grid ini juga disempadani oleh *Pitt Street* dan *Chulia Street*. Pada awalnya, panjang bandar ini hanyalah kira-kira setengah batu sahaja.

Fort Cornwallis adalah merupakan binaan pertama yang didirikan oleh Francis Light semasa berada di Pulau Pinang. Walau bagaimanapun, beberapa tahun selepas itu, ianya telah dibina semula dalam bentuk dan tempat yang sama. Pada tahun 1788, sebanyak 200 buah rumah dibina oleh penduduk walaupun pada waktu itu kemudahan masih belum disediakan. Namun begitu, penggunaan atap pada bangunan tersebut mendedahkannya kepada risiko kebakaran sepertimana yang telah berlaku ke atas *Malabar Street* (kini Lebuhraya Chulia) pada tahun 1789. Oleh yang demikian, penggunaan atap sebagai bumbung bangunan tidak lagi dibenarkan bagi mengelakkan kejadian itu berulang lagi.

Selepas tahun 1789, pekerjaan sebagai buruh awam iaitu membuat batu bata dan membina jalan raya telah dilakukan oleh orang-orang Benggali. Menurut Gabenor George Leith di dalam penulisannya tentang *A short account of the settlement, produce and commerce of the Prince of Wales Island* (1803) menyatakan tentang perubahan yang telah berlaku pada waktu itu dimana, 'Jalan-jalan utama ditinggikan dan disaliri dengan baik. Penggantian rumah-rumah atap yang merupakan bangunan asal di Georgetown dengan bangunan-bangunan berstruktur batu kelihatan semakin banyak.' Pada ketika itu,

sempadan bagi kawasan pembangunan Georgetown disebelah utara dan timur adalah laut. Sementara di bahagian selatan pula, disempadani oleh Sungai Prangin dan di bahagian barat disempadani oleh *Penang Road*. Kini, kawasan tersebut dikenali sebagai pusat bandar Georgetown (inner city of Georgetown). Hari demi hari kepadatan penduduk Georgetown semakin bertambah. Ini kerana pelbagai peluang pekerjaan yang ada di situ, telah menarik minat dan perhatian orang luar untuk mendiaminya. Pada tahun 1794, semasa kematian Francis Light, banyak jalan-jalan telah siap dibina dan kadar jumlah penduduk juga telah meningkat hingga ke 25,000 orang. Bagi bangunan Syarikat Hindia Timur, saudagar-saudagar Eropah dan pegawai-pegawai kerajaan telah dikhaskan disepanjang sebelah utara *Leith Street*. Manakala disebelah hujung bahagian timur *Leith Street* adalah merupakan kawasan dermaga yang mempunyai sebuah bangunan kastam dimana ia kemudiannya dikenali sebagai 'jeti lama' (*old jetty*). Disepanjang pantai di *Beach Street* dijadikan tempat kapal-kapal mendarat dan disitu juga para pedagang membina pejabat mereka.

Tanpa disedari, bandar tersebut telah didiami oleh pelbagai bangsa dimana sepanjang *Bishop Street* dan *Church Street* telah dibina gereja dan kediaman oleh orang-orang Serani yang dikatakan berasal dari Kedah. Orang-orang Cina pula telah tinggal dan berniaga disepanjang *China Street* serta membina rumah ibadat (temple) di *Pitt Street* dan dihujung sebelah timur kawasan kejiranan mereka. Manakala orang-orang India telah membuat penempatan dan perniagaan di sepanjang *Malabar Street* (kini *Chulia Street*) dimana mereka juga telah membina masjid di bahagian barat daya bandar tersebut. Disepanjang *Pitt Street* telah dikhaskan beberapa lot tanah bagi institusi keagamaan sebagai keperluan masyarakat bandar. Karakter bagi susunan dan pola penempatan tersebut dikekalkan kecuali pada *Bishop* dan *Church Street* kerana pada awal tahun 1800an, masyarakat Serani dan gerejanya telah berpindah ke *Farquhar Street*.

Sementara itu, di sekitar Lebuh Armenian dan Masjid Melayu Lebuh Aceh, menjadi kawasan penempatan bagi orang-orang Melayu dan Sumatera. Sejak tahun 1792 lagi, penempatan di sekitar Masjid Melayu Lebuh Aceh, telah diasaskan, dimana ia merupakan salah satu perkampungan Melayu terawal di Pulau Pinang. *Acheen Street* (Lebuh Aceh) dan Lorong Melayu (*Malay Lane*), dinamakan bersempena dengan komuniti yang mendiami kawasan tersebut. Dalam tahun 1807, 'Malay Lane' telah ditukarkan dengan 'Armenian Lane' kerana pada masa itu, orang-orang Armenia telah mendiami kawasan tersebut. Pada tahun 1822, apabila gereja masyarakat Armenia dibina di *Bishop Street*, masyarakat Armenia sekali lagi telah berpindah ke sana. Namun begitu, pada sekitar tahun 1820an-1850an, terdapat sekumpulan masyarakat Cina selat telah datang dan menetap di *Armenian Street* sehingga menyebabkan berlakunya perubahan pada susunatur bandar. Rumah 'kongsi' dan ibadat telah dibina dan disekelilingnya pula, didirikan deretan kediaman untuk ahli masyarakatnya. Jalan masuk ke kawasan ini dibina sempit, sementara pada bahagian hadapan bangunan, disediakan *compound* (halaman)

4.2.3 Morfologi Bandar Georgetown

a) 1780-1790

Semasa tempoh ini, dapat dilihat bahawa pembangunan yang berlaku agak bertumpu di tepi pantai Georgetown. Kawasan tersebut merupakan titik permulaan kepada perkembangan pertumbuhan bandar dimana terdapatnya pelabuhan yang dijadikan kawasan perdagangan dan pengkalan perhentian oleh pedagang-pedagang antarabangsa. Ia boleh dilihat berdasarkan kepada penempatan para pedagang asing yang dibawa masuk oleh Francis Light telah menjadikan Pulau Pinang sebagai kawasan entripot (Sarnia Hayes Hoyt dan Khoo Su Sin, di dalam Shuhan dan Ahmad Bashri, 2000).

Selain Kota Cornwallis, terdapat beberapa bangunan penting lain yang turut dibina. Ia dapat dibuktikan daripada jalan-jalan sedia ada yang menjadi penempatan awal dimana terdapatnya pelbagai bangsa di sesuatu kawasan.

Antara jalan-jalan awal yang dikenalpasti adalah *Light Street*, *Beach Street* dan *Pitt Street* yang kini lebih dikenali dengan nama Lebu Light, Lebu Pantai dan Jalan Kapitan Keling. Suatu masa dahulu, air merupakan pengangkutan utama yang dijadikan sebagai sistem perhubungan. Hal ini menunjukkan kepentingan air sebagai sistem perhubungan yang utama (Shuhana dan Ahmad Bashri, 1992)

b) 1791-1800

Sepanjang tempoh tersebut, perkembangan bandar Georgetown mula berkembang melalui penempatan perkampungan di sekitar Lebu Aceh. Ia dikenali sebagai perkampungan Masjid Melayu Lebu Aceh. Perkembangan ini berlaku hasil daripada perdagangan antarabangsa yang dibuka oleh Francis Light. Kawasan ini bermula pada tahun 1792, kesan daripada penempatan para pedagang yang terdiri daripada orang-orang Melayu Kepulauan Sumatera dan orang-orang Islam dari negeri Arab serta India Muslim yang berdagang di Georgetown. Penempatan ini diasaskan oleh Tengku Syed Hussain Al Aidid yang merupakan seorang pedagang kaya berasal dari kerabat Diraja Aceh. Kawasan tersebut merupakan perkampungan Melayu dan orang Islam yang terawal di Pulau Pinang (Khoo Su Nin, 1994, Shuhana dan Ahmad Bashri, 2000).

c) 1801-1810

Apabila berlakunya sebuah pembukaan perkampungan baru di Lebu Aceh, proses perbandaran mula bertambah. Pada masa yang sama, jumlah populasi turut meningkat, dimana anggaran jumlah penduduk adalah kira-kira seramai 10,000 orang dan sebanyak 300 dari jumlah tersebut adalah orang Eropah. Menjelang tahun 1808 sebuah masjid Melayu pertama telah dibina di kawasan Lebu Aceh. Masjid itu dibina oleh Syed Hussain sebagai memenuhi keperluan masyarakat Islam di kawasan perkampungan itu. Selain dari menempatkan masjid, terdapat beberapa kediaman, kedai-kedai, madrasah dan pejabat-pejabat perdagangan yang dibina di kawasan tersebut. Dengan

adanya pembinaan masjid disitu, ia menunjukkan peningkatan jumlah penduduk beragama Islam dikawasan tersebut.

Dalam waktu yang sama, telah berlaku perubahan pada corak bandar akibat dari pembukaan jalan yang mengarah ke selatan daratan. Corak pembangunan yang bercirikan grid mula terbentuk di kawasan bandar, melalui barisan rumah-rumah kediaman, kedai-kedai dan rumah kedai di sepanjang Lebu King. Perkembangan yang berlaku ini dapat dilihat dari jarak yang jauh dari lautan pada ketika itu. Berikutan itu, dapat dinyatakan bahawa perhubungan darat pada masa itu lebih baik kerana jalan-jalan yang telah dibina (Shuhana dan Ahmad Bashri,2000).

d) 1811-1820

Di Lebu Light, Lebu King dan Lebu Aceh, hanya terdapat penambahan beberapa buah rumah kedai dan bangunan persendirian sahaja dimana ianya berdasarkan kepada pelan beserta pembentukan bandar Georgetown yang memaparkan beberapa bentuk yang menarik. Kedudukan Fort Cornwallis di pinggir laut, menjadi paksi kepada titik penyebaran bandar kearah barat daratan. Disamping itu, kedudukan Masjid Melayu Kampung Aceh juga merupakan satu faktor yang kuat dalam membentuk corak perkembangan bandar (Shuhana dan Ahmad Bashri, 2000)

e) 1821-1830

Dalam tempoh 10 tahun ini, bentuk bandar mula mempamerkan bentuk geometri yang rigid, dimana ia dapat dilihat pada jalan-jalan baru yang telah dibina dengan sudut tepat terus ke jalan besar. Namun, pembangunan yang berselerak dan longgar masih kelihatan. Pada masa yang sama, pembinaan bangunan-bangunan seperti rumah-rumah kedai, rumah-rumah kediaman dan bangunan-bangunan pentadbiran giat dijalankan. Selain itu, pembangunan dan penguasaan sistem pengangkutan darat yang berlaku, telah membentuk jalan-

jalan baru. Corak pembangunan bandar Georgetown juga sudah mula dapat dilihat dengan jelas (Shuhana dan Ahmad Bashri,2000).

f) 1831-1840

Tiada sebarang perkembangan berlaku sepanjang tempoh ini terutama pada rangkaian jalan di kawasan kajian. Ia mungkin kerana dalam masa 20 tahun ini, terdapat pembangunan baru yang dijalankan disepanjang jalan sedia ada. Namun, di luar kawasan kajian, Georgetown telah berkembang sehingga ke Jalan Penang di bahagian timur dan Jalan Brick Kling di bahagian selatan (Malis Perbandaran Pulau Pinang didalam Shuhana dan Ahmad Bashri, 2000)

g) 1851-1860

Perkembangan bandar dikatakan kembali bergerak aktif dalam tahun 1850an. Diantara tahun 1851 hingga 1860, lebih banyak bangunan dibina khususnya dibahagian selatan daratan bandar dimana bentuk bandar pada masa itu mengambil bentuk '*grid iron*'. Jalan besar yang menjadi tulang belakang kepada pembangunan utama (seperti Jalan Masjid Kapitan Keling) bandar masih lagi kelihatan dikelilingi tepian pantai Sementara jalan-jalan kecil pula lebih bertindak sebagai sokongan kepada pembangunan yang ada. Di kawasan Lebuh Pantai, Lebuh Pinang dan Lebuh Chulia, pembukaan jalan baru mula dilakukan. Pada abad ini juga, bangunan-bangunan kerajaan yang bertumpu dikelilingi padang banyak dibina. Begitu juga dengan penempatan yang semakin banyak terdiri daripada pembangunan kediaman dan perdagangan (Shuhana dan Ahmad Bashri,2000).

h) 1861-1870

Semasa tempoh ini berlangsung, berlakunya penambahan bangunan-bangunan baru. Secara umumnya, pembentukan bandar masih mengekalkan bentuknya dengan mengadakan sedikit pembangunan pada ruang di kawasan teras bandar. Suatu bangunan mula diandaikan sebagai peranan penting pada istilah bentuk dan rekabentuk bandar dengan takrifan yang lebih nyata di

kawasan-kawasan tertentu. Walaupun perkembangannya masih seperti 10 tahun yang lepas namun pembangunan baru yang berlaku menjadikan kawasan sedia ada bertambah padat. Ini berikutan dengan wujudnya bangunan-bangunan awam penting seperti mahkamah, bangunan perbandaran dan sebagainya (Shuhana dan Ahmad Bashri,2000).

i) 1871-1880

Pembangunan masih lagi seperti 10 tahun sebelumnya dimana hanya terdapat tambahan pada beberapa rumah kediaman. Pembangunan dikatakan meluas semasa tahun 1880 hingga 1889, dalam bentuk perkembangan bandar. Diperhatikan bahawa dalam abad ini, lebih banyak bangunan telah dibina sehingga mengurangkan jumlah kawasan-kawasan kosong pada struktur bandar. Selain pembangunan baru yang secara semulajadinya lebih berkembang di dalam kawasan bandar, masih terdapat kebiasaan yang dapat dilihat dalam kedudukan bangunan-bangunan pada hubungan kepada jalan-jalan awal yang dibina. Beberapa kawasan kelihatan lebih padat terutama di Lebuh Acheh dan Lebuh Chulia. Sementara pada lewat awal tahun 1880an, didapati di luar kawasan bandar Georgetown telah berkembang meliputi Jalan Anson, Jalan Dato' Keramat, Jalan Macalister dan Jalan Sultan Ahmad Shah dalam bentuk sejajar. Manakala pada kawasan di sebelah barat daya dan utara pulau ini masih lagi merupakan kawasan perkampungan, pertanian dan juga hutan (Majlis Perbandaran Pulau Pinang di dalam Shuhana dan Ahmad Bashri, 2000).

j) 1891-1900

Kepadatan dalam bandar semakin meningkat ekoran daripada pembangunan yang telah bertambah khususnya di bahagian selatan bandar. Terdapat bangunan-bangunan baru yang telah dibina di Lebuh Farquhar, Pengkalan Weld dan Lebuh Gereja. Pembentukan bandar Georgetown telah mempamerkan bentuk yang lebih menarik (Shuhana dan Ahmad Bashri, 2000).

k) 1901-1910

Pembentukan bandar masih lagi mengekalkan bentuk yang asal. Namun, banyak pembangunan yang lebih tertumpu di kawasan-kawasan yang masih kosong diantara bangunan sedia ada. Dalam tempoh 10 tahun ini, kebanyakan bangunan-bangunan asal telah menjadi padat. Selain itu, perumahan, bangunan-bangunan persendirian dan kedai-kedai lebih banyak dibina. Kajian juga menunjukkan bahawa sistem perhubungan semakin baik. Oleh itu, ia menyebabkan penambahan bangunan-bangunan bukan hanya tertumpu di sesuatu kawasan sahaja (Shuhana dan Ahmad Bashri).

l) 1911-1920

Dalam abad ini, perkembangan bandar didapati berlaku secara meluas hingga mengubah corak asal bandar. Ia dilakukan dengan mengadakan penambahan pada deretan-deretan rumah, rumah kedai, bangunan persendirian dan sebagainya. Pembangunan yang berlaku masih lagi mengekalkan dan mengikut corak grid yang telah terbentuk sejak dari awal pembentukannya. Pada masa yang sama, penempatan baru jelas kelihatan dimana jalan-jalan baru dibina mengikut corak yang asal.

Selain itu, bangunan-bangunan baru juga telah dibina di Lebuh Campbell, Lebuh Citra, Lebuh Carnavon, Lebuh Kimberly, Jalan Kuala Kangsar dan Jalan Pintal Tali. Pada tahun 1916, Masjid Kapitan Keling yang terletak di Jalan Masjid Kapitan Keling telah siap dibina oleh masyarakat India Muslim dikawasan itu. Begitu juga dengan bangunan-bangunan di Lebuh Armenian telah dijadikan sebagai kelab atau persatuan untuk kegiatan mereka. Terdapat dua ciri menarik di kawasan ini iaitu kepadatan dan bentuk seragam bangunan-bangunan disepanjang jalan yang membentuk lingkaran bangunan komersial bagi bandar Georgetown itu sendiri serta keadaan corak yang tidak teratur dengan bangunan-bangunan yang terasing memenuhi ruang-ruang diantara jalan-jalan utama. Ini merupakan bangunan institusi dan perumahan di bandar.

Oleh yang demikian, satu 'trend' boleh dilihat antara corak bandar dengan tanah yang digunakan (Shuhana dan Ahmad Bashri, 2000).

m) 1921-1930

Dalam lingkungan tahun 1920 hingga 1930, bentuk bandar Georgetown masih kekal seperti sebelumnya. Hanya terdapat sedikit penambahan pada ruang-ruang kosong yang menjadikan bandar ini kelihatan padat. Dalam tempoh ini juga, dapat diperhatikan pembangunan yang terkawal. Sekiranya pada suatu ketika dahulu, pinggiran pantai dilihat sebagai antara yang penting, namun kini ia jelas tidak kelihatan. Ini berkemungkinan disebabkan oleh sistem perhubungan darat yang pada ketika itu lebih baik sehingga menjadikan pembangunan bukan sahaja tertumpu pada pinggiran pantai. Peningkatan aksesibiliti ini kemudiannya menjadi faktor penggalak kepada perkembangan bandar secara sejajar dari Georgetown ke Air Hitam (Majlis Perbandaran Pulau Pinang di dalam Shuhana dan Ahmad Bashri, 2000).

n) 1931-1940

Menurut Shuhana dan Ahmad Bashri, pembangunan semakin tertumpu kepada pembinaan bangunan-bangunan baru yang memenuhi ruang-ruang kosong dibandar tersebut sehingga kepadatan struktur bandar kian meningkat.

o) 1941-1950

Melihatkan bentuk yang terhasil daripada perkembangan bandar yang berlaku, telah membawa Georgetown berkembang secara linear dan sejajar. Namun begitu, kesan dari penambahan dan pembangunan yang berkembang telah menjadikan bandar ini berubah corak asalnya. Diantara tahun 1940-1949, pembinaan rumah-rumah, kedai-kedai, bangunan-bangunan lain dan rumah kedai dibuat di tanah kosong. Pada masa yang sama, tidak berlaku sebarang pembukaan kawasan baru serta perkembangan pada kawasan kajian. Walau bagaimanapun, perkembangan terus berlaku pada kawasan luar kajian. (Shuhana dan Ahmad Bashri, 2000).

p) 1951-1960

Pada lingkungan tempoh ini, banyak pembangunan berlaku di Lebuh Kimberly, Jalan Pintal Tali dan Lebuh Cintra. Pembangunan ini berlaku kerana suasana yang aman, perkembangan yang pesat dan sistem jalan yang baik. Dalam masa yang sama juga, negara telah mendapat kemerdekaan. (Shuhana dan Ahmad Bashri, 2000).

q) 1961-1970

Pada sekitar tahun 1960 hingga 1969, kadar pembangunan yang berlaku masih sama seperti 10 tahun yang lepas dimana hanya berlaku penambahan bangunan di Lebuh Pinang. Sementara pada tahun 1970 hingga 1979, suatu projek pembangunan baru diadakan terutama pada sektor komersial dan hubungan sosial. Walaupun masih terdapat pembangunan persendirian tetapi kebanyakannya terdiri dari sektor komersial seperti pembinaan Dewan Sri Pinang (di kawasan padang) pada tahun 1972 dan Kompleks Tun Abdul Razak (KOMTAR) yang terletak di Lebuh Penang pada tahun 1974. KOMTAR bukan sahaja bertindak sebagai bangunan kerajaan dan pusat membeli belah tetapi juga menjadi mercutanda kerana faktor ketinggiannya. (Shuhana dan Ahmad Bashri, 2000).

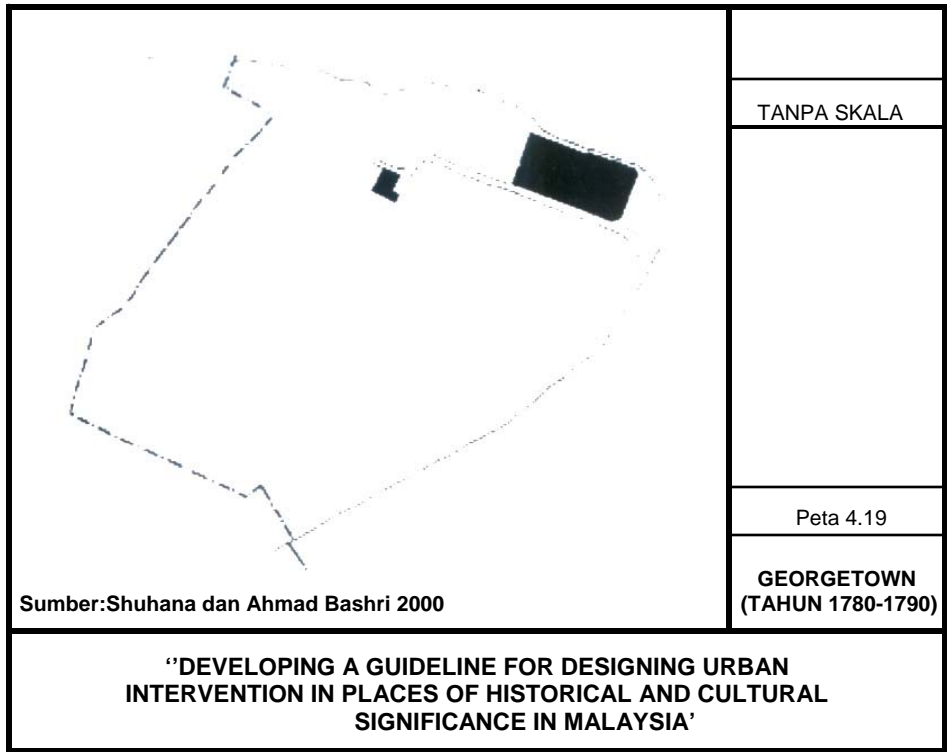
r) 1981-1990

Sepanjang tempoh tersebut, kepadatan bandar yang tinggi menyebabkan tidak banyak pembinaan bangunan dijalankan. Pada tahun 1984, hotel Shangrila telah dibina bersebelahan dengan KOMTAR. Dalam abad ini, tidak banyak perkembangan yang berlaku dalam lingkungan kawasan kajian. (Shuhana dan Ahmad Bashri, 2000).

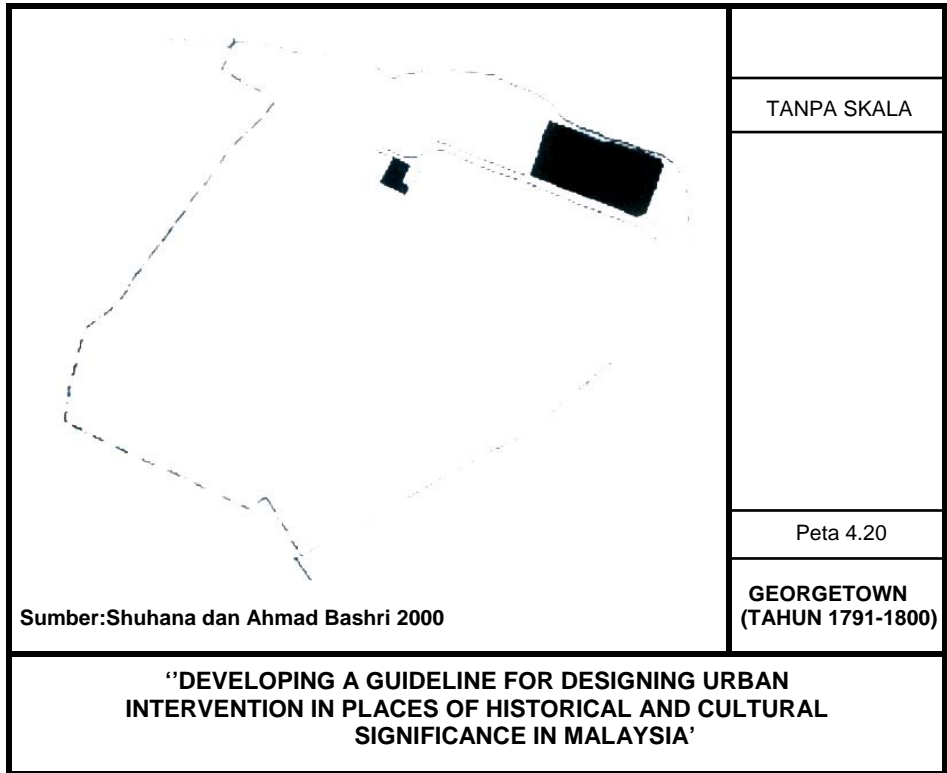
s) 1991-1998

Dalam tahun 1991 sehingga tahun 1998, kelihatan pembinaan jalan baru dijalankan di lot-lot kosong serta pembinaan semula bangunan-bangunan dikawasan sedia ada. Pada tahun, 1998 kawasan kajian telah dikenalpasti

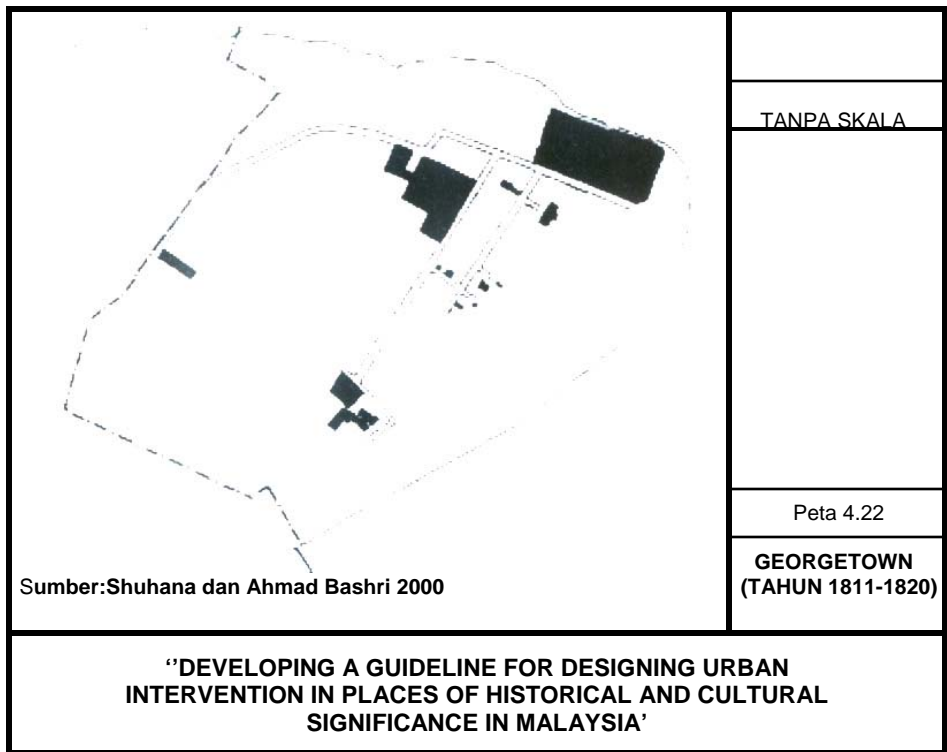
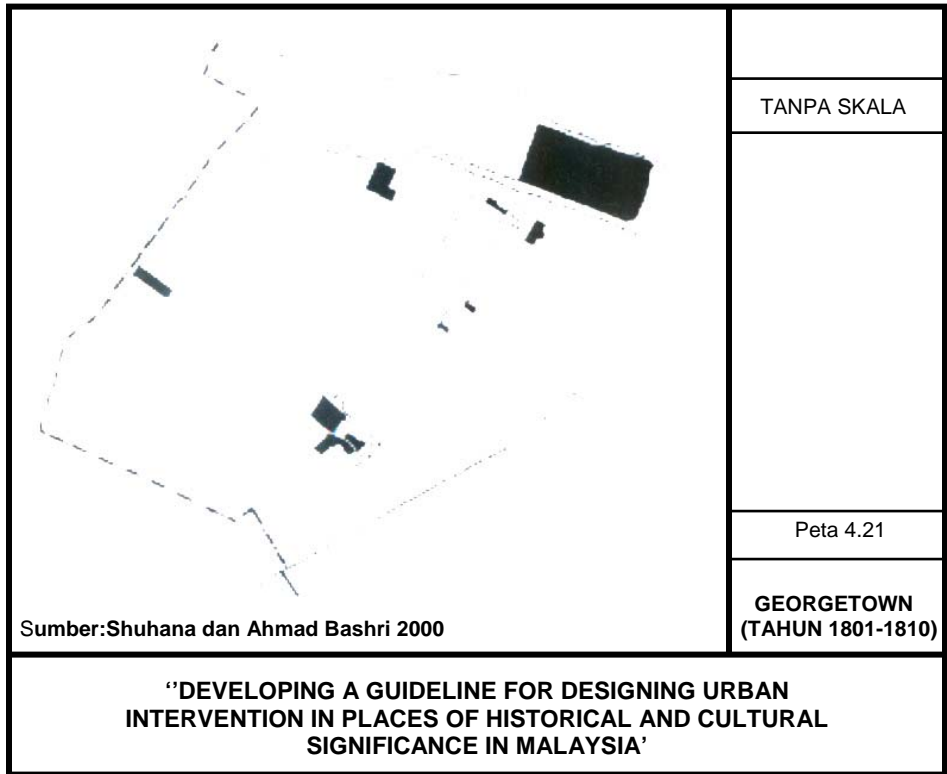
sebagai kawasan tepu bina oleh pihak Majlis Perbandaran Pulau Pinang. Usaha tersebut dibuat bagi memelihara warisan sejarah Pulau Pinang untuk generasi akan datang agar tidak terus hilang. Oleh yang demikian, Majlis Perbandaran Pulau Pinang telah menyediakan garis panduan pembangunan bagi kawasan ini serta mengenalpasti akan kawasan-kawasan yang dikategorikan sebagai 'Inner City'. Pada masa yang sama juga, ia dizonkan kepada Zon Pemuliharaan Dalam Bandaraya (Majlis Perbandaran Pulau Pinang, di dalam Shuhana dan Ahmad Bashri, 2000).

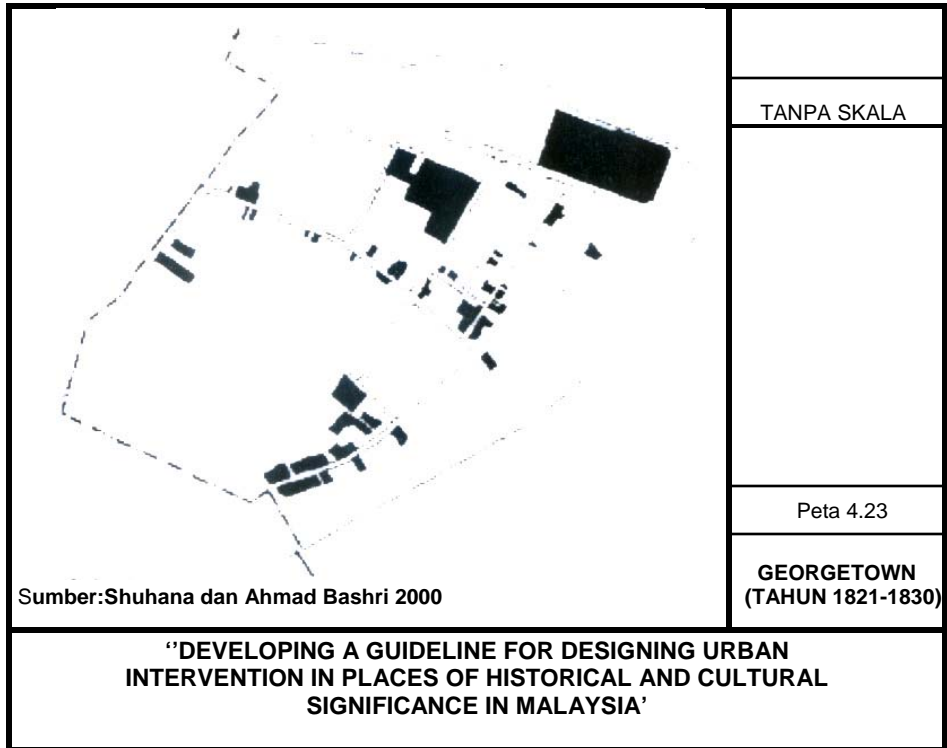


Sumber:Shuhana dan Ahmad Bashri 2000

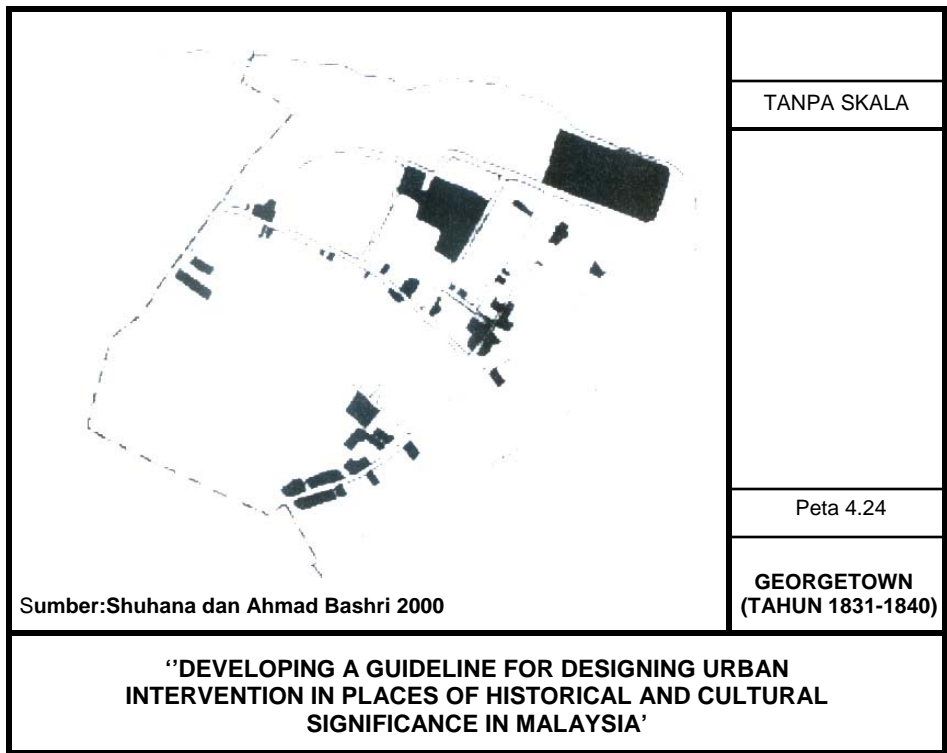


Sumber:Shuhana dan Ahmad Bashri 2000

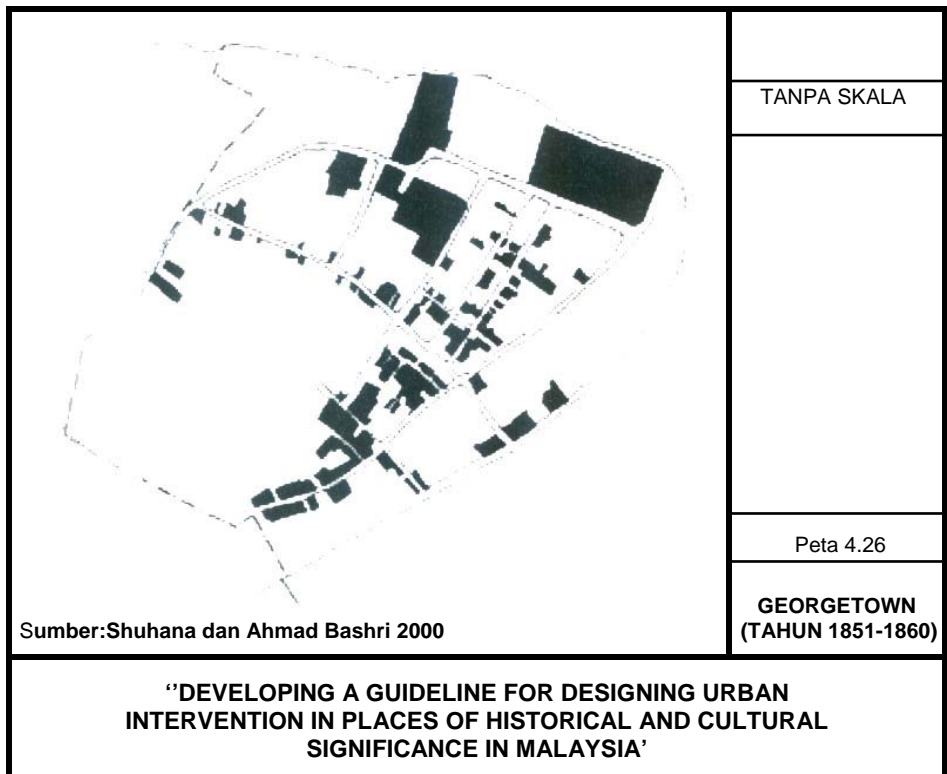
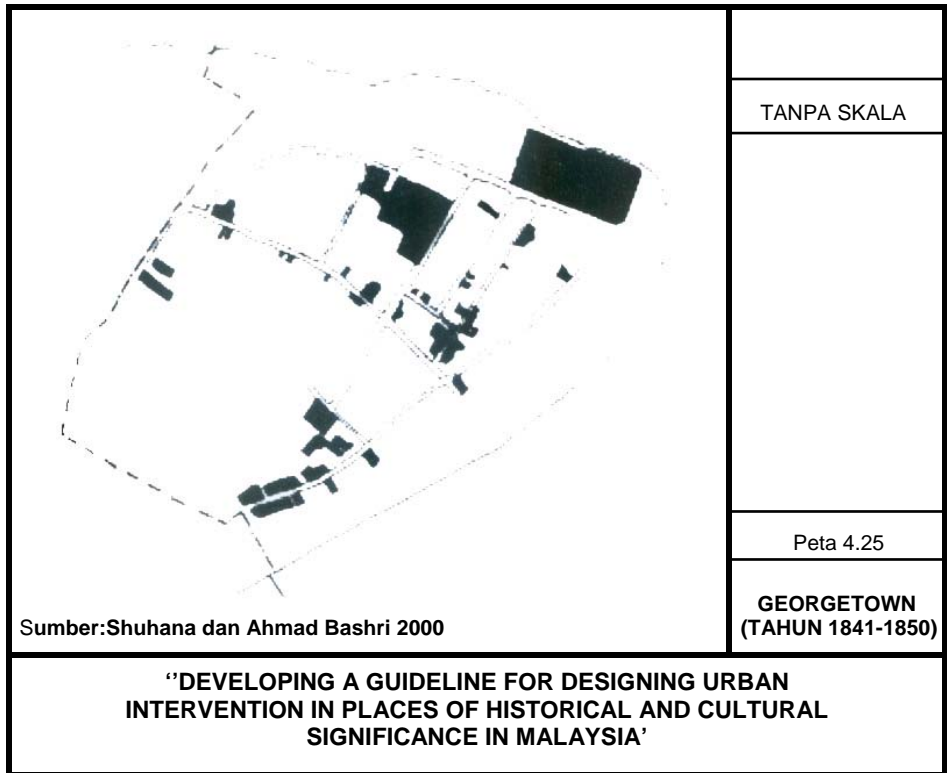


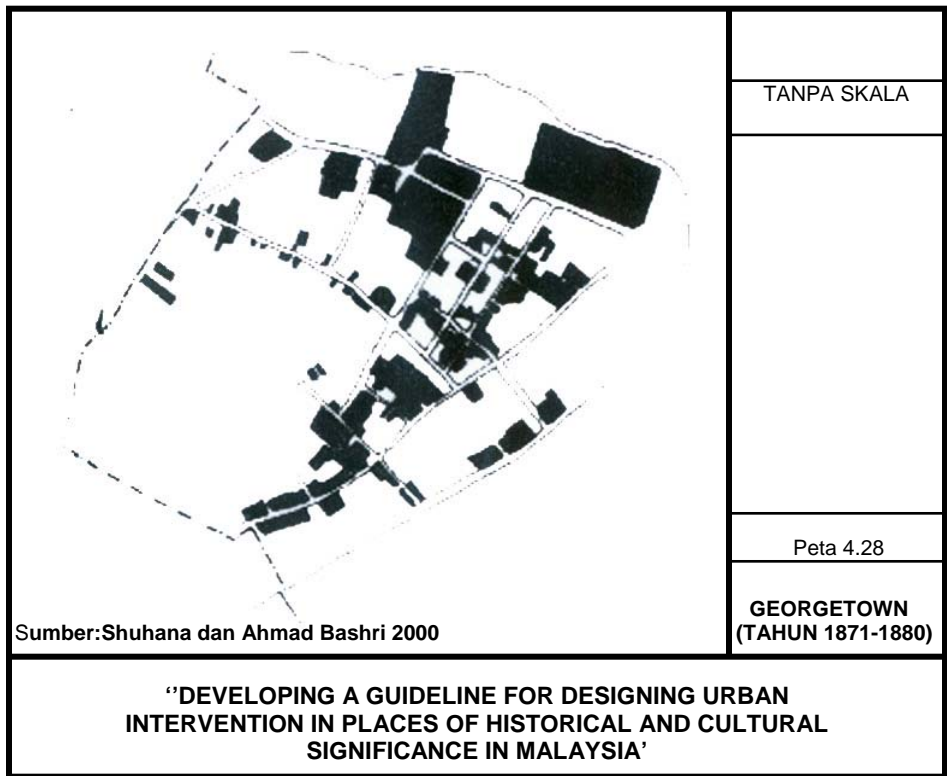
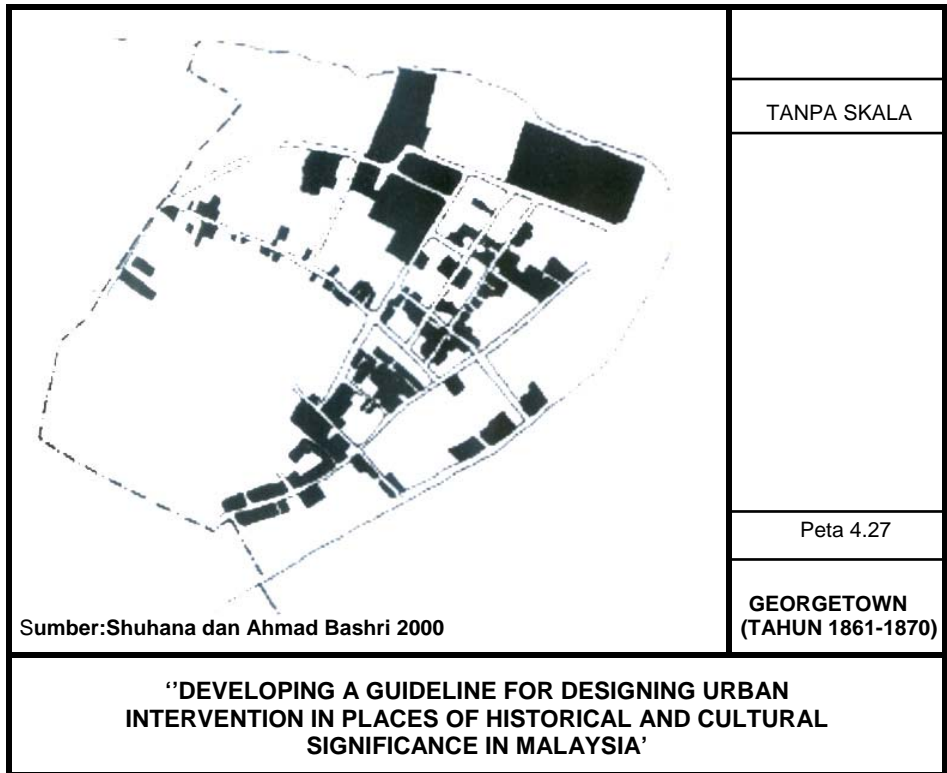


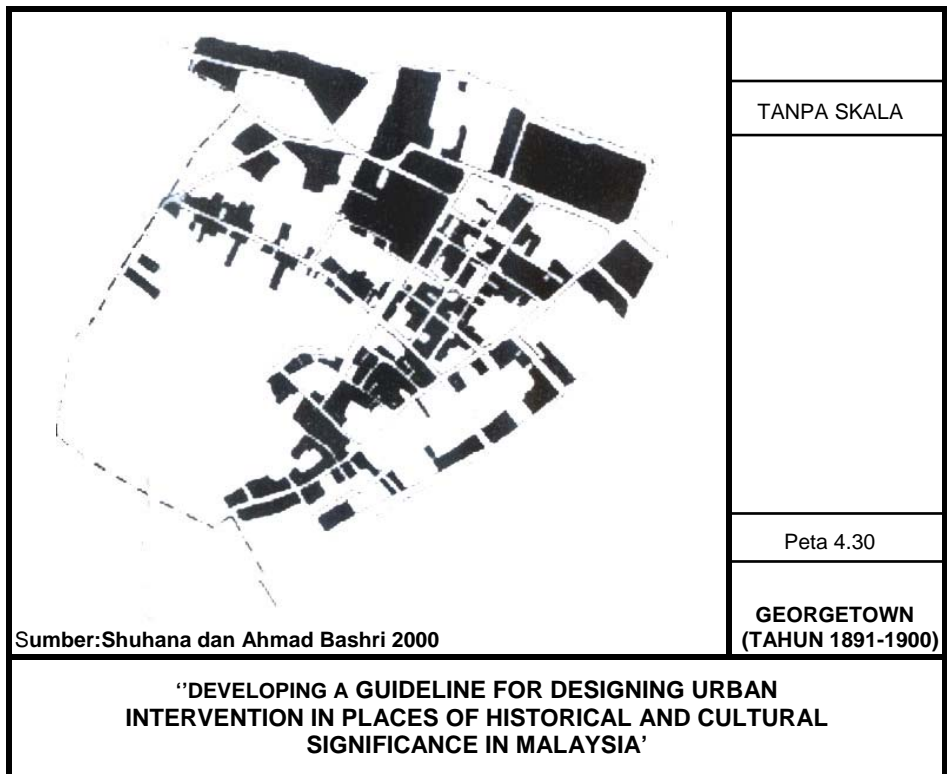
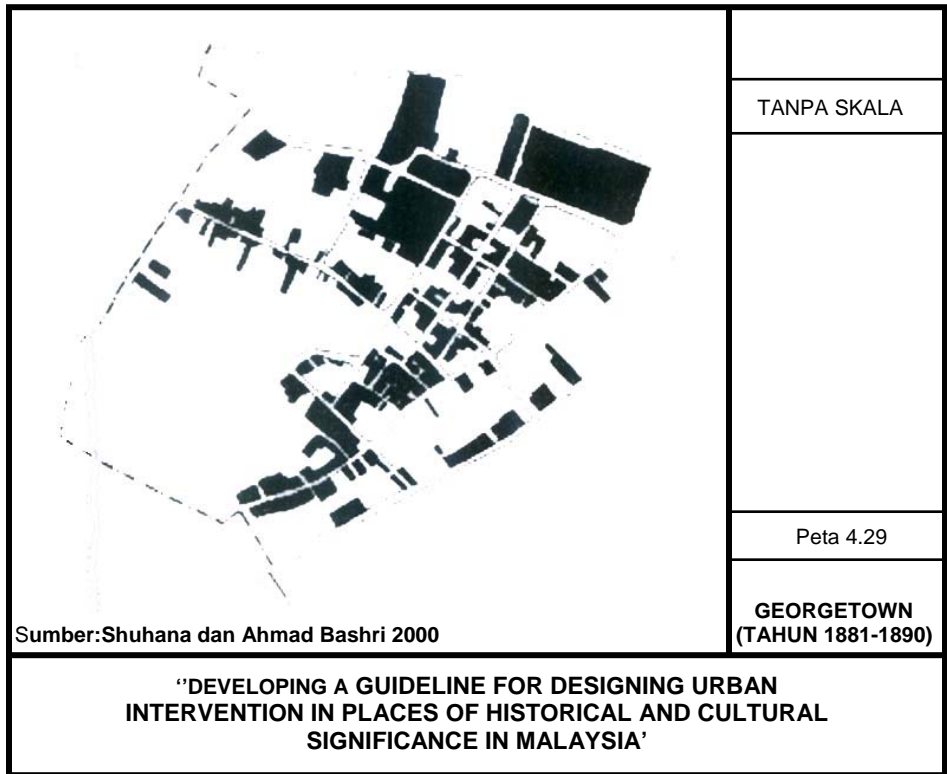
Sumber:Shuhana dan Ahmad Bashri 2000

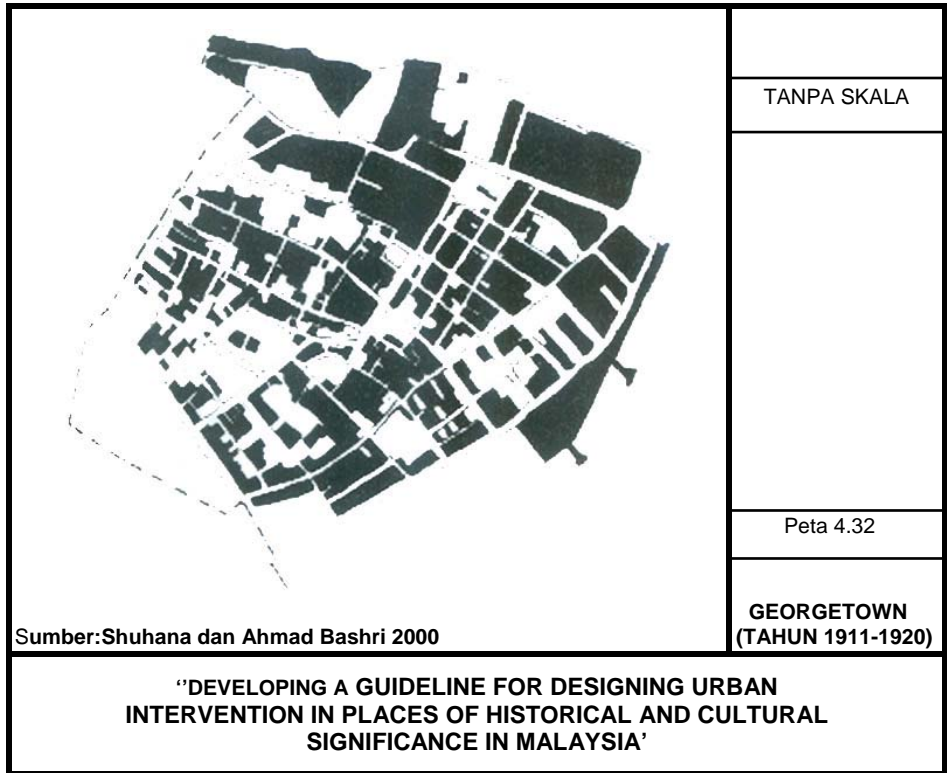
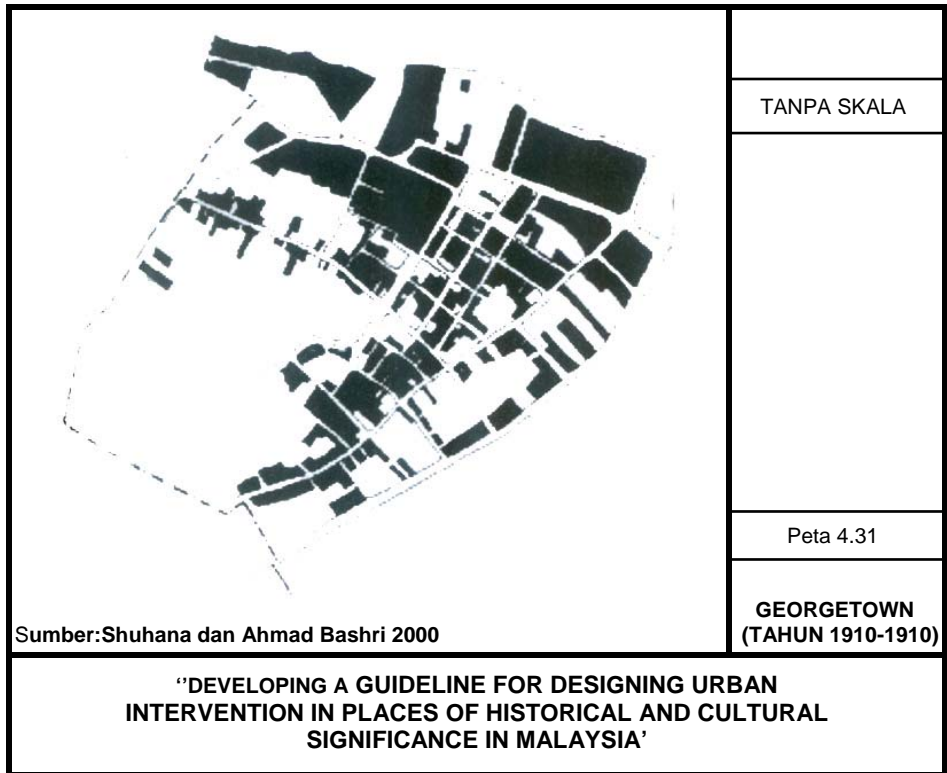


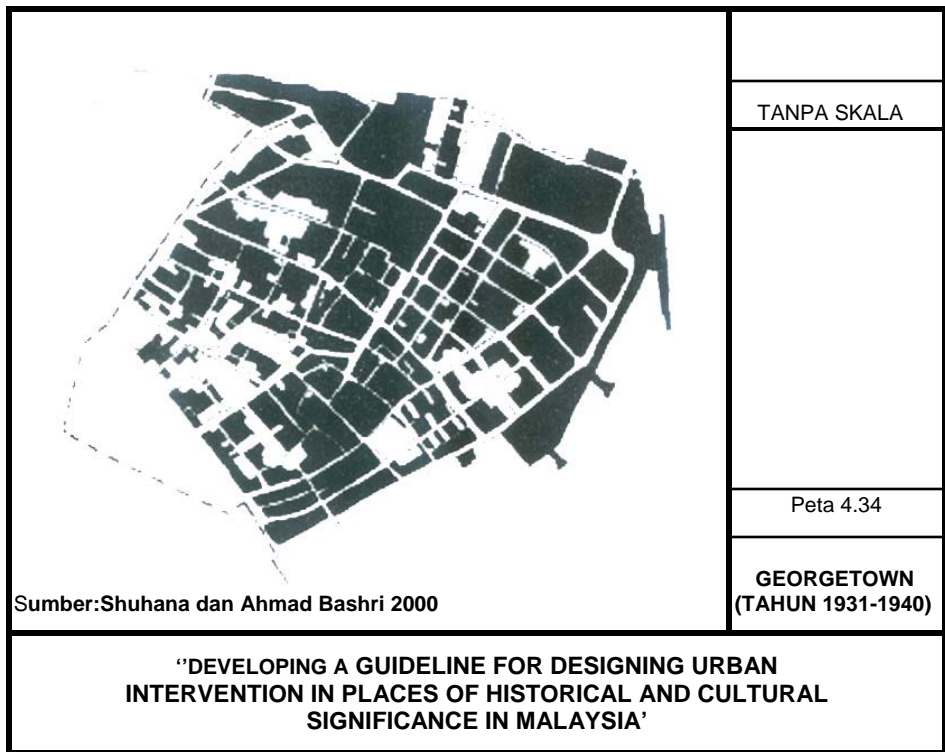
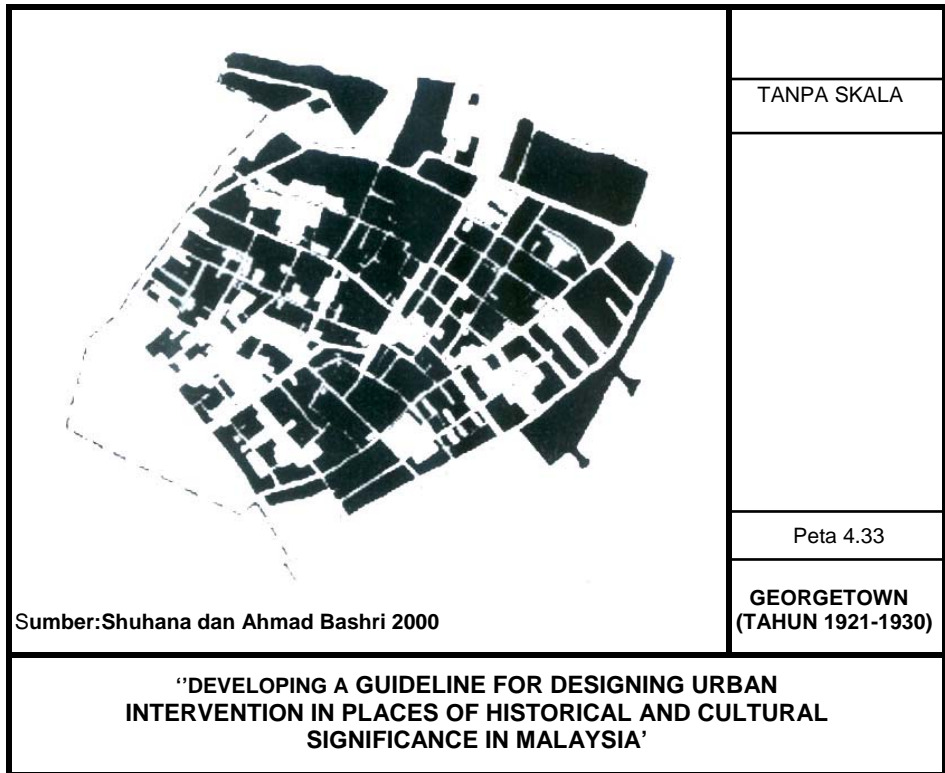
Sumber:Shuhana dan Ahmad Bashri 2000

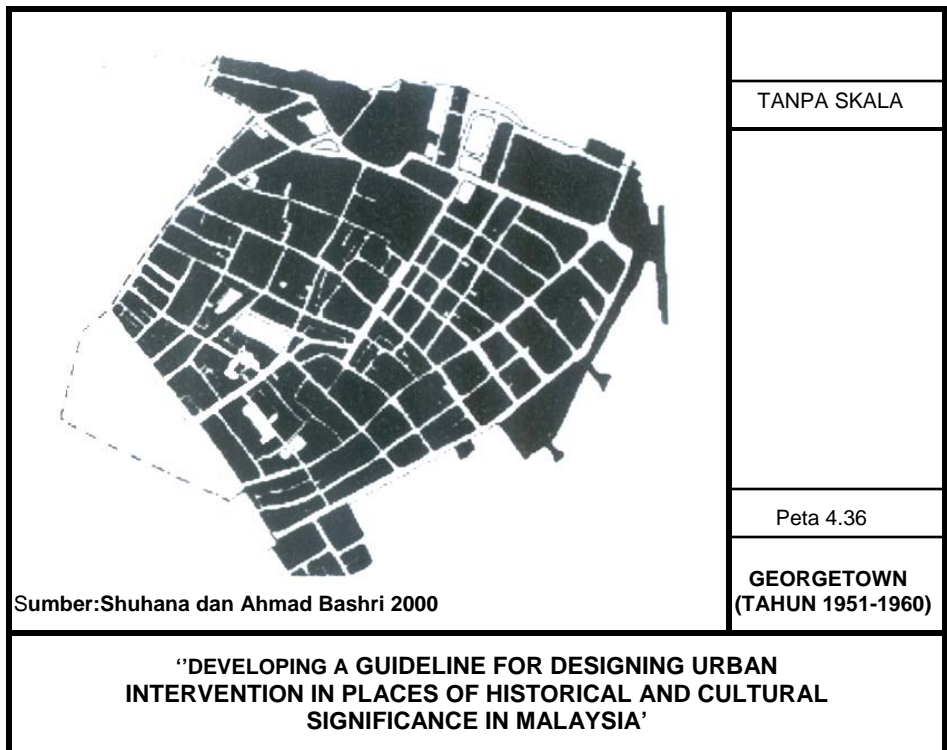
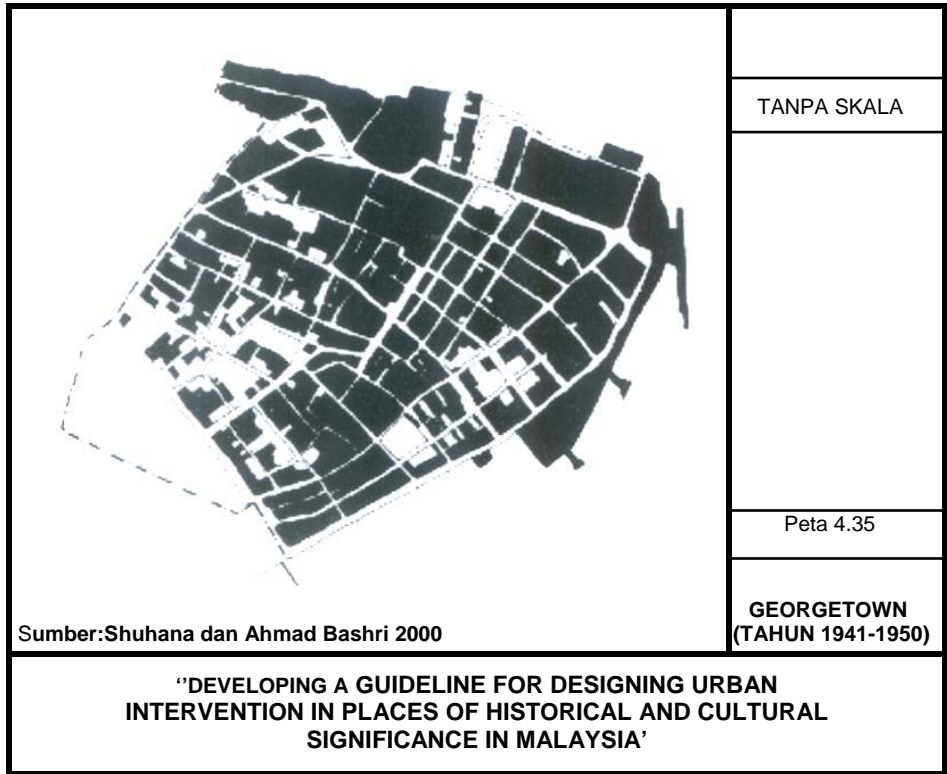


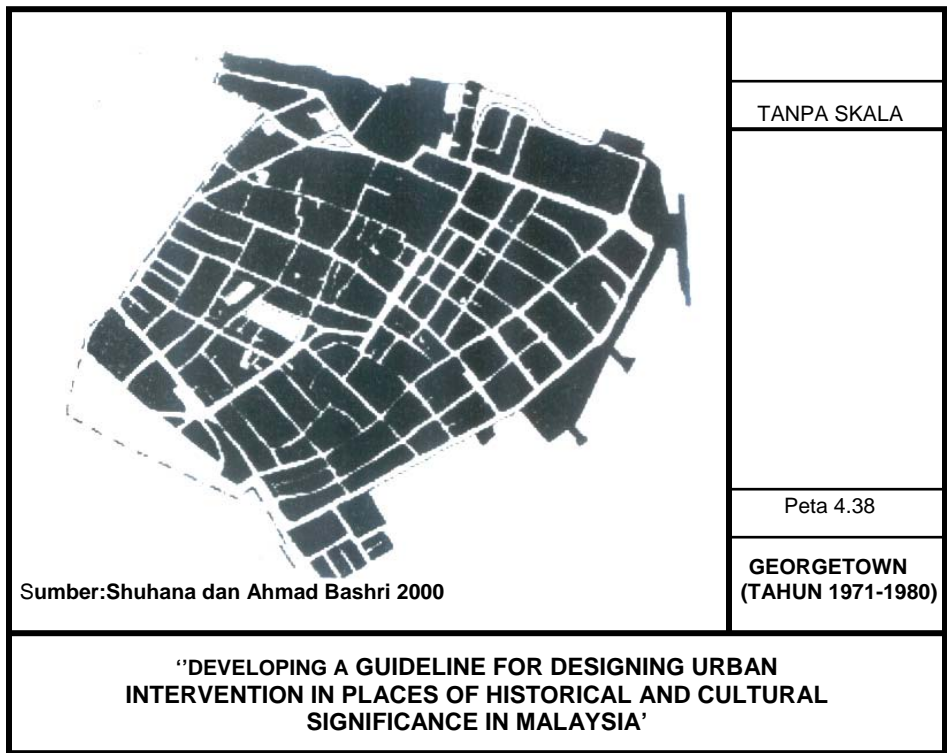
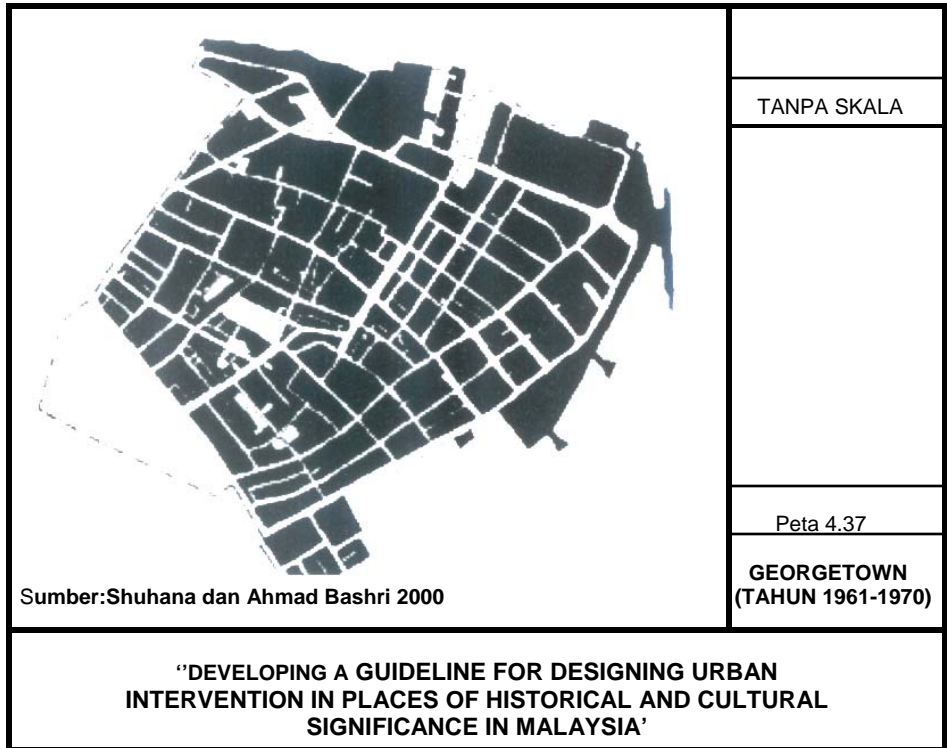


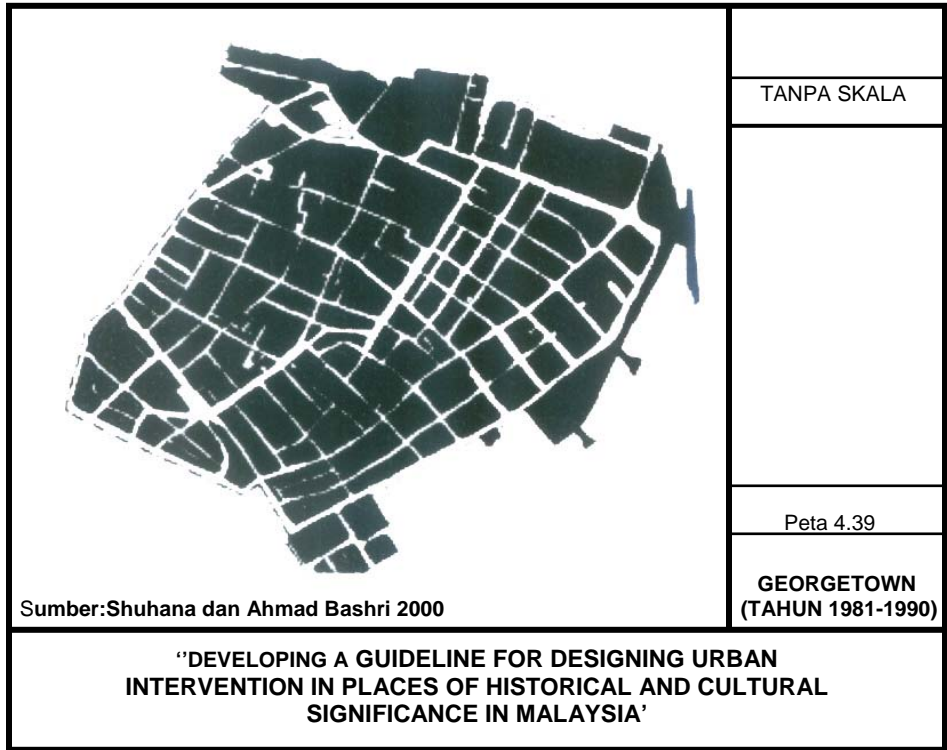




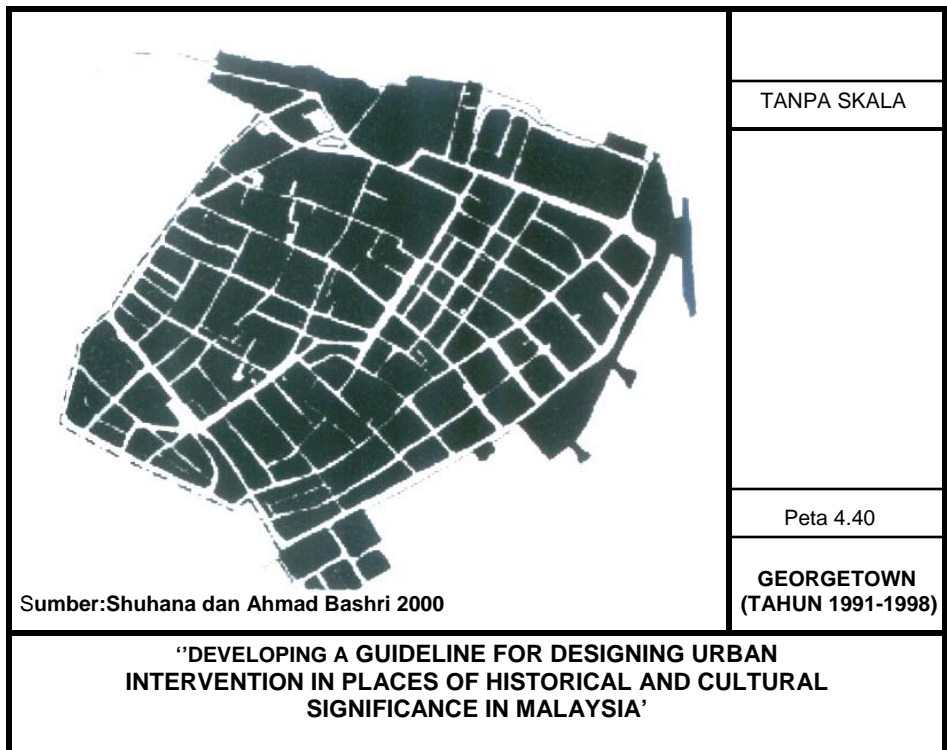








Sumber:Shuhana dan Ahmad Bashri 2000



Sumber:Shuhana dan Ahmad Bashri 2000

4.2.4 Taburan dan Gaya Senibina Awal Bandar Georgetown

Pada sekitar tahun 1800, setelah Pulau Pinang ditadbir oleh seorang Gabenor Inggeris iaitu Sir George Leith, bangunan rumah kedai berstruktur batu mula dibina di Georgetown. Bangunan secara terancang semakin banyak didirikan di Georgetown menjelang tahun 1900-an dimana antaranya terdiri daripada bangunan pentadbiran, rumah kedai dan kediaman. Bangunan-bangunan tersebut mempunyai gabungan senibina tempatan dengan beberapa pengaruh senibina asing seperti Arab, India, dan Inggeris yang kini merupakan sebahagian daripada warisan senibina Malaysia. (*Pemeliharaan Warisan Rupa Bandar-Syed Zainol Abiddin Idid*)

Sebelum berlakunya perang, sebanyak 4336 buah bangunan telah dikenalpasti di Bandar Georgetown yang mana jumlah tersebut adalah 86% daripada jumlah keseluruhan bangunan sebelum perang yang terdapat di Pulau Pinang iaitu antaranya terdiri daripada bangunan sesebuah dan bangunan rumah kedai. Daripada jumlah tersebut, didapati bangunan rumah kedai sebelum perang adalah berjumlah 4218 buah yang merupakan bangunan perkhidmatan dan perniagaan. Bangunan-bangunan ini kebanyakannya terdapat di sekitar kawasan perniagaan lama seperti Jalan Siam (117 buah), Lebuh Pantai (132 buah), Lebuh Campbell (198 buah) dan Lebuh Kimberly (241 buah).

Bagi gaya senibina sebelum perang, didapati ianya terdiri daripada senibina gaya Awal Rumah Kedai dan senibina gaya Peralihan Rumah Kedai dan senibina gaya Kolonial. Sementara itu, gaya senibina *Eclectic* yang terdapat di sekitar Jalan Siam, Lebuh Pantai, Lebuh Campbell dan Jalan Kimberly, merupakan kelompok bangunan yang mempunyai muka bangunan yang menarik dalam menghasilkan kualiti *streetscape* yang baik. Selain itu, ia juga mempunyai tingkap, bumbung dan dinding yang bermutu tinggi. Bangunan gaya Awal Rumah Kedai juga banyak didapati dalam kelompok bangunan lama di sekitar laluan tersebut.

Sementara itu, bagi bangunan sesebuah sebelum perang, jumlah yang didapati adalah sebanyak 200 buah yang terdapat di Bandar Georgetown. Bangunan-bangunan tersebut terdiri daripada bangunan kediaman, keagamaan, pejabat, agensi kerajaan, institusi pendidikan, pertubuhan sosial dan perniagaan. Hampir 50% daripada bangunan sesebuah sebelum perang adalah jenis banglo kolonial yang mempunyai gaya senibina Awal Kolonial atau Anglo India. Bagi bangunan keagamaan seperti masjid, gereja dan kuil terdiri dari senibina yang pelbagai, antaranya gaya senibina *Eclectic*, Kolonial, Masjid Melayu Klasik, Islam dan Bumbung Limas Johor. Manakala gaya senibina yang lain pula ialah *Art Deco*, *Neo-Classical*, Bumbung Panjang dan *Sino Malay Palladian*. Bangunan sesebuah mempunyai muka bangunan yang menarik serta beberapa ciri istimewa iaitu kesenian ukiran, pintu dan tingkap bangunan dan depan bumbung.

Secara keseluruhannya, bangunan-bangunan di Bandar Georgetown telah menyumbang kepada pembentukan kualiti rupabandar dan imej kepada bandar tersebut, disamping mencerminkan kekayaan warisan budaya setempat.

Nama Jalan	Awal Kolonial	Awal Rumah Kedai	<i>Eclectic</i>	Jumlah
Lebuh Kimberly	12	23	206	241
Lebuh Campbell	9	88	101	198
Lebuh Pantai	13	62	57	132
Jalan Siam	8	26	83	117
Jalan Penang	22	23	54	99
Jalan C.Y Choi	-	38	59	97
Lorong Cintra	18	33	46	97
Lebuh Buckingham	21	21	55	97
Lorong Carnavan	-	43	47	90
Jalan Carnavan	19	41	29	89
Penang Street	20	31	37	88
Lebuh Chulia	12	22	53	87
Jalan Hutton	10	20	57	87
Jalan Merlion	-	25	60	85
Lebuh Tye Sin	-	35	45	80
Jalan Burma	16	17	44	77
King Street	13	60	-	73
Jalan Macalister	21	35	11	67
Jalan Dato Keramat	5	61	-	66
Jalan Kuala Kangsar	8	53	-	61
Lebuh Nordin	9	50	-	59
Church Street	12	47	-	59
Lorong Abu Siti	23			23
Lorong Selamat	21			21
Lebuh Acheh	15			15
Lebuh Pantai	12			12
Jalan Perlis	12			12
Jumlah				4336

Jadual 4.1: Taburan dan gaya senibina bangunan rumah kedai di bandar Georgetown.
 Sumber: Kajian Invention Warisan Senibina Malaysia, 1992/93.

Senarai Bangunan / Lorong	GayaSeni bina	Ciri Istimewa
United Hokkien, Jalan Bawasah	Cina Romantik	Muka bangunan
Kediaman di 17 Jalan Aston	Kolonial	Muka bangunan
Kuil Cina, 212B Jalan Macalister	Nasrani Klasik	Ukiran
Kediaman di 38 Lorong Abu Siti	Bum. Panjang	Bumbung
St. Paul's Church, Jalan Macalister	India Klasik	Bumbung
Bangunan Dewan Undangan Negeri	Kolonial	Muka bangunan
Mansion, 76 Jalan Pahang	Kolonial	Muka bangunan
Masjid Jamek Titipapan, 8 Jalan Burma	Cina Klasik	Muka bangunan
Pusat Daya Pengeluaran Negara	Kolonial	Bumbung
Sek Men. Methodist, Jalan Anson	Kolonial	Muka bangunan
Banglo Kolonial, 46B Jalan S. Ahmad Shah	Kolonial	Bumbung
Banglo 67 Jalan Irving	Kolonial	Muka bangunan
Banglo 54 Jalan Dunlop	Kolonial	Muka bangunan
Penang Buddhist Association	Nasrani Klasik	Ukiran
Masjid Jamek, Jalan Macalister	Islam Klasik	Muka bangunan
Hu Yew Seau School, Madras Lane	Kolonial	Kesenian

Jadual 4.2: Taburan dan gaya senibina. Beberapa contoh bangunan sesebuah sebelum perang yang menarik di Georgetown, Penang.

Sumber: Kajian Invention Warisan Senibina Malaysia, 1992/93.

4.2.5 Kesimpulan

Berdasarkan morfologi dari kedua-dua bandar, didapati bahawa pembentukan dan perkembangan bagi bandar Melaka dan Georgetown banyak dipengaruhi oleh keadaan geografinya dimana sungai atau laut merupakan tunggak utama kepada sistem pengangkutan di masa lalu. Kedudukan bandar yang berdekatan dengan laut menjadikan bandar tersebut berkembang menjadi bandar pelabuhan dan laluan perdagangan.

Campuran pelbagai budaya yang terbentuk daripada kepelbagaian kaum yang terdapat di bandar kajian telah melahirkan suatu keunikan dan keistimewaan dengan terbentuknya suatu imej dan identiti yang tersendiri. Adunan budaya tempatan dan luar yang terhasil telah mempengaruhi karakter persekitaran bandar iaitu dari segi struktur senibinanya, penggunaan bangunan, aktiviti dan sebagainya.

Evolusi pembentukan bandar yang berlaku merupakan suatu artifak yang tinggi nilainya dan padat dengan pelbagai makna dan menjadi suatu warisan rupabandar yang terpelihara.

BAB 5

KAREKTER FIZIKAL YANG MENYUMBANGKAN KEPADA BENTUK BANDAR KAJIAN

5.0 Pengenalan

Pada bab ini di tampilkan hasil analisis daripada data-data yang diperolehi, sama ada data primer daripada kajian lapangan mahupun data-data sekunder dari tulisan-tulisan, buku, peta, gambar dan sebagainya.

Sebagaimana yang telah dibincangkan dalam bab kedua, model urban form akan dibentuk oleh struktur bandar, morfologi (*pattern*) dan rupa bandar (*townscape*). Ketiga-tiga elemen ini akan digunakan untuk merumuskan karakter-karakter fizikal dari bentuk bandar tradisional tersebut.

Analisis dilakukan secara kualitatif, dengan menguji teori yang di buat oleh Lynch (1959) tentang lima elemen struktur bandar kepada bandar tradisional Melaka dan Georgetown bagi memastikan sama ada teori tersebut terdapat dibandar kajian serta adanya karakter-karakter fizikal lain yang kemungkinan hanya terdapat pada bandar kajian. Berdasarkan kepada teori Lynch dan hasil penemuan daripada analisis yang dibuat, akan dirumuskan menjadi karakter-karakter fizikal khas bagi bandar tradisional Melaka dan Georgetown. Selain itu, analisis terhadap morfologi bandar dan *townscape appraisal* tersebut akan digunakan bagi mempertajamkan lagi hasil kajian terhadap karakter-karakter fizikal tersebut.

5.1 Bandaraya Bersejarah Melaka

5.1.1 Karakter Fizikal Yang Membentuk Elemen Struktur Bandar

5.1.2 Karakter Fizikal Laluan

Analisis terhadap karakteristik fizikal laluan dilakukan dengan melihat penerapan teori-teori yang dibuat oleh Kevin Lynch (1959) tentang karakteristik laluan. Dalam kajian teoritikal, terdapat beberapa karakter laluan yang ditemukan oleh Lynch dalam kajiannya. Bagi kajian ini, ia dijalankan adalah untuk mencari karakter-karakter tersebut pada laluan-laluan di bandar kajian dengan melakukan segenap kajian lapangan. Ia berkemungkinan sebahagian daripada karakter-karakter tersebut terdapat di bandar kajian sementara karakter-karakter khas lain yang berkemungkinan hanya terdapat pada bandar lama Melaka.

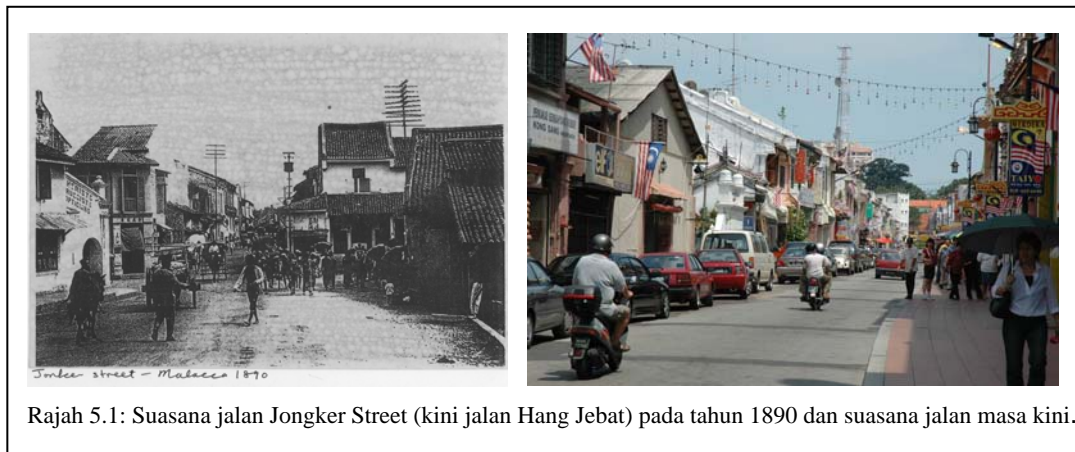
Dalam kajian ini, analisis dilakukan terhadap 22 jalan yang terdapat pada kawasan bandar lama Melaka. Karakteristik fizikal laluan yang diperolehi dari kawasan kajian adalah seperti berikut:

a. Jenis Laluan

Jenis laluan merupakan kunci kepada imej yang menonjol. Ia mempengaruhi gambaran orang ramai terhadap sesebuah bandar. Jenis jalan akan menentukan hierarki struktur bandar. *Highway* adalah antara yang memberikan pengaruh paling kuat dalam membentuk karakter bandar. Dalam mengkaji karakter laluan, aspek yang disentuh sebagai permulaan adalah tentang pengenalan terhadap jenis jalan, sama ada ia merupakan sebuah lebuh raya, jalan, laluan pejalan kaki atau 'kaki lima'. Hierarki jalan yang jelas merupakan salah satu faktor yang mengukuhkan karakter sesebuah laluan (Lynch, 1959).

Dari kajian lapangan yang dilakukan didapati bahawa; hampir semua laluan pada bandar lama Melaka mempunyai saiz yang sempit dengan kelebaran tidak lebih dari 4.6 meter. Berdasarkan saiz tersebut, laluan-laluan itu

dikategorikan ke dalam jenis jalan lokal. Semasa pemerintahan Belanda dan Portugis laluan-laluan ini digunakan bagi laluan kereta kuda dan pejalan kaki. Disamping itu, terdapat beberapa jalan kolektor seperti jalan Tengker, jalan Kubu dan jalan Chan Koon Cheng. Selain itu, terdapat juga laluan jenis arteri yang menghubungkan bandar lama dengan kawasan bandar lainnya seperti, jalan Laksmana dan jalan Kota.



Bagi kawasan bandar lama ini, dahulunya ia memiliki hierarki laluan yang jelas, hal ini dapat dibuktikan melalui struktur bandar lama tersebut iaitu dengan adanya zon-zon kawasan yang berbeza fungsi, seperti zon kubu, zon perkampungan dan zon perdagangan, dimana setiap zon ini memiliki hierarki jalan yang berbeza, sesuai dengan kapasitinya. Namun, didapati, jalan-jalan yang terdapat pada kawasan bandar lama tersebut telah mengalami perubahan fungsi, iaitu dengan menjadi laluan utama kenderaan bermotor yang menghubungkan kepada pusat bandar baru atau sebagai jalan arteri, dengan saiz jalannya tidak berubah. Ini dapat dikenalpasti terutama pada jalan Tun Tan Cheng Lock, jalan Hang Jebat dan lorong Hang Jebat. Perubahan fungsi ini menyebabkan kesesakan lalulintas berlaku pada kawasan bandar lama tersebut. Sementara sistem sirkulasi pada kawasan lama pada masa kini, secara amnya merupakan jalan sehalu. Hal ini diperlukan untuk mengantisipasi kesesakan lalulintas muncul akibat intensiti kenderaan bermotor yang tinggi pada kawasan tersebut.

Walaupun telah terjadi perubahan fungsi dan intensiti penggunaan laluan yang tinggi pada bandar kajian, menunjukkan hierarki laluannya adalah jelas. Hal tersebut dapat dilihat berdasarkan kelebaran laluan tersebut. Jenis jalan yang jelas ini telah menyumbang kepada pembentukan imej laluan-laluan yang ada di bandar lama Melaka tersebut.

b. Aktiviti

Elemen kedua dalam membentuk sesebuah laluan adalah aktiviti yang berlaku di sepanjang laluan. Konsentrasi daripada aktiviti-aktiviti khusus yang terdapat disepanjang laluan dapat memberikan keistimewaan kepada laluan tersebut. Ini dapat dilihat pada penemuan Lynch (1959) di Bandar Boston, iaitu laluan secara konsisten yang dihubungkan dengan *shopping mall* dan *theatres*. Kesenambungan sesebuah aktiviti juga adalah antara faktor yang memberikan kesan kepada sebuah laluan. Sementara bagi aktiviti-aktiviti yang berlainan, (mix use) ia membentuk tempat-tempat mengesankan, seperti kawasan kerja-kerja pembinaan, atau kesibukan di pasar dan kehadiran orang ramai. Selain itu, aktiviti-aktiviti khas seperti aktiviti budaya juga antara yang menghasilkan kesan kepada sesebuah laluan (Lynch, 1959).

Pada kawasan kajian secara amnya, laluan terdiri daripada aktiviti yang bercampur (mix use). Percampuran aktiviti ini telah membentuk karakter yang tersendiri pada laluan-laluan di bandar lama ini. Disamping itu, di sesetengah laluan, terdapat beberapa aktiviti telah memberikan kesan yang kuat kepada laluan tersebut disebabkan faktor-faktor berikut:

i. Aktiviti Khusus (khas)

Aktiviti-aktiviti khas seperti perayaan, keagamaan dan sebagainya yang berlaku disepanjang laluan memberi pengaruh yang kuat dalam membentuk kesan terhadap laluan tersebut. Di dalam bandar kajian sesetengah jalan dikenali kerana aktiviti-aktiviti yang terdapat disana, seperti:

- Jalan Tokong, di kedua belah jalan ini terdapat premis kedai yang menjual alat sembahyang Cina dan panggung wayang Cina serta Xiang Ling Temple (rumah ibadat Taoism Buddist). Disamping itu, sekali dalam seminggu terdapatnya aktiviti budaya seperti perarakan disepanjang laluan-laluan utama yang bermula di jalan ini. Aktiviti-aktiviti khas ini telah menguatkan karakter bagi jalan Tokong ini.



- Bagi jalan Tukang Emas dan jalan Tukang Besi, kedua-dua jalan ini terdapat aktiviti pertukangan, artisan-artisan dan kedai antik. Pada jalan ini masih kelihatan akan aktiviti pertukangan besi dan emas, walaupun ianya semakin berkurangan sementara aktiviti kedai antik yang semakin bertambah. Aktiviti-aktiviti berikut telah menguatkan karakter pada jalan tersebut
- Sementara pada jalan Hang Kasturi dan Hang Lekir, kedua-dua jalan ini merupakan kawasan petempatan yang aman dan kaya dengan aktiviti harian meliputi komuniti cina. Pada jalan ini juga masih terdapat premis-premis yang mengekalkan aktiviti-aktiviti pertukangan, seperti pertukangan emas dan penganyaman rotan. Aktiviti etnik ini telah memberikan karakter laluan ini.

ii. Aktiviti Yang Berkesinambungan (*continuity*)

Aktiviti-aktiviti yang berkesinambungan juga merupakan antara elemen yang membentuk karakter pada sesebuah laluan. Pada kawasan kajian terdapat beberapa karakter jalan yang terbentuk berdasarkan kepada kesinambungan aktiviti Yng berlaku pada kedua belah jalan. Antaranya terdiri daripada:

- Jalan Tun Tan Cheng Lock, pada kedua belah jalan ini terdapat aktiviti seragam iaitu aktiviti petempatan yang bermula dari hujung jalan ke hujung jalan yang lainnya. Aktiviti-aktiviti ini telah membentuk suatu kesinambungan pada fungsi bangunan dan ianya telah mempengaruhi corak bangunan tersebut disepanjang laluan ini. Suasana yang tenteram dan mempunyai fasad bangunan serta rekabentuk struktur bangunannya yang banyak menunjukkan ciri kawasan kediaman, merupakan karakter fizikal yang unik dan telah memberikan kesan pada laluan ini.
- Jalan Kampung Hulu, jalan Kampung Pantai dan jalan Bunga Raya, memiliki aktiviti yang hampir seragam. Aktiviti-aktiviti seperti perniagaan, pemborongan dan punggah memunggah barang sering kelihatan pada jalan-jalan ini. Bangunan-bangunan kedai yang menampung aktiviti-aktiviti tersebut kelihatan tersusun disepanjang laluan ini. Walaupun kelebaran jalan yang tidak sekata (khususnya pada jalan Kampung Pantai), namun kesinambungan aktiviti perniagaan tersebut telahpun menjadi karakter pada ketiga jalan tersebut.

iii. Aktiviti Yang Dominan

Aktiviti yang sangat dominan akan menguatkan karakter sesebuah laluan, seperti yang dilihat pada laluan berikut:

- Pada penghujung Jalan Laksamana ini terdapat Dutch Square yang merupakan titik tumpu kepada Bandar Lama Melaka. Kawasan ini merupakan tempat berkumpulnya para pelancong pada siang hari, dimana berlakunya aktiviti penurunan dan penaikkan pelancong, serta

terdapatnya muzium, aktiviti perniagaan, dan kawasan berehat bagi orang ramai. Aktiviti tersebut kelihatan mendominasi laluan ini. Oleh yang demikian, ia menjadi suatu karakter kepada laluan tersebut.

Aktiviti-aktiviti yang berlaku secara bercampur (mix use) di sepanjang laluan bandar kajian bersama dengan karakter yang wujud telah melahirkan kesan yang kuat pada laluan-laluan tersebut.

c. Perubahan Kelebaran Jalan

Kualiti ruang juga sangat menentukan imej pada laluan. Saiz daripada spasial jalan akan membentuk kesan yang tersendiri. Perubahan kelebaran jalan secara mendadak daripada lebar menjadi sempit atau sebaliknya akan menarik perhatian orang yang melewatinya (Lynch, 1959).

Pada kawasan kajian, terdapat beberapa laluan yang mempunyai karakter yang kuat akibat daripada perubahan kelebaran laluan tersebut, baik secara mendadak mahupun berperingkat. Antaranya adalah:

- Jalan Kampung Pantai, laluan ini merupakan laluan yang begitu ketara mengalami perubahan pada kelebaran jalannya. Perubahan ini berlaku disebabkan oleh susunan bangunan-bangunan yang tidak segaris dan berubah arah secara drastik. Perubahan kelebaran ruang jalan ini telah memberikan kesan yang kuat kepada jalan Kampung Pantai berbanding dengan laluan-laluan lainnya.



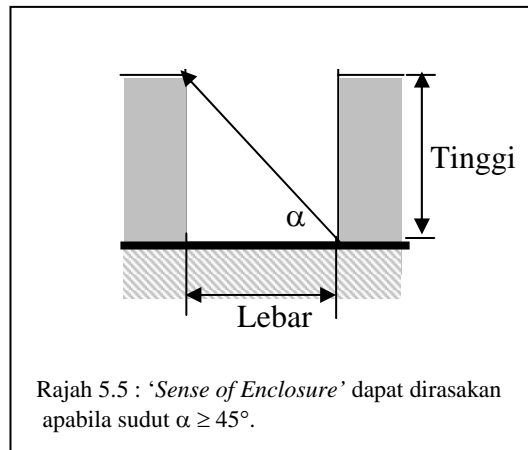
Rajah 5.3: Pelan jalan Kampung Pantai yang memiliki kelebaran yang tidak sekata dan berubah secara ekstrem



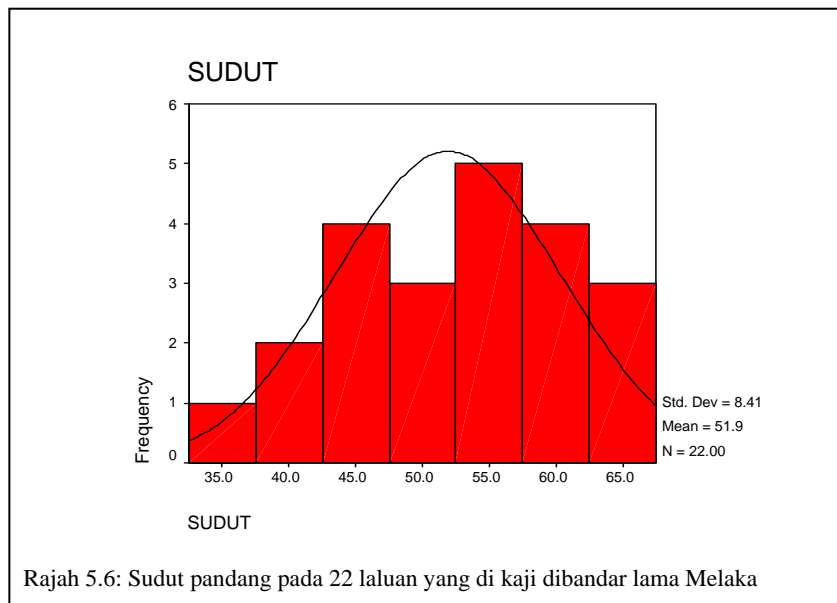
Kelebaran jalan yang tidak sekata berhasil memberikan perasaan yang menarik dimana kesempitan jalan akan memberikan perasaan tertekan pada pengguna sementara pada bahagian jalan yang lebih lebar akan memberikan perasan lega dan bebas. Perasaan ini berubah-ubah secara mendadak sesuai dengan perubahan kelebaran jalan yang berlaku.

d. Kesan Keruangan (*sense of enclosure*)

Disamping perubahan kelebaran jalan, kesan ruang atau *sense of enclosure* juga merupakan sebahagian daripada kualiti ruang jalan dan ianya mempengaruhi karakter sesebuah laluan. Kesan ruang atau perasaan kepungan ini terbentuk daripada perbandingan ketinggian bangunan dengan kelebaran jalannya. Perbandingan lebar ruang jalan dengan tinggi bangunan sekitar akan membentuk sudut pandang tersendiri. Semakin besar sudut pandang tersebut maka semakin kuat kesan ruangnya dan begitu juga sebaliknya, semakin kecil sudut pandangnya semakin kurang kesan ruangnya atau semakin terbuka. (Lynch, 1959).



Pada kawasan kajian, hampir keseluruhan laluan memiliki *sense of enclosure* atau kesan ruang yang kuat. Hal ini dapat dibuktikan dengan melihat sudut pandang pada kiri dan kanan laluan, dimana sebahagian besarnya melebihi sudut 45° .



Hanya beberapa laluan sahaja yang kurang kuat kesan ruangnya, seperti pada jalan Tengkeru, sebahagian jalan Kubu, sebahagian jalan Kampung Pantai, sebahagian jalan Laksmana dan jalan Kota. Perasaan kepungan yang terbentuk oleh susunan bangunan yang memiliki ketinggian lebih besar

daripada kelebaran ruangnya, menguatkan kesan pada laluan-laluan dibandar kajian tersebut.



Kualiti ruang jalan pada bandar Melaka ini terbukti dapat menguatkan karakter laluan, sama ada disebabkan oleh perubahan kelebaran jalan mahupun perasaan kepungan akibat perbandingan kelebaran laluan dengan ketinggian bangunan yang ada di sepanjang laluan tersebut.

e. Keistimewaan Fasad

Karakteristik fasad adalah aspek yang penting dalam membentuk identiti sesebuah laluan. Suatu laluan dengan laluan lainnya akan memiliki identiti yang berbeza, disebabkan oleh bentuk fasad bangunan yang berada disepanjang laluan tersebut. Sebagai contoh jalan Beacon dan Commonwealth Avenue memiliki identiti yang berbeza, disebabkan oleh perbezaan fasad bangunan yang menggarisi mereka. Dalam mengenalpasti karakteristik fasad bangunan di sepanjang laluan tersebut, kajian terhadap rekabentuk bangunannya, *set back* dan elemen khusus yang ada pada kawasan kajian seperti ornamennya perlu dilakukan terlebih dahulu. (Lynch, 1959).

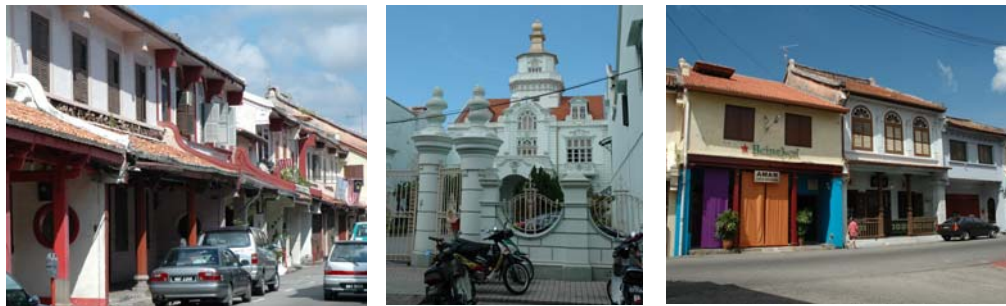
Bagi beberapa laluan di bandar kajian, karakternya menjadi lebih kukuh kerana terdapatnya gaya senibina dan kemas fasad bangunan disepanjang laluan tersebut sepertimana yang terdapat pada laluan ini:

Jalan Tun Tan Cheng Lock

Laluan ini didominasi oleh gaya senibina awal rumah kedai, eclectic dan beberapa gaya neo-klasik. Sementara pada sebahagian bangunan, kelihatan mempunyai ornamen dengan butiran yang halus, sehingga ianya memberikan suatu kesan yang menarik.

Jalan Hang Jebat

Pada laluan ini, gaya senibina eclectic dan beberapa gaya senibina yang lain seperti neo klasik dan art deco mendominasi laluan ini.



Rajah 5.8 : Deretan bangunan dengan gaya senibina awal rumah kedai, begitu kuat membentuk karakter pada laluan. Di beberapa laluan terdapat juga deretan bangunan dengan gaya senibina *eclectic* dan juga bangunan bergaya neo klasik

Bangunan yang kaya dengan butiran-butiran yang halus, menghasilkan kesan yang menarik pada laluan ini. Pencahayaan yang terang semakin menampakkan fasad bangunan tersebut.



Rajah 5.9: Susunan bangunan bergaya eklektik yang sekata menghasilkan karakter yang kuat pada Jalan Hang Jebat.

Jalan Tokong, Tukang Emas dan Tukang Besi.

Ketiga laluan ini didominasi oleh gaya senibina eklektik dan awal rumah kedai yang tersusun dengan baik. Pada jalan ini juga terdapat beberapa bangunan dengan saiz yang cukup besar dan berbeza dengan rumah kedai lainnya, iaitu bangunan kuil yang bercorak minan. Bangunan kuil tersebut memberikan kesan yang tersendiri pada laluan. Disamping itu juga terdapat Masjid Kampung Kling yang bergaya neo klasik dan menara yang menjadi *landmark* di kawasan ini, serta sebuah kuil Sri Poyyatha Vinagar Moorthi yang cukup menonjol pada jalan Tukang Emas.



Rajah 5.10 : Beberapa gaya senibina yang menonjol pada jalan Tokong, Tukang Emas dan Tukang Besi

Jalan Hang Kasturi

Pada laluan ini banyak terdapat bangunan bergaya *eclectic* dan beberapa bangunan bergaya senibina awal rumah kedai. Keseragaman gaya dan saiz bangunan, telah memberikan kesan yang harmoni, disamping kesan intim

yang timbul akibat saiz jalan yang sempit. Disamping itu tanglung-tanglung yang digantung telah menguatkan lagi kesan pada laluan ini.



Rajah 5.11 : Kesan laluan yang intim & penggantung tanglung di sepanjang laluan memberikan kesan yang kuat pada laluan

Jalan Kampung Pantai

Laluan ini, umumnya terdiri dari bangunan yang bergaya eklektik dan beberapa bangunan bercorak awal rumah kedai dan art deco. Bangunan-bangunan kedai dengan nama kedai terukir pada tiang bangunan merupakan pemandangan yang tipikal pada jalan Kampung Pantai ini. Lanya telah menjadi karakter khas bagi laluan tersebut, yang jarang terdapat pada laluan lainnya.



Rajah 5.12 : Senibina yang terdapat di Jalan Kg.Pantai & nama kedai yang diukir pada tiang bangunan membentuk suatu karakter khas pada laluan tersebut.

Jalan Laksamana

Laluan ini juga terbentuk oleh deretan bangunan yang tersusun rapi, dengan gaya senibina eklektik dan beberapa gaya senibina art deco dan awal kolonial. Penggunaan warna merah yang dominan telah memberikan kesan yang kuat pada laluan ini, sehingga ianya dipanggil 'dutch square'. Butiran yang halus memberikan kekuatan pada senibina yang ada, disamping arca yang menarik dan elemen-elemen senibina membentuk kesan harmoni pada laluan ini.



Gaya senibina dan kemasan fasad yang terdapat disepanjang laluan, telah menguatkan lagi karakter laluan. Setiap laluan memiliki identiti tersendiri, hasil dari gaya senibina dan kemasan fasad bangunan yang khas di sepanjang laluan.

f. Elemen Khas Senibina 'Kaki Lima'

Elemen-elemen senibina yang khas juga sangat mempengaruhi karakter fizikal laluan (Lynch, 1959). Hasil daripada kajian lapangan pada bandar kajian, elemen senibina yang khas dan sangat menonjol adalah 'kaki lima'. Kaki lima merupakan salah satu elemen senibina yang khas pada bandar tradisional Melaka.



Rajah 5.14 : Kaki lima merupakan karakteristik fizikal bangunan pada bandar kajian

Pada sebahagian besar bangunan di bandar kajian, kaki lima digunakan untuk laluan pejalan kaki. Sementara itu pada sebahagiannya lagi khususnya pada jalan Tun Tan Cheng Lock, kaki lima berfungsi sebagai teras rumah mereka atau kawasan persendirian, sehingga tidak boleh dilalui oleh orang awam. Purata kelebaran kaki lima ini adalah 1.8 meter dengan ketinggian yang sesuai dengan tinggi lantai bangunan iaitu sekitar 3.8 hingga 4 meter. Pada bandar kajian terdapat beberapa model 'kaki lima' sebagaimana gambarfoto di bawah ini:



Rajah 5.15 : Beberapa jenis 'kaki lima' yang terdapat pada bandar kajian

Elemen senibina 'kaki lima' ini telah membentuk identiti yang tersendiri pada laluan-laluan di Bandar Tradisional Melaka ini.

g. Tekstur *Pavement*

Dalam kajian yang dibuat Lynch, tekstur *pavement* juga penting dalam membentuk karakter sebuah laluan. Iaitu sepertimana yang dinyatakan oleh Lynch pada jalan Olvera di Los Angeles. Tekstur *pavement* boleh menjadi pengikat pandangan visual pada laluan dan perasaan uniti apabila tekstur *pavement* membentuk suatu pola yang jelas dan berkesinambungan (Lynch, 1959).

Dari kajian lapangan yang dilakukan, didapati bahawa pada sesetengah laluan terdapat *pavement* yang berkesinambungan. Tekstur *pavement* kelihatan begitu jelas dalam mengikat pandangan disepanjang laluan, melalui bahan yang seragam dan penggunaan warna yang serasi disepanjang laluan tersebut.



Rajah 5.16 : Tekstur *pavement* pada beberapa jalan di bandar kajian

Sebagaimana yang dilihat pada jalan Laksmana, Hang Jebat dan beberapa jalan lainnya, *pavement* telah berhasil memberikan kesan uniti pada premis-premis bangunan disepanjang laluan tersebut.

h. Tanaman (*Planting*)

Planting atau pokok tanaman relatif tidak begitu penting dalam membentuk karakter laluan, tetapi dalam kumpulan yang besar dan tersusun seperti yang ditemukan Lynch di Avenue Commonwealth ianya dapat memperkuat imej laluan dengan sangat efektif (Lynch, 1959).

Pada beberapa laluan di bandar kajian, *planting* ikut berperanan dalam menguatkan imej laluan tersebut, seperti yang dilihat pada jalan Kota dan jalan Laksmana. Sementara pada sebahagian besar laluan yang lain ianya boleh dikatakan tidak begitu berpengaruh. Pada bahagian Selatan, terutama pada kawasan bukit Saint Paul, fungsi *planting* begitu menonjol. *Planting* yang ada tidak hanya bertindak sebagai pelindung tetapi lebih dari itu. Ianya telah menjadi petunjuk bagi laluan pada kawasan itu. Pokok-pokok yang berderet disepanjang jalan Kota telah memberi imej yang tersendiri pada laluan tersebut. Ianya disebabkan oleh kedudukan pokok-pokok tersebut yang tersusun mengikut laluan secara teratur dan saiznya yang besar memberikan teduhan dan menjadi hiasan bagi laluan tersebut.



Rajah 5.17: Deretan tanaman pada Jalan Kota dan Jalan Laksmana, menguatkan lagi imej laluan

Planting yang terdapat di jalan Laksamana walaupun hanya beberapa batang pokok sahaja, tetapi ianya juga memiliki kekuatan yang signifikan dalam memperkuatkan imej kawasan Dutch Square tersebut. Saiznya yang besar dan tinggi serta perletakkannya yang strategik telah menjadikan ia sebagai petunjuk arah dan titik tumpu bagi kawasan disekitarnya.

i. Berdekatan Kepada Gambaran Khusus

Mengikut Lynch (1959), pada keadaan tertentu, sebuah laluan akan berdekatan dengan sebuah gambaran khusus, misalnya sebuah laluan berperanan sebagai sempadan. Gambaran khusus tersebut telah melahirkan karakteristik pada laluan. Sebagai contoh laluan Avenue Atlantik yang

berdekatan dengan gambaran khusus sebagai sempadan, terbentuk daripada banyak kepentingan terhadap hubungannya dengan dermaga dan pelabuhan. Contoh lainnya adalah laluan Storrow Drive dengan lokasinya di sepanjang sungai Charles. Jalan Arlington dan Tremonth terdapat siar kaki disepanjang sebuah taman dan jalan Cambridge memberikan kejelasannya dari hubungan batasnya dengan bukit Beacon.

Pada bandar lama Melaka juga terdapat laluan yang berdekatan kepada gambaran khusus. Jalan Kota misalnya, selain bertindak sebagai sebuah laluan, kerana perletakkannya disepanjang kaki bukit Saint Paul ia juga berperanan sebagai sempadan.



Fungsinya sebagai sempadan begitu menonjol, menjadikannya suatu pembatas kepada bukit Saint Paul dengan kawasan persekitarannya. Disamping itu ianya juga merupakan akses kepada pengunjung untuk menuju ke Bukit Saint Paul.

j. Paparan Visual

Selain itu, kualiti lain yang turut menentukan imej laluan adalah *visual exposure* atau paparan visual yang dialami disepanjang laluan. Mengikut Lynch (1959), jalan arteri boleh dicatat paparan visualnya di sepanjang laluan dan memberi pandangan pada kawasan-kawasan bandar yang dilalui

disepanjang laluan tersebut. Paparan visual akan lebih kuat apabila objek yang dilihat disepanjang laluan berlanjutan atau memiliki kesinambungan pandangan satu dengan lainnya.

Pada kawasan kajian juga terdapat paparan visual yang menguatkan imej laluan. Secara amnya, disepanjang laluan yang ada pada bandar kajian, terdapat deretan bangunan-bangunan tua yang memiliki nilai estetik yang tinggi. Deretan bangunan ini membentuk paparan visual yang menarik. Ini dapat dilihat pada laluan-laluan di bahagian barat kawasan seperti pada jalan Tun Tan Cheng Lock, Hang Jebat, Kampung Pantai dan sebagainya. Sementara pada jalan di bahagian selatan, kawasan seperti jalan Kota, paparan visual yang sangat menonjol adalah bukit Saint Paul.



Paparan visual yang khas disepanjang laluan dalam bandar kajian telah menghasilkan imej laluan yang kuat.

k. Identiti

Mengikut Lynch (1959), Sebuah laluan harus memiliki suatu identiti, supaya ia tidak mengelirukan pemerhati dan pemandu.yang melalui laluan tersebut. Ketiadaan identiti pada laluan utama akan memberikan kesan terhadap keseluruhan bandar. Melalui kajian ini, jenis elemen yang memberikan identiti kepada laluan tersebut akan dikaji.

Hasil daripada kajian lapangan yang dilakukan, didapati terdapat beberapa elemen yang menjadi identiti bagi laluan-laluan di kawasan kajian. Sebahagian jalan yang dikatakan memiliki identiti adalah disebabkan oleh bentuk fasad bangunan lama yang mempunyai hiasan yang tersendiri dan tersusun dengan harmoni dan berkesinambungan, seperti yang dilihat pada jalan Tun Tan Cheng Lock, Hang Jebat, Kampung Pantai dan lainnya.



Sementara itu, pada jalan Tukang Emas, Tukang Besi dan jalan Tokong mempunyai identiti yang lebih kuat dan jelas berbanding yang lain kerana terdapatnya pusat keagamaan, dimana pada laluan-laluan ini rumah-rumah ibadat yang terdiri daripada pelbagai agama memenuhi laluan ini. Ia menunjukkan keharmonian dan perpaduan kaum yang terdapat di sekitar laluan-laluan tersebut, dan ini mewujudkan identiti yang tersendiri pada laluan-laluan tersebut.



Jalan Hang Kasturi pula dibentuk oleh elemen butiran fasad dan hiasan yang bernuansa etnik China.

I. Kesinambungan (*Continuity*)

Mengikut Lynch (1959), *continuity* memberikan sumbangan yang signifikan kepada pembentukan identiti sebuah laluan. Kesan *continuity* dapat diwujudkan melalui elemen-elemen fizikal seperti; *actual track*, *pavement* yang berlanjutan, *spatial continuity*, penggunaan bangunan, *planting*, *setback*, jenis bangunan, fasad dan kelebaran jalan.

Kesan *continuity* yang terbentuk daripada susunan elemen-elemen fizikal turut didapati pada laluan-laluan di bandar kajian. Ia dapat dilihat pada jalan Tun Tan Cheng Lock, iaitu kesan *continuity* tersebut ditemui daripada susunan jenis bangunan dan fasadnya yang seragam disepanjang laluan tersebut. Bagi jalan Hang Jebat pula kesan tersebut lebih kuat dirasakan kerana ia terbentuk daripada kesinambungan *actual track*, *pavement*, *aktiviti*, jenis bangunan, fasad dan kelebaran jalan.



Pada laluan-laluan yang lain juga terdapat kesan *continuity*, walaupun ianya dalam kadar yang berbeza-beza. Kesan ini telah menjadi karakter bagi laluan-laluan di bandar kajian.

m. *Gradient*

Gradient merupakan perubahan biasa yang komulatif pada sebuah pergerakan dalam laluan. Sebuah lengkungan memanjang dan sebuah perubahan kekal pada arah pergerakan juga disebut *gradient*. Sebuah laluan yang melengkung merupakan sebuah *gradient* yang jelas. Perubahan teratur usia bangunan pada deretan bangunan juga merupakan *gradient*. Perubahan intensiti penggunaan bangunan juga merupakan *gradient* dan kemiringan jalan yang dibentuk oleh topografi juga merupakan *gradient*. Keadaan fizikal bangunan yang usang kepada baru juga merupakan suatu *gradient*. *Gradient* juga membentuk kesan *continuity* pada laluan, (Lynch, 1959).

Dalam kajian lapangan yang dilakukan, beberapa laluan di bandar kajian didapati bersifat *gradient* yang terbentuk oleh perubahan biasa daripada arah laluan. Hal ini dapat dilihat pada jalan Laksamana,, sebahagian jalan Kampung Hulu, sebahagian jalan Kampung Pantai dan jalan Kota.



Seperti yang dilihat pada ketiga laluan diatas, *gradient* yang terbentuk akibat perubahan arah laluan secara regular ini telah memberikan imej yang kuat kepada karakter fizikal laluan.

n. Destinasi

Mengikut kajian yang dibuat Lynch (1959), destinasi juga merupakan elemen yang penting dalam membentuk karakter laluan. Orang ramai lebih cenderung untuk memikirkan destinasi daripada laluan dan titik asal mereka memulakan perjalanan dan dimana mereka sedang memandu. Laluan dengan permulaan yang jelas akan mudah dikenali dan destinasi yang memiliki identiti yang kuat pula membantu memberikan imej bandar yang jelas dan memberi kesan yang baik kepada pengguna. Beberapa objek yang terdapat disepanjang laluan mudah diingati berbanding dengan laluan tersebut. Penyelesaian yang baik pada hujung laluan atau akhir destinasi diperlukan untuk membentuk suatu imej yang jelas. Penyelesaian akhir yang tidak berkesan akan membingungkan.

Di bandar kajian juga di dapati mempunyai destinasi dengan identiti yang kuat. Beberapa objek telah berperanan memberikan penyelesaian yang baik kepada destinasi-destinasi didalam bandar kajian. Sebagaimana yang ditemui dalam kajian lapangan, Dutch Square telah menjadi sebuah titik mula pergerakan dan juga destinasi kepada jalan Laksamana, jalan Gereja, jalan Hang Jebat dan jalan Kota.



Rajah 5.24: Dutch Square menjadi suatu titik tumpu dan juga destinasi bagi Jalan Laksamana, Jalan Gereja, Jalan Hang Jebat dan Jalan Kota

Titik tumpu pada persimpangan jalan ini telah menjadi sebuah destinasi yang jelas bagi beberapa laluan. Destinasi yang jelas, akan memperkukuhkan karakter dan imej laluan tersebut.

o. Penskalaan

Penskalaan jalan dibentuk oleh rangkaian daripada mercutanda dan nodus disepanjang laluan. Mercutanda dan nodus menjadi pembanding bagi panjang jalan dan juga dapat menentukan kualiti visual sebuah laluan yang menuju atau meninggalkannya (Lynch, 1959).

Pada kawasan kajian juga terdapat mercutanda yang menjadi pembanding dalam menentukan skala iaitu daripada panjang laluan yang menghala kepadanya. Seperti yang dilihat pada jalan Tokong, Tukang Besi dan Tukang Emas, menara Masjid Kampung Keling telah memberikan skala kepada laluan-laluan tersebut dan ianya juga menjadi penunjuk arah kepada laluan-laluan tersebut.



Rajah 5.25: Menara Masjid Kampung Keling memberikan penskalaan kepada jalan Tokong, jalan Tukang Emas, jalan Tukang Besi dan jalan Hang Lekiu

Kedudukan Menara Masjid pada pertemuan beberapa laluan ini mewujudkan penskalaan pada laluan-laluan tersebut, sehinggamelahirkan perasaan dekat bagi orang yang sedang menuju kesana, walaupun sebenarnya jauh.

p. Kualiti Arah

Dalam kajian yang dibuat Lynch (1959) pada Bandar Boston yang merupakan salah satu bandar kajiannya, terdapat banyak contoh dari laluan yang tidak segaris melahirkan kesan yang begitu kuat. Perubahan arah jalan yang serta merta akibat dari perubahan arah lengkungan yang tidak begitu ketara. Sementara perubahan direksi yang mendadak dapat menambahkan kejelasan visual oleh pembatasan koridor ruang.

Pada bandar kajian juga ditemui laluan-laluan yang tidak segaris dan berubah arah serta-merta, seperti yang dilihat pada jalan Kampung Pantai, jalan Chan Koon Cheng.



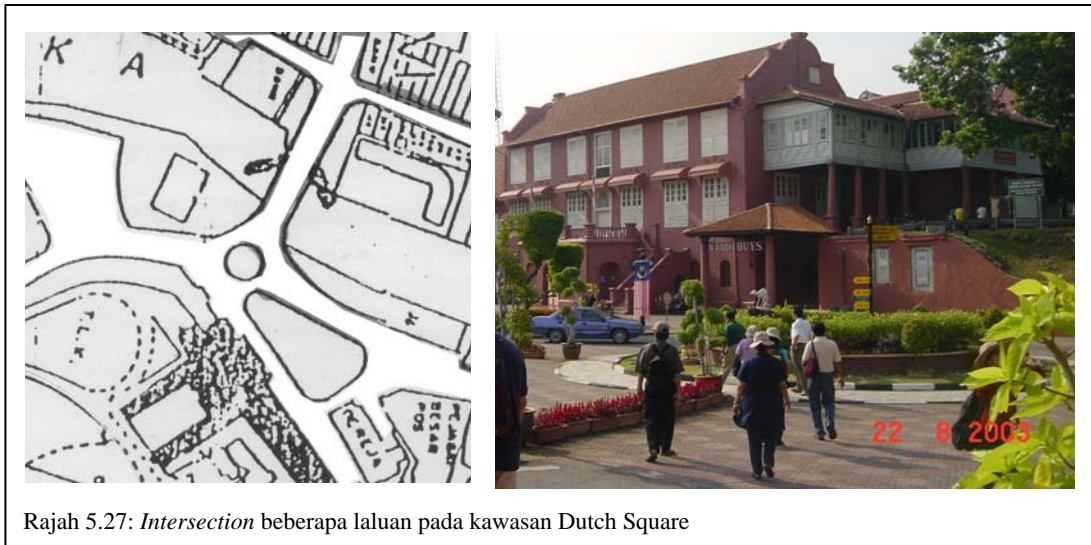
Perubahan arah laluan yang serta-merta pada kedua jalan tersebut membentuk batasan ruang jalan dan ianya telah menguatkan karakter fizikal laluan. Orang akan mudah mengingati dimana ia berada apabila melalui kedua-dua laluan ini.

q. Keratan (*Intersection*)

Ketika kita mempertimbangkan lebih dari satu laluan, maka keratan antara laluan menjadi penting dalam membentuk karakter laluan. Pemotongan laluan yang bersudut tepat atau tegak lurus kelihatan paling mudah untuk difahami, khususnya jika bentuk keratan dikukuhkan oleh sebuah objek pada keratan tersebut. Dalam kajian yang dibuat Lynch (1959), keratan yang dikenal pasti di Bandar Boston adalah Avenue Commonwealth dan jalan Arlington. Pada keratan ini terletak ornamen laluan yang jelas secara visual dan disokong pula oleh tumbuhan, lalu lintas dan gabungan elemen-elemen penting lainnya. Keratan dari sejumlah jalan dengan Avenue Massachusetts juga mudah difahami, kerana sudut keratan yang tegak lurus dengan pusat bandar (Lynch, 1959).

Pada bandar kajian, keratan beberapa jalan juga memiliki karakter yang cukup kuat. Seperti yang dilihat pada pertemuan jalan Laksmana, Kampung Pantai dan jalan Bunga Raya, terdapat ornamen jalan pada keratan ini yang

berupa taman. Keratan ini begitu penting dalam menentukan arah pergerakan laluan-laluan yang ada pada keratan tersebut. Pada Kawasan Dutch Square juga merupakan keratan beberapa laluan, diantaranya Jalan Laksmana, Jalan Gereja, Jalan Kota Dan Jalan Hang Jebat. Walaupun arah pergerakan pada keratan ini searah, namun secara fizikal terdapat bundaran taman yang dilengkapi dengan penunjuk arah kawasan di sekitarnya. Kedudukan keratan ini telah mengukuhkan kesan pada laluan-laluan tersebut.



Rajah 5.27: *Intersection* beberapa laluan pada kawasan Dutch Square

r. Pertemuan Lebih Dari Empat Laluan

Bagi para pengunjung, keratan dari pertemuan banyak laluan mungkin membingungkan, tapi sesungguhnya ia merupakan salah satu dari pada pembentuk karakteristik bandar tersebut. Seperti halnya dengan laluan di bandar Boston yang menjadi kajian Lynch, ia menjadi mudah diingat kerana terdapat pertemuan lima laluan yang bertemu pada sebuah square di Church Green. Sebuah putaran lalu lintas dengan banyak laluan masuk dan mengelilingi *'roundabout'* kadang membingungkan, namun itu bukanlah keseluruhan cerita, bahkan lima laluan yang bertemu dengan tidak tegak lebih menguatkan karakter pada laluan tersebut, sebagaimana telah ditemukan oleh Lynch pada Square Copley di Boston. Ruang terkawal dan karakter tinggi dari nodus membawa hubungan sudut antara Avenue Huntington dan jalan Boylston. Beberapa laluan yang penting mungkin dapat dikesan sebagai sebuah struktur sederhana, meskipun terdapat beberapa

ketidak aturan, sepanjang mereka memiliki hubungan umum yang tetap dengan lainnya (Lynch, 1959).

Dari kajian lapangan yang dilakukan, tidak terdapat karakter fizikal laluan yang terbentuk dari pertemuan lebih dari empat laluan. Pada bandar tradisional Melaka ini hanya terdapat interseksi kurang dari empat jalan.

s. Corak Jaringan Laluan

Corak jaringan juga membentuk karakter fizikal laluan. Sejumlah besar laluan mungkin dapat dilihat sebagai satu jumlah jaringan, ketika hubungannya terjadi pengulangan secara malar dan dapat diperkirakan. Corak Grid pada laluan di Bandar Los Angeles adalah sebuah contoh yang baik, hampir semua pengunjung dapat mengenali laluan utama dengan mudah melalui corak hubungan laluan yang jelas antara satu sama lainnya. Pada waktu yang sama keteraturan ini membuat mereka sukar untuk membezakan suatu laluan dengan lainnya, namun ianya tetap merupakan karakter fizikal yang ditemui. (Lynch, 1959).

Pada bandar lama Melaka, corak jaringan bagi laluan, sesetengahnya berupa grid dengan ukuran yang sekata. Pertemuan diantara dua jalan dalam jarak tertentu, sudah dapat diperkirakan oleh pengunjung. Corak jaringan laluan-laluan ini telah menjadi karakter fizikal kepada bandar kajian.

5.1.3 Karakter Fizikal Sempadan

Penghujung suatu daerah ialah sempadannya. Seseengah daerah tidak mempunyai sempadan yang jelas tetapi secara berangsur-ansur menyerap ke daerah yang lain. Apabila terdapat dua daerah yang bertembung pada satu sempadan, ia akan membentuk satu garisan penyambung (*seam*) diantara dua daerah dalam bandar tersebut. Sempadan lebih merupakan sesuatu yang memutuskan kesinambungan pembangunan, seperti laluan keretapi, tembok, pantai, sungai dan sebagainya (Lynch, 1960).

Sempadan merupakan elemen linear yang tidak dipertimbangkan sebagai *path*. Sempadan tidak selalu menjadi batasan antara dua jenis kawasan. Ia juga bertindak sebagai petunjuk sisi. Dalam penemuan Lynch, karakter sempadan lebih kuat di bandar Boston dan Jersey, tetapi lemah di Los Angeles. Mengikut Lynch 1960, ternyata sempadan yang paling kuat itu tidak hanya mempunyai penampilan visual yang baik, tetapi juga selalu dibentuk dan tidak dapat dibolosi atau diseberangi. Sungai Charles di Boston merupakan contoh terbaik yang mempunyai semua kualiti ini.

Bagi bandar lama Melaka ini, di awal pembentukannya, sungai dan Selat Melaka merupakan dua sempadan utama yang mempengaruhi bentuk bandar tersebut. Bagaimanapun, Selat Melaka tidak lagi berfungsi sebagai sempadan bagi bandar lama tersebut, tetapi menjadi sempadan kepada keseluruhan bandar (baru dan lama). Namun, bagi Sungai Melaka, fungsinya sebagai sempadan masih jelas dapat dilihat dimana ia memisahkan bandar tersebut kepada dua bahagian utama. Disamping itu, terdapat sempadan-sempadan yang berupa laluan, seperti deretan rumah kedai di Jalan Tengkeri dan Jalan Tun Tan Cheng Lok. Di bahagian Selatan pula, Jalan Merdeka merupakan pemisah diantara pembangunan baru yang merupakan kawasan tebus guna pantai, dan Jalan kota yang melingkari Bukit Saint Paul juga menjadi sempadan untuk kawasan tersebut.

Analisis terhadap karakteristik fizikal yang membentuk sempadan juga dilakukan dengan menggunakan teori-teori yang dibuat oleh Lynch (1959) tentang karakteristik sempadan. Dalam kajian teoritikal kita melihat terdapat beberapa elemen-elemen fizikal yang membentuk sempadan diantaranya:

a. Kejelasan Wujud Fizikal

Bentuk fizikal pada sempadan sangat istimewa, sehingga membezakannya dengan elemen linear yang lain, seperti laluan. Elemen semulajadi seperti sungai, pantai, deretan bukit, padang dan kontur, telah membentuk sempadan dengan jelas. Bentuk fizikal yang terbentuk juga menentukan tahap kejelasan sebuah sempadan, seperti tembok yang tinggi lebih jelas berfungsi sebagai sempadan daripada elemen sempadan yang dibina seperti; jalur keretapi, highway dan lainnya. Kewujudan sesuatu fizikal membantu dalam memperkuatkan imej pemerhati terhadap sempadan (Lynch, 1959).

Pada bandar kajian wujud fizikal sempadan yang kelihatan jelas pada beberapa sempadan seperti; sungai Melaka yang memisahkan wilayah bahagian timur (kawasan sekitar bukit Saint Paul) dan barat (kawasan permukiman). Jalan Kota yang melingkari bukit Saint Paul juga menunjukkan kewujudan karakter fizikal yang jelas kerana pembentukannya daripada alam semulajadi seperti bukit berupa tebing yang cukup tinggi.



Namun pada beberapa sempadan lainnya, seperti lorong Kota Laksmana dan jalan Chan Koon Cheng, wujudnya karakter fizikal sebagai sempadan walaupun ia tidak begitu ketara, tetapi iannya dapat dirasakan sebagai sempadan dengan melihat karakter fizikal yang lainnya.

b. Aktiviti Khusus

Aktiviti-aktiviti khusus, seperti aktiviti pemunggahan barang di pelabuhan, aktiviti perahu-perahu kecil disungai dan aktiviti para nelayan di pantai, juga sangat berperanan dalam membentuk karakter sempadan. Dengan itu, orang awam secara langsung dapat membezakannya sebagai sempadan. Sebagaimana yang penemuan Lynch pada sungai Charles, dimana terjadinya aktiviti pelabuhan-pelabuhan tua. (Lynch, 1959).

Aktiviti-aktiviti khusus juga dikesan pada sempadan di bandar kajian. Diantaranya terdiri daripada kegiatan pelabuhan para nelayan dan pelabuhan pengangkutan untuk orang ramai di sungai Melaka dan aktiviti pengangkutan pelancong disepanjang sungai Melaka.



c. *Aksesibility*

Perubahan pada elemen sempadan, akan memberikan suatu kemudahan pada dua kawasan yang terpisah tersebut. Walaupun terdapat elemen yang boleh menjadi pemisah pada sempadan seperti pembinaan jambatan pada sebuah sungai, pembuatan lorong ataupun gerbang pada tembok yang menjadi sempadan. Terdapat dua *accessibility* iaitu *physical accessibility* dan *visual accessibility*. *Physical accessibility* bermakna boleh dilewati oleh manusia, sementara *visual accessibility* hanya boleh dijangkau melalui pandangan visual, (Lynch, 1959).

Pada sempadan dalam bandar kajian juga terdapat aksesibiliti yang memotong sempadan seperti beberapa buah jambatan yang melintasi sungai Melaka. Jambatan tersebut telah memberikan kesan yang sangat kuat kepada sempadan, kerana telah menghubungkan dua daerah yang terpisah oleh sungai itu. Begitu juga dengan beberapa lorong yang terdapat di sempadan lorong Kota Laksamana, dimana ianya memberikan aksesibiliti antara kawasan perumahan Kota Laksamana yang baru dibina dengan bandar lama. Penghubung seperti jambatan dan lorong telah menjadi penghubung yang boleh dilewati secara fizikal. Bagi sempadan yang lain seperti jalan Kota yang melingkari Bukit Saint Paul, dataran atau padang telah menjadi penghubung secara visual.



Elemen-elemen fizikal seperti jambatan dan lorong, membentuk aksesibiliti kepada kawasan yang di batasinya, dan juga turut menguatkan karakter fizikal sempadan.

d. Kesinambungan (*Continuity*)

Sebagaimana halnya dengan laluan, sempadan sebagai sebuah elemen linear juga dibentuk oleh suatu konsep *continuity* dalam memperkuat pembentukan karakter fizikalnya. Pada sempadan, kesan *continuity* dapat dibentuk oleh lebar elemen yang mempunyai perkaitan yang sama, *spatial continuity* (lanjutan ruang luar), aktiviti yang berterusan dan seragam, deretan pokok dan kesinambungan visual. Pada penyelidikan Lynch tersebut didapati bahawa *Cambridge Street* yang lebar terbahagi kepada dua kawasan secara meruncing tetapi tetap mempertahankan hubungan visualnya, (Lynch, 1959).

Dalam kajian lapangan yang dilakukan, konsep *continuity* juga terdapat dalam beberapa tematik, diantaranya; *continuity* kelebaran dan saiz, sebagaimana yang dilihat pada sungai Melaka, jalan Kota, jalan Chan Koon Chang, lorong Kota Laksamana dan sempadan lainnya. *Spatial continuity*, (lanjutan ruang luar), deretan pokok-pokok dan kesinambungan visual juga di jumpai pada beberapa sempadan seperti yang dilihat pada jalan Kota dan Taman Bandar Hilir. Kesinambungan aktiviti pada sempadan juga dapat dilihat, iaitu pada jalan Kota dan sebagainya.



e. Fungsi

Elemen sempadan banyak berfungsi sebagai pemisah diantara dua kawasan, tetapi terdapat juga elemen sempadan yang boleh menjadi penyambung diantara dua kawasan yang berbeza, seperti sebuah padang yang berfungsi sebagai batasan sebuah kawasan tertentu. Sementara pada sudut yang lainnya, ia juga berfungsi sebagai penyambung kawasan tersebut dengan kawasan lain, sama ada secara fizikal mahupun secara visual, (Lynch, 1959).

Bagi bandar kajian, Sungai Melaka juga telah memisahkan kawasan dibahagian barat, dimana terdapatnya petempatan yang padat dengan kawasan dibahagian timur yang merupakan kawasan yang terdiri dari kawasan Dutch Square dan Bukit Saint Paul. Seseengah sempadan yang lain juga turut berfungsi sebagai penghubung diantara dua kawasan yang berbeza seperti dataran Taman Bandar Hilir, serta menjadi sempadan bagi kawasan bandar lama dengan kawasan yang baru. Dataran tersebut dikatakan telah menggabungkan dua kawasan tersebut secara visual.

f. Dimensi dan Material

Dimensi daripada elemen fizikal sempadan juga antara yang membentuk karakter sempadan. Dimensi sempadan tersebut terdiri daripada kelebaran elemen sempadan, ketinggian elemen sempadan apabila elemen yang tegak seperti tembok, deretan bukit dan lainnya serta kedalaman juga menentukan elemen yang memiliki kedalaman seperti sungai. Bahan juga boleh menguatkan karakter sempadan, iaitu melalui bahan yang dominan dari sempadan. Ia akan membentuk karakter fizikal sempadan yang kuat. Sebagai contoh, sebuah pantai yang terbentuk daripada pepasir yang dominan, akan memberikan kesan yang kuat kepada sempadan (Lynch, 1959).

Sungai Melaka yang berfungsi sebagai sempadan, memiliki dimensi kelebaran sebanyak 20 meter sehingga 30 meter. Dimensi sempadan ini

begitu dominan jika dibandingkan dengan keadaan kawasan yang mendatar, sehingga ia telah menjadi karakter sempadan yang sangat kuat. *Material* yang dominan pada sempadan ini iaitu air sungai tersebut dengan jelasnya menunjukkan sempadan kawasan-kawasan tersebut.

g. Kontras

Perbezaan yang dominan daripada sempadan dengan daerah yang dibatasinya akan membentuk sifat kontras, dimana sifat ini akan menguatkan karakter fizikal sempadan. Sifat kontras dapat terbentuk daripada perbezaan aktiviti, *material*, warna mahupun saiz sempadan. Perbezaan aktiviti di sepanjang garisan sempadan dengan aktiviti pada daerah akan mewujudkan kesan kontras dan akan mempengaruhi kekuatan sempadan. Begitu juga dengan saiz sempadan yang sangat lebar akan membentuk kesan kontras (Lynch, 1959).

Kesan kontras juga dilihat pada beberapa sempadan, iaitu sebagai contoh padang Pahlawan. Ruang yang begitu lebar kelihatan kontras jika dibandingkan dengan kawasan Bukit Saint Paul yang berkontur. Begitu juga dengan perbezaan aktiviti yang ada, seperti aktiviti pelancongan pada kawasan Bukit Saint Paul didapati berbeza dengan aktiviti yang ada pada padang Pahlawan tersebut. Begitu juga dengan perbezaan bahan semulajadi pada sungai Melaka dengan kawasan sekitar, ianya membentuk imej yang kontras. Sifat kontras ini juga menguatkan sempadan.

h. Kejelasan Sisi-sisi

Seperti laluan, sempadan juga memiliki kualiti-kualiti yang terarah, batas seperti sungai Charles misalnya, memiliki kejelasan sisi yang kuat. Sisi akan membezakan antara sungai dan bandar, Sebahagian sempadan akan menyumbang kepada kejelasan terhadap bandar. Seperti yang ditemukan Lynch, sukar untuk memikirkan Chicago tanpa menggambarkan tasik Michigan. Oleh yang demikian, ianya menarik untuk melihat bagaimana masyarakat Chicago akan menggambarkan peta bandarnya dengan meletakkan sesuatu daripada garis batas tasik. Ini merupakan contoh yang

hebat dari kejelasan sempadan. Sementara fasad Chicago dari permukaan danau adalah sebuah pemandangan yang tidak dapat dilupakan (Lynch, 1959).

Pada bandar kajian, sempadan-sempadan yang dikaji, didapati memiliki kejelasan sisi-sisinya. Sungai Melaka memiliki sisi yang jelas dengan adanya *promonade* dan tembok yang dibina pada kedua-dua sisi sungai tersebut.



Kejelasan sisi pada sempadan juga memperkuat karakter fizikalnya dan menjadikan batasan semakin tegas diantara kedua kawasan yang disempadani tersebut.

5.1.4 Karakter Fizikal Daerah

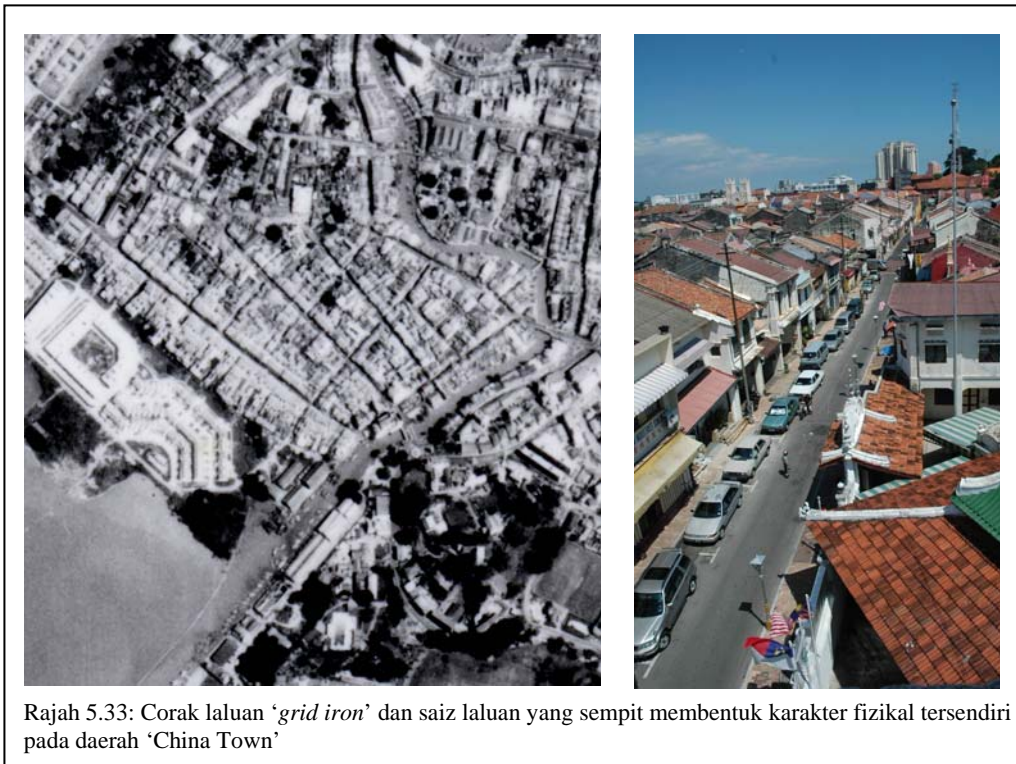
Analisis terhadap karakteristik fizikal daerah dilakukan dengan menguji teori-teori yang dibuat oleh Lynch (1959) tentang karakteristik sesebuah daerah. Dalam kajian teoritikal, didapati terdapat beberapa karakter daerah yang diperolehi oleh Lynch dalam kajiannya. Oleh yang demikian, kajian lapangan dilakukan bagi mengenalpasti karakter yang terdapat dalam bandar kajian sama ada ia mempunyai persamaan dengan teori Lynch atau terdapat karakter lain yang hanya ada di bandar lama Melaka.

Melalui kajian yang diadakan, didapati bandar lama Melaka mempunyai beberapa daerah, diantaranya terdiri daripada kawasan Bukit St. Paul dan Dutch Square yang terletak pada bahagian barat, sementara pada bahagian selatan pula dikenali sebagai daerah 'China Town'. Karakteristik fizikal daerah yang diperolehi dari kawasan kajian adalah seperti berikut:

a. Corak dan Bentuk Laluan Yang Jelas

Bentuk daerah dikatakan berkait rapat dengan bentuk sesebuah laluan. Saiz sesuatu daerah ditentukan oleh keadaan laluan yang terdapat pada daerah tersebut. Berdasarkan kepada kajian Lynch, kebanyakan pengguna kurang memahami akan corak laluan bandar Boston menyebabkan mereka sering keliru dengan titik keluar daripada bandar tersebut. Menurutnya, orientasi sesebuah daerah pada bandar akan jelas apabila ia disusun diatas corak laluan yang jelas. (Lynch, 1959).

Dalam kajian lapangan yang dilakukan pada daerah-daerah yang ada di bandar lama Melaka, didapati bahawa daerah-daerah yang ada terbentuk oleh corak laluan yang jelas. Seperti pada daerah 'China Town' yang merupakan diantara petempatan terawal di muara sungai Melaka memiliki corak jalan berupa 'grid iron' yang jelas dengan saiz laluannya sempit dan peranannya agak sesuai sebagai akses untuk rumah bandar dan rumah kedai.



Rajah 5.33: Corak laluan 'grid iron' dan saiz laluan yang sempit membentuk karakter fizikal tersendiri pada daerah 'China Town'

Sementara itu pada kawasan sekitar Bukit St. Paul, ia memiliki corak laluan yang berbentuk radial. Corak laluan pada kedua daerah ini sangat jelas, dan ianya telah membentuk karakter fizikal daerah tersebut.

b. Tematik

Karakteristik fizikal yang turut memberikan kesan kepada daerah adalah tematik, iaitu merupakan komponen yang pelbagai dalam membentuk daerah, seperti: tekstur, ruang, bentuk, *detail*, simbol, jenis bangunan, penggunaan, aktiviti, penduduk, darjah pemeliharaan, topografi, keseragaman fasad dan bahan, model, ornamen, warna dan *skyline*. Komponen-komponen tersebut merupakan alat-alat dasar dalam mengidentifikasikan daerah utama. Sesebuah daerah akan lebih kuat karakternya sekiranya memiliki tematik (Lynch, 1959).

Bagi daerah-daerah yang dikaji pada bandar lama Melaka ini, didapati kebanyakan darinya mempunyai tematik yang membantu dalam mengukuhkan lagi karakter pada daerah-daerah di bandar ini. Sebagai contoh, daerah 'China town' yang merupakan antara daerah pada bandar kajian, mempunyai keseragaman pada bentuk bangunan yang terdiri daripada bangunan rumah kedai berlantai dua dan keseragaman pada fasad bangunan dengan mempunyai dua fasad depan (double fountage) serta adanya 'kaki lima'. Fasad bangunan yang penuh dengan ornamen ukiran juga menjadi tema yang menarik.



Penggunaan bumbung genting tradisional merupakan tekstur dominan yang mempengaruhi rupabentuk bumbung di daerah ini. Ianya telah membentuk 'roofscape' yang unik. Tematik-tematik ini begitu kuat dalam daerah ini, sehingga berhasil melahirkan karakter daerah yang kuat.

c. Gambaran Tipikal

Gambaran tipikal pada suatu kawasan dikesan melalui suatu pendekatan karakter yang sama. Dalam kajian yang dibuat Lynch, misalnya karakter bukit Beacon yang dibentuk oleh jalan yang sempit, rumah deret bata yang usang dengan ruang kepungan yang agak terhad disamping pemuliharaan yang tinggi, pintu gerbang putih, bata jalan dan siar kaki kelas atas. Hal

tersebut merupakan sebuah gambaran tipikal pada daerah, yang menguatkan karakter daerah tersebut (Lynch, 1959).

Gambaran tersebut juga turut didapati pada daerah Chinatown iaitu disekitar jalan Tun Tan Chen Lock, dimana jalan ini dibentuk dengan saiz yang sangat sempit (narrow street) sehingga menghasilkan skala yang intim. (kecil). Jalan ini juga dibentuk oleh jalinan senibina yang seragam (homogeneity of Architecture) dengan ukiran memenuhi fasad bangunan.. Sementara pada daerah yang lain seperti daerah Bukit Saint Paul, ia juga mempunyai gambaran tipikal yang menarik, dimana daerah ini terbentuk dengan kontur yang tinggi, tangga-tangga dibina untuk ke puncak bukit tersusun dengan indah, tumbuh-tumbuhan dan rerumputan di lereng bukit tersebut juga menguatkan gambaran tipikal kawasan.



Rajah 5.35: Gambaran tipikal senibina pada kawasan Bukit St. Paul dan Dutch Square

Kawasan Dutch Square juga memiliki gambaran tipikal yang unik, ianya tipikal bagi bandar-bandar di Eropah dimana jalan yang sempit tiba-tiba terbuka kepada suatu medan yang luas dengan arca yang menarik di tengah-tengahnya.

d. Identiti

Kebanyakan daerah menonjolkan ciri khasnya melalui unsur-unsur kebudayaan, pertumbuhan bandar dan perkembangan secara selarak didalam cara menamakan bandar. Di Amerika, penamaan daerah dalam

bandar dikenali dengan 'nomenclature', diantaranya nama-nama seperti "downtown" untuk pusat bandar asal, "uptown" untuk kawasan baru sebagai tambahan kepada bandar asal dan "midtown" untuk kawasan antara dua bahagian diatas. Konsentrasi etnik yang kuat dapat membentuk sebuah daerah yang khas, sehingga melahirkan daerah-daerah yang mudah dikenalpasti seperti; "China town" dan "Harlem", dimana penamaannya mengikut kawasan etnik kaum (Lynch, 1959).

Pada bandar kajian juga terdapat daerah yang menonjol dengan pengaruh etnik tertentu, seperti pada kawasan petempatan bahagian barat iaitu 'China Town' atau kampung China, adalah petempatan bagi kaum Cina sementara daerah yang dikenali sebagai kampung Kling adalah merupakan petempatan bagi keturunan India dan kampung Pali dan kampung Melayu adalah sebagai petempatan untuk orang-orang Melayu.



Pengaruh etnik yang begitu ketara juga turut menguatkan karakter sebuah daerah, bahkan penamaan bagi daerah tersebut juga dinamakan mengikut etnik yang ada di sana.

e. Sempadan

Setiap daerah memiliki beberapa variasi sempadan. Adakalanya daerah itu dibatasi oleh sempadan yang jelas dan kukuh, seperti batas dari Back bay di sungai Charles atau taman awam dan adakalanya memiliki sempadan yang lembut dan kurang jelas seperti batasan antara rumah-rumah kedai di pusat bandar dengan daerah pentadbiran. Sempadan ini dilihat memainkan peranan sekunder. Mereka dapat menyusun batas-batas untuk sebuah daerah dan dapat mengukuhkan identiti daerah tersebut (Lynch, 1959).

Dalam kajian lapangan yang dilakukan, analisis mendapati bahawa pada daerah-daerah di bandar lama Melaka ini, sebahagiannya memiliki sempadan yang jelas dan kurang jelas. Bagi daerah 'China Town' misalnya, sempadannya dengan kawasan Dutch Square kelihatan begitu jelas kerana dibatasi oleh Sungai Melaka, sementara dengan daerah lain seperti kawasan Taman Kota Laksmana dan kawasan Kampung Hulu kurang begitu jelas kerana hanya dibatasi oleh sebuah laluan. Namun kedudukan sungai Melaka sebagai sempadan daerah 'China Town' ini telah memperkukuhkan identiti daerah tersebut, dan orang akan lebih mudah mengenalinya sebagai sebuah daerah.

f. Inti Yang Jelas

Pada beberapa daerah yang memiliki inti yang kuat, dikelilingi oleh gradient tematik yang beransur secara berperingkat. adalah suatu perkara biasa. Kekadang sebuah nodus yang kuat dapat menjadi inti bagi daerah dalam kawasan homogen yang lebih luas. Disederhanakan oleh "radiasi" iaitu pengaruh yang wujud kesan daripada kedudukan titik nodus, merupakan kawasan rujukan secara primer yang menjadi sebuah konsep penyusunan yang bermanfaat. Sebagai contoh, sebuah pusat perdagangan pada kebiasaannya dapat dikunjungi dengan berjalan kaki atau dengan menaiki teksi. Sebuah unit kejiranan kerap mempunyai pusatnya tersendiri yang boleh dikunjungi dengan berjalan kaki, dan ianya menguatkan kedudukan daerah tersebut (Lynch, 1959).

Secara keseluruhannya bandar lama Melaka merupakan sebuah daerah dimana Dutch Square sebagai intinya. Dutch Square pada kawasan ini telah menjadi rujukan kepada semua unit kawasan yang terdapat disana. Kawasan bandar lama ini, lebih mudah diingati dengan kedudukan Dutch Square. Kesan inti yang kuat pada bandar lama Melaka telah memberi identiti tersendiri kepada daerah itu.

g. Keterkaitan

Pada kajian yang dibuat oleh Lynch (1959) dia menjelaskan bahawa beberapa daerah berdiri sendiri dalam suatu zon dan ada yang berkait diantara satu dengan lainnya, seperti Little Tokyo dan Civic Center di Los Angeles atau Ujung Barat dan bukit Beacon, daerah perbelanjaan pusat bandar dan kawasan pasar merupakan kawasan yang cukup dekat, dimana ia digabung bersama untuk membentuk sebuah mozek yang berlanjutan daripada daerah yang jelas. Kontras dan dekatnya daripada kawasan yang lain akan menambah kekuatan tematiknya. Kualiti Bukit Beacon misalnya semakin bertambah kerana perletakkannya yang berhampiran dengan Square Scolley dan daerah perbelanjaan pusat bandar, (Lynch, 1959).

Pada bandar kajian juga ditemukan karakter keterkaitan seperti yang ditemukan oleh Lynch pada ketiga-tiga bandar kajiannya. Kualiti daerah bukit Saint Paul semakin bertambah kerana kedudukannya dengan Dutch Square, begitu juga sebaliknya kualiti daerah Dutch Square di pekuatkan oleh kedudukannya dengan bukit Saint Paul dan kawasan permukiman 'China Town'.

5.1.5 Karakter Fizikal Nodus

Menurut Lynch (1960), nodus juga dikenali sebagai suatu titik atau tempat strategik di kawasan bandar, yang menjadi tumpuan orang ramai. Nodus ini mempunyai ciri-ciri yang penting dari segi fizikalnya sebagai tempat pertemuan orang ramai sama ada di simpang jalan raya ataupun pada medan yang tertutup. Ianya mungkin merupakan persimpangan, titik pertukaran sistem pengangkutan, titik persilangan laluan atau titik perubahan dari satu struktur yang lain. Dalam pembentukan imej, ia adalah paling dominan berbanding dengan elemen-elemen lain kerana merupakan suatu gabungan antara daerah dan laluan.

Analisis tentang nodus yang terdapat pada bandar kajian, dilakukan dengan menggunakan karakter fizikal yang sudah dirumuskan oleh Lynch (1959). Melalui penyelidikan yang dilakukan, di dapati terdapat beberapa karakteristik fizikal nodus pada bandar lama Melaka, diantaranya terdiri daripada:

a. Persimpangan Jalan

Elemen Nodus yang banyak membentuk imej terhadap penduduk bandar adalah persimpangan, ianya dapat menjadi acuan dalam pergerakan pengangkutan. Tempat dari sebuah perhentian dalam pengangkutan merupakan suatu kepentingan yang utama bagi penduduk bandar. Penduduk bandar memiliki perhatian yang tinggi pada tempat tersebut dan elemennya dirasakan dengan jelas oleh mereka. Elemen persimpangan dapat dirumuskan bagi meraih keistimewaan khusus dari lokasi tersebut. Dalam sejumlah kes, nodus terbentuk daripada transisi jalan raya kepada sebuah jalan bandar. Putaran atau *Bowlofard* merupakan salah satu elemen persimpangan yang membentuk titik tumpuan bagi penduduk, putaran itu sendiri tidaklah mesti merupakan tempat yang bagus, tetapi jelas dalam mempercepatkan arus pengangkutan yang berubah pada titik tersebut (Lynch, 1959).

Dalam bandar kajian, nodus yang dikesan juga merupakan persimpangan dan menjadi acuan dalam pergerakan pengangkutan. Dutch Square misalnya, merupakan nodus yang terbentuk dari pertemuan beberapa laluan seperti jalan Laksmana, jalan Gereja, jalan Hang Jebat dan jalan Kota. Kedudukan nodus ini yang strategik menjadikannya kawasan tumpuan orang ramai.



Persimpangan laluan pada Dutch Square telah menguatkan karakternya sebagai sebuah nodus.

b. Konsentrasi Penduduk

Nodus juga merupakan suatu tempat yang menjadi konsentrasi (tumpuan) bagi orang ramai. Tempat tersebut telah menjadi suatu kepentingan kepada orang ramai, sama ada merangkumi kepentingan yang sama atau kepentingan yang tidak seragam. Berbagai aktiviti dilakukan pada kawasan tersebut, yang kebanyakannya terdiri daripada kawasan dataran, square, dan sebagainya. Perpindahan mod pengangkutan seperti stesen keretapi dan stesen bas juga ketara dalam menjadikan suatu tempat itu tumpuan orang ramai. Ini adalah kerana ia memiliki kepentingan untuk bergerak dari satu titik ke titik lain. Penggantian pengangkutan tersebut telah mewujudkan suatu konsentrasi yang tinggi. (Lynch, 1959).

Selain itu, dalam bandar kajian juga terdapat nodus dengan konsentrasi terhadap aktiviti manusia yang tinggi. Dutch Square yang berfungsi sebagai

nodus merupakan titik tumpu bagi orang ramai. Ia merupakan kawasan yang sentiasa dipenuhi dengan berbagai aktiviti, seperti aktiviti pelancongan, perdagangan, keagamaan dan aktiviti lainnya yang lebih aktif pada siang hari.

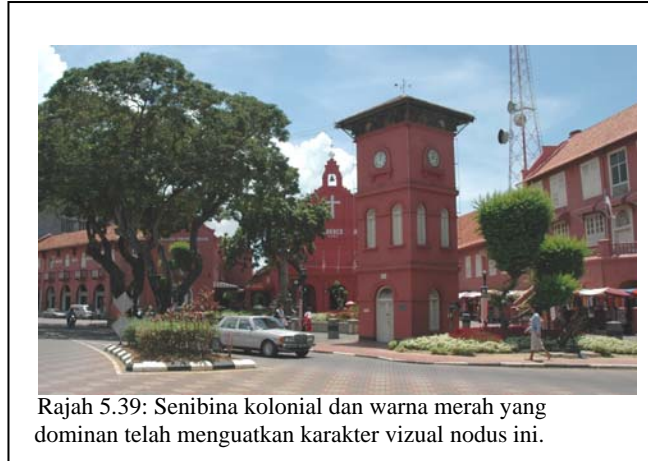


Konsentrasi penduduk pada square ini telah memberikan kesan yang kuat kepada karektor fizikalnya sebagai nodus.

c. Penampilan Visual

Nodus juga dikatakan sebagai sebuah mercutanda. Oleh itu gambaran visual juga membentuk imej kepada nodus. Kajian terhadap penampilan visual dari bentuk fizikal nodus juga diperlukan dalam membentuk karakter Nodus, (Lynch, 1959).

Penampilan visual juga merupakan sesuatu yang turut menguatkan karakter fizikal nodus yang ada pada bandar lama Melaka ini. Sepertimana yang dilihat pada Dutch Square, Studhyus, menara jam, Christ Church, air pancut dan persimpangan jalan Laksamana dengan Hang jebat telah membentuk imej pada kawasan tersebut. Langgam senibina kolonial dan warna merah yang mendominasi bangunan-bangunan yang ada disana turut menguatkan karakternya.

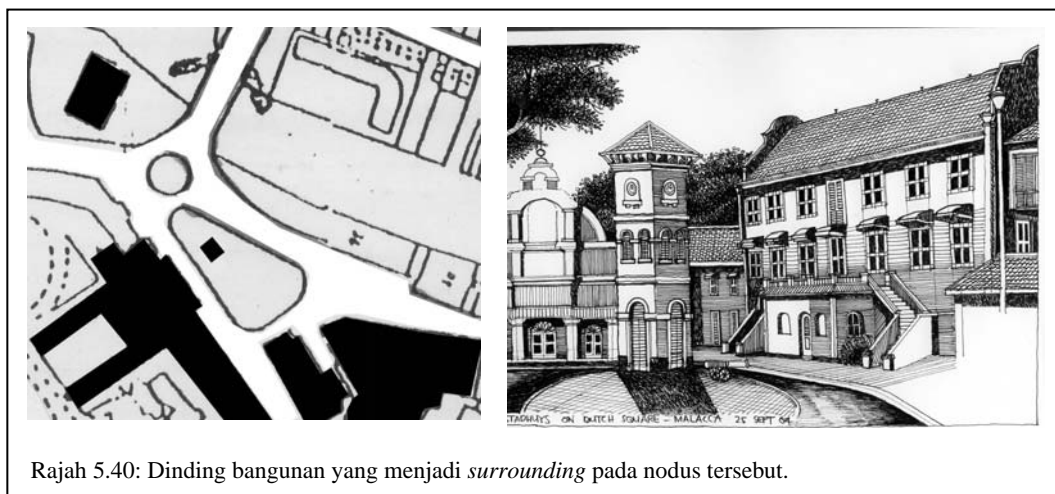


Penampilan visual elemen-elemen fizikal nodus akan menentukan kualiti dan imej suatu nodus.

d. Kepungan (*Surrounding*)

Kesan suatu nodus juga dibentuk oleh *surrounding* (kepungannya). Kepungan tersebut dapat membentuk kesan ruang pada nodus. Tinggi rendah dan kemasapan elemen yang mengepung tersebut dapat membentuk kesan tertutup dan terbuka pada ruang tersebut, (Lynch, 1959).

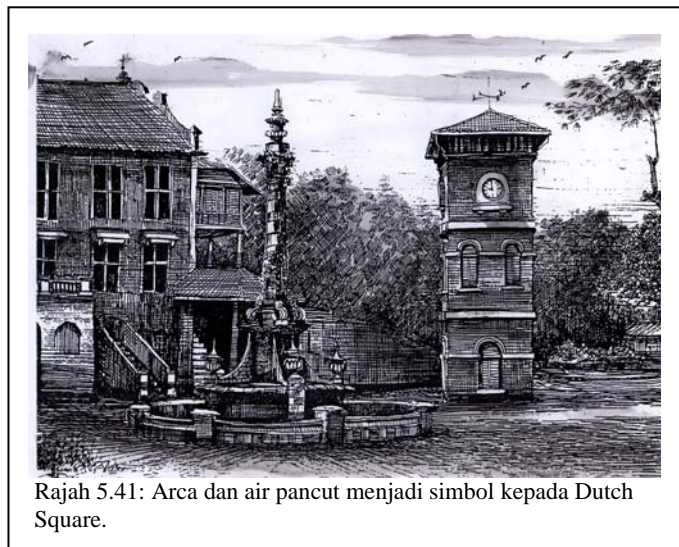
Dalam kajian lapangan juga mendapati elemen-elemen *surrounding* (kepungan) turut membantu dalam membentuk kesan ruang pada nodus. Seperti yang dilihat pada Dutch Square, bangunan-bangunan yang ada di sekeliling square tersebut telah melahirkan kesan ruang luar yang baik.



e. Simbol

Prinsip penghalauan juga penting pada suatu nodus, dimana ianya diperlukan untuk memberikan suatu tanda kepada orang yang datang kesana, sama ada tanda dia telah memasuki sebuah nodus mahupun meninggalkannya. Prinsip penandaan ini adalah untuk membantu orang awam dalam mengetahui dimana dia berada. Sebuah gerbang dapat menjadi elemen yang menghalakan pengunjung, sama ada sebagai *sense of welcoming* ataupun tanda telah meninggalkan ruang tersebut. Air pancut yang berada pada persimpangan jalan yang bertindak sebagai nodus, juga boleh menjadi tanda bagi orang yang berulang alik dari suatu titik ke titik lainnya, (Lynch, 1959).

Pada Dutch Square, analisis turut mendapati simbol dan penandaan yang banyak sehingga menjadikan kawasan ini sebagai rujukan dari semua daerah yang ada di sekitarnya. Air pancut dan menara jam menjadi simbol yang menerangkan kepada pengunjung dimana dia berada.



Rajah 5.41: Arca dan air pancut menjadi simbol kepada Dutch Square.

Elemen-elemen simbolik tersebut juga turut mengukuhkan karakter Dutch Square sebagai nodus pada bandar lama ini.

5.2.5 Karakter Fizikal Nodus

a. Persimpangan Jalan

Bagi bandar kajian, Georgetown, analisis mendapati tidak terdapat nodus yang terbentuk melalui pertemuan jalan dan bertindak sebagai persimpangan jalan. Namun begitu, nodus bukan sahaja terbentuk dari pertemuan jalan tetapi juga dari aspek yang lain sepertimana telah diperjelaskan pada bab yang sebelumnya.

b. Konsentrasi Penduduk

Berdasarkan pada analisis yang dilakukan, konsentrasi orang ramai terhadap Padang Kota Lama adalah tinggi. Kepadatan pengunjung yang tinggi menjadikan kawasan tersebut sebagai nodus pada bandar kajian Georgetown. Ini kerana kawasan tersebut merupakan sebuah dataran yang berdekatan dengan laut, menjadi tempat kunjungan orang ramai untuk aktiviti-aktiviti riadah, memancing, berkelah dan sebagainya terutamanya pada hari minggu. Selain itu, terdapatnya premis-premis perniagaan seperti gerai-gerai makan yang beroperasi dari waktu pagi hingga ke malam.



Terminal Feri yang terletak di jalan Pengkalan Weld merupakan antara nodus yang dikenal pasti pada bandar Georgetown. Ia merupakan terminal feri yang bertindak sebagai salah satu pengangkutan yang menghubungkan bandar

Georgetown dengan kawasan sekitarnya seperti Butterworth. Selain itu, terdapat juga stesen teksi dan stesen bas di kawasan berkenaan. Oleh yang demikian, ia mempunyai kepadatan yang tinggi disebabkan oleh faktor aktiviti yang terdapat disitu, menjadikan orang ramai sering bertumpu di kawasan tersebut.



Perangin Mall, pasar basah, Chowrasta dan Komtar adalah antara nodus yang juga dikenali terdapat di bandar kajian. Ia merupakan suatu dataran, premis perniagaan dan terdapatnya stesen bas di kawasan berkenaan dimana telah mewujudkan suatu konsentrasi yang tinggi terhadap aktiviti yang berlaku di kawasan tersebut. Konsentrasi yang tinggi pada keseluruhan kawasan tersebut akan menguatkan lagi karakter fizikalnya sebagai nodus.

Selain itu, nodus lain yang terdapat di bandar kajian ini ialah sekitar Jalan Masjid Kapitan Keling iaitu kawasan yang berhadapan dengan Tokong Yap, Masjid Kapitan Keling dan Goddess Mercy Temple. Kebanyakan tumpuan yang diberikan adalah lebih kepada unsur kebudayaan setempat yang merangkumi aktiviti keagamaan, sosial dan perniagaan. Sementara itu, kepelbagaian aktiviti yang meliputi kebudayaan masyarakat di kawasan tersebut, merupakan daya tarikan utama kepada pengunjung luar.

c. Penampilan Visual

Sementara bagi penampilan visual, antara yang dilihat pada sekitar Padang Kota Lama, adalah tatalatar (setting) nya yang menarik dimana ia dihiasi dengan kehijauan tumbuh-tumbuhan serta keindahan laut telah menyerikan lagi kawasan tersebut. Selain itu, bangunan yang berdiri megah seperti Dewan Bandaran (Town Hall) dan Dewan Bandaraya (City Hall) di kawasan itu, telah memberikan tatalatar yang menarik dimana ianya telah mempamerkan kualiti senibina yang tinggi.



d. Kepungan (Surrounding)

Pada bandar Georgetown ini juga, ditemui akan elemen-elemen kepingan yang bertindak membentuk kesan ruang pada nodus. Ini dapat dilihat pada kawasan Komtar, Terminal Feri dan sebagainya. Elemen-elemen bangunan

dan tanaman tumbuhan yang terdapat disekitarnya menghasilkan kesan ruang yang baik.



Rajah 5.98: Kesan kepungan yang terbentuk daripada elemen bangunan dan tanaman pokok.

e. Simbol

Simbol sepertimana telah diperjelaskan pada bab yang sebelumnya, adalah merupakan suatu prinsip bagi nodus. Bagi Terminal Feri, elemen penandaan atau simbol yang terdapat pada kawasan itu adalah seperti jejantas dan bangunan. Sementara di Padang Kota Lama, didapati gerbang, papan penunjuk arah, bangunan dan taman menjadi simbol kepada kawasan tersebut. Manakala elemen menara, taman dan bangunan menjadi tanda pada Komtar. Setiap elemen yang menjadi simbol atau penandaan pada kawasan-kawasan bandar kajian ini, menjadi rujukan kepada pengunjung dan pengenalan pada kawasan tersebut.



Rajah 5.99: Penandaan atau simbol kepada Komtar dan Padang Kota Lama

5.3 Analisis Rupa Bandar (*Townscape*)

5.3.1 Melaka Bandaraya Bersejarah

Di dalam menganalisa sesebuah bandar, seringkali timbul satu persoalan iaitu mengenai perkara yang menonjolkan ciri-ciri sesebuah bandar. Begitu juga jika dilihat dengan teliti mengapa sebahagian bandar yang sedia ada kadang-kala boleh memberikan kebosanan kepada seseorang. Secara umumnya, seseorang boleh melihat bangunan bersejarah dan kelebihan rekabentuk yang dapat menyumbang kepada identiti sesebuah bandar. (Ahmad Bashri, Shuhana & Zahara, 2000).

Cullen (1971) menyatakan, rupa bandar merupakan satu seni yang mewujudkan pertalian diantara elemen-elemen yang membentuk fabrik bandar. Terminologi yang digunakan untuk menganalisa kualiti rupa bandar terdiri daripada beberapa kepentingan iaitu penglihatan (*concerning optic*), tempat dan tata tertib (*concerning place*), kandungan (*concerning content*).

Dalam kajian terhadap rupa bandar ini, analisis dibuat mengikut teori rupabandar yang dibuat oleh Cullen (1971) didalam bukunya '*The Concise Townscape*', iaitu dengan memerhatikan dan merumuskan kualiti visual dari pada bandar kajian. Analisis visual ini akan dibahagikan kepada beberapa bahagian:

- a. Analisis kualiti visual berdasarkan pengalaman perjalanan dalam bandar kajian
- b. Analisis terhadap kualiti visual daripada tempat, sama ada tempat yang menjadi tumpuan penduduk ataupun pelancongan di bandar kajian.
- c. Analisis terhadap konteks yang terkandung didalamnya.

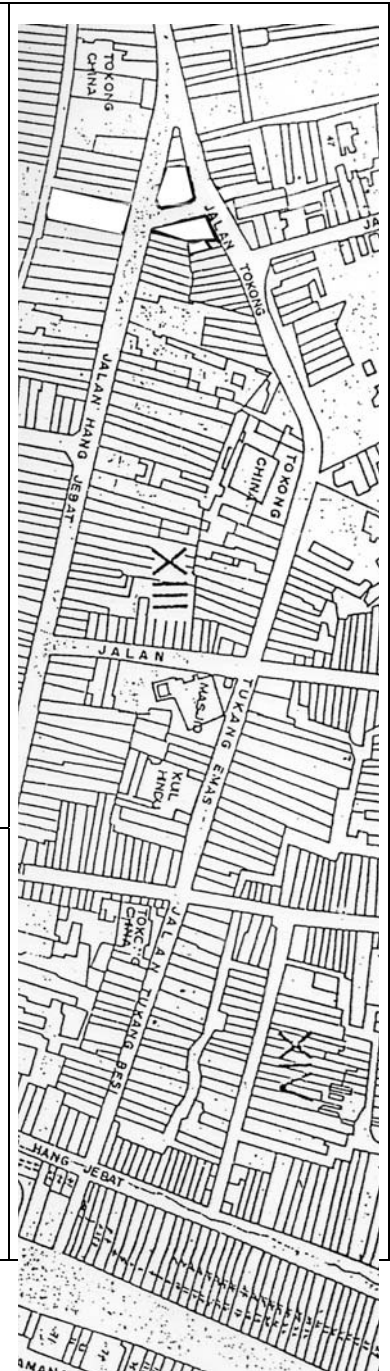
Dalam kajian rupa bandar ini, telah dibuat kajian lapangan secara menyeluruh dengan merekodkan kualiti visual dan kandungan tempat-tempat yang dilalui semasa perjalanan dalam bandar. Pengalaman perjalanan dalam bandar juga boleh dikatakan sebagai pandangan bersiri. Ia merupakan

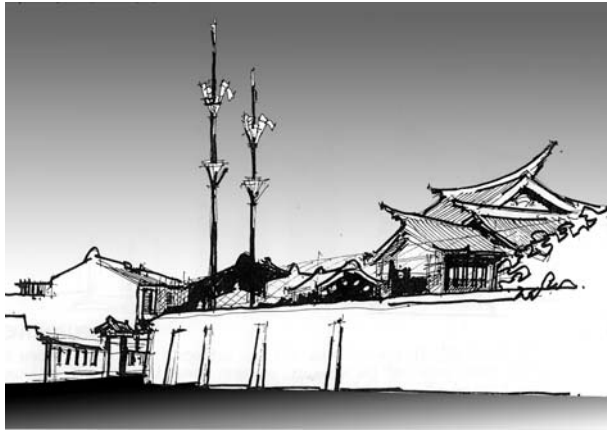
pandangan yang berturutan dimana akan memberikan gambaran yang jelas kepada kualiti visual, tempat dan kandungannya yang berupa tematik-tematik yang spesifik. Dalam kajian lapangan yang dilakukan, pandangan bersiri telah dibuat keatas beberapa laluan yang memiliki kualiti visual yang baik. Antaranya:

Jalan Tokong, Jalan Tukang Emas dan Jalan Tukang Besi



Memulakan perjalanan di laluan tokong ini, kita akan melihat sebuah pemandangan lorong yang bertabir (screened vista) dimana akan kelihatan kubah menara Masjid Kampung Kling diantara atap-atap dan dinding-dinding bangunan yang lebih dekat daripadanya.





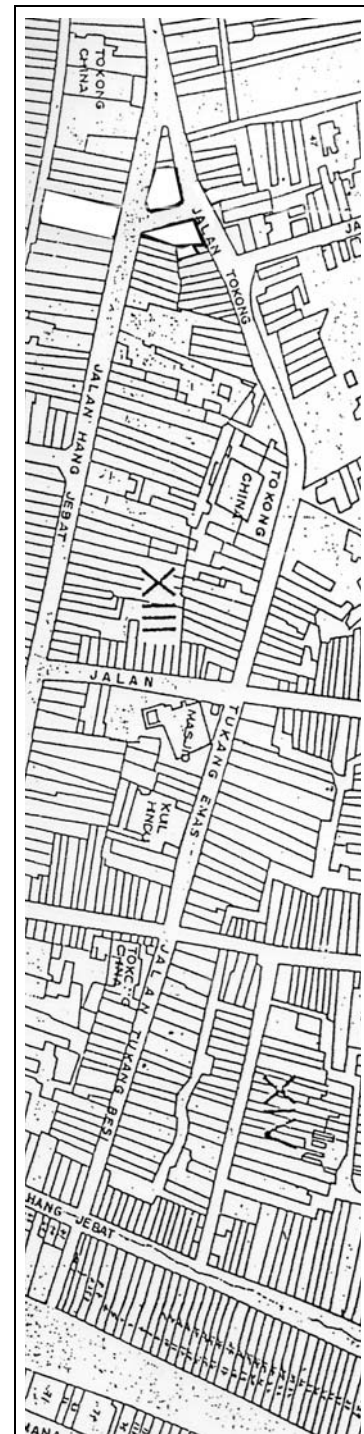
Kualiti visual yang sangat kontras dilihat pada bentuk, massa, warna dan tekstur daripada tembok pagar Kuil Cina ini. Tembok tinggi ini berperanan sebagai sempadan bagi kuil tersebut. Bagaimanapun bentuk atap kuil yang berbentuk lengkung dan kaya dengan ornamen serta beberapa elemen landskap yang ada seperti pokok dan bunga menampakkan kawasan itu lebih tenang dan nyaman serta menyeimbangkan kualiti visual kawasan tersebut.

Rajah 5.1010(a): Pemesongan (deflection) & misteri

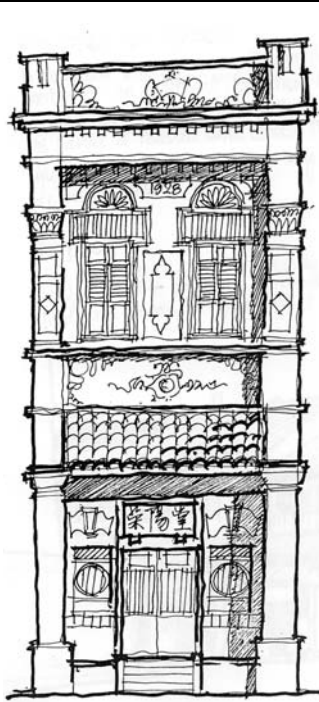
Rajah 5.1010(b): Kontras (Sumber: Kajian Lapangan, 2004)



Kumpulan bangunan yang terdapat di jalan Tokong ini membentuk garis langit yang menarik. Skala dan ketinggian bangunan tersusun bagai mengikut sebuah pola yang tersendiri. Corak ketinggian bangunan-bangunan tersebut memberikan respon kepada kedua bangunan yang cukup penting bagi masyarakat sekitar iaitu, Masjid Kampung Kling dan Kuil China.



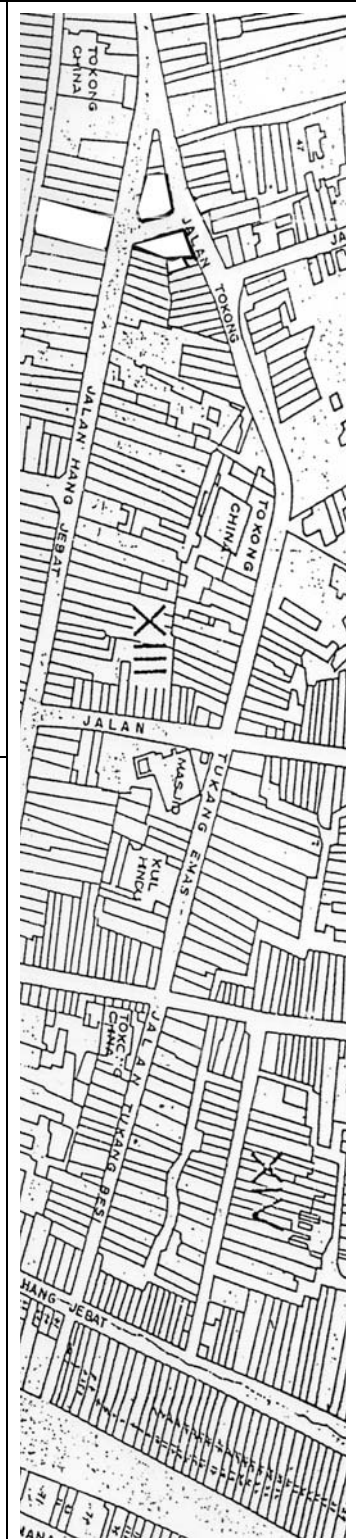
Rajah 5.1011: Kejadian (incident) Sumber : Kajian Lapangan, 2004)



Detail-detail pada tiang utama rumah kedai disepanjang jalan Tokong menciptakan keindahan disepanjang jalan. Bahagian muka bangunan yang kaya dengan kombinasi barat dan timur yang dicampurkan dengan mudah menciptakan pertentangan dan komposisi pada sisi dinding jalan.



Pada beberapa bangunan di jalan Hang Lekir ini, jalan-jalan lurus dihadapan bangunan dipecahkan oleh penambahan tingkat bangunan. Ditempat ini bangunan dibuat menghadap ke permukaan depan jalan, tanpa mengganggu ukuran jalan dengan memiliki cerung dan dataran. Ketidakteragaman model atap, kaki langit dan ukuran bangunan menciptakan lingkungan alambina. Beberapa unsur yang agak berbeza ini sebenarnya telah menciptakan lingkungan unik dan tidak terdapat di kawasan lain.



Rajah 5.1012(a): Isyarat yang indah (handsome gesture)

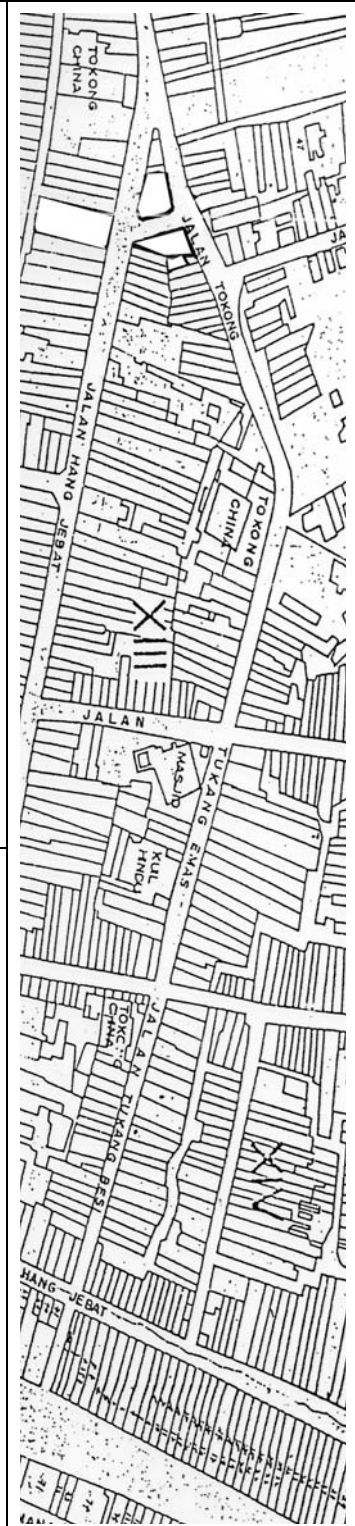
Rajah 5.1012(b): Respon kepada laluan. (Sumber : Kajian Lapangan, 2004)



Masjid Kampung Kling yang menarik perhatian ini, terletak di lokasi yang strategik, iaitu di persimpangan jalan Tokong, Tukang Emas dan Hang Lekir. Menara masjid yang terletak dipersimpangan ini begitu mendominasi. Masjid ini merupakan rangkaian bangunan keagamaan yang secara strategik ditempatkan disepanjang jalan Tokong sehingga menjadi ciri khas laluan ini.



Disepanjang lorong ini beberapa penjaja telah mendirikan kedai-kedai yang menjual makanan dan minuman. Ia bagaikan bazar di sepanjang laluan di belakang bangunan rumah kedai. Ditempat ini bazaar menjadi pusat aktiviti masyarakat dan menjadi tempat berinteraksi bagi warga sekitarnya. Kelihatan juga beberapa warga emas sedang berinteraksi di antara satu sama lain dibawah payung-payung warung sambil bermain catur cina.

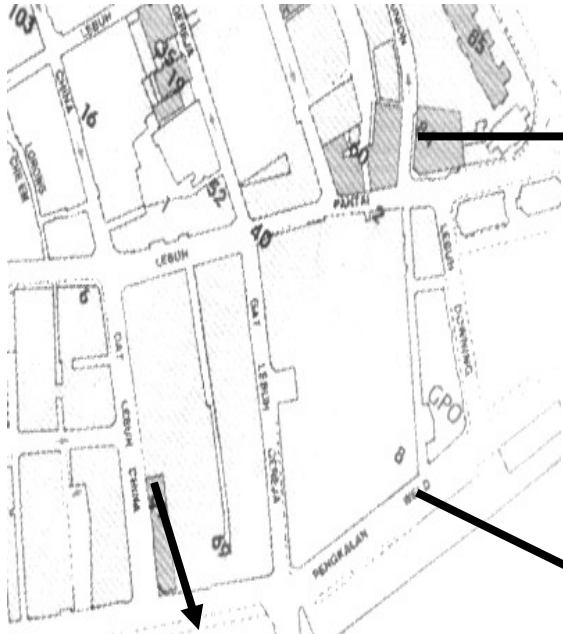


Rajah 5.1013(a): Peristiwa (incident)

Rajah 5.1013(b): Kegiatan manusia (Sumber : Kajian Lapangan, 2004)

5.3.2 Bandaraya Georgetow

Persilangan Pengkalan Weld, Gat Lebu China, Lebu Pantai dan Lebu Downing.



Rajah 5.1017(a): Bangunan Standard Chartered, Lebu Pantai



Rajah 5.1017(b): Bangunan Boustead Johan Edaran, Pengkalan Weld

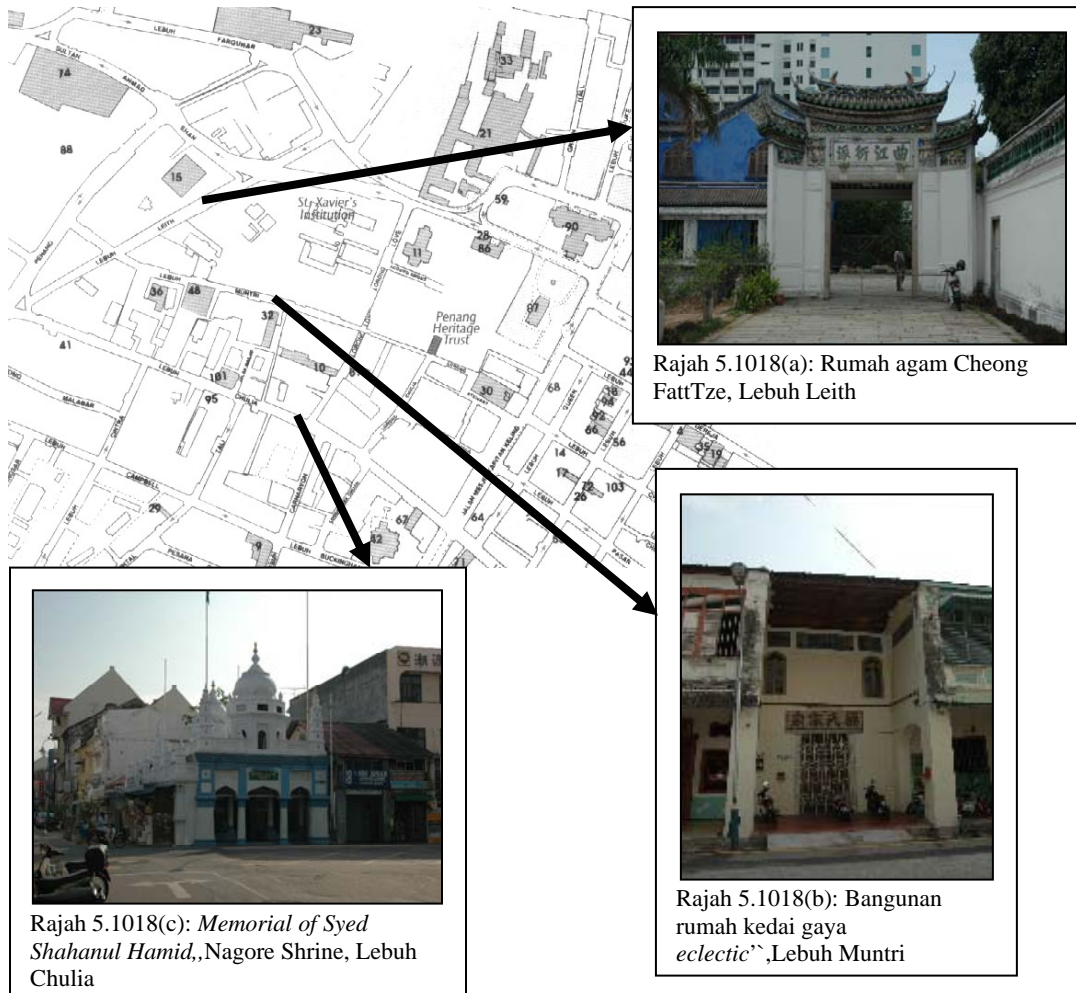


Rajah 5.1017(c): Wisma Kastam, Gat Lebu China.

Kawasan ini lebih tertumpu dengan aktiviti perbankan dan perdagangan terutamanya di bahagian utara Lebu Pantai. Antara bangunan institusi perbankan yang utama adalah terdiri daripada Mui Bank, ABN Bank, Standard Chatered Bank dan BanHin Lee Bank. Selain itu, mutu senibina bangunan yang berprestij terutamanya dari gaya senibina kolonial merupakan antara keistimewaan yang terdapat di situ. Bangunan-bangunan tersebut telah dibina pada sekitar akhir abad ke 19 dan awal abad ke 20 oleh arkitek

yang terkemuka pada ketika itu. Sementara bagi Pengkalan Weld pula, ia merupakan kawasan tebus guna yang banyak menempatkan syarikat perdagangan seperti gudang dan juga pejabat-pejabat perkapalan.

Persilangan antara Lebu Chulia, Lebu Leith, Lebu Farquhar, dan Jalan Masjid Kapitan Keling.



Adunan dari pelbagai budaya didapati pada kawasan persilangan ini. Bagi Lebu Chulia, penggunaan utama bangunan sekitarnya adalah lebih cenderung kepada aktiviti pelancongan dimana kebanyakannya terdiri daripada kedai kraf, kedai barangan antik, agensi pelancongan, kedai gambar, 'budget hotel', 'cafe' dan restoran. Disamping itu, tawaran kos

lawatan yang berskala rendah, meliputi perkhidmatan, penginapan dan sebagainya bersesuaian dengan *budget* para pelancong yang inginkan kos dalam kadar minima. Oleh itu, kawasan ini menjadi tumpuan pelancong dari dalam dan luar negara. Sementara dari segi senibinanya pula, sebahagian besar adalah dari gaya *eclectic* (melebihi 60%) dan diikuti dengan gaya awal rumah kedai serta awal kolonial.

Di sepanjang Lebuh Chulia, terdapat banyak bangunan masyarakat Islam lama (India Muslim) yang menampilkan senibina unik dan menarik seperti Masjid Dahudi Bohra, Himayathul Anjuman Islam, perkuburan keluarga Noordin (Noordin Thomb), Masjid Kapitan Keling dan 'Nagore Shrine'. Ia merupakan suatu bukti penting tentang sejarah penempatan masyarakat tersebut suatu ketika dahulu serta memperlihatkan *territory* institusi keagamaan India Muslim setempat.

Selain itu, di sepanjang laluan ini juga, kelihatan banyak banglo dengan halaman yang luas dimana kebanyakannya telah dijadikan 'budget hotel'. Keadaan ini telah membentuk suatu karakter yang unik kepada susunan ruang di laluan tersebut. Sementara itu, halaman yang terdapat pada ruang banglo tersebut juga telah mempelbagaikan lagi bentuk susunan ruang serta turut berfungsi sebagai penyeimbang antara ruang terbuka dan binaan. Susunan sedemikian telah menjadikan persekitarannya unik dan menarik yang jarang ditemui dibandar-bandar moden dan terancang. Namun begitu, halaman sesetengah banglo telah dipagari oleh deretan rumah kedai sehingga menjadikannya suatu ruang terbendung dimana ia telah dihubungkan ke jalan utama melalui lorong-lorong yang sempit sebagaimana dapat dilihat pada Hotel Eng Aun, Chung King dan Swiss.

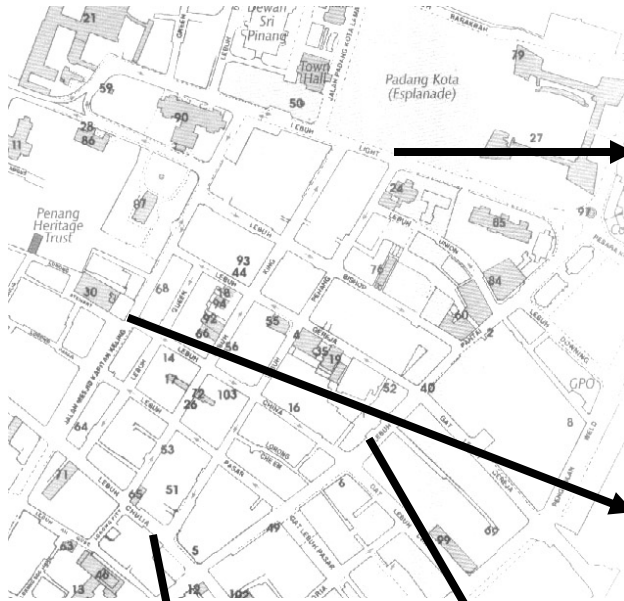
Keadaan trafik yang tinggi memberikan risiko kemalangan yang besar terutamanya kepada pejalan kaki. Kegiatan 'loading' dan 'unloading' juga menambahkan lagi masalah aliran trafik yang kurang lancar terutamanya

pada sebelah pagi. Ini ditambah dengan penggunaan papan tanda yang tidak responsif dimana saiz papan tanda perniagaan tidak terkawal dan terlalu besar sehingga menguasai pandangan ke arah fasad bangunan. Hal ini demikian telah menyebabkan kualiti skap jalan menjadi kurang menarik dan pandangan yang kurang harmoni.

Lebuh Leith pula suatu ketika dahulu merupakan penempatan bagi hartawan Cina dari suku kaum Hakka atau turut dikenali sebagai Hakka Millionaire's row (Jabatan Perancangan Bandar dan Desa, Pulau Pinang, 1998). Oleh yang demikian, persekitarannya lebih memperlihatkan ciri-ciri yang eksklusif seperti rumah-rumah mewah dengan ciri-ciri senibina yang menarik dan dilengkapi dengan halaman yang luas. Pada masa kini, kebanyakan bangunan-bangunan tersebut telah diubahsuaiguna kepada hotel, restoran dan pub. Bagi beberapa buah premis restoran dan pub, pendekatan 'English style' yang diterapkan menghasilkan satu tarikan dan keistimewaan kepada kawasan tersebut kerana kelainan yang telah ditonjolkan. Namun begitu, pembangunan baru yang berlaku kelihatan mendominasi pandangan di laluan ini dimana ciri-ciri pembangunan tersebut tidak bersimpati dengan pembangunan asal (pembangunan lama) iaitu dari segi frain, ketinggian, proposisi dan senibina.

Bagi Lebuh Muntri dan Love Lane pula, sebahagian besar merupakan kawasan kediaman dari gaya senibina 'eclectic'. Saiz laluan yang sempit menjadikan laluan tersebut teduh kerana kurang terdedah dengan pancaran matahari. Selain itu, ia juga telah mengurangkan kadar kemasukan kenderaan dimana persekitarannya menjadi lebih tenang. Keadaan ini merupakan salah satu karakter istimewa laluan tersebut dan menjadikannya laluan yang digemari untuk di telusuri terutamanya bagi pelancong.

Persilangan antara Jalan Masjid Kapitan Keling, Lebuh Chulia, Lebuh Pantai dan Lebuh Light.



Rajah 5.1019(a): Dewan Undangan Negeri, Lebuh Light



Rajah 5.1019(b): Goddess Of Mercy Temple, Jln Masjid Kapitan Keling



Rajah 5.1019(c): Deretan rumah kedai, Lebuh Chulia



Rajah Pembangunan pesat di Lebuh Pantai

Blok ini merupakan pusat bandar terawal bagi Georgetown dimana terdapat tatatur asal yang berbentuk grid adalah dibuat oleh Francis Light pada akhir abad ke 19. (Jabatan Perancangan Bandar dan Desa, Pulau Pinang, 1998) Secara keseluruhannya, pandangan di blok ini juga banyak disumbangkan

oleh kepelbagaian aktiviti dan budaya masyarakatnya. Bagi gaya senibinanya, terdapat dua jenis senibina utama iaitu bangunan-bangunan dari gaya eropah dan juga rumah kedai dari gaya tempatan. Walaupun terdapat perbezaan, namun kesemuanya tersusun dan terhimpun dalam keadaan yang harmoni dan bersimpati kerana keseimbangan dari segi proposi dan skalanya.

Di sekitar Lebuh Pasar, 'Little India' merupakan antara tempat yang paling dikenali dan menjadi tumpuan orang ramai terutamanya kaum India. Selain itu, ia juga turut menyumbang imej kepada persekitaran bandar dimana aktiviti yang berlangsung telah berjaya menghidupkan suasana kawasan tersebut iaitu melalui jenis perniagaan yang pelbagai seperti penjaja (street vendor), kedai tekstil, restoran dan sebagainya. Kepelbagaian aktiviti dan lihatan serta kesan bau seperti aroma masakan dan sebagainya yang wujud telah melahirkan persekitaran yang meriah dan 'hidup'. Sementara itu, bagi gaya senibinanya, sebahagian besar terdiri dari gaya 'eclectic'.


Bagi Lebuh King, ia merupakan laluan yang paling banyak menempatkan bangunan institusi masyarakat Cina seperti bangunan persatuan dan tokong. Dengan adanya institusi-institusi tersebut, ia menjadi lambang kepada latarbelakang budaya dan etnik masyarakat setempat. Dari segi fizikal pula, ciri senibina institusi masyarakat Cina yang unik telah mempelbagaikan lagi kesan lihatan ke atas deretan bangunannya serta membentuk 'territory' bagi institusi tersebut. Keadaan ini dapat dilihat pada institusi keagamaan yang terdapat disepanjang laluan tersebut seperti Tua Pek Kong, Chong San Wooi Koon, Tseng Lung Fui Kon, Kar Yin Fooi Koon, Toi San Nin Yong Hui Kwon dan Wu Ti Meow, Ng See Kah dan sebagainya. Kebanyakan bangunan di lebuah ini terdiri dari gaya senibina 'eclectic' diikuti oleh awal rumah kedai.

Sementara itu, pembangunan pesat yang berlaku di sebelah utara dan timur persilangan ini iaitu di sekitar utara Lebuh Pantai menjadi ancaman utama

yang dihadapi. Keadaan ini berlaku disebabkan oleh pembangunan moden yang mula menguasai pandangan disekitar kawasan persilangan dengan memberi implikasi terhadap karakter asal serta memberi tekanan pembangunan yang besar dimana meningkatkan kemungkinan pelbagai ancaman pemusnahan samada major atau minor terhadap komponen sedia ada.

Persilangan antara Lebuh Chulia, Jalan Penang, Jalan Dr. Lim Chwee Leong, Lebuh Carnavon dan Kg. Kolam.





Rajah 5.1020(a): Aktiviti di persekitaran Lebuh Penang



Rajah 5.1020(b): Kepelbagaian lihatan di sekitar Lebuh Carnavon.



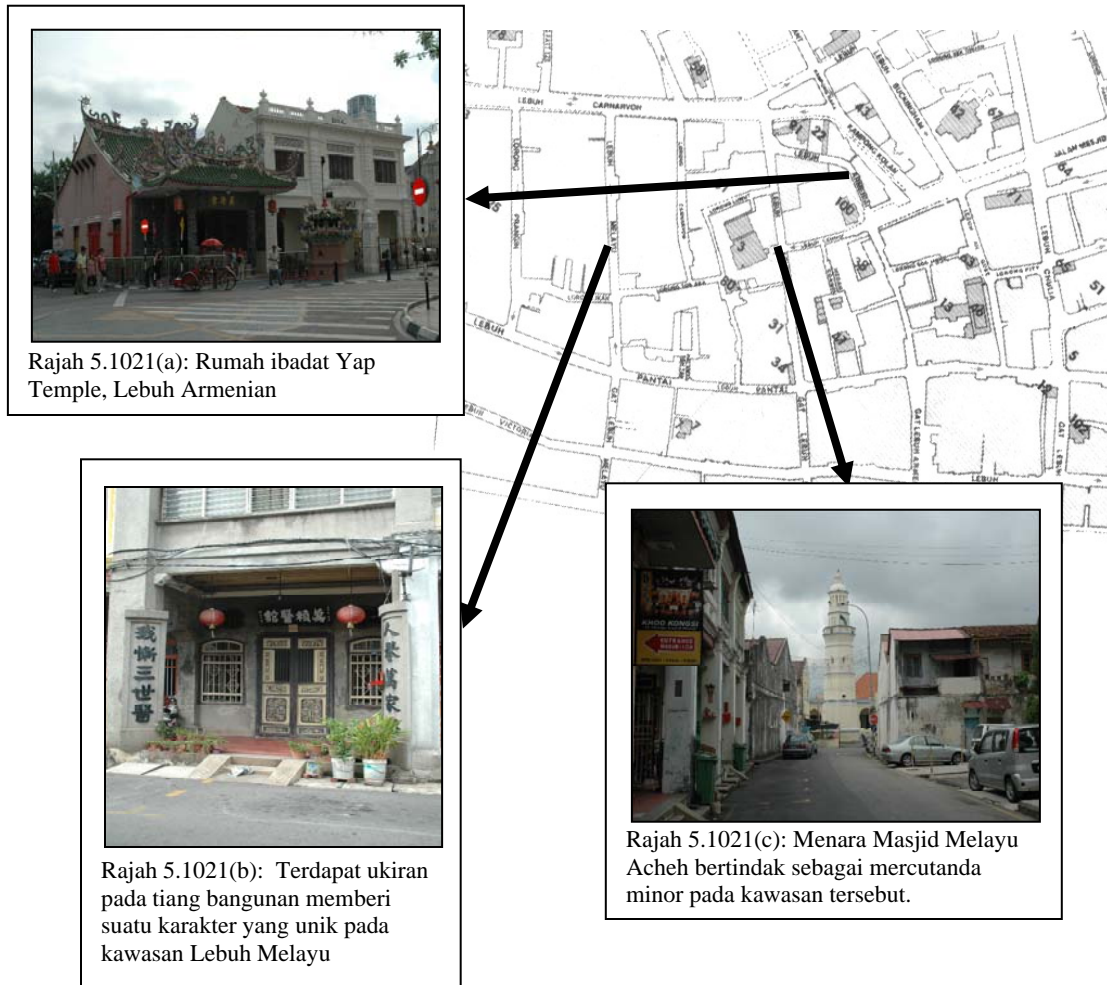
Rajah 5.1020(c): Antara bangunan gaya senibina art deco yang terdapat di Jln Dr. Lim Chwee Leong.

Aktiviti di sini begitu menonjol dengan aktiviti membeli belah tradisi dimana sebelum KOMTAR dibangunkan, Lebuh Kimberly dan Lebuh Campbell merupakan tempat tumpuan utama masyarakat untuk mendapatkan pelbagai jenis barangan. Kewujudannya melahirkan alternatif kepada masyarakat dengan persekitarannya yang berbeza dengan tempat-tempat membeli belah yang moden walaupun fungsi tersebut menjadi kurang penting pada masa kini.

Jalan Kuala Kangsar, Jalan Chowrasta, Lebuh Carnavon dan sekitarnya merupakan antara tempat yang turut menjadi tumpuan masyarakat Georgetown terutamanya pada waktu pagi bagi mendapatkan pelbagai barangan basah. Selain penyediaan barangan keperluan harian yang pelbagai, gerai-gerai sementara yang wujud pada waktu pagi ini juga telah menghidupkan kawasan tersebut dengan karenah dan aktiviti manusia. Penggunaan payung yang merupakan teduhan sementara dengan pelbagai warna memeriahkan lagi persekitarannya melalui kepelbagaian lihatan yang terbentuk. Kebanyakan bangunan di sekitar Jalan Kuala Kangsar, Jalan Chowrasta dan Lebuh Carnavon ini adalah dari gaya senibina awal rumah kedai.

Menjelang malam, kelihatan banyak gerai-gerai makanan India dan Cina beroperasi disekitar blok ini. Kehadirannya menjadi pemangkin kepada aktiviti manusia pada waktu malam sekaligus meningkatkan lagi sistem pencahayaan di dalam bandar.

Persilangan antara Lebuah Chulia, Lebuah Pantai, Jalan Dr. Lim Chwee Leong, Lebuah Carnavon dan Kg. Kolam.

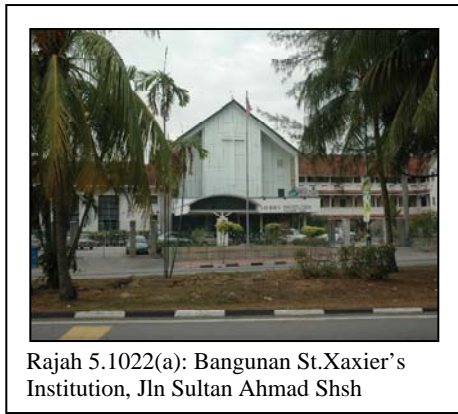


Dengan kewujudan rumah-rumah persatuan (clan house) telah menghasilkan karakter yang menarik bagi blok ini dimana ianya terdiri daripada Kongsi Cheah, Kongsi Yap dan Hookien Tua Pek Kong di Lebuah Armenian, Khoo Kongsi di Lebuah Cannon, Kew Long Tong Lim Kongsi di Lebuah Ah Quee serta Persatuan Foochow di Lorong Prangin. Institusi-institusi tersebut dikelilingi oleh kediaman masyarakat Cina yang kebanyakannya terdiri daripada ahli persatuan berkenaan. Sementara masyarakat Islam pula, lebih bertumpu di dalam kawasan tanah wakaf iaitu di sekitar Masjid Kapitan Keling dan Masjid Melayu Lebuah Aceh. Dengan adanya pelbagai institusi

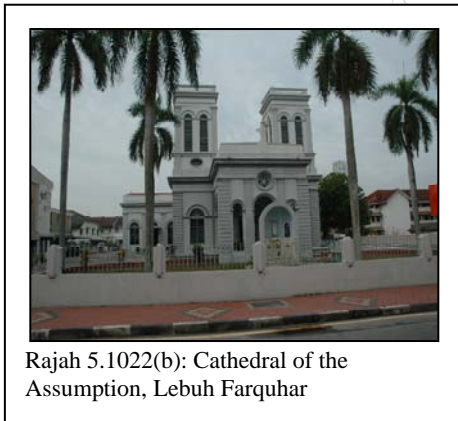
keagamaan dan persatuan, diikuti pola pemusatan masyarakat di sekitarnya telah membentuk `enclave' budaya yang unik bagi kawasan persilangan tersebut.

Bahagian yang berjajaran dengan Lebuh Pantai didapati lebih dominan dengan aktiviti pemborongan. Ini kerana kebanyakan dari bangunan sekitarnya menjadi tempat penyimpanan barang dagangan. Bagi kawasan di dalam persilangan Lorong Tok Aka, Lorong Prangin, Lebuh Carnavon dan Lebuh Melayu pula lebih menonjol sebagai kawasan kediaman dimana kebanyakannya terdiri dari rumah bandar yang mempunyai kualiti senibina yang menarik.

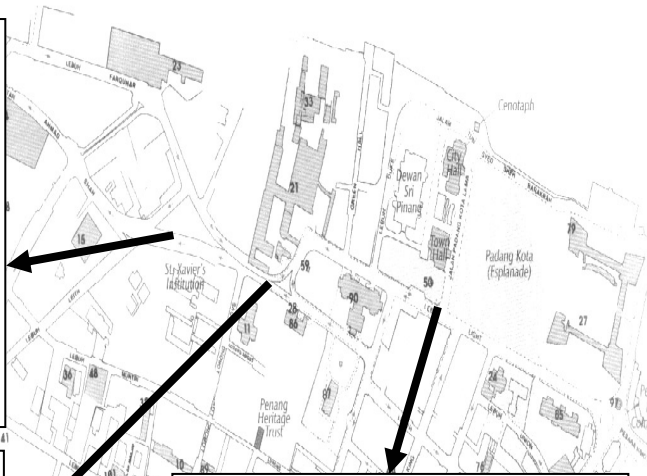
Kawasan disebelah utara yang disempadani oleh utara Jalan Penang, Jalan Sultan Ahmad Shah, Lebuh Farquhar, Lebuh Light dan pantai



Rajah 5.1022(a): Bangunan St.Xaxier's Institution, Jln Sultan Ahmad Shsh



Rajah 5.1022(b): Cathedral of the Assumption, Lebuh Farquhar



Rajah 5.1022(c): Antara aktiviti yang berlangsung di Padang Kota.

Sebahagian besar pembangunan di sekitar kawasan ini adalah terdiri dari rekreasi dan institusi dimana kadar kepadatannya adalah rendah. Sekolah dan bangunan kerajaan merupakan antara bangunan institusi yang terdapat di sini. Padang Kota merupakan sebuah padang yang penting kepada masyarakat kerana ianya sering digunakan sebagai tempat masyarakat berhimpun bagi menjalankan upacara seperti kebudayaan, sukan dan pelbagai sambutan tahunan di Georgetown. Pada waktu sebelah petang dan setiap hujung minggu, `esplanade' yang dihiasi dengan keindahan alam semulajadi menjadi pilihan dan tumpuan awam untuk dilawati. Pandangan kearah laut yang indah serta hembusan angin yang segar menjadikan tempat ini selesa bagi aktiviti riadah dan seumpamanya

5.1.6 Karakter Fizikal Mercutanda

Mengikut Lynch (1959), mercutanda (*landmark*) adalah merupakan salah satu daripada titik rujukan. Beliau mendefinisikan mercutanda sebagai objek fizikal. Contohnya seperti bangunan, tanda kedai dan gunung. Menurut beliau lagi, terdapat beberapa kategori mercutanda yang boleh dikenalpasti iaitu dari tempat yang jauh dengan sudut dan jarak yang berlainan. Dalam kes ini mercutanda digunakan sebagai sumber rujukan.

Seperti karakter-karakter yang lain, karakteristik fizikal bagi mercutanda juga dikaji dengan menggunakan teori-teori Lynch (1959) tentang karakteristik mercutanda dalam sesebuah bandar. Dalam kajian teoritikal yang diadakan, terdapat beberapa karakter mercutanda yang ditemukan oleh Lynch di dalam kajiannya.

Dalam kajian lapangan yang dilakukan terhadap bandar lama Melaka, beberapa mercutanda dikenalpasti sama ada mengikut skala bandar ataupun kawasan tertentu. Bagi skala Bandar, terdapat beberapa mercutanda yang menjadi rujukan kawasan tersebut iaitu diantaranya; Menara Jam, Studtuys, Muzium Belia dan Christ Church pada Dutch Square, dan Francis Xaverius Church. Sementara pada skala daerah dan laluan, terdapat beberapa mercutanda, seperti menara Masjid Kampung Kling, menara Masjid Kampung Hulu, menara Masjid Tengker, Porta De Santiago, Kuil Cheng Hoon Teng dan Kuil Sri Poyyatha Vinagar Moorthi. Karakteristik fizikal yang membentuk kualiti mercutanda di bandar kajian adalah sebagai berikut;

a. Singulariti

Singulariti merupakan kriteria utama dalam membentuk sesuatu mercutanda, kerana ia akan menjadikan elemen tersebut mudah diingati dan membezakannya dengan elemen-elemen lain disekelilingnya. Sekiranya, suatu elemen itu terdiri dari beberapa unit, ini akan mengelirukan orang awam dan ia tidak boleh dijadikan sebagai elemen rujukan kepada pengunjung bandar tersebut, (Lynch, 1959).

Kajian mendapati kesemua mercutanda yang terdapat di kawasan kajian mempunyai karakter singulariti.

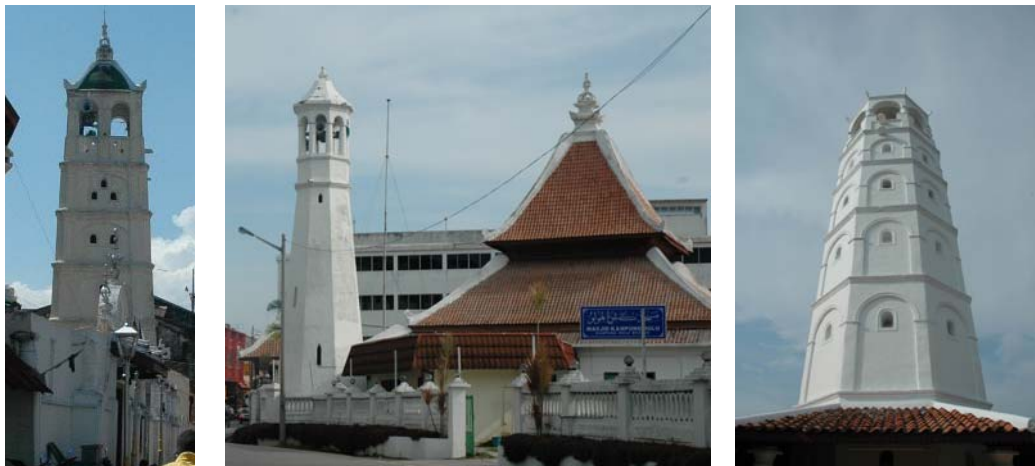


Sementara bagi Dutch Square yang terdiri dari tiga buah bangunan dikira sebagai satu kesatuan yang tak terpisahkan, disamping perletakannya yang berangkai serta penggunaan warna dan tekstur yang sama.

b. Keunikan Bentuk Bangunan

Keunikan pada elemen mercutanda juga akan membuatkan elemen tersebut mudah dikenali. Ianya lebih signifikan apabila memiliki bentuk yang menonjol hingga memberikan perbezaan yang ketara dengan bangunan di sekelilingnya. Bentuk yang unik dapat dihasilkan melalui rekabentuk, senibina, warna dan ornamennya. (Lynch, 1959).

Pada bandar kajian, terdapat keunikan pada bentuk bangunan yang dikenalpasti sebagai mercutanda di bandar kajian seperti; menara Masjid Kampung Kling dan Masjid Kampung Hulu yang dibina dengan rupabentuk yang tinggi, berbeza dengan bangunan sekitarnya. Bentuknya yang unik ini memudahkan orang awam untuk mengingatinya, serta menjadi rujukan kepada kawasan tersebut.



Rajah 5.43: Menara pada ketiga-tiga masjid ini memiliki bentuk bangunan yang unik, seperti bentuk atap pada Masjid Kampung Hulu

Bangunan di sekitar Dutch Square ini juga memiliki bentuk bangunan yang unik. Ia dibina dengan lot yang besar dan gaya senibina serta warna yang berbeza dengan persekitarannya. Keunikan bentuk bangunan ini memudahkan orang untuk mengenali mercutanda ini, disamping menjadi rujukan dari segenap arah.

c. Keunikan Fungsi

Suatu fungsi ataupun aktiviti yang terikat dengan sesebuah objek, juga memungkinkan objek tersebut berperanan sebagai mercutanda. Sebagai contoh, Symphony Hall di Los Angeles, dewan ini telah menjadi sebuah mercutanda kerana aktiviti yang terdapat didalamnya, walaupun pada pandangan visualnya, ia tidak memenuhi kriteria untuk dikenali sebagai sebuah mercutanda (Lynch, 1959).

Selain itu, dalam bandar kajian juga, didapati terdapat bangunan yang menjadi mercutanda disebabkan oleh keunikan fungsinya, sebagaimana yang di lihat pada Masjid Kampung Kling, Masjid Kampung Hulu, Kuil Sri Poyyatha Vinagar Moorthi dan Kuil Cheng Hoon Teng. Aktiviti keagamaan yang terdapat di situ menjadikan tempat tersebut penting dan sebagai rujukan kepada orang awam yang ada disana. Begitu juga dengan Dutch

Square, aktiviti yang berlaku disana seperti aktiviti pelancongan dan perdagangan, telah mempertingkatkan kesan kepada karakternya sebagai mercutanda.



d. Lokasi yang istimewa

Lokasi bagi suatu elemen mercutanda juga menentukan kualitinya sebagai panduan arah bagi suatu bandar. Lokasi pada persimpangan jalan yang merupakan akhir dari beberapa jalan akan lebih menguatkan suatu mercutanda, kerana ianya akan lebih mudah dilihat dari jarak yang lebih jauh dan merupakan suatu tempat yang menjadi konsentrasi orang ramai, (Lynch, 1959).

Sebahagian mercutanda yang ada di bandar kajian memiliki kedudukan yang istimewa dan strategik, seperti menara jam, Studtuys dan Christ Church pada Dutch Square, Francis Xaverius Church, menara Masjid Kampung Kling, menara Masjid Kampung Hulu dan Porta De Santiago, terletak pada pertemuan beberapa laluan sehingga ia mudah dilihat dari berbagai arah laluan.

e. Saiz

Saiz daripada elemen mercutanda juga merupakan suatu pendekatan yang akan membuat elemen tersebut dominan daripada persekitarannya. Saiznya yang lebih besar berbanding dengan bangunan-bangunan di persekitarannya, akan membuatkan objek tersebut dominan, sama ada pada ketinggiannya atau kelebaran bangunan. Pusat kesihatan bandar Jersey dikenali kerana halamannya kecil dan bangunannya yang besar. Elemen mercutanda tersebut boleh menjadi panduan arah bagi satu bandar dan juga untuk suatu daerah yang lebih kecil. Sehingga saiz pada mercutanda juga relatif, sesuai dengan fungsinya sebagai mercutanda bagi bandar atau daerah tertentu (Lynch, 1959).

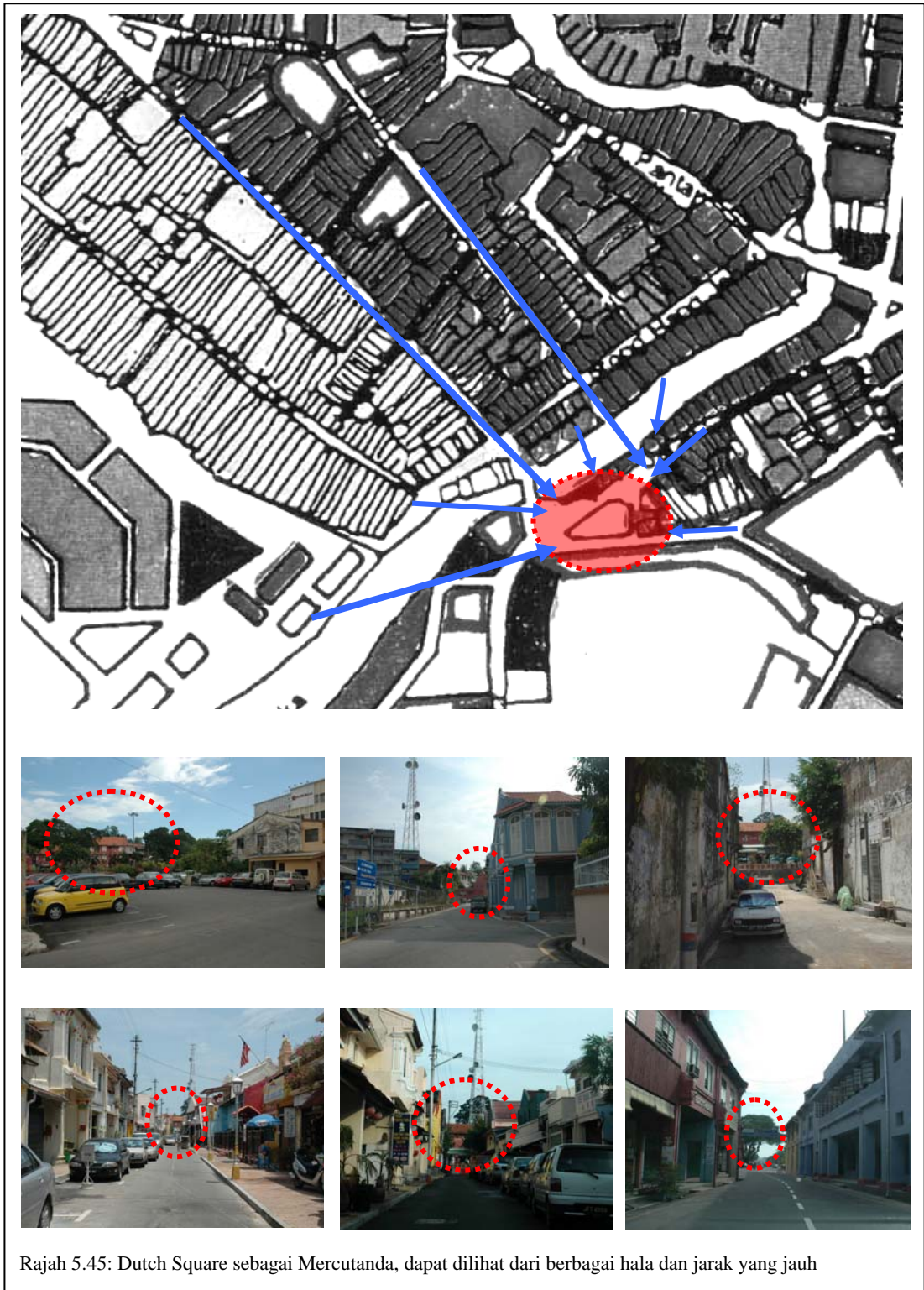
Hasil kajian mendapati ia juga memiliki saiz yang relatif dan lebih dominan dari persekitarannya. Seperti menara Masjid Kampung Kling, menara Masjid Kampung Hulu dan menara Masjid Kampung Pantai. Ketiga-tiga mercutanda ini dominan dari segi ketinggian bangunannya, sehingga membuat ianya mudah dilihat dari jarak yang jauh. Begitu juga dengan bangunan-bangunan di sekitar Dutch Square yang menjadi mercutanda bagi bandar lama ini. Blok bangunannya lebih besar dan tinggi jika dibandingkan dengan bangunan sekitar, sehingga ia dapat dilihat dari seluruh kawasan bandar lama Melaka ini.

f. Visual

Mercutanda merupakan suatu elemen visual yang akan menjadi orientasi bagi persekitarannya. Keistimewaan suatu ruang dapat membuktikan elemen tersebut sebagai mercutanda dari dua cara; iaitu dengan menjadikan elemen tersebut dapat dilihat dari sudut yang banyak dan dari jarak yang cukup jauh atau dengan menyusun perbandingan dengan elemen yang dekat, misalnya suatu variasi dalam 'setback' dan ketinggian bangunan (Lynch, 1959).

Jarak sesebuah mercutanda membentuk keistimewaan kepada tempat tersebut, sehingga ia dapat dilihat dari posisi yang pelbagai, dan dikenalpasti. Pandangan visual yang jelas ini akan membantu orang awam dalam memastikan kedudukannya didalam bandar atau daerah tersebut. Ia dapat ditentukan melalui penggunaan warna, tekstur dan bahan yang tersendiri. Penggunaan kubah emas pada Boston State House telah menguatkan kesan visualnya. Penglihatan dari jarak jauh daripada kubah emas yang berkilatan, menjadikannya sebuah tanda kunci untuk pusat bandar Boston. (Lynch, 1959).

Karakter ini juga dilihat terdapat pada bandar kajian, iaitu Dutch Square misalnya, didapati memiliki kualiti visual yang sangat baik, melalui penggunaan warna, tekstur dan bahan yang khas, serta jarak pandang yang cukup jauh. Ini menjadikannya sebagai rujukan kepada pengunjung bandar lama ini secara tidak langsung.



Rajah 5.45: Dutch Square sebagai Mercutanda, dapat dilihat dari berbagai hala dan jarak yang jauh

g. Memiliki Elemen Lokal

Elemen lokal yang terdapat pada suatu elemen mercutanda akan menghasilkan kesan yang kuat sebagai elemen yang mudah dikenali. Elemen lokal tersebut adalah merupakan ornamen khas tempatan yang dimiliki oleh mercutanda tersebut. (Lynch, 1959).

Pada beberapa mercutanda juga terdapat elemen lokal yang membentuk identiti suatu objek tersebut, seperti yang ditemui pada Masjid Kampung Kling dan Masjid Kampung Hulu. Bentuk bumbungnya yang bertingkat merupakan elemen khas senibina Melayu. Ornamen lokal yang merupakan ukiran pada bumbung bangunan itu juga membantu dalam menguatkan karakter fizikalnya.



h. Bunyi dan Bau

Bunyi dan bau kadang-kadang lebih mengukuhkan lagi kesan mercutanda berbanding kesan visualnya, meskipun ia tidak dapat dilihat pada mata kasar tetapi ia boleh menjadikan suatu objek itu menjadi mercutanda yang kuat. Pengunjung akan dapat mengingati sesuatu mercutanda itu dengan bunyi dan aroma yang ada pada objek tersebut. (Lynch, 1959).

Karakteristik fizikal seperti bunyi dan aroma juga dilihat pada beberapa mercutanda di bandar kajian, seperti pada Kuil Cheng Hoon Teng dan Kuil Sri Poyyatha Vinagar Moorthi. Bunyi lonceng pada waktu-waktu tertentu dan bau colok yang digunakan dalam upacara keagamaan telah menghasilkan kesan yang kuat sebagai mercutanda.

i. Rangkaian Bersiri Dengan Elemen Persekitaran

Sebuah rangkaian bersiri daripada elemen mercutanda dengan lingkungan sekitar akan membentuk *unity* dengan persekitarannya. Suatu elemen mercutanda yang baik adalah elemen yang unggul tetapi berhubungkait secara harmoni dengan kawasan sekitarnya. Rangkaian tersebut boleh membentuk sebuah siri kesamaan bentuk dan ornamen yang ada pada objek tersebut. Dalam rangkaian seperti itu, terdapat tanda pencetus dimanapun ianya diputuskan. Untuk kestabilan emosional seperti efisiensi fungsi, adalah penting bahawa rangkaian seperti itu berlanjutan dengan adil, tanpa celah yang lebih panjang. Rangkaian itu memudahkan pengenalan dan ingatan terhadap objek mercutanda (Lynch, 1959).

Pada mercutanda yang ditemukan pada bandar kajian, terdapat rangkaian yang bersiri dengan elemen sekitarnya, seperti yang kelihatan pada menara jam di Dutch Square, ornamen berbentuk *arc* yang merupakan ciri dari senibina kolonial pada bangunan tersebut juga terdapat pada bangunan sekitarnya seperti Studtuys, Muzium Belia dan Christ Church. Ornamen tersebut telah mengikat bangunan-bangunan tersebut menjadi satu kesatuan (*unity*).



Rajah 5.47: Bentuk *arch* pada bangunan-bangunan di kawasan Dutch Square telah membentuk kesan *unity*

5.2 Bandar Georgetown.

5.2.1 Karakter Fizikal Yang Membentuk Elemen Struktur Bandar

5.2.2 Karakter Fizikal Laluan

Seperti yang telah diketahui, bandar George Town merupakan sebuah tanjung yang terletak di timur laut. Bagi sesetengah laluan di Bandar Georgetown, ia dinamakan mengikut nama pemilik tanah dan pentadbir tempatan. Sementara laluan yang lain, dinamakan berdasarkan kepada kawasan pentadbiran British iaitu King Street, Victoria Street dan Campbell Street. Hampir keseluruhan kumpulan etnik di Georgetown dikenali daripada nama laluan seperti Malay Street, Pattani Road, Singgora Lane, Acheen Street, Kg Deli, Bertam Lane, Kg Jawa dan yang lain.

Dalam lingkungan masyarakat yang terdiri daripada pelbagai etnik, wujudnya suatu identiti budaya, yang sering berlangsung di sekitar laluan bandar George Town iaitu merangkumi aktiviti-aktiviti seperti *Boria*, *Flag processions*, *the Chingay Parade*, *the Nine Emperor Gods Festival*, *the Hungry Ghost Festival*, *Thaipussam* dan yang lain. Sehingga kini, aktiviti perayaan ini masih berlangsung setiap tahun. Laluan-laluan yang terdiri daripada pelbagai saiz ini, bukan sahaja berfungsi sebagai medan pergerakan tetapi juga telah menjadi suatu lapangan yang mempamerkan percampuran antara aktiviti perniagaan dan kediamannya sehingga melahirkan suatu kebudayaan. Pencampuran budaya dan masyarakat ini memberi suatu keistimewaan dalam menonjolkan corak kehidupan masyarakat tempatan secara jelas terutamanya kepada masyarakat luar iaitu para pelancong.

Selain itu, bandar ini juga terkenal dengan aktiviti penjaja jalanan. Berbagai barangan serta makanan panas dijual ditepi jalan. Aktiviti ini mula berkembang semasa persatuan Penang pada abad ke-19 yang mana jumlah besar yang terlibat dengan aktiviti ini adalah terdiri daripada lelaki bujang.

Karakter bagi sesebuah laluan mempengaruhi '*street utilization*' terutama keadaannya. Dengan kata lain, hierarki laluan menjelaskan akan kepentingan jalan serta pengaruh aktiviti secara serentak. Oleh yang

demikian, ia adalah penting dalam mengadakan perbandingan di antara karakter laluan dengan kedudukannya didalam keseluruhan hierarki bagi mengenalpasti akan fungsinya di masa depan.

Oleh yang demikian, pada halaman ini, akan membentangkan hasil kajian lapangan yang telah diadakan terhadap 60 buah jalan di sekitar bandar lama George Town. Antara karakter fizikal yang diperolehi adalah seperti berikut:

a. Jenis Laluan

Jenis laluan mempengaruhi gambaran pemerhati pada sesebuah bandar. Ia menghasilkan imej yang ketara, disamping menentukan hierarki struktur bandar. Setiap hierarki yang jelas, merupakan salah satu faktor yang memperkukuhkan karakter laluan (Lynch, 1959). Dalam pembentukan sesebuah bandar, highway dikatakan memberi pengaruh yang paling besar. Melalui kajian lapangan yang diadakan, didapati kebanyakan jenis laluan di bandar Georgetown adalah dalam lingkungan jalan kolektor yang mempunyai kelebaran 60-100ft. Kebanyakan laluan-laluan di sini digunakan sebagai laluan kenderaan dan pejalan kaki. Sementara itu, terdapat beberapa laluan jenis arteri seperti Jalan Penang, Pesara King Edward, Jalan Masjid Kapitan Keling, Lebuh Downing, Lebuh Chulia dan sebagainya.

Manakala laluan bagi jenis lokal pula terdapat pada lorong Tok Ara, lorong Pasar, Jalan Chowrasta, lorong Lumur, dan sebagainya. Bagi sesetengah laluan terdapatnya laluan-laluan kecil seperti laluan dicelah-celah bangunan atau lorong belakang yang kebanyakannya adalah direkabentuk dan digunakan oleh pejalan kaki sebagai laluan serta kenderaan bermotor seperti motosikal atau basikal.

Melalui analisis yang dibuat, didapati setiap laluan yang terdapat di bandar ini mempunyai karakter jalan dan hierarki jalan yang berbeza-beza berdasarkan kepada penggunaan jalan dan pengaruh aktiviti yang berlaku serta kedudukan geografinya. Ini dapat dilihat pada Lebu Light yang terletak diantara persimpangan Lebu Pitt dengan Lebu Pantai. Di penghujung laluan Lebu Light, yang mana merupakan persimpangan kepada Lebu Pantai, didapati terdapat suatu lingkaran bulatan yang menghubungkan kepada Pesara King Edward. Terdapat beberapa Jalan

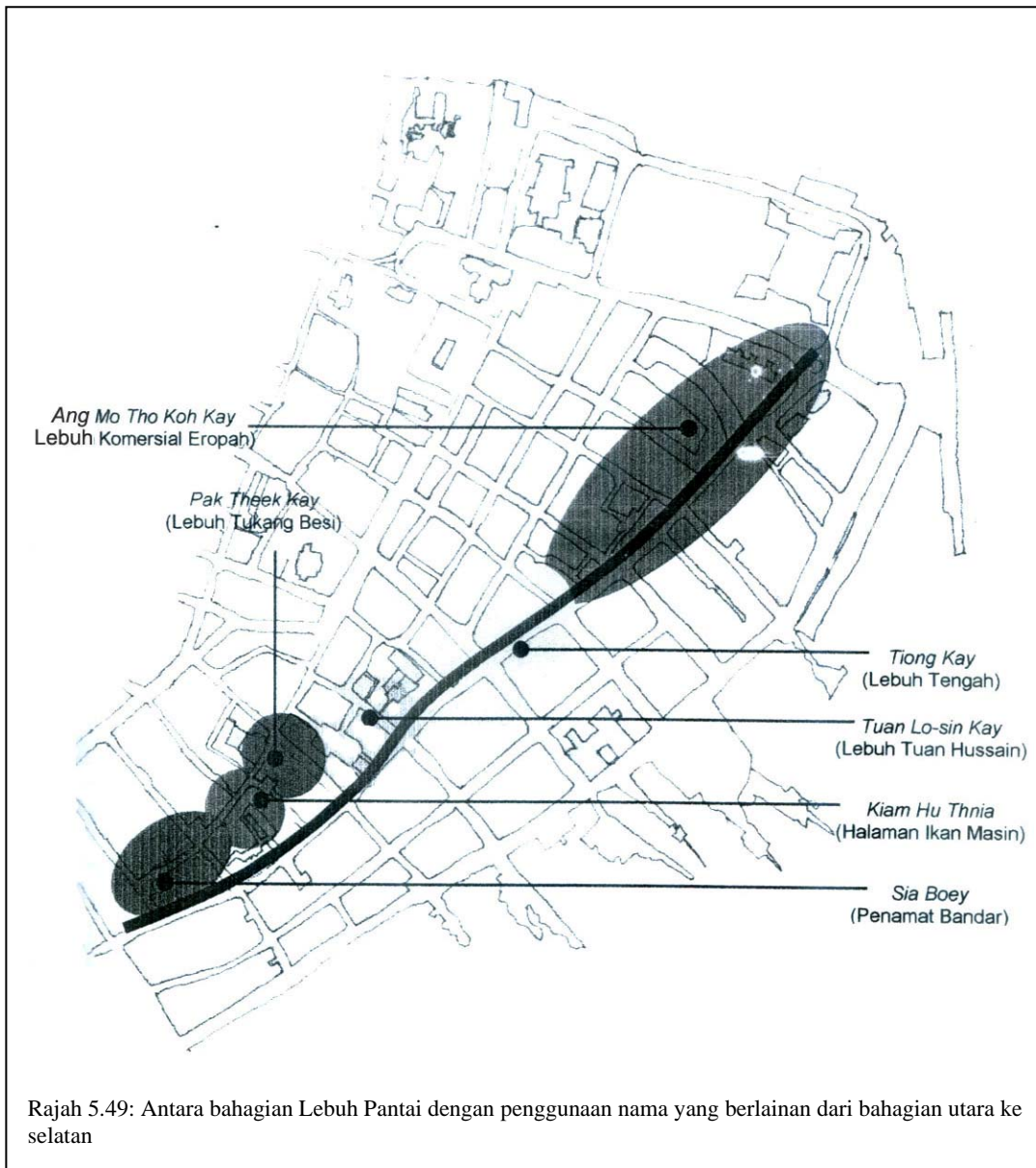
yang menghubungkan Lebu Light, iaitu antaranya Jalan Tun Syed Barakbah membawa kepada Dewan Sri Penang, Jalan Padang Kota Lama dimana berakhir di Dewan Bandaraya Pulau Pinang. Jalan ini merupakan laluan 2 hala kecil, menjadi laluan bagi kenderaan bermotor dan tidak bermotor. Sementara itu, laluan Lebu Light adalah laluan 2 hala yang juga menjadi laluan bagi kenderaan bermotor. Hal ini menunjukkan perbezaan yang berlaku pada hierarki jalan. Kedudukan geografi Lebu Light yang berdekatan dengan laut memberikan karakter kepada laluan ini.

Di sepanjang laluan ini telah disediakan laluan bagi pejalan kaki yang agak terlindung dan ini memberikan keselesaan kepada pejalan kaki. Selain itu, bangunan-bangunan yang terdapat di sekeliling laluan ini merupakan bangunan sebuah yang kebanyakannya terdiri daripada bangunan kerajaan dan petempatan *European*. Sesetengah daripada bangunan yang terdapat di laluan tersebut adalah bangunan *State Assembly*, yang merupakan bangunan awam jenis *Anglo-indian classical-style*, dibina pada awal abad ke-19. Bangunan-bangunan ini dikatakan memberi perkhidmatan sebagai *Recorder's Courts* dan *Magistrate's Courts*. Hal ini demikian, menjadikan kawasan ini sebagai kawasan pentadbiran, menunjukkan simbol kekuatan dan kekuasaan pada kawasan tersebut. Apa yang boleh dilihat, karakter utama yang memainkan peranan disini adalah *Fort Cornwallis*. Ini kerana bangunan-bangunan disepanjang Lebu Light dipengaruhi oleh pelabuhan tersebut.



Rajah 5.48: Antara bangunan yang terdapat di sekitar Lebu Light

Sementara bagi Lebuh Pantai, ia merupakan sebuah jalan yang luas, menjadi penghubung kepada jalan-jalan utama dan jalan-jalan sekunder di bandar lama. Perkembangan bandar Georgetown dikatakan bermula di bahagian utara, dan secara perlahan berkembang ke bahagian selatan. Lebuh Pantai adalah laluan yang paling berdekatan dengan laut sebelum Pengkalan Weld di perpanjangkan. Lebuh Pantai mempunyai tingkah laku yang berlainan dari permulaan lebuh hingga ke penamatnya. Menurut kepada nama Cina, Lebuh Pantai dibahagikan kepada beberapa bahagian dimana setiap nama mencerminkan identiti yang berlainan dari bahagian utara ke selatan. Bahagian yang paling utama digelar sebagai '*Ang Mo Tho Koh Kay*' yang membawa maksud Lebuh Komersil Eropah. Bahagian lebuh diantara Lebuh Chulia dengan Lebuh Armenian merupakan bahagian yang digelar '*Tiong Kay*' yang membawa maksud Lebuh Tengah. Menuju ke selatan Lebuh Aceh merupakan '*Tuan Lo-Sin Key*' yang bermaksud Lebuh Tuan Hussain. Bahagian yang lebih bawah terdapat kedai yang mengkhususkan bidang kerja logam. Dengan ini, bahagian itu digelar '*Pak Theek Kay*' yang bermaksud Lebuh Tukang Besi. Di sekitar Lorong Prangin dan Lorong Ikan digelar sebagai '*Kiam Hu Thnia*' yang memberi maksud halaman ikan masin. Bahagian akhir Lebuh Pantai digelar '*Sia Boey*' bermaksud penamat bandar, dimana sungai Prangin merupakan penentu sempadan bandar awal Georgetown.

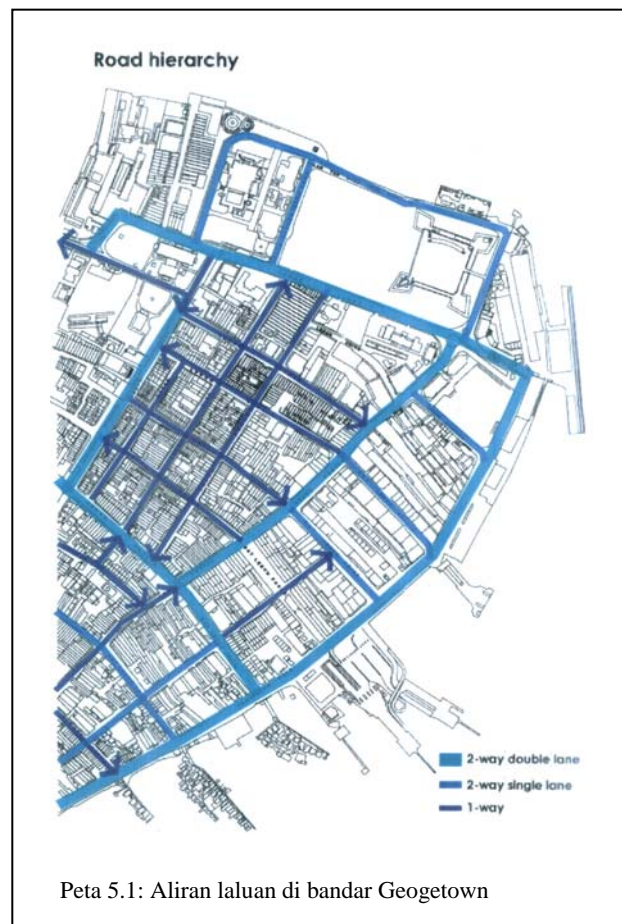


Sebagai pusat kegiatan utama dan perhubungan pengangkutan bandar, laluan trafik dikawasan ini boleh dikatakan sibuk dengan aliran trafik yang bersambungan pada kadar kelajuan purata pada waktu siang. Walau bagaimanapun, pada waktu malam, kadar kenderaan berkurangan dengan pantas dan seluruh laluan trafik menjadi lengang. Secara amnya, laluan ini boleh dibahagikan kepada dua bahagian iaitu, bahagian Utara dan bahagian Selatan. Analisis mendapati, bahagian Utara adalah lebih bersifat kepada kawasan komersil atau perdagangan, sementara bagi bahagian Selatan, ia bersifat kepada tradisional yang merangkumi aktiviti-aktiviti perniagaan borong dan sebagainya.



Rajah 5.50: Lebuhraya Pantai yang terbahagi kepada kawasan komersial dan traditional.

Hierarki jalan menunjukkan terdapat dua aliran laluan bagi Lebuhraya Pantai, iaitu di bahagian Selatan (jalan Dr. Lim Chwee Leong ke Lebuhraya Chulia) adalah aliran sehala, manakala bahagian Utara pula (Lebuhraya Chulia ke Lebuhraya Light) adalah aliran dua hala. Laluan ini juga bersimpang dengan tiga jalan utama, iaitu di bahagian Utara yang terdiri daripada Lebuhraya Light, Jalan Tun Syed Barakbah dan Pesara King Edward (bersambungan dengan Pengkalan Weld), dimana terdapatnya menara Victoria Clock yang merupakan mercutanda minor yang berperanan sebagai mercutanda 'local'.



Menyeberangi bandar lama, Lebuhraya Pantai memamerkan suatu campuran budaya, seni bina, organisasi sosial serta fungsinya. Ia bukan sahaja merupakan suatu laluan yang menghubungkan secara fizikal, tetapi juga menjadi elemen penting dalam menghubungkan aspek-aspek lain iaitu ekonomi, budaya sosial dan sebagainya. Secara amnya, bangunan bahagian utara lebuhraya merupakan gaya *Western Classical* sementara bangunan pada bahagian selatan pula merupakan rumah kedai awal. Oleh itu, bagi pejalan kaki yang melalui laluan ini, akan mengalami perasaan yang berlainan apabila melewati setiap bangunan di laluan ini kerana kepelbagaian bentuk bangunan dan senibinanya. Setiap bangunan bagaikan pencerita yang mengingatkan tentang kegemilangan laluan ini dimasa lalu. Laluan ini dikatakan sebagai '*street of change*'. Sebagai sebuah kota pelabuhan suatu masa dulu, kesemua aktiviti disepanjang laluan ini adalah berkaitan diantara satu sama lain. Lebuhraya Pantai dikatakan bagai sebuah 'galeri' yang mana mempunyai koleksi-koleksi karya seni bina. Oleh itu, ia telah membentuk suatu karakter yang tersendiri pada laluan, memudahkan pemerhati mengemam dan mengingati akan laluan ini.



Secara keseluruhannya, dapat dinyatakan bahawa laluan di bandar Georgetown mempunyai hierarki jalan yang berbeza dan jelas. Secara amnya, aliran laluan yang terdapat pada laluan di bandar Georgetown, terdiri daripada jalan berganda 2 hala, satu jalan 2 hala dan jalan sehalu. Setiap laluan mempamerkan fungsi yang berlainan serta imej dan karakter tersendiri. Setiap laluan menghubungkan antara satu sama lain, menjadi laluan bagi kenderaan-kenderaan bermotor dan pejalan kaki.

b. Aktiviti

Melalui kajian visual yang dijalankan, terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi corak aktiviti di dalam bandar kajian. Antaranya terdiri dari corak kehidupan masyarakat setempat, campuran budaya yang pelbagai, agama, kaum, ekonomi, pelancongan dan sebagainya.

Setiap aktiviti yang berlaku di persekitaran laluan merupakan antara elemen yang menghasilkan karakter pada laluan. Kepelbagaian aktiviti yang menghiasi laluan di bandar Georgetown menghidupkan lagi suasana pada laluan serta memberikan suatu variasi kepada laluan tersebut.

Aktiviti-aktiviti tersebut dibahagikan kepada tiga kategori iaitu aktiviti khusus, aktiviti berkesinambungan dan aktiviti mendominasi.

i. Aktiviti khusus

Bagi bandar kajian, antara laluan yang dikenali melalui aktiviti-aktiviti khas adalah seperti:

- Lebuah Aceh merupakan kawasan yang mula-mula diduduki oleh komuniti Arab yang terawal. Boria adalah antara aktiviti yang popular dikalangan komuniti Aceh. Boria dikatakan suatu bentuk hiburan yang mana menggabungkan antara nyanyian, tarian dan satira secara berkumpulan, dipentaskan serta disertai oleh golongan rakyat biasa (golongan kebanyakan). Pada masa itu terdapat 2 buah kumpulan boria yang terkenal iaitu kumpulan Bendera Putih dan Bendera Merah. Aktiviti tersebut diadakan pada hari ke-10 Awal Muharram dimana kumpulan ini akan berarak dari rumah ke rumah untuk mempersembahkan boria dan ia akan berakhir pada akhir

Muharram. Kini, aktiviti Boria masih lagi diadakan iaitu pada hari Kemerdekaan dan sebagainya yang lazimnya diadakan di Padang Kota. Aktiviti sedemikian telah memberikan suatu identiti kepada laluan tersebut.

- Menyusuri laluan Masjid Kapitan Keling, pengguna akan merasakan suatu perubahan dari '*civic street*' kepada '*harmony street*' dengan perasaan aman yang menyelubungi laluan. Ini kerana di laluan ini terdapatnya empat pusat agama iaitu Kristian, Budha, Hindu dan Islam. Laluan ini kaya dengan kepelbagaian aktivitinya yang berlainan disamping campuran komuniti, menyokong antara satu sama lain. Setiap hari, pada sekitar jam 5 pagi, laluan ini akan di penuh dengan bunyi-bunyian loceng dari kuil Sri Mahamariamman, menandakan waktu bagi kaum India bersembahyang. Sementara bagi masyarakat Islam pula, masjid. Kapitan Keling akan menjadi tumpuan apabila seruan azan dilaungkan.
- Selain itu, pada setiap hari pertama dan hari ke-15 dalam waktu antara dua bulan baru (lunar month), tokong Goddess of Mercy yang terletak di jalan Masjid Kapitan Keling, akan dipenuhi dengan penganut-penganut Budha dengan bau dan asap dari setinggi atau colok memenuhi udara sekeliling. Kayu ramalan adalah antara aktiviti yang menjadi kegemaran penganut Budha apabila berkunjung ke kuil, iaitu bagi mereka yang inginkan atau mencari perlindungan Tuhan. Selain musim perayaan, kuil tersebut tetap dipenuhi dengan penganut Budha yang datang bersembahyang dan menderma kepada kuil. Berdasarkan kepada aktiviti-aktiviti tersebut, ia secara tidak langsung membentuk identiti dan imej pada laluan tersebut.
- Love Lane adalah salah satu nama bagi laluan yang terdapat di bandar Georgetown. Pelbagai cerita disebalik nama tersebut dimana pada masa dahulu, kawasan ini dikatakan sebuah tempat bagi para pelayar bertemu dengan gadis-gadis pulau dicelah pohon-pohon buluh. Selain itu juga, kawasan ini juga dikatakan suatu masa dahulu merupakan tempat bagi pertukangan kayu. Kini, kebanyakan aktiviti dikawasan ini merangkumi kawasan pejabat, kedai-kedai antik, kedai menjual kain dan sebagainya.

ii. Aktiviti Berkesinambungan

Aktiviti yang berkesinambungan adalah antara faktor yang memberi kesan dan membentuk karakter pada laluan. Antaranya:

- Lebuh Armenian dan Lebuh Cannon, kedua-dua laluan ini merupakan kawasan penempatan rumah kedai yang kebanyakannya di huni oleh kaum Cina. Aktiviti tersebut telah membentuk suatu kesinambungan kepada fungsi bangunan dan corak bangunan yang sekata disepanjang laluan. Penggantungan tanglung dikawasan Lebuh Cannon menunjukkan penguasaan ruang oleh komuniti Cina. Penggunaan laluan yang lebih kepada kediaman menjadikan kawasan ini tenang dan aman. Ia jelas menunjukkan karakter pada kedua-dua laluan tersebut.
- Aktiviti komersil yang berlaku disepanjang Little India, Jalan Pasar adalah terdiri daripada kepelbagaian barangan keperluan yang diniagakan seperti barangan tembikar, barang kemas, pakaian, sutera, alatan sembahyang, rempah ratus dan sebagainya. Selain itu, kedai *Ottu* atau *Kadai Teru* masih boleh didapati di laluan ini. Aktiviti tersebut menjadikan kawasan ini tumpuan orang ramai, terutama komuniti India. Gerai-gerai makan seperti gerai roti canai dan teh serta bau haruman aroma kari yang memenuhi ruang jalan menunjukkan kekuatan budaya pada kawasan ini. Hal yang demikian, membentuk suatu imej pada laluan ini.
- Kebanyakan aktiviti di sekeliling jalan Masjid Kapitan Keling, berasaskan kepada kuil dan tokong yang mendominasi kawasan tersebut seperti penjualan colok dan bunga. Bau colok dan minyak India juga memenuhi ruang kawasan tersebut, menunjukkan percampuran budaya pada laluan ini yang memberikan kesan kepada laluan.
- Pada laluan Lebuh Pantai, terdapat dua jenis aktiviti iaitu merangkumi aktiviti komersil dan tradisional. Bagi aktiviti komersil, ia terdiri daripada pusat-pusat kewangan, pejabat kerajaan, dan sebagainya. Sementara, aktiviti tradisional pula terdiri daripada gerai-gerai makan, perniagaan borong dan sebagainya. Skala dan ketinggian diantara bangunan yang berubah secara sekata serta aktiviti sekeliling yang berlaku memberikan keistimewaan dan perbezaan kepada laluan ini. Ia mencerminkan imej dan identiti yang tersendiri.

iii. Aktiviti yang mendominasi

Bagi aktiviti jenis ini, ia memberikan kesan yang besar kepada sesebuah laluan. Oleh yang demikian, laluan yang didapati terdapatnya aktiviti jenis ini adalah:

- Jalan Padang Kota Lama merupakan antara kawasan terbuka yang terletak berhadapan dengan laut, menjadi tarikan kepada orang ramai terutama pelancong untuk mengunjunginya serta mengadakan aktiviti riadah seperti bermain layang-layang, jogging, berkelah, mengambil angin dan sebagainya. Terdapat juga aktiviti formal yang berlangsung di Padang Kota Lama ini, iaitu sambutan Hari Merdeka. Selain itu, terdapatnya gerai-gerai makan, yang merupakan antara aktiviti aktif dikawasan ini. Terdapat pelbagai makanan yang menggambarkan budaya Penang disini. Oleh itu, ia merupakan suatu titik tumpu dan melahirkan identiti pada laluan tersebut.
- Bagi laluan Lebuhraya Kimberly dan Kg Malabar, ia dikunjungi ramai pada waktu malam kerana terdapatnya gerai makanan yang terkenal di kedua-dua laluan tersebut.
- Pada laluan lebuhraya Pasar, setiap malam ia sesak dengan orang ramai yang sering mengunjungi pasar malam bagaikan mengunjungi parti dan muzik India sering kedengaran berkumandang memenuhi suasana.

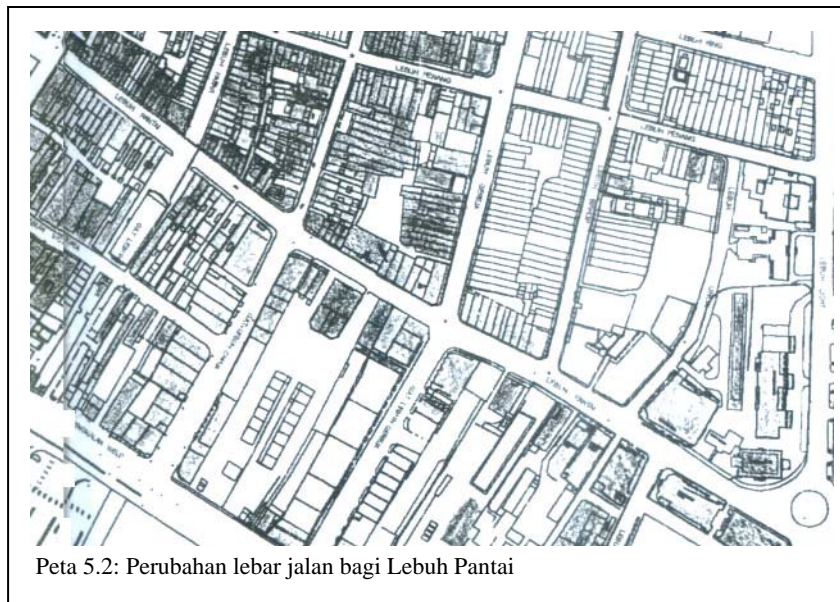
Pencampuran aktiviti (mix use) yang berlaku disepanjang laluan bandar kajian, memberikan keistimewaan kepada sesebuah laluan disamping melahirkan kesan yang kuat kepada laluan tersebut.

c. Perubahan Kelebaran Jalan

Selain faktor jenis laluan, aktiviti yang berlaku, perubahan pada kelebaran jalan juga menentukan imej pada sesebuah laluan. Kualiti sesebuah laluan penting dalam mencorakkan sesebuah laluan serta membentuk suatu kesan yang tersendiri. Perubahan lebar jalan sama ada secara tiba-tiba atau konsisten, akan menarik perhatian orang yang melewatinya. (Lynch,1959)

Bagi bandar kajian, terdapat beberapa laluan yang mengalami perubahan pada kelebarannya, menghasilkan karakter yang kuat pada laluan tersebut. Ia terdiri daripada:

- Lebuhraya Pantai, laluan ini adalah antara laluan yang mengalami perubahan pada lebar jalan. Lebuhraya Pantai menjadi semakin sempit dari utara ke selatan. Ini jelas kelihatan dimana permulaan jalan dua hala tetapi apabila sampai ke Lebuhraya Chulia, jalan bertukar menjadi satu hala. Laluan tersebut secara perlahan berubah kelebarnya kerana bangunan terawal di laluan berkenaan iaitu pada lewat abad ke-19 telah digantikan dengan pembangunan komersil yang berprestij dan besar dimana terdapatnya ruang pejabat untuk disewa pada bahagian atas bangunan dan lot-lot runcit di tingkat bawah bangunan.



- Sementara itu, Lebuhraya Melayu juga merupakan antara laluan yang turut mengalami perubahan pada lebar jalannya. Perubahan ini berlaku disebabkan oleh susunan bangunan pada ruang jalan yang tidak segaris. Keadaan ini menghasilkan kesan yang agak kuat pada laluan tersebut berbanding laluan-laluan yang lain.



Rajah 5.52: Perubahan lebar jalan yang terbentuk daripada susunan bangunan

Kelebaran jalan yang tidak sekata memberikan perasaan yang berbeza-beza kepada pengguna seperti pengguna yang melalui laluan sempit akan merasakan perasaan yang tidak selesa, terkongkong dan sebagainya. Sementara perasaan tersebut akan berubah menjadi lebih terbuka, bebas serta selesa apabila melalui laluan yang lebih besar.

d. Kesan Keruangan (*sense of enclosure*)

Selain faktor perubahan pada kelebaran jalan, kesan ruang (*sense of enclosure*) juga antara yang memberi pengaruh pada karakter sesebuah laluan. Sepertimana yang telah diperjelaskan pada bab yang sebelumnya, kesan ruang terbentuk apabila terdapatnya perbandingan antara ketinggian bangunan dengan kelebaran jalannya.

Pada bandar kajian, susunan jalan yang terdapat dibandar ini adalah jenis grid. Kualiti dan rekabentuk laluan yang terhasil pada bandar lama Georgetown ini menunjukkan perbezaan yang dialami dengan laluan di bandar baru. Keadaan jajaran jalan yang berbengkang-bengkok serta susunan bangunan yang tidak seragam, menghasilkan suatu keadaan yang terbandung. Perbandungan ini terjadi dari sekatan pandangan oleh dinding bangunan di titik lengkungan jalan dimana ia telah mewujudkan *sense of enclosure* yang membangkitkan perasaan selamat dan terlindung kepada seseorang.

Selain itu, faktor ketinggian bangunan yang lebih besar berbanding dengan kelebaran jalannya menghasilkan kesan ruang (*sense of enclosure*) yang tinggi. Oleh yang demikian, laluan di bandar lama Georgetown didapati mempunyai kesan ruang yang tinggi dengan sudutnya melebihi 45°. Namun begitu, tidak semua laluan memiliki kesan ruang tersebut.



Rajah 5.53: Kesan ruang yang terbentuk pada laluan.

e. Keistimewaan Fasad

Fasad pada sesebuah bangunan turut memainkan peranan dalam memberikan identiti kepada sesebuah laluan. Setiap corak yang menghiasi fasad mempamerkan gaya senibina yang pelbagai disamping menjadi daya penarik kepada sesebuah laluan.

Melalui kajian yang dilakukan, analisis mendapati laluan yang terdapat di bandar kajian dapat dilihat mempunyai pelbagai gaya senibina yang mendominasi laluan-laluan tersebut. Antara sebahagiannya:

Jalan Masjid Kapitan Keling

Pada laluan ini didapati gaya senibina yang mendominasi bangunan di sekitar laluan ini adalah senibina awal kolonial, awal rumah kedai, senibina *eclectic* dan beberapa gaya *minnan*. Gaya *minnan* ini didapati pada tokong yang terdapat di laluan berkenaan iaitu tokong Goddess of Mercy.



Rajah 5.54: Goddess of Mercy Temple dengan gaya Minnan mendominasi Jalan Masjid Kapitan Keling

Lebuh Aceh

Laluan ini didominasi oleh gaya *utilirian*, *art deco*, *eclectic* dan beberapa gaya awal rumah kedai. Ornamen yang kelihatan menghiasi dinding bangunan mempamerkan butiran fasad yang kasar dan pencahayaan terang pada kemasan tersebut, menampakkan fasad dengan lebih jelas. Penggunaan warna yang terang seperti jingga dan kuning pada fasad dan bangunan menghasilkan suasana yang lebih ceria serta memberikan kelainan pada laluan berkenaan



Rajah 5.55: Kepelbagaian warna pada fasad bangunan menyerikan laluan Lebuh Aceh

Lebuh Carnavon

Bagi lebuhraya ini, gaya senibina yang terdapat pada bangunan sekitarnya adalah merangkumi senibina *eclectic*, *neo-classical*, *utilirian*, awal colonial dan awal rumah kedai serta beberapa *sino-malay palladian* dan *art deco*.

Butiran fasadnya sederhana dan pencahayaan yang terang pada fasad tersebut memberikan kejelasan pada fasad berkenaan.

Lebuh Melayu dan Lebuh Prangin

Kedua-dua laluan ini mempunyai gaya senibina *eclectic* yang tersusun baik menghiasi laluan tersebut. Sementara butiran fasadnya yang kasar dapat dilihat dengan jelas.



Lebuh Pasar

Lebuh Pasar dan gat lebuh pasar dikelilingi oleh gaya senibina yang dimonopoli dengan gaya awal rumah kedai dan *art deco*. Keseragaman gaya dan saiz bangunan menambahkan lagi kesan penarik kepada kawasan tersebut.

Lebuh Bishop, Gat Lebuh Armenian dan Lebuh Victoria

Ketiga-tiga laluan ini didominasi oleh gaya senibina *utilitarian*, *eclectic*, *art deco*, *minnan*, *neo-classical*, *sino-malay palladian* dan awal rumah kedai serta awal kolonial. Kesemua gaya senibina yang terpamer pada ketiga-tiga laluan ini memperlihatkan kepelbagaian senibina pada laluan-laluan tersebut la secara langsung memberikan karakter yang tersendiri pada kesemua laluan berkenaan.



Rajah 5.57: Antara gaya senibina yang terpamer di sekitar Lebuh Bishop, Gat Lebuh Armenian dan Lebuh Victoria

f. Elemen Khas Senibina `Kaki Lima`

Selain elemen fasad, kaki lima juga memainkan peranan dalam melahirkan karakter fizikal pada laluan di bandar kajian. Hal ini demikian, apabila melewati laluan di sekitar bandar kajian, kelihatan hampir sebahagian besar bangunan mempunyai kaki lima dimana kebanyakannya dihiasi dengan corak yang pelbagai sebagai penghias pada kaki lima tersebut. Ini secara langsung melahirkan tarikan kepada bangunan sekitar.

Kebanyakan bangunan yang mempunyai kaki lima dengan ornamen atau dekorasi padanya adalah meliputi bangunan kediaman, pejabat dan rumah-rumah persatuan. Elemen-elemen ini dapat dilihat pada sekitar Lebuh Armenian, yang banyak mempamerkan elemen kaki lima dengan dekorasi yang pelbagai rupa. Kaki lima di bandar kajian Georgetown, lebih bertindak sebagai kawasan persendirian atau teras rumah yang hanya boleh dilalui atau digunakan oleh tuan punya kediaman atau bangunan.



Rajah 5.58: Elemen-elemen kaki 5 dengan dekorasi yang pelbagai.

g. Tekstur pada pavement

Berdasarkan pemerhatian visual yang dilakukan, Jalan Masjid Kapitan Keling, Lebuh Acheh, Lebuh Carnavon, Lebuh Campbell, sekitar Padang Kota, Lebuh Farquhar, Lebuh Light dan sebagainya. didapati mempunyai tekstur *pavement* yang berkesinambungan di antara satu titik dengan titik yang lain. Penggunaan warna yang bersesuaian dan corak yang pelbagai, menghasilkan kualiti visual yang menarik, serta dengan adanya penyediaan jaringan pejalan kaki ini akan memberikan keselesaan dan perasaan selamat kepada pengunjung untuk bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain. Disamping itu ia juga menghasilkan kesan uniti kepada bangunan-bangunan di sepanjang laluan.



Rajah 5.59: Antara tekstur *pavement* yang berkesinambungan di antara laluan

h. Tanaman

Dari kajian visual yang dijalankan, didapati tumbuhan pokok yang ditanam secara terancang lebih tertumpu di kawasan pinggir pantai iaitu di sekitar Padang Kota dan 'esplanade' serta institusi kerajaan dan pendidikan seperti di Lebuh Light dan Farquhar. Tumpuan di sekitar Padang Kota, dipengaruhi oleh fungsi ruang yang bertindak sebagai kawasan rekreasi dimana

penanaman pokok yang dilakukan memberi keselesaan kepada orang awam untuk beriadah. Sementara di kawasan institusi pula, kedapatan ruang yang luas di sekitar bangunan, telah memberi peluang kepada penyediaan tumbuhan bagi menghasilkan suasana yang redup dan bersesuaian dengan institusi berkenaan.

Keindahan persekitaran Padang Kota diserikan lagi dengan adanya tanaman hiasan dan teduhan yang memberikan keselesaan dan ketenangan kepada orang awam. Tumbuhan yang ditanam disini bukan sahaja berfungsi untuk tujuan estetika tetapi juga mempunyai perihal sejarah.

Selain dari sekitar Padang Kota, terdapat juga kawasan laluan lain yang mempunyai pokok-pokok tanaman yang telah menguatkan dan memperkukuhkan lagi unsur pada laluan dan persekitarannya. Di pinggir Jalan Masjid Kapitan Keling, dimana berhadapannya adalah sebuah medan, kelihatan tanaman pokok yang ditanam secara berjajar (*linear*) yang lebih berfungsi dalam memberi teduhan. Pokok-pokok yang mempunyai 'silera lebar' ini menjadi agen bagi melebarkan suhu mikro. Keadaan ini secara tidak langsung menambahkan keselesaan kepada ruang berkenaan disamping mengukuhkan penggunaannya sebagai tempat rehat utama ditengah-tengah pusat bandar kajian.

Sementara itu, disepanjang laluan utama seperti Jalan Macalister, Jalan Penang, Lebuh Gereja, Lebuh China, Lebuh Pantai dan sebagainya turut ditanam beberapa tanaman yang bukan sahaja bertindak sebagai penghias pada laluan-laluan tersebut tetapi juga menjadi pemisah laluan . Kebanyakan tanaman pokok yang sering menjadi tumpuan dan digunakan sebagai pemisah laluan adalah terdiri daripada pokok-pokok renek seperti spesies *Bougainvillea* dan *Ficus*.



i. Berdekatan Kepada Gambaran Khusus

Jalan Pengkalan Weld adalah laluan yang dikenalpasti mempunyai pendekatan lain selain berfungsi sebagai penghubung kawasan. Kedudukannya yang berdekatan dengan pinggiran laut, secara tidak langsung turut menjadikannya sebagai sempadan kawasan tersebut. Disamping itu, ia juga merupakan laluan masuk ke terminal feri yang terletak di situ.

Selain itu, Jalan Tun Syed Barakbah, juga dikatakan turut sama berperanan sebagai sempadan. Sepertimana Jalan Pengkalan Weld, laluan ini juga terletak berhampiran dengan pinggiran laut atau pantai. Hal ini demikian, menjadikannya sempadan bagi kawasan Padang Kota dan sekitarnya.



Rajah 5.61: Kedudukan laluan berhampiran dengan pinggir pantai atau laut

j. Paparan Visual

Apabila melewati Jalan Masjid Kapitan Keling, di sekitar laluan berkenaan akan kelihatan beberapa bangunan yang menarik pandangan seperti Masjid Kapitan Keling, kuil Sri Mahamariamman dan tokong Goddess of Mercy. Bangunan-bangunan ini memberikan paparan visual yang pelbagai dimana gaya senibinanya yang tampil dengan rekabentuk yang berlainan telah menghasilkan imej pada laluan tersebut.

Selain itu, bangunan-bangunan yang terdapat di Lebuh Armenian juga memberikan gambaran dan paparan visual yang cantik. Ini berikutan, terdapatnya bangunan keagamaan seperti Hokkien Tua Pek Kong Temple dan Yap Temple, serta Rumah Kongsi Cheah. Deretan bangunan-bangunan disekitarnya juga mempunyai kemasan fasad yang pelbagai rupa serta penggunaan warna pada fasad dan bangunan telah menaikkan serta menambahkan seri pada laluan tersebut. Secara keseluruhannya, sepanjang Lebuh Armenian adalah menawan dari aspek senibina. Cuma keistimewaan ini tidak ditonjolkan pada pangkal jalan yang bersambungan dengan laman persisiran Weld Quay. Jalan itu berpotensi menjadi laluan budaya pejalan kaki pada masa hadapan. Kehadiran tanglung dan lampu neon yang menarik dapat menyerikan lagi suasana yang sedia ada.



k. Identiti

Setiap laluan mempamerkan identiti yang berlainan. Setiap elemen yang menonjol akan menghasilkan identiti pada kawasan tersebut. Hal ini demikian dengan Jalan Masjid Kapitan Keling, Lebuh Armenian, Lebuh Cannon, Little India (Jalan Pasar) dan sebagainya. Masing-masing mempunyai identiti yang tersendiri dimana melihatkan kawasan Jalan Masjid Kapitan Keling, yang kebanyakannya didominasi oleh pusat-pusat keagamaan seperti masjid, kuil dan tokong. Pusat-pusat keagamaan yang meliputi tiga jenis agama yang berlainan telah menghasilkan identiti yang kuat pada laluan tersebut. Ia bukan sahaja menunjukkan perpaduan kaum yang terdapat disitu tetapi juga kepelbagaian etnik dan campuran budaya yang pelbagai.

Bagi Lebuh Armenian dan Lebuh Cannon, kedua-duanya memiliki persamaan dimana, laluan-laluan ini merupakan kawasan penempatan rumah kedai yang kebanyakannya di huni oleh kaum Cina. Selain itu, terdapat juga rumah kongsi dan rumah ibadat di kedua-dua kawasan

tersebut. Aktiviti tersebut telah membentuk suatu kesinambungan kepada fungsi bangunan dan corak bangunan yang sekata disepanjang laluan. Penggantungan tanglung dikawasan Lebuh Cannon menunjukkan penguasaan ruang oleh komuniti Cina. Penggunaan laluan yang lebih kepada kediaman menjadikan kawasan ini tenang dan aman dan sekaligus menghasilkan identiti pada kedua-dua laluan berkenaan.

Sementara kawasan 'Little India' sekitar Lebuh Pasar, merupakan tempat yang begitu dikenali. Kekuatan utama yang menonjolkan identiti pada laluan ini adalah aktiviti yang berjaya menghidupkan suasana pada persekitarannya. Kawasan yang menjadi tumpuan kaum India ini telah mewujudkan persekitaran yang meriah dan 'hidup'. Restoran, kedai tekstil, penjaja (*street vendor*) dan pelbagai lagi jenis perniagaan dimonopoli oleh kaum India. Kepelbagaian aktiviti yang berlangsung bukan sahaja mewujudkan identiti pada laluan tersebut tetapi juga kesan bau (aroma masakan seperti kari) menguatkan lagi identiti yang ada.



Rajah 5.63: Antara aktiviti yang memberikan identiti kepada laluan

I. Kesinambungan

Menyusuri laluan Masjid Kapitan Keling, Jalan Tun Syed Barakbah, Jalan Sultan Ahmad Shah kelihatan penggunaan *pavement* yang berlanjutan disepanjang jalan, mempamerkan kelainan pada laluan tersebut. Selain itu, penggunaan tektur dengan pelbagai ornamen yang berlanjutan pada kaki lima menambahkan lagi keserian pada persekitaran laluan, dimana ia dapat dilihat di Lebuh Armenian, Lebuh Acheh, Lebuh Cannon, Lebuh Carnavon dan sebagainya. Sementara pada laluan-laluan lain seperti Lebuh Gereja, Lebuh Chulia, Lebuh Perangin, Lebuh Mcnair dan sebagainya dapat dirasakan kesan kesinambungan yang terbentuk melalui keseragaman fasad bangunan disepanjang laluan berkenaan.



Rajah 5.64: Keseragaman dan kesinambungan fasad, kaki 5 dan *pavement* di sepanjang laluan bandar kajian.

m. Gradient

Pada bandar kajian, berbagai-bagai bentuk fasad kelihatan menghiasi bangunan yang ada. Bangunan-bangunan uzur dan tidak didiami juga didapati menghiasi perkarangan ruang laluan. Ini menunjukkan terdapatnya elemen *gradient* pada bandar kajian, dimana berlakunya perubahan pada keadaan bangunan serta usia bangunan iaitu dari baru kepada lama atau

dari uzur kepada baik. Selain itu, perubahan pada arah laluan atau lengkungan juga menunjukkan antara faktor *gradient*. Hal ini demikian, dapat dilihat pada beberapa laluan di bandar kajian seperti Lebuh Armenian, Lebuh Carnavon, Kg. Kolam, Lebuh Pantai dan sebagainya.



n. Penskalaan

Bangunan Menara Komtar yang merupakan mercutanda pada bandar kajian juga turut memberikan skala kepada laluan-laluan penghubungnya seperti Jalan Magazine, Jalan Penang, dan Jalan Dr. Lim Chwee Leong. Disamping itu, ia juga bertindak sebagai penunjuk arah kepada laluan berkenaan.



Selain itu, Menara Jam Victoria yang terletak pada persimpangan Lebuh Pantai dan Lebuh Light juga turut menyumbang dalam membentuk penskalaan pada laluan-laluan tersebut, dimana ia penting sebagai titik fokus terutamanya dari Lebuh Pantai dan Lebuh Light.



Rajah 5.67: Menara Jam Victoria menghasilkan penskalaan pada laluan

Penskalaan yang wujud melalui kedudukan kedua-dua menara pada pertemuan laluan secara langsung telah melahirkan rasa dekat kepada orang ramai yang melalui laluan tersebut walaupun jaraknya masih jauh dari titik asal.

p. Kualiti Arah

Keadaan laluan yang tidak segaris dan perubahan arah laluan yang berlaku secara tiba-tiba mempengaruhi kualiti skap jalan di dalam kawasan bandar lama Georgetown dimana antaranya terdiri daripada Lebuhr Armenian, Lebuhr Victoria, Jalan Pengkalan Weld, Lebuhr Chulia, Jalan Pintal Tali, Lebuhr Campbell, Lorong Ikan dan sebagainya. Visual bersiri yang terbentuk pada sepanjang laluan menjadikan pengunjung tidak merasa bosan, sebaliknya menimbulkan pelbagai persoalan dan perasaan ingin tahu tentang kualiti visual yang akan ditemui seterusnya. Keadaan ini telah mewujudkan '*element of surprise*' di laluan-laluan berkenaan dan merupakan satu keistimewaan pada laluan-laluan tersebut.



Rajah 5.68: Keadaan laluan tidak segaris menghasilkan '*element of surprise*'

q. Keratan (Intersection)

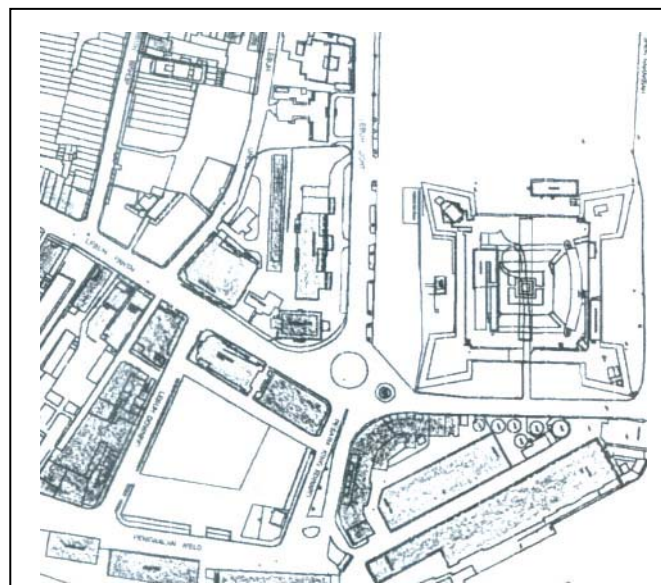
Persimpangan antara laluan yang terdapat di bandar lama Georgetown menambahkan lagi kekuatan kepada karakter laluan bandar kajian. Sepertimana yang dikenalpasti, Lebuh Pantai, Lebuh Light, Pesara King Edward dan Jalan Tun Syed Barakbah merupakan beberapa laluan yang bertemu pada sebuah bulatan Menara Jam Victoria yang bukan sahaja bertindak sebagai titik fokus kepada laluan-laluan tersebut tetapi juga turut menjadi antara ornamen yang menghiasi persimpangan laluan tersebut.



Rajah 5.69: Persimpangan Lebuh Pantai, Jalan Tun Syed Barakbah, Pesara King Edward yang bertemu di bulatan Menara Jam Victoria

r. Pertemuan Lebih Dari Empat Laluan

Pada bandar kajian, didapati hanya terdapat pertemuan kurang dari empat pertemuan sahaja iaitu pertemuan laluan diantara Lebuh Light, Lebuh Pantai, Pesara King Edward dan Jalan Tun Syed Barakbah.



Peta 5.3: Pertemuan empat laluan

s. Corak Jaringan Laluan

Bagi bandar lama Georgetown, corak jaringan laluan yang didapati adalah jenis grid dengan ukurannya tidak sekata dimana terdapat kelebaran jalan yang berbeza-beza. Hasil kajian mendapati terdapatnya perbezaan diantara laluan bandar lama Georgetown dengan laluan di bandar baru yang lain iaitu dari segi rekabentuk dan kualiti yang terhasil. Keadaan jajaran jalan yang berbengkok-bengkok menghasilkan beberapa keistimewaan seperti kualiti visual bersiri iaitu dengan menjadikan pengunjung yang menyusuri sesuatu laluan tidak merasa bosan kerana diiringi dengan perasaan ingin tahu akan kualiti visual yang seterusnya.



5.2.3 Karakter Fizikal Sempadan

Sempadan, sepertimana yang telah diperjelaskan adalah merupakan suatu pembatasan pada sesebuah kawasan. Melalui analisis yang dilakukan, terhadap bandar lama Georgetown, terdapat banyak kawasan yang dikategorikan sebagai sempadan. Antara kawasan yang dikenalpasti sebagai sempadan adalah merangkumi jalan Kapitan Keling, Lebuh Penang, jalan Dr. Lim Chwee Leong, Pengkalan Weld dan jalan Tun Syed Barakbah.

Pada bandar Georgetown ini juga, kajian yang dilakukan adalah berdasarkan kepada teori Lynch, dengan mencari elemen-elemen fizikal yang membentuk karakter sempadan.

Antara elemen-elemen yang dikenalpasti membentuk karakter sempadan adalah:

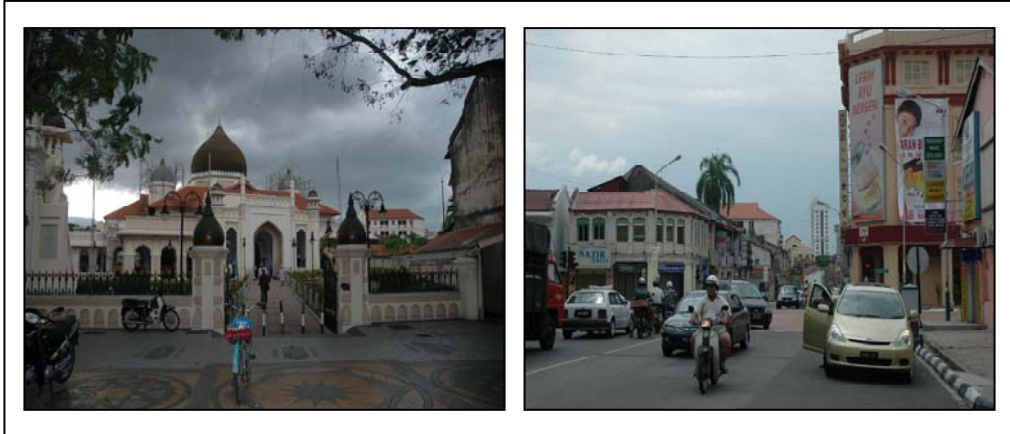
a. Kejelasan Wujud Fizikal

Melalui analisis yang dilakukan, kebanyakan sempadan pada bandar kajian wujud melalui jalinan jalan yang menjadi pembahagi kepada sesebuah kawasan. Ini jelas dapat dilihat pada kawasan sempadan Jalan Masjid Kapitan Keling, Jalan Penang, Jalan Dr. Lim Chwee Leong, Lebuh Pantai, Lebu Light dan sebagainya. Sementara bagi Jalan Tun Syed Barakbah dan Pengkalan Weld, ia merupakan sempadan yang terbentuk dari elemen pantai atau laut.



b. Aktiviti Khusus

Sementara itu, bagi kawasan sempadan Kapitan Keling, kebanyakan aktiviti yang memenuhi kawasan ini adalah aktiviti keagamaan, selain daripada aktiviti perniagaan dan petempatan. Ini adalah kerana terdapatnya kuil-kuil dan masjid di sekitar kawasan ini.



Rajah 5.71: Antara aktiviti-aktiviti yang berlaku di sekitar sempadan Kapitan Keling.

Bagi sempadan Pengkalan Weld, aktiviti seperti turun naik feri, perniagaan rumah kedai, penempatan rumah-rumah rakit, serta pelabuhan untuk feri berlabuh merupakan antara aktiviti yang terdapat di sempadan tersebut. Ia secara tidak langsung membentuk karakter fizikalnya.



Rajah 5.72: Aktiviti perniagaan, rumah rakit dan pelabuhan yang terdapat di sekitar sempadan Pengkalan Weld

Manakala aktiviti pada kawasan Lebuh Penang, Jalan Dr.Lim Chwee Leong dan Jalan Tun Syed Barakbah pula, lebih bertumpu kepada aktiviti perniagaan.



Rajah 5.73: Aktiviti perniagaan di Jalan Dr.Lim Chwee Leong dan Lebuh Penang

c. Accessibility

Pada sempadan dalam bandar kajian juga terdapat *accessibility* yang memotong sempadan seperti beberapa buah jejantas yang terdapat di Jalan Dr.Lim Chwee Leong dan Pengkalan Weld. Begitu juga dengan beberapa lorong yang terdapat di sempadan Lebuh Penang, dimana ianya memberikan *accessibility* antara lorong Che'em dengan Lebuh China dan Lebuh Pantai. Penghubung seperti jejantas dan lorong menjadi penghubung yang boleh dilalui secara fizikal.



Elemen-elemen fizikal yang terdapat pada kawasan-kawasan tersebut akan membantu dalam membentuk karakter kepada sempadan.

d. Kesinambungan (*Continuity*)

Hasil kajian yang dilakukan juga mendapati, sempadan-sempadan yang terdapat pada bandar lama Georgetown mempunyai konsep *continuity* sebagaimana yang dilihat pada Jalan Masjid Kapitan Keling, Lebuh Penang, Jalan Dr. Lim Chwee Leong, Pengkalan Weld dan Jalan Tun Syed Barakbah. *Spatial continuity*, deretan pokok-pokok dan kesinambungan visual serta aktiviti-aktiviti yang seragam juga di jumpai pada pada sempadan-sempadan tersebut.



Rajah 5.75: Antara elemen *continuity* yang terdapat pada sempadan di bandar kajian

e. Fungsi

Sesebuah sempadan turut memainkan peranan dalam menjadi penyambung pada sesebuah kawasan. Hal ini demikian dengan sempadan pada bandar kajian dimana selain berfungsi dalam menghubungkan dua kawasan yang sama, ia juga menghubungkan dua kawasan yang berbeza. Keadaan ini dapat dilihat pada sempadan Jalan Dr. Lim Chwee Leong yang menghubungkan Lebuh Carnavon dengan Lebuh Mc Nair, sempadan Jalan Penang, menghubungkan Lebuh Chulia dengan Jalan Argyll, serta Lebuh Campbell dengan Jalan Hutton.

Sementara sempadan Jalan Tun Syed Barakbah dan Pengkalan Weld lebih berfungsi dalam menjadi pemisah kawasan.

f. Kontras

Perbezaan yang terdapat pada kegiatan aktiviti di kawasan sempadan pada bandar kajian serta saiz dan penggunaan bahan sama ada semulajadi atau buatan menghasilkan kesan kontras disamping mempengaruhi kekuatan karakter sesebuah sempadan. Kesan kontras yang wujud dapat dilihat pada sekitar sempadan Kapitan Keling dengan Pengkalan Weld. Kedua-dua sempadan ini mempunyai kegiatan aktiviti yang berbeza dimana sempadan Kapitan Keling lebih cenderung kepada kegiatan keagamaan sementara Pengkalan Weld, aktivitinya lebih bertumpu kepada pelabuhan, iaitu

berkaitan dengan laut. Selain itu, gaya senibina di sekitar Jalan Tun Syed Barakbah yang lebih banyak dipengaruhi oleh pelabuhan juga membentuk kesan kontras di antara sempadan-sempadan tersebut.



Rajah 5.76: Aktiviti keagamaan dan gaya senibina yang membentuk kesan kontras

g. Kejelasan Sisi-sisi

Bagi elemen kejelasan sisi, sempadan-sempadan pada bandar kajian juga memiliki elemen tersebut. Elemen sisi sempadan seperti pagar dan *pedestrian* dapat dilihat pada sempadan Kapitan Keling, Lebuhraya Penang, jalan Dr. Lim Chwee Leong dan yang lainnya. Sementara pada sempadan jalan Tun Syed Barakbah pula, memiliki sisi yang jelas iaitu *promenade*.



Rajah 5.77: Elemen yang dikenalpasti bertindak sebagai kejelasan sisi

Oleh yang demikian, kesemua elemen yang dikenalpasti dan ditemui dalam kajian, secara jelasnya menghasilkan karakter yang kuat pada sempadan-sempadan tersebut.

b. Tematik

Selain corak dan bentuk laluan yang jelas, keseragaman bentuk dan fasad bangunan juga adalah antara elemen yang mengukuhkan karakter sesebuah daerah. Bagi daerah Lebu China, ia mempunyai keseragaman fasad dengan gaya senibina *utilirian* dan *colonial*.serta ornamensi yang halus menghiasi fasad tersebut. Sementara itu, daerah ini juga mempunyai bentuk bangunan yang seragam iaitu bangunan rumah kedai berlantai dua.



Rajah 5.78: Keseragaman bentuk dan fasad bangunan dengan gaya senibina *utilirian* dan kolonial diLebu China

c. Gambaran tipikal

Analisis mendapati daerah Lebu China ini juga mempunyai jalan yang besar membentuk suatu skala yang harmoni. Ia juga dibentuk oleh jalinan senibina yang seragam (*homogeneity of Architecture*) dengan fasad yang penuh

dengan ukiran. Sementara pada daerah-daerah yang lain seperti Lebuh Aceh, 'Little India', Padang Kota Lama dan sekitar Komtar, turut memiliki elemen yang sama. Oleh yang demikian, gambaran tipikal yang terdapat pada daerah-daerah tersebut, akan menguatkan lagi karakter sesebuah daerah.



Rajah 5.79: Jalanan senibina yang seragam di daerah Lebuh China



Rajah 5.80: Jalanan gaya senibina *utilirian* dan kolonial yang terdapat di sekitar 'Little India' dan Padang Kota

d. Identiti

Pengaruh budaya dan etnik yang kuat pada sesebuah daerah memberi suatu karakter serta identiti tersendiri. Ini dapat dilihat pada daerah-daerah yang

terdapat pada bandar Georgetown seperti Kg. China, 'Little India', Lebuah China dan sebagainya.

Bagi Kg. China, ia merupakan kawasan petempatan yang kebanyakannya i didiami oleh kaum Cina. Sementara di Lebuah Aceh, pada zaman dahulu, ia dimonopoli oleh kaum Melayu sama ada dari sudut petempatan mahupun aktiviti perniagaan namun kini, kebanyakan bangunan lebih didiami oleh kaum China.



Rajah 5.81: Bangunan kediaman Syed Mohd Alatas, bukti menunjukkan daerah Lebuah Aceh pernah dimonopoli oleh kaum Melayu



Rajah 5.82: Kawasan Lebuah Aceh kini, yang lebih dimonopoli oleh kaum Cina

'Little India' merupakan kawasan yang begitu dikenali dan menyumbangkan imej dan identiti kepada persekitaran bandar. Aktiviti yang berlangsung merupakan kekuatan utama kepada kawasan tersebut dimana ia menjadiah tumpuan orang ramai terutama kaum India. Aktiviti seperti perniagaan

restoran, kedai tekstil, penjaja (*street vendor*) dan sebagainya adalah antara aktiviti yang berjaya menghidupkan suasana kawasan tersebut. Kepelbagaian aktiviti dan lihatan serta kesan bau seperti aroma masakan yang memenuhi ruang kawasan tersebut mewujudkan identiti yang tersendiri disamping melahirkan persekitaran yang 'hidup' dan meriah.



Rajah 5.83: Kepelbagaian aktiviti yang mewujudkan identiti yang tersendiri kepada daerah 'Little India'

e. Sempadan

Keadaan geografi Padang Kota yang terletak di pinggir pantai telah menyumbangkan kepada kewujudan sempadan perbandarannya. Ini jelas dapat dilihat pada pinggiran pantai yang menjadi pembatas kawasan tersebut. Oleh yang demikian, kedudukan pantai tersebut sebagai sempadan daerah Padang Kota, mengukuhkan lagi identiti pada daerah itu.

Sementara itu, bagi kawasan 'Little India' dan Lebuh Aceh, kawasan tersebut dibatasi oleh kepelbagaian aktiviti yang berlangsung seperti aktiviti keagamaan. Dengan adanya rumah-rumah ibadat di kawasan tersebut seperti tokong, kuil dan sebagainya mewujudkan sempadan pada kawasan tersebut.



Rajah 5.84: Pinggiran pantai yang menjadi pembatas kepada daerah Padang Kota



Rajah 5.85: Rumah Ibadat yang bertindak sebagai sempadan kepada daerah 'Little India'



Rajah 5.86: Masjid Melayu Lebuh Aceh yang bertindak sebagai sempadan kepada Lebuh Aceh

f. Inti yang jelas

Hasil kajian mendapati bahawa terdapat beberapa kawasan yang merupakan kepada bandar kajian iaitu 'Little India' dan Padang Kota dimana, kedua-dua daerah tersebut menjadi tumpuan orang ramai. Kedudukan Padang Kota berdekatan dengan pantai menjadikan orang ramai mudah mengingati kawasan bandar kajian.



Rajah 5.87: Antara aktiviti yang terdapat di Padang Kota



Rajah 5.88: Aktiviti-aktiviti yang terdapat di sekitar 'Little India'

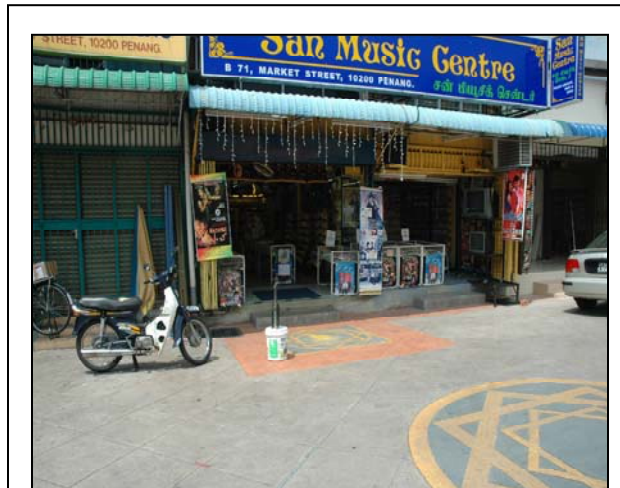
g. Keterkaitan

Kawasan 'Little India' dan Lebuah Aceh mempunyai banyak keterkaitan dimana hasil kajian mendapati terdapatnya beberapa faktor yang menunjukkan hubungkait di antara keduanya seperti faktor kebudayaan, keagamaan, fasad bangunan, aktiviti dan penggunaan perabot jalan.

Bagi kawasan 'Little India', aktiviti perniagaan yang berlaku mempunyai persamaan dengan Lebuah Aceh seperti perniagaan runcit, restoran, kedai minuman dan sebagainya.

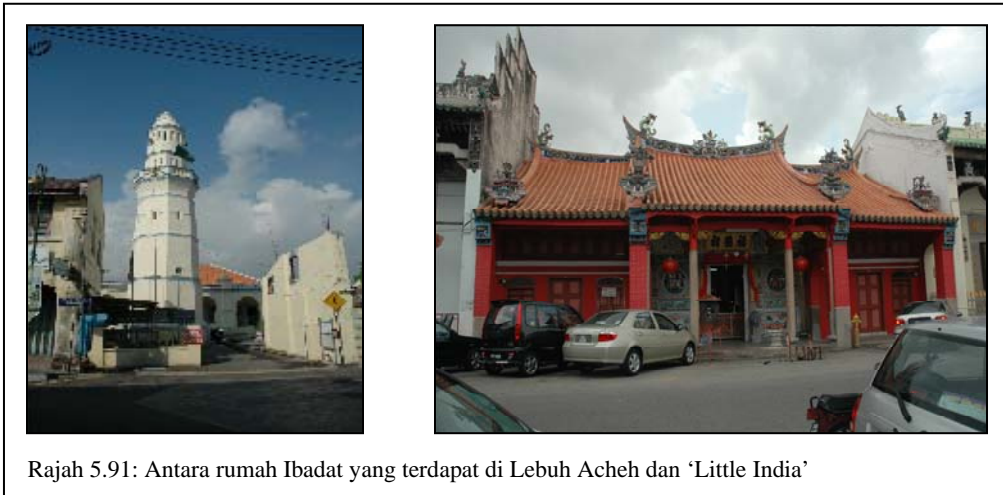


Rajah 5.89: Aktiviti runcit dan penggunaan perabot jalan serta hamparan siar kaki di sekitar Lebuah Aceh



Rajah 5.90: Aktiviti runcit dan penggunaan laluan yang bercorak serta mempunyai ciri-ciri kebudayaan setempat di sekitar 'Little India'.

Sementara itu, keterkaitan dari segi struktur bandar yang mana Lebuah Aceh dan 'Little India' mempunyai rumah ibadat seperti masjid, tokong, dan kuil. Selain itu, penggunaan perabot jalan seperti lampu jalan, tong sampah, tempat duduk dan sebagainya juga merupakan keterkaitan yang terdapat pada kedua-dua kawasan.



Elemen dekorasi dan ornamensi yang menghiasi fasad bangunan (*facade treatment*) bukaan ruang serta karakter tiang merupakan antara keterkaitan yang didapati pada kedua-dua kawasan tersebut.

Dengan wujudnya keterkaitan diantara kedua-dua kawasan, menghasilkan kualiti daerah yang berkesan dan kuat.





Rajah 5.93: Ornamensi dan dekorasi fasad bangunan di Lebuah Aceh



Rajah 5.94: Ornamensi dan dekorasi fasad bangunan di 'Little India'

5.2.6 Karakter Fizikal Mercutanda

Bagi bandar lama Georgetown, beberapa mercutanda dikenalpasti sama ada mengikut skala bandar ataupun kawasan tertentu. Antara mercutanda yang dikenalpasti adalah bangunan Menara Komtar, Menara Jam Kastam, Menara Jam Victoria Menara Masjid Melayu Jamek Lebuah Aceh, kuil Mahamariamman, Goddess of Mercy Temple dan Masjid Kapitan Keling. Karakteristik fizikal yang membentuk kualiti mercutanda di bandar kajian adalah sebagai berikut;

a. Singulariti

Hasil kajian mendapati kesemua mercutanda yang terdapat di kawasan kajian juga mempunyai karakter singulariti.



Rajah 5.100: Antara mercutanda yang mempunyai karakter singulariti

b. Keunikan Bentuk Bangunan

Seperti bandar lama Melaka, Georgetown juga memiliki unsur keunikan pada bentuk bangunan (mercutanda). Sebagai contoh, bangunan menara Komtar, bangunan yang dibina dengan gaya senibina moden ini memberikan kelainan kepada bangunan ini serta memberikan perbezaan yang ketara dengan bangunan sekelilingnya. Selain itu, bagi menara Masjid Melayu Jamek yang terletak di Lebuah Aceh, mempunyai gaya senibina *sino malay palladian*. Gaya senibina yang pelbagai mempamerkan keunikan yang tersendiri pada mercutanda tersebut.



c. Keunikan Fungsi

Fungsi yang unik pada sesebuah bangunan juga dapat menjadikannya sebagai mercutanda. Seperti pada bandar lama Georgetown, analisis mendapati Goddess of Mercy Temple dan Masjid Kapitan Keling dikategorikan sebagai mercutanda kerana fungsinya yang unik sebagai tempat ibadat. Aktiviti keagamaan yang berlaku di situ menjadikan tempat tersebut tumpuan orang ramai dan sering dikunjungi. Ia juga dijadikan sebagai rujukan oleh orang awam.



d. Lokasi yang istimewa

Kedudukan bagi suatu elemen mercutanda juga menentukan kualitasnya sebagai panduan arah bagi suatu bandar. Lokasi pada persimpangan jalan yang merupakan akhir dari beberapa jalan akan lebih menguatkan suatu mercutanda, kerana ianya akan lebih mudah dilihat dari jarak yang lebih jauh dan merupakan suatu tempat yang menjadi konsentrasi orang ramai, (Lynch, 1959).

Selain memiliki fungsi yang unik, kedudukannya yang strategik juga memainkan peranan penting dalam menghasilkan kualiti karakter yang berkesan. Kedudukan menara Komtar di antara beberapa pertemuan jalan, menjadikan menara tersebut kelihatan dengan jelas dari berbagai arah. Begitu juga dengan Menara Jam Victoria yang terletak ditengah-tengah bulatan jalan, menampakkannya dari setiap sudut jalan.



e. Saiz

Ketinggian bangunan Menara Komtar, Menara Masjid Melayu Jamek, Menara Jam Victoria dan sebagainya memudahkan bangunan-bangunan ini dilihat pada jarak yang jauh.



Rajah 5.104: Faktor ketinggian mempengaruhi karakter mercutanda

f. Visual

Bangunan kompleks Tun Abdul Razak (KOMTAR) merupakan mercutanda utama yang mendominasi bandar kajian dimana ketinggiannya yang begitu ketara berbanding dengan bangunan lain disekitarnya menjadikan bangunan tersebut dapat dilihat dari pelbagai sudut pandangan. Disamping itu, bangunan tersebut menjadi rujukan kerana kedudukannya yang strategik iaitu dipersimpangan utama Jalan Penang dan Jalan Dr. Lim Chwee Leong. Jalan-jalan tersebut merupakan kawasan tengah bagi pusat bandar tersebut. Selain itu, sifat bangunannya yang bergayakan senibina moden serta bersaiz

besar juga telah menghasilkan kualiti visual yang berlainan dengan kawasan sekitar bandar kajian dimana kebanyakan bangunan-bangunan lain lebih bersifat kepada gaya senibina rumah kedai.



Rajah 5.105: Paparan visual Menara Komtar yang mendominasi bandar Georgetown

g. Memiliki Elemen Lokal

Masjid Melayu Lebuh Acheh yang diasaskan pada tahun 1808 merupakan masjid tertua di Pulau Pinang dimana sebahagian besar bentuk asalnya masih lagi kekal. Ciri-ciri perletakannya kelihatan unik dimana masjid tersebut telah dipagari oleh deretan rumah kedai dan juga bangunan kediaman masyarakat disekitarnya. Apa yang dilihat, menaranya mempunyai pengaruh rekabentuk Arab serta terdapat ukiran pada rabungnya dan bangunannya disokong oleh barisan tiang bersegi lapan. Masjid dan

menaranya yang bersegi lapan (oktagon) dikatakan mempunyai persamaan dengan masjid vernakular yang ditemui di *archipelago*.



h. Bunyi dan Aroma

Bau-bauan daripada Goddess of Mercy Temple dan kuil Maharriamman serta bunyi loceng yang kedengaran semasa upacara sembahyang diadakan menghasilkan kesan yang kuat sebagai mercutanda.



i. Rangkaian Bersiri Dengan Elemen Persekitaran

Pada mercutanda yang ditemukan pada bandar kajian Georgetown, terdapat rangkaian yang bersiri dengan elemen sekitarnya, seperti penggunaan bahan, warna dan tekstur pada Masjid Melayu Jamek, Masjid Kampung Keling dan sebagainya telah membentuk suatu uniti diantara bangunan-bangunan tersebut. Selain itu, aktiviti keagamaan yang terdapat di Goddess

of Mercy Temple dan kuil Maharriamman juga menunjukkan uniti dan identiti di antara mercutanda tersebut.



Rajah 5.108: Kesan uniti yang terbentuk oleh mercutanda melalui aktiviti, penggunaan bahan, warna dan tekstur

BAB 6

KRITERIA REKABENTUK BANDAR TRADISIONAL BERDASARKAN KARAKTER FIZIKAL

6.0 Pengenalan

Pada bab ini akan dirumuskan model rekabentuk bandar berdasarkan kajian analisis yang telah dibuat pada bab sebelumnya. Rumusan rekabentuk bandar ini merupakan matlamat akhir penyelidikan dan juga menjawab objektif keempat-empat kajian iaitu dalam membentuk model rekabentuk bandar yang dapat digunapakai sebagai acuan pembangunan bandar-bandar baru dimasa hadapan.

Rumusan model rekabentuk bandar yang dibuat didalam penyelidikan ini adalah merangkumi apa yang dinyatakan oleh Lynch (1981) dan Ismawi Bin Zen (2000), yang berupa kriteria rekabentuk bandar berdasarkan karakter fizikalnya.

Dalam bab sebelum ini telahpun dibuat analisis terhadap karakter fizikal bandar kajian, dimana ianya akan dirumuskan menjadi kriteria rekabentuk bandar bagi mendapatkan model tersebut. Elemen-elemen rekabentuk bandar yang akan membentuk model rekabentuk bandar tersebut adalah struktur bandar dan rupa bandar.

Kriteria rekabentuk bandar akan dirumuskan daripada karakter fizikal yang membentuk ke lima-lima elemen struktur bandar iaitu laluan, sempadan, daerah, nodus dan mercutanda. Sementara itu, kajian terhadap rupa bandar juga telah dilakukan untuk mendapatkan kualiti-kualiti visual, tempat dan kandungan yang lahir daripada karakteristik fizikal. Kualiti-kualiti rupa bandar

tersebut perlu dirumuskan lagi didalam bab ini untuk melengkapi kriteria-kriteria rekabentuk berdasarkan lima elemen struktur bandar diatas.

6.1 Kriteria Rekabentuk Elemen Struktur Bandar

Melalui analisis kajian didapati terdapat beberapa karakter fizikal struktur bandar yang terdiri dari lima elemen iaitu laluan, sempadan, daerah, nodus dan mercutanda. Kesemua elemen fizikal tersebut memiliki kriteria rekabentuk yang tersendiri.

6.1.1 Kriteria Rekabentuk Laluan

Daripada analisis terhadap laluan di bandar kajian, dapat dirumuskan bahawa terdapat beberapa kriteria rekabentuk yang boleh membentuk karakter laluan yang berkualiti, iaitu:

1. Laluan mestilah memiliki jenis dan hierarki yang jelas kerana ianya diperlukan untuk memudahkan suatu karakter bandar itu difahami. Jenis dan hierarki laluan tersebut dapat ditentukan berdasarkan saiz dan fungsinya bagi laluan kenderaan dan manusia.
2. Konsentrasi daripada aktiviti-aktiviti yang terjadi secara bercampuran (mix use) disepanjang laluan telah memberikan keistimewaan tersendiri kepada laluan. Iannya diperkuatkan lagi dengan aktiviti khas, aktiviti berkesinambungan dan aktiviti dominan yang terdapat pada sesetengah laluan.
3. Perubahan kelebaran laluan yang begitu ketara sama ada secara tiba-tiba ataupun secara bertahap pada sesetengah laluan, diperlukan untuk mengelakkan kebosanan kepada orang awam yang melaluinya.
4. Kesan keruangan (sense of enclosure) pada laluan merupakan suatu yang penting dalam membentuk imej laluan. Kesan ruang atau perasaan

keputusan ini terbentuk daripada perbandingan ketinggian bangunan yang lebih besar dengan kelebaran jalannya.

5. Karakteristik fasad penting dalam membentuk identiti laluan. Suatu laluan dengan laluan lainnya akan memiliki identiti yang berbeza, disebabkan oleh bentuk fasad bangunan yang berada disepanjang laluan tersebut.
6. Elemen khas senibina 'kaki lima' juga sangat berpengaruh terhadap karakter fizikal laluan. Kaki lima merupakan salah satu elemen senibina yang khas pada bandar tradisional. Ianya boleh membentuk identiti tersendiri pada laluan tersebut.
7. Tekstur *pavement* juga penting dalam membentuk karakter sebuah laluan. Tekstur *pavement* boleh menjadi pengikat pandangan visual pada laluan dan membentuk kesan uniti apabila tekstur *pavement* disusun dalam suatu pola yang jelas dan berkesinambungan.
8. *Planting* atau pokok tanaman yang berderet disepanjang laluan juga penting dalam membentuk imej. Ianya lebih berkesan sekiranya pokok-pokok tersebut disusun mengikut laluan secara teratur dengan ukuran yang besar, dan ia juga akan memberikan teduhan dan hiasan bagi laluan tersebut.
9. Pada kondisi tertentu sebuah laluan akan berdekatan dengan sebuah gambaran khusus, misalnya sebuah laluan akan berperanan sebagai sempadan. Gambaran khusus tersebut boleh melahirkan karakteristik laluan yang tersendiri.
10. Kualiti lain yang turut menentukan imej laluan adalah *visual exposure* atau paparan visual yang dialami disepanjang laluan. Deretan bangunan-bangunan tua yang memiliki nilai estetik yang tinggi membentuk paparan visual yang menarik dan unik, dan ini menguatkan imej laluan tersebut.
11. Sebuah laluan harus memiliki suatu identiti, supaya ia tidak mengelirukan dan menyukarkan pemerhati dan pemandu yang melakukan perjalanan.. Identiti dapat dibentuk oleh corak pada fasad dan fungsi bangunan yang khas.

12. *Continuity* memberikan sumbangan yang signifikan kepada pembentukan imej sebuah laluan. Kesan *continuity* dapat diwujudkan oleh elemen-elemen fizikal seperti; *actual track*, *pavement* yang berlanjutan, *spatial continuity*, penggunaan bangunan/ aktiviti, *planting*, *setback*, jenis bangunan, fasad dan kelebaran jalan.
13. *Gradient* yang terbentuk pada laluan juga penting dalam memperkuatkan imej sebuah laluan. *Gradient* merupakan perubahan regular yang komulatif pada sebuah pergerakan dalam laluan. *Gradient* merupakan perubahan arah jalan secara beransur, perubahan teratur pada usia bangunan pada deretan bangunan. Perubahan intensiti penggunaan bangunan juga merupakan *gradient* dan kemiringan jalan yang dibentuk oleh topografi juga merupakan *gradient*. Keadaan fizikal bangunan dari buruk menjadi baik juga merupakan suatu *gradient*
14. Kejelasan destinasi juga merupakan kriteria rekabentuk yang penting dalam membentuk laluan. Laluan dengan permulaan yang jelas akan mudah dikenali dan destinasi yang memiliki identiti yang kuat pula membantu mengikat bandar secara bersama-sama dan memberi pengamat kesan yang kuat. Titik tumpu pada persimpangan jalan juga menjadi sebuah destinasi yang jelas. Destinasi yang jelas, akan memperkukuhkan karakter dan imej laluan tersebut.
15. Kriteria rekabentuk yang lainnya adalah penskalaan. Penskalaan jalan dibentuk oleh rangkaian daripada mercutanda dan nodus disepanjang laluan. Kedudukan mercutanda dan nodus menjadi pembanding bagi panjang jalan dan juga dapat menentukan kualiti visual sebuah laluan yang menuju atau meninggalkannya. Kedudukan objek pembanding tersebut juga akan melahirkan perasaan dekat bagi orang yang sedang menuju kesana, walaupun sebenarnya jauh.
16. Kualiti arah juga menjadi penting dalam membentuk kesan sebuah laluan. Perubahan direksi yang mendadak atau serta merta pada sebahagian laluan dapat menguatkan imej laluan tersebut dan menambahkan kejelasan visual oleh pembatasan koridor ruang.

17. Ketika kita mempertimbangkan lebih dari satu laluan, maka keratan antara laluan menjadi penting dalam membentuk karakter laluan. Pemotongan laluan yang tegak lurus kelihatan paling mudah untuk difahami, khususnya jika bentuk keratan tersebut dikukuhkan oleh sebuah objek pada interseksi tersebut.
18. Corak jaringan juga membentuk karakter fizikal laluan. Sejumlah besar laluan mungkin kelihatan sebagai suatu jumlah jaringan, namun ketika hubungannya terjadi pengulangan secara malar dan dapat diperkirakan.. Untuk itu corak jaringan laluan mesti dibuat dengan jelas.

6.1.2 Kriteria Rekabentuk Sempadan

Berdasarkan analisis kajian terhadap karakteristik fizikal sempadan yang telah dibuat pada bab sebelum ini, dapat dirumuskan beberapa kriteria rekabentuk yang boleh membentuk karakter sempadan yang jelas, iaitu:

1. Sebuah sempadan mestilah memiliki kejelasan wujud fizikal, sama ada yang terbentuk secara semulajadi seperti sungai, pantai, deretan bukit dan padang, mahupun yang dibina seperti; jalur keretapi, highway dan lainnya. Kejelasan wujud fizikal ini akan membentuk kesan yang kuat sebagai sempadan
2. Aktiviti-aktiviti khas, seperti aktiviti pemunggahan barang di pelabuhan, aktiviti perahu-perahu kecil disungai dan aktiviti para nelayan di pantai, juga penting dalam membentuk karakter objek tersebut sebagai sempadan.
3. *Accessibility* juga turut menguatkan karakter fizikal sempadan. Kedudukan elemen-elemen fizikal yang membentuk *accessibility* seperti jambatan pada sungai, turut memberikan kesan yang kuat pada sempadan tersebut. *Accessibility* boleh dikategorikan kepada *physical accessibility* dan *visual accessibility*. *Physical accessibility* bermakna ia boleh dilewati oleh manusia, sementara *visual accessibility* hanya boleh dijangkau melalui pandangan visual sahaja.

4. Sempadan sebagai sebuah elemen linear juga dibentuk oleh suatu konsep *contunuity* (kesinambungan). Pada sempadan, kesan kesinambungan dapat diwujudkan apabila terdapatnya lebar elemen yang sama, kesinambungan spasial, aktiviti yang berterusan dan seragam, deretan pokok dan kesinambungan visual.
5. Fungsi sempadan juga turut membentuk karakter sempadan. Elemen sempadan banyak berfungsi sebagai pemisah diantara dua kawasan, tetapi terdapat juga yang berfungsi sebagai penyambung diantara dua kawasan yang berbeza.
6. Dimensi daripada elemen fizikal sempadan juga turut menyumbang kepada karakter sempadan. Dimensi sempadan tersebut boleh terdiri dari kelebaran sekiranya ianya berupa laluan atau padang sementara dimensi ketinggian pula terdiri daripada elemen yang tegak seperti tembok serta dimensi kedalaman juga menentukan karakter sempadan seperti sungai.
7. Material juga boleh memperkuat karakter sempadan. Material yang dominan dari sempadan akan membentuk karakter fizikal sempadan yang kuat, seperti pantai yang terbentuk daripada pepasir yang dominan.
8. Sifat kontras juga penting dalam memperkuat karakter fizikal sempadan. Sifat kontras dapat terbentuk daripada perbezaan aktiviti, material, warna mahupun saiz sempadan dengan kawasan sekitarnya. Perbezaan aktiviti di sepanjang garisan sempadan dengan aktiviti pada daerah akan mewujudkan kesan kontras, dimana ianya mempengaruhi kekuatan kesan sempadan.
9. Kejelasan sisi-sisi elemen sempadan juga merupakan kriteria rekabentuk yang penting. Kejelasan sisi pada sempadan lebih menguatkan karakter fizikalnya dan membuat pembatasan diantara kedua kawasan sempadan tersebut.

6.1.3 Kriteria Rekabentuk Daerah

Karakter fizikal suatu daerah juga dapat dibentuk oleh suatu rumusan kriteria rekabentuk. Disini dirumuskan beberapa kriteria rekabentuk yang boleh membentuk karakter sesebuah daerah, iaitu:

1. Corak dan bentuk laluan sangat penting peranannya dalam membentuk karakter daerah. Bentuk daerah berkait rapat dengan bentuk laluan. Saiz sesuatu daerah ditentukan oleh keadaan laluan yang terdapat pada daerah tersebut. Daerah-daerah pada bandar akan jelas orientasinya apabila disusun diatas corak laluan yang jelas.
2. Kriteria rekabentuk yang juga penting dalam menentukan kualiti sebuah daerah adalah tematik. Tematik terbentuk daripada berbagai komponen yang membentuk daerah, seperti: tanda dan simbol, jenis bangunan, aktiviti penduduk, darjah pemeliharaan, topografi, keseragaman fasad, material, ornamen, warna, *skyline*, '*roofscape*' yang unik dan sebagainya. Daerah yang memiliki tematik akan lebih kuat karakternya sebagai sebuah daerah.
3. Gambaran tipikal juga berperanan dalam memperkuat karakter daerah, dimana ianya wujud daripada karakteristik sebuah kluster atau suatu unit tematik. Karakteristik sebuah kluster adalah merupakan jalan yang terbentuk dengan saiz yang sangat sempit (*narrow street*) sehingga menghasilkan skala yang intim, keseragam senibina ataupun fasad bangunan yang unik dengan ukiran dan ornamen padanya.
4. Daerah juga harus memiliki identiti yang jelas. Identiti dapat dibentuk melalui unsur-unsur kebudayaan seperti konsentrasi etnik yang kuat, misalnya pada daerah 'China Town', 'Kampung Melayu' dan lain-lain.
5. Sempadan juga turut berperanan dalam membentuk karakter sebuah daerah. Sempadan dapat menyusun batas-batas untuk sesebuah daerah dan dapat mengukuhkan lagi identiti daerah tersebut.
6. Kriteria rekabentuk yang juga penting bagi daerah adalah inti yang jelas. Daerah yang memiliki suatu inti akan lebih jelas kesannya sebagai daerah. Inti kawasan juga merupakan suatu nodus, mercutanda ataupun titik tumpu kawasan.
7. Perkaitan suatu daerah dengan persekitarannya juga mempengaruhi imej daerah tersebut. Kontras ataupun selarasnya sebuah daerah dengan persekitarannya akan membentuk kekuatan tematik pada daerah tersebut.

6.1.4 Kriteria Rekabentuk Nodus

Berdasarkan kajian analisis terhadap karakter fizikal nodus di bandar kajian, dapat dirumuskan beberapa kriteria rekabentuk yang boleh membentuk karakter sesebuah nodus, iaitu:

1. Lokasi merupakan kriteria rekabentuk yang penting bagi suatu nodus. Ianya akan memiliki imej yang kuat apabila terletak pada persimpangan laluan. Lokasi di persimpangan laluan penting dalam memperkuatkan karektornya sebagai sebuah nodus..
2. Kriteria rekabentuk nodus yang juga penting adalah konsentrasi penduduk atau tumpuan aktiviti bagi orang ramai. Tempat tersebut menjadi tumpuan orang ramai untuk berbagai keperluan dan kepentingan.
3. Penampilan visual juga merupakan kriteria rekabentuk yang penting dalam membentuk kualiti dan imej suatu nodus. Penampilan visual ini dihasilkan oleh kemasan, corak, warna dan dimensi objek-objek yang ada pada nodus tersebut.
4. Kepungan juga merupakan suatu kriteria rekabentuk bagi sebuah nodus. Ianya dapat membentuk kesan keruangan pada nodus. Tinggi dan rendah elemen kepunan dapat membentuk kesan tertutup dan terbuka pada ruang tersebut.
5. Simbol juga penting bagi suatu nodus. Ianya diperlukan untuk memberikan suatu tanda kepada orang yang datang kesana, sama ada tanda dia telah memasuki sebuah nodus mahupun meninggalkannya. Elemen simbolik ini adalah merupakan sebuah gerbang, air pancut dan sebagainya.

6.1.5 Kriteria Rekabentuk Mercutanda

Daripada analisis kajian terhadap karakter fizikal mercutanda di bandar kajian, dapat dirumuskan beberapa kriteria rekabentuk yang boleh membentuk karakter sesebuah mercutanda, iaitu:

1. Singulariti merupakan kriteria utama untuk membentuk suatu mercutanda, kerana ianya akan menjadikan suatu elemen tersebut mudah diingati dan membezakannya dengan elemen-elemen lainya.
2. Keunikan bentuk bangunan pada mercutanda akan membuat elemen tersebut mudah dikenal, dan lebih signifikan lagi apabila ianya memiliki bentuk yang menonjol atau mempunyai perbezaan yang kontras dengan bangunan di sekitarnya. Bentuk yang unik dapat dihasilkan melalui rekabentuk, senibina, warna dan ornamennya.
3. Keunikan fungsi juga mempengaruhi kesan suatu mercutanda. Suatu fungsi ataupun aktiviti yang terikat dengan sebuah objek, juga memungkinkan objek tersebut berperanan sebagai mercutanda.
4. Kedudukan suatu elemen mercutanda juga menentukan kualitinya. Kedudukan pada persimpangan jalan yang merupakan akhir dari beberapa jalan akan lebih menguatkan suatu mercutanda, kerana ianya akan lebih mudah dilihat dari jarak yang lebih jauh dan merupakan suatu tempat yang menjadi konsentrasi orang ramai.
5. Saiz daripada elemen mercutanda juga merupakan suatu pendekatan yang akan membuat elemen tersebut dominan daripada persekitarannya. Saiznya yang lebih besar berbanding dengan bangunan-bangunan di sekelilingnya, akan membuatkan objek tersebut dominan, sama ada berdasarkan ketinggiannya atau besar bangunan tersebut.
6. Kualiti visual juga merupakan kriteria rekabentuk yang penting, sama ada jarak pandang mahupun perbezaannya secara visual dengan bangunan persekitarannya. Visual yang jelas dapat ditentukan melalui pengaturan variasi dalam 'setback' dan ketinggian bangunan, penggunaan warna, tekstur dan bahan yang tersendiri.

7. Elemen lokal yang terdapat pada suatu mercutanda akan memperkuat kesannya sebagai elemen yang mudah dikenali. Elemen lokal tersebut adalah ornamen khas tempatan, seperti senibina lokal, butiran khas dan lainnya.
8. Bunyi dan bau kadang-kadang lebih mengukuhkan lagi kesan mercutanda daripada kesan visualnya, meskipun ianya tidak dilihat secara mata kasar, tetapi ia tetap dapat menjadikan sesuatu objek itu sebagai mercutanda yang kuat.
9. Sebuah rangkaian bersiri daripada elemen mercutanda dengan lingkungan sekitar akan membentuk *unity* dengan persekitarannya. Suatu elemen mercutanda yang baik adalah elemen yang unggul tetapi berhubungkait secara harmoni dengan kawasan sekitarnya. Rangkaian tersebut boleh dibentuk melalui persamaan pada bentuk dan ornamen yang ada pada objek tersebut.

6.2 Kriteria Yang Membentuk Kualiti Elemen Rupa Bandar

Daripada hasil analisis terhadap rupa bandar didapati kualiti rupa bandar telah membuktikan bandar ini sebagai bandar yang berkualiti secara visual, disamping kualiti-kualitinya yang lain. Diantaranya:

6.2.1 Kriteria Yang Membentuk Kualiti Dari Segi Penglihatan (*concerning optic*)

Dari segi penglihatan atau pandangan, bandar ini memiliki kualiti yang sangat tinggi. Hal ini dapat dibuktikan dengan melihat pelbagai tema pandangan yang ditemui disana. Ianya telah menjadi kriteria yang membentuk kualiti melalui penglihatan ini. Antara kriteria yang membentuk kualiti penglihatan tersebut adalah :

1. Deretan bangunan dan jalan yang berkesinambungan membentuk rangkaian pandangan bersiri (*serial vision*) bagi pengunjung yang

berjalan di sepanjang laluan di bandar. Ianya merupakan kriteria yang pertama dalam membentuk kualiti penglihatan. Kualiti visual yang pelbagai, dihasilkan oleh gambaran visual yang berbeza-beza sama ada dari segi warna, ketinggian, skala dan butiran dari masing-masing objek yang ada.

2. Kriteria yang kedua yang dibentuk oleh fizikal bandar adalah pandangan berlorong atau vista. Terdapat dua jenis vista pada bandar ini, vista terbuka dan tertutup. Vista terbuka adalah bermaksud ianya masih membolehkan seseorang pengunjung untuk meneruskan pandangan visualnya mengikuti lorong tersebut, sementara vista tertutup dimana pandangan terhadap lorong tersebut tertumpu pada sebuah objek dominan yang berada di hujungnya.
3. Kriteria berikutnya yang membentuk rupa bandar dari segi penglihatan adalah pandangan berperingkat (*grandiose vista*). Pandangan berperingkat ini dihasilkan oleh keluasan laluan yang berubah secara berperingkat, walaupun ianya satu laluan yang segaris.
4. Variasi lain daripada vista tertutup yang terdapat di bandar kajian adalah *deflection* (pemesongan), dimana bangunan atau objek yang berada di hujung lorong memberikan suatu arah baru pada lorong untuk meneruskan perjalanan pada lorong berikutnya.

6.2.2 Kriteria Yang Membentuk Kualiti Dari Segi Tempat dan Tatatertib (*concerning place*)

Daripada analisis kajian yang telah dilakukan terhadap rupa bandar dari segi tempat, didapati terdapat beberapa kriteria yang membentuk kualiti tempat tersebut, iaitu:

1. Kriteria pertama yang menentukan kualiti tempat adalah titik tumpu (*focal point*). Titik tumpu ini dapat berupa artifak atau simbol-simbol suatu komuniti yang ada pada suatu tempat. Objek tersebut terletak pada kawasan yang strategik dan penting kepada bandar itu.

2. Kriteria berikutnya yang membentuk kualiti tempat adalah *enclosure* atau kesan keruangan. Kesan ruang terbentuk berdasarkan besar sudut pandang manusia pada ruang luar tersebut.
3. Tema selanjutnya yang menjadi kriteria kualiti tempat adalah sebuah kesan misteri yang lahir daripada komposisi objek-objek pada sesuatu tempat, dimana ianya menarik untuk dilalui tetapi tidak dapat diketahui melalui penglihatan sepenuhnya kerana dihalang oleh suatu objek. Ini akan menimbulkan perasaan ingin tahu.
4. Kriteria berikut yang turut menguatkan kesan suatu tempat adalah perubahan tinggi lantai (*change of level*). Ianya akan mewujudkan perasaan tersendiri pada tempat yang berbeza ketinggian lantainya.
5. Kriteria berikut yang juga penting dalam membentuk kualiti tempat adalah *Punctuation* (Pembubuhan tanda). Ianya berfungsi sebagai maklumat, amaran, penunjuk arah dan sebagainya. Perletakkan tanda juga mempengaruhi kesan visual pada sesuatu tempat

6.2.3 Kriteria Yang Membentuk Kualiti Dari Segi Kandungan (Concerning Content)

Dalam kajian yang telah dilakukan terhadap kandungan daripada rupa bandar, terdapat beberapa kriteria yang membentuk kualiti rupa bandar berdasarkan kandungannya. Kandungan sebuah bandar dapat wujud melalui sejarah, gaya, watak, keunikan dan konteks-konteks yang terkandung didalamnya. Antara kriteria-kriteria yang berkenaan dengan kandunga tersebut adalah:

1. Tema pertama yang menjadi kriteria dalam membentuk kandungan rupa bandar adalah persisian (*Juxtaposition*). Persisian wujud akibat daripada pembinaan antara dua kawasan yang tidak selaras.. Walaupun ianya menjadi sempadan bagi sesuatu tempat, namun secara tidak langsung ia turut menghasilkan kesan yang kuat pada kandungan tempat tersebut.

2. Kriteria berikutnya yang membentuk kualiti kandungan rupa bandar adalah *relationship* (perhubungan). Perhubungan ini dapat di lihat melalui konteks yang sama daripada bangunan-bangunan yang berdekatan, sama ada pada gaya bangunan, butiran mahupun konteks lainnya.

6.3 Kesimpulan

Kandungan di dalam bab ini merupakan penemuan penting dalam penyelidikan yang dijalankan, selari dengan matlamat penyelidikan untuk membentuk sebuah model bandar berupa kriteria rekabentuk. Ianya merupakan rangkuman atau inti sari daripada bab analisis sebelum ini.

Kriteria-kriteria rekabentuk yang telah melahirkan karakter fizikal bagi elemen struktur bandar dan kriteria-kriteria yang membentuk kualiti rupa bandar yang telah dirumuskan diatas, diharapkan dapat menjadi panduan dalam merekabentuk dan membina sesebuah bandar.

BIBLIOGRAFI

1. Ali Madanipour (1996). **Design of Urban Space: An Inquiry into a Socio-spatial Process**. John Wiley & Sons Ltd, England
2. Bentley I., Alcock A., Murrain P., Mc Glynn S., Smith G., (1985). **Responsive Environments – A Manual For Designers**, The Architectural Press Ltd. London
3. Bourn, L. S (1982). **Urban Spatial Structure: an introductory essay on concepts and criteria, in Internal Structure of the City**. Oxford University Press, New York.
4. Brotchie, J., P. Newtown, P. Hall & P. Nijkamp (eds). (1985). **Introduction. The Future of Urban Form: The Impact of the New Technology**. Croom Helm, London
5. Canter, D., (1997). **The Psychology of Place**, London: The Architectural Press
6. Cullen, G., (1983), **Townscape**, The Architectural Press, Great Britain
7. David Gosling, (1996). Gordon Cullen – **Visions of Urban Design**, Academy Group Ltd., United Kingdom
8. Dolores Hayden, (1995). **The power of place-Urban Landscapes As Public History**, The Mit Press, London
9. Gottmann, J. (1978). **Forces Shaping Cities. New Castle upon Tyne:** University of Newcastle, Department of Geography.
10. Harry Launce Garnham, (1985). **Maintaining The Spirit of Place: A process For The Preservation of Town Character**, PDA Publishers Corporation, Arizona
11. Lang, J., (1994). **Urban Design: The American Experience**, Van Nostrand Reinhold, New York
12. Lisa Taylor, (1979). **Urban Open Spaces. Coopee – Hewitt Museum**. The Swithsonian Institution & National Museum of Design
13. Lynch K., (1960). **The Image Of The City**, Cambridge, MA: The Mit Press, London
14. Michael Hough, (1990). **Out of Place : Restoring Identity to The Regional Landscape**, Yale University Press

15. Rogers, A. (1971). **Theories of intra-urban spatial structure: a Dissenting view, di dalam Internal Structure of the City.** Oxford University Press, New York.
16. Sanoff H., (1991). **Visual Research Method In Design,** Van Nostrand Reinhold, New York
17. Syed Zainol Abidin Iddid, (1995). **Pemeliharaan Warisan Rupa Bandar,** badan Warisan Malaysia
18. Tridib Banerjee & Michael Southworth, (1996). **City Sense and City Design: Writing and Projects of Kevin Lynch,** The MIT Press, London
19. Unesco, (1975). **The Conservation of Cities,** Croom Helm, London, UNESCO Press
20. Zeynep Celik, (1994). **Streets : Critical Perspectives on Public Space,** University of California Press
21. (2000). **Visit Historic Melaka Means Visit Malaysia,** Kerajaan Negeri Melaka
22.(1998). **Melaka : Seen Through Pictures and Dioramas,** Perbadanan Muzium Melaka
23.(1968). **The Quality of Man's Environment,** Smithsonian Institution Press.
24. Sylvia crowe dan Zvi Miller, (1964). **Shaping Tomorrow's Landscape,** Djambatan Publishers and Cartographers, Amsterdam.
25. Shuhana Shamsuddin and Ahmad Bashri Sulaiman (2000). **Improving Quality of Life in Cities of The new Millenium Through Developing Sense of Place in Urban Design – The Malaysian Scenario,** Jurnal Teknologi, Universiti Teknologi Malaysia.
26. Suhana Shamsuddin (1990). **The Urban Design Critique,** Pusat Sumber Fakulti Alam Bina Universiti Teknologi Malaysia Kampus Skudai.
27. Simon Bell (1993). **Elemen of Visual Design in The Landscape,** E & FN Spon, London
28.(1995). **Easy Guide to Revised Edition – Townscape,** Department of Planning and Urban Development, Western Australia.

SUMBER TIDAK DITERBITKAN

1. Ahmad Bashri Sulaiman dan Shuhana Shamsuddin (2000). **Typology of urban form: A case study of Georgetown, Penang**. Laporan penyelidikan yang tidak diterbitkan, Universiti Teknologi Malaysia.
2. Hafizah yakub, (1985). **Kajian Pelan Tindakan Pembangunan Warisan Sejarah Bandar Taiping**, Universiti Sains Malaysia, Pulau Pinang.
3. Mahbob Salim, (1992). **Aspect of Urban Design With Special Reference To Image and Identity in Built Form – Case Study of Kuala Lumpur**, Unpublished PhD Dissertation
4. Shuhana Shamsuddin dan Ahmad Bashri Sulaiman, (1992). **The Typology of Urban Form of The Old Centre in Malaysia**, Jabatan Senibina Universiti Teknologi Malaysia.
5. Shuhana Shamsuddin, (1997). **Identity of Place-A Case Study of Kuantan Town centre**, Unpublished PhD Dissertation, University of Nottingham
6. Shuhana Shamsuddin dan Ahmad Bashri Sulaiman, (1999). **Persepsi orang Awam terhadap Ruang-Ruang Bandar – Kajian Kes: Pusat Bandaraya Johor Bahru, Johor Darul Ta'zim**
7. Syed Zainol Abidin Idid, (1985). **The Alternative Approach in Expressing Malaysian National Identity-Human Aspects in Built Form**, Unpublished MA Dissertaton, Oxford Polytechnic
8.(1998). **The Nomination of Cultural and natural Heritage of Malaysia To The World Heritage List.**
9. Dolbani Mijan (2000). **Imej Bandar: Pemahaman Mengenai Elemen Yang Membentuk Imej Sesuatu Bandar**, Jabatan Perancangan Bandar dan Desa Semenanjung Malaysia.
10. 5 SBS (1999). **Kajian Rekabentuk Bandar pusat bandar Taiping, Perak**. Unit Rekabentuk Bandar, Jabatan Senibina, UTM.

Penghargaan

Sekalung penghargaan dan ucapan terima kasih di berikan kepada Kementerian Sains, Teknologi dan Alam Sekitar diatas kepercayaan yang diberikan dalam melaksanakan penyelidikan ini. Setinggi-tinggi ucapan terima kasih ditujukan kepada Pusat Pengurusan Penyelidikan, UTM yang telah banyak memberikan sokongan serta kerjasama bagi melicinkan perjalanan penyelidikan ini.

Selain itu, ucapan penghargaan ini juga diberikan kepada Majlis Perbandaran Melaka Bandaraya Bersejarah, Majlis Perbandaran Pulau Pinang diatas bantuan dan kerjasama yang diberikan semasa kerja pengumpulan maklumat diadakan.

Akhir sekali, jutaan terima kasih kepada Prof. Madya Dr. Shuhana Shamsuddin yang bersama-sama menjayakan penyelidikan ini serta pembantu penyelidik, Cik Sharifah Lily Norbieana, En. Makarius Anwar, En. Zamzuri Che Hussain dan En. Lalu Mulyadi diatas kerjasama yang diberi dalam menjayakan penyelidikan ini.

Prof. Madya Dr. Ahmad Bashri Sulaiman

Ketua Projek

Febuari 2007

Abstrak

Kajian ini diadakan untuk mengenalpasti dan merumuskan bentuk bandar bagi bandar tradisional Melaka dan Georgetown berdasarkan karakter fizikal dalam menghasilkan sebuah model rekabentuk bandar bagi pembangunan masa hadapan. Antara bandar yang dijadikan sebagai kajian kes adalah Melaka Bandaraya Bersejarah dan Bandar Georgetown dimana ciri-ciri rekabentuk yang terdapat pada kedua-dua bandar tersebut akan dijadikan sebuah model bagi rekabentuk bandar baru. Pendekatan yang diadakan adalah dengan memerhatikan bentuk fizikal bandar dari aspek 'struktur bandar', 'bentuk' dan 'rupa bandar'. Selain itu, elemen-elemen lain seperti perlakuan dan aktiviti yang berlaku disana juga dijadikan sebagai faktor yang turut mempengaruhi bentuk bandar. Kajian ini menggunakan empat teknik kualitatif iaitu kajian literatur, analisis kandungan, temuramah, dan kajian visual yang dilakukan secara menyeluruh. Data yang diperolehi dianalisa dan dirumuskan bagi membentuk garis panduan model rekabentuk bandar yang merupakan matlamat dan objektif kajian ini. Penyelidikan ini berusaha membentuk sebuah model bentuk bandar berasaskan bandar tradisional di Malaysia, dan diharapkan dapat menjadi alternatif panduan bagi pembinaan bandar-bandar baru dimasa hadapan dan sebagai asas kepada penyelidikan yang berkaitan di masa hadapan.

Abstract

This research seeks to identify and findings the conceptual new model of city or town design based on the traditional urban form. There were two towns that been used as a case study which is Malacca and Georgetown. The character of the town will be used as a model for the new urban form. The analysis will be focus on urban structure, pattern and townscape, also including the activities and behaviour pattern. The research involves a literature study, questionnaire survey, interview and visual survey through extensive field work in the towns. The data obtained were analysed and concluded as a guideline for the model of town. Therefore, the research is to build a model of town based on the tradisional urban form in Malaysia and as an alternative for structured a new town in the future.

Kesimpulan

Kajian ini merupakan suatu hasil kerja yang dijalankan bagi membentuk sebuah model bentuk bandar berasaskan bandar tradisional di Malaysia. Selain itu, ia juga diadakan bagi mengenalpasti karakter fizikal yang membentuk 'urban form' serta merumuskan metodologi yang sesuai untuk mengenalpasti dan membentuk 'urban form' daripada bandar tradisional dimana ianya merangkumi kajian kes di Malaysia iaitu Melaka Bandaraya Bersejarah dan Bandaraya Georgetown. Setiap analisa maklumat yang diperolehi adalah menjurus kepada mengenalpasti akan bentuk bandar (urban form) bagi bandar tradisional Melaka dan Georgetown berdasarkan karakter fizikalnya.

Hasil penemuan dari kedua bandar yang penuh dengan nilai sejarah dan warisan itu, telah menghasilkan beberapa karakter yang kemudiannya diutarakan dan dirumus dalam bentuk model rekabentuk bandar.

Kajian terhadap pembentukan model 'urban form' yang dilakukan ke atas bandar-bandar tradisional di Malaysia ini, adalah suatu alternatif baru bagi penyelidikan yang berkisarkan bentuk bandar. Segala penemuan yang telah diolah dan disusun dalam laporan ini, dapat menjadi alternatif panduan bagi pembinaan bandar-bandar

baru dimasa hadapan dan sebagai asas kepada penyelidikan yang berkaitan di masa akan datang.