

**KRITERIA KEJAYAAN JALAN TRADISIONAL DI BANDAR SEBAGAI
TEMPAT TUMPUAN PENGUNJUNG**

NOR HASLINA BTE JA'AFAR

Tesis ini dikemukakan
sebagai memenuhi syarat penganugerahan
Sarjana Senibina

Fakulti Alam Bina
Universiti Teknologi Malaysia

Februari 2007

Terima kasih dan istimewa buat keluarga [Ibu, Shukur (adik), Mak, Atuk, Simba] dan para sahabat.

PENGHARGAAN

Alhamdulillah, syukur tidak terhingga ke hadrat Allah S.W.T. dengan berkat dan limpah kurnia-Nya, dapat juga akhirnya saya menyiapkan tesis ini.

Terima kasih tidak terhingga kepada penyelia [Prof. Madya Dr. Shuhana Shamsuddin dan Prof. Madya Dr. Ahmad Bashri Sulaiman] atas kesungguhan bimbingan dan tunjuk ajar mereka. Terima kasih juga diucapkan kepada mereka yang lain yang turut membantu kajian ini [Dr. Dolbani Mijan, Prof. Madya Syed Zainol Abidin Idid, En. Sulaiman (Jururancang Bandar DBKL), rakan-rakan dan sesiapa sahaja yang terlibat]. Semoga Allah sahaja yang membalas budi baik semua di dunia dan di akhirat. Semoga segala ilmu yang diperolehi mendapat keberkatan Nya.

ABSTRAK

Pada hari ini banyak perbincangan berkisarkan gangguan terhadap karakter jalan tradisional di tengah-tengah reka bentuk jalan moden. Dari pemerhatian, dilema ini adalah kesan daripada pembangunan yang pesat dan tidak terkawal di bandar-bandar. Walau bagaimanapun, terdapat karakter jalan tradisional di bandar lama yang kerap diingati dan dikunjungi responden hingga ke hari ini. Rentetan dari itu, matlamat kajian adalah untuk menentukan kriteria/kualiti kejayaan jalan tradisional di dalam menarik pengunjung dari persepsi pengguna. Manakala objektif kajian adalah untuk mengkaji elemen dan kriteria yang kerap dimaklumkan pengguna di dalam menarik mereka ke jalan tersebut. Kuala Lumpur sebagai ibu negara Malaysia telah dipilih sebagai kajian kes memandangkan karakternya bersesuaian dengan dilema jalan tradisional yang dimaklumkan. Tiga jalan tradisional yang terletak di pusat bandar lama Kuala Lumpur telah dipilih sebagai sampel iaitu Jalan Petaling, Jalan Masjid India dan Jalan Tuanku Abdul Rahman.

Pendekatan kajian menggunakan gabungan teknik, iaitu teknik kualitatif (major) dan kuantitatif (sokongan) di dalam pengumpulan data dan penganalisan. Sebanyak 330 borang soal-selidik dan 21 responden bagi teknik kualitatif (fokus temu bual dan pengenalpastian foto diikuti temu bual) digunakan. Pada masa yang sama, kebolegunaan teori di mana kebanyakannya dari barat akan diketahui kesesuaiannya di Malaysia dari pandangan pengguna.

Hasil kajian ini mendapati empat yang kerap dimaklumkan adalah; elemen aktiviti, fizikal, makna dan pengangkutan. Manakala tiga kualiti yang kerap dimaklumkan adalah; kegunaan dan aktiviti, akses dan jaringan dan keselesaan dan imej. Didapati elemen aktiviti serta kualiti kegunaan dan aktiviti adalah yang paling menonjol di mana ianya melibatkan bentuk dan jenis perniagaan tersendiri serta kepelbagaian gunabangunan di jalan tersebut. Aktiviti tidak formal seperti pergeraian dan aktiviti yang melimpah ke luar jalan yang mewujudkan "*sense of territory*" didapati kerap dimaklumkan oleh responden. Perkara ini turut membantu di dalam menyumbangkan kehadiran ramai pengguna dan aktiviti di kawasan kajian. Hasil kajian telah memberi cadangan terhadap persekitaran jalan tradisional sedia ada mahupun jalan moden bagi menentukan kejayaan jalan di dalam menarik pengunjung. Ini adalah kerana reka bentuk jalan adalah mengenai kehidupan penduduk di situ serta persekitaran mereka yang merangkumi aspek budaya contohnya.

ABSTRACT

Nowadays, much of the discussion on traditional streets centers on how the design of modern streets disrupts the character of the traditional street. Observations indicate that this is due to the rapid and uncontrolled development of the cities. Nevertheless, there are characters of the traditional streets that are often remembered when visiting the streets. So, this research is to determine the criteria that successfully attract visitors to traditional streets. The objectives of this research are to investigate the element(s) and the criteria associated with the success of the traditional streets in attracting visitors as perceived by the users. Kuala Lumpur as the capital city of Malaysia has been chosen as the case study for this research where its character is suitable to demonstrate the dilemma of the traditional streets. Three samples of traditional streets in Kuala Lumpur have been chosen which are, Jalan Petaling, Jalan Masjid India and Jalan Tuanku Abdul Rahman.

This research adopts a mixed methodology, using both the quantitative (support) and qualitative (major) methods in data collection and analysis. 330 sets of questionnaire forms are used for quantitative method and 21 respondents were selected for qualitative methods (in depth interview and photo recognition followed by interview) during the field survey. At the same time the applicability of the theories mainly generated in the west can be tested from the user's perspective.

The findings of this research suggested that the most frequently mentioned elements fall into four broad categories, namely (i) activity (ii) physical (iii) meaning and (iv) transportations. The three qualities that were frequently mentioned by the users are; (i) user and activities (ii) access and linkages (iii) comfort and image. It was observed that activity element and quality of use and activities were frequently mentioned by the user in attracting them to traditional street. This involves the type and form of trading and mixture of buildings on the street. Informal activities such as hawking and spill over activities that created a "sense of territory" are frequently mentioned by respondents. All these qualities help to contribute towards the presence of many users and activities on the street. Recommendations are given to existing traditional streets environment as well as modern streets that will determine the success of the street in attracting its visitor. This is due to the fact that the design of a street in an urban environment is about the life of the people and their environment that include culture for example.

KANDUNGAN

BAB	PERKARA	MUKA SURAT
	TAJUK	
	PENGAKUAN	ii
	DEDIKASI.....	iii
	PENGHARGAAN	iv
	ABSTRAK.....	v
	<i>ABSTRACT</i>	vi
	SENARAI KANDUNGAN.....	vii
	SENARAI JADUAL.....	xii
	SENARAI RAJAH	xv
	SENARAI FOTO	xix
	SENARAI LAMPIRAN.....	xxii
1	Pengenalan	
	1.0 Pengenalan	1
	1.1 Pernyataan Isu dan Masalah	2
	1.2 Persoalan Kajian	7
	1.3 Matlamat dan Objektif Kajian	7
	1.4 Metodologi Kajian	7
	1.5 Andaian Kajian	8
	1.6 Kepentingan Kajian	9
	1.7 Kawasan Kajian	9
	1.8 Skop Kajian	11

1.9	Batasan Kajian	11
1.10	Struktur Kajian	12

2

KAJIAN TEORITIKAL

2.0	Pengenalan	15
2.1	Latar Belakang Jalan	15
2.1.1	Definisi dan Konsep Jalan Tradisional	15
2.1.2	Jalan Sebagai Fenomena Seni bina	22
2.1.3	Corak dan Sistem Jalan	22
2.1.4	Tipologi Jalan	23
2.1.5	Faktor yang Mempengaruhi Pembentukan Jalan	26
2.1.6	Fungsi dan Peranan Jalan di Dalam Kehidupan Bandar	28
2.2	Persepsi	29
2.2.1	Definisi dan Konsep Persepsi	29
2.2.2	Definisi dan Konsep Kognisi	31
2.2.3	Perbezaan di antara Proses Persepsi dan Kognisi	31
2.3	Konsep Kejayaan Sesebuah Jalan	33
2.3.1	Reka bentuk Fizikal Jalan	34
2.3.2	Akses dan Jaringan	39
2.3.3	Kegunaan dan Aktiviti	41
2.3.4	Keselesaian dan Imej	45
2.3.5	“ <i>Socialbility</i> ”	49
2.4	Kesimpulan	49

3

REKABENTUK PENYELIDIKAN dan METODOLOGI

3.0	Pengenalan	50
3.1	Skop Kajian	50
3.2	Pilihan Metodologi Kajian	51

3.2.1	Pengimbasan Metodologi	51
3.2.2	Latar Belakang Masalah Kajian	53
3.3	Reka bentuk Kajian	54
3.3.1	Pendekatan Kajian	54
3.3.2	Kaedah dan Perancangan Kerja	55
3.3.3	Teknik Kajian (<i>Research Method</i>)	55
3.4	Teknik Pengumpulan Data	59
3.4.1	Teknik Kuantitatif-Persampelan	59
3.4.2	Teknik Kualitatif	64
3.5	Teknik Analisis Data	67
3.5.1	Teknik Kuantitatif	67
3.5.2	Teknik Kualitatif	68
3.6	Kesimpulan	69

4

KAJIAN KES – KUALA LUMPUR

4.0	Pengenalan	70
4.1	Pengenalan Kuala Lumpur dan Kaitannya dengan Ketiga-tiga Jalan Tradisional	70
4.2	Perkaitan Ketiga-Tiga Jalan Tradisional dengan Morfologi Kula Lumpur	72
4.3	Peninjauan Tapak 1: Jalan Petaling	74
4.3.1	Sejarah dan Latar belakang	74
4.3.2	Reka Bentuk Fizikal Jalan	74
4.3.3	Kegunaan dan Aktiviti	76
4.3.4	Keselesaan dan Imej	76
4.3.5	Akses dan Jaringan	77
4.3.6	“ <i>Socialbility</i> ”	77
4.4	Peninjauan Tapak 2 dan 3: Jalan Tuanku Abdul Rahman dan Jalan Masjid India	78
4.4.1	Sejarah dan Latar belakang	78
4.4.2	Reka Bentuk Fizikal Jalan	79
4.4.3	Kegunaan dan Aktiviti	81

	4.4.4	Keselesaian dan Imej	83
	4.4.5	Akses dan Jaringan	85
	4.4.6	“ <i>Socialbility</i> ”	86
	4.5	Kesimpulan	87
5	ELEMEN dan KRITERIA “KEJAYAAN” yang MENARIK PENGUNJUNG KE JALAN TRADISIONAL: ANALISIS PERBANDINGAN		
	5.0	Pengenalan	88
	5.1	Perbandingan Elemen–Elemen yang menonjol Dalam Menarik Pengunjung ke Jalan Tradisional di Dalam Menarik pengunjung	88
	5.1.1	Aktiviti	89
	5.1.2	Fizikal	92
	5.1.3	Makna	95
	5.1.4	Pengangkutan	96
	5.2	Faktor-Faktor bagi Kualiti yang Mempengaruhi Kejayaan Jalan Tradisional di Dalam Menarik Pengunjung	97
	5.2.1	Faktor Kualiti Kegunaan dan Aktiviti	98
	5.2.2	Faktor Kualiti Akses dan Jaringan	108
	5.2.3	Faktor Kualiti Keselesaian dan Imej	116
	5.2.4	Faktor Kualiti “ <i>Sociability</i> ”	128
	5.2.5	Faktor Kualiti Reka Bentuk Fizikal Jalan	129
	5.3	Kesimpulan	133
6	KESIMPULAN		
	6.0	Pengenalan	135
	6.1	Agenda Kajian	135
	6.2	Penemuan Utama Kajian	136
	6.2.1	Pengenalpastian Elemen dan Kriteria/Kualiti Kejayaan Jalan	136

	Tradisional Yang Paling Menonjol Di Dalam Menarik Pengunjung Yang Dimaklumkan Oleh Pengguna (Objektif Pertama)	136
6.2.2	Penentuan Faktor-Faktor Bagi Elemen Dan Kriteria/Kualiti Yang Paling Menonjol Bagi Kejayaan Jalan Tradisional Di Dalam Menarik Pengunjung Yang Dimaklumkan oleh Pengguna (Objektif Kedua)	138
6.3	Implikasi Kajian Serta Cadangan Untuk Kajian Selanjutnya	149
6.4	Kesimpulan	151

SENARAI JADUAL

NO	TAJUK	HALAMAN
2.1	Ciri-ciri tiga karakter jalan sebagai simbolik kepada fenomena seni bina	22
2.2	Corak dan sistem asas jalan	23
2.3	Kaitan tipologi jalan dengan fungsi pengelasan jalan	25
3.1	Jadual reka bentuk metodologi oleh para pengkaji	53
3.2	Objektif serta kebaikan dan kelemahan soalan berbentuk subjektif dan objektif bagi teknik soal-selidik	56
3.3	Objektif serta kebaikan dan kelemahan teknik fokus temu bual	57
3.4	Objektif serta kebaikan dan kelemahan teknik pengenalpastian foto diikuti fokus temu bual	58
3.5	Jadual waktu pengedaran borang soal-selidik	61
3.6	Saiz sampel yang diperlukan bagi pelbagai peratus kesilapan pada paras keyakinan 95%.	62
3.7	Jadual waktu pemerhatian aktiviti pengguna	66
4.1	Nisbah perasaan tertutup	81
5.1	Peratusan jenis aktiviti tidak formal bagi setiap jalan menerusi teknik soal-selidik	89
5.2	Bangunan yang kerap dikunjungi responden	91
5.3	Peratusan elemen bukan bangunan bagi setiap jalan menerusi teknik soal-selidik	93
5.4	Kepelbagaian jalan masuk ke kawasan kajian hasil dari teknik soal-selidik	96
5.5	Hasil perbandingan bagi faktor kualiti kegunaan dan aktiviti	98

5.6	Faktor bagi aktiviti di luar bangunan yang dimaklumkan dari teknik soal-selidik.	99
5.7	Aktiviti di dalam bangunan yang dimaklumkan dari teknik soal-selidik	101
5.8	Faktor-faktor bagi karakter aktiviti yang dimaklumkan dari teknik soal-selidik	104
5.9	Kaitan kekerapan elemen-elemen yang dimaklumkan responden di ketiga-tiga jalan tradisional bagi kualiti “kegunaan dan aktiviti” berdasarkan teknik kajian	108
5.10	Hasil perbandingan bagi faktor kualiti akses dan jaringan	108
5.11	Faktor kesinambungan yang dimaklumkan menerusi teknik soal-selidik	109
5.12	Faktor lokasi di dalam persekitaran bagi kualiti akses dan jaringan, dari teknik soal-selidik	112
5.13	Faktor penampilan kehadiran bangunan tertentu dari aspek visual, hasil teknik soal-selidik	113
5.14	Perkaitan di antara elemen-elemen yang kerap dimaklumkan oleh responden di ketiga-tiga jalan tradisional bagi kualiti “akses dan jaringan”	116
5.15	Hasil perbandingan bagi faktor kualiti keselesaan dan imej	116
5.16	Faktor keselamatan yang dimaklumkan menerusi teknik soal-selidik.	123
5.17	Faktor-faktor “walkable” yang dimaklumkan oleh responden dari teknik soal-selidik	125
5.18	Kaitan kekerapan elemen-elemen yang dimaklumkan responden di ketiga-tiga Jalan Tradisional bagi kualiti “keselesaan dan imej” berdasarkan teknik kajian	127
5.19	Hasil perbandingan bagi faktor kualiti “socialbility”	128
5.20	Kaitan kekerapan elemen-elemen yang dimaklumkan responden di ketiga-tiga jalan tradisional bagi kualiti “socialbility” berdasarkan teknik kajian	129
5.21	Hasil perbandingan bagi faktor kualiti reka bentuk fizikal jalan	130
5.22	Kaitan kekerapan elemen-elemen yang dimaklumkan responden di	133

ketiga-tiga Jalan Tradisional bagi kualiti “reka bentuk fizikal jalan”
berdasarkan teknik kajian

- 6.1 Jenis elemen yang menonjol di dalam menyumbang kejayaan yang menarik pengunjung ke jalan tradisional, Kuala Lumpur. 136
- 6.2 Jenis kualiti dan faktornya yang menonjol di dalam menyumbang kejayaan yang menarik pengunjung ke jalan tradisional, Kuala Lumpur. 137

SENARAI RAJAH

NO	TAJUK	HALAMAN
1.1	(i) Kepupusan “ <i>sense of enclosure</i> ” di rumah kedai lama dengan terbinanya rumah kedai bentuk baru (ii&iii) Laluan kaki lima dan antara fasad rumah kedai lama yang menarik	4
1.2	Keseluruhan metodologi dan strategi penyelidikan	13
1.3	Struktur kajian metodologi	14
2.1	Kepelbagaian kegunaan di sepanjang jalan tradisional	18
2.2	Lakaran konsep jalan tradisional di Malaysia amnya	21
2.3	(i) <i>Tragic scene</i> (ii) <i>Comic scene</i> (iii) <i>Satiric scene</i>	22
2.4	Topografi sebagai penentu bentuk bandar: “(i) <i>Riverine settlement</i> (ii) <i>Natural harbor</i> (iii) <i>Defensive site</i> (iv) <i>Linear ridge</i> (v) <i>Hilltop towns</i> (vi) <i>Sloped terrain.</i> ”	27
2.5	Keratan dan pelan Boulevard des Batignolles dan Boulevard d’Italie. Teknologi Jalan Haussmann termasuk teknik penanaman sederhana, sistem pencahayaan bergas, sistem air utama, longkang serta perkumuhan yang secara tidak langsung akan menyumbang kepada ekonomi Paris.	28
2.6	Perkaitan di antara rangsangan persekitaran dengan manusia	33
2.7	5 kriteria kualiti kejayaan di dalam menarik pengunjung ke sesebuah jalan	35
2.8	Jarak maksimum kepanjangan jalan lebih kurang 1500 meter termasuk mengadaptasikan konsep vista.	35
2.9	Jarak dari Hujung Jalan ke Bangunan Terminal	36
2.10	Perkaitan di antara panjang, lebar dan tinggi dalam reka bentuk	36

	jalan	
2.11	Nisbah panjang kepada tinggi jalan	36
2.12	(i) 27^0 (1:2) Kewujudan objek sebagai penyumbang yang terlalu sedikit dalam reruang jalan, dengan persekitaran yang kabur yang dilihat sebagai latar belakang (ii) 18^0 (1:3) Masih dapat menguasai gambar jalan dan persekitaran jalan (iii) 12^0 (1:4) atau kurang, objek menjadi sebahagian dengan persekitaran. Wujud “perasaan tertutup yang tinggi” (Jacobs, 1995).	37
2.13	Titik “ <i>key-note shops</i> ”	41
2.14	Kepelbagaian guna-tanah, pengguna dan aktiviti (di dalam dan di luar) akan menghasilkan pinggir yang baik bagi menghasilkan ruang jalan yang hidup.	44
2.15	(i) Konsep “ <i>place the building at the sidewalk</i> ” (ii) Bayangan dari bangunan	47
2.16	Interaksi “ <i>mutual</i> ” di antara kelima-lima kriteria/kualiti kejayaan sesebuah jalan di dalam menarik pengunjung	49
4.1	Perkaitan yang bermula dari peta dunia ke Negara Malaysia, Kuala Lumpur dan keperincian ketiga-tiga kawasan kajian	71
4.2	Perkembangan infrastruktur Kuala Lumpur dari tahun 1969-1950an	72
4.3	Morfologi Kuala Lumpur menunjukkan penempatan terperinci di sekitar muara sungai. Kelihatan kawasan Jalan Tuanku Abdul Rahman (<i>Batu Road</i>), Masjid India (<i>Dickson Street</i>) dan Jalan Petaling	72
4.4	Morfologi Kuala Lumpur menunjukkan pembangunan yang berkembang di sekitar muara sungai	72
4.5	1920an-Morfologi Kuala Lumpur pada tahun tersebut telah menunjukkan perkembangan pembangunan yang lebih pesat dan padat di Jalan Tuanku Abdul Rahman. Terdapat penempatan di belakang Jalan Tuanku Abdul Rahman iaitu kawasan Masjid India dan Jalan Melayu. Malah kepadatan pembangunan terlebih	73

dahulu telah bermula di kawasan Jalan Petaling. Ini kerana kawasan tersebut merupakan antara kawasan yang mula pesat membangun dan kemudian barulah diikuti Jalan Tuanku Abdul Rahman dan sekitarnya.

4.6	Antara elemen utama bagi aspek kemudahsampaian kriteria “akses dan jaringan” di ketiga-tiga kawasan kajian secara makro	73
4.7	Padu dan lompong di Jalan Petaling	75
4.8	Bangunan lama dan baru di Jalan Petaling	75
4.9	Elemen fizikal bagi nodus “mula dan akhir” bagi Jalan Petaling serta nodus persimpangan di kawasan kajian	75
4.10	“Perasaan tertutup” yang berbeza di sepanjang Jalan Petaling (tidak termasuk ketinggian struktur bumbung)	75
4.11	Peta menunjukkan tahap kemudahsampaian ke Jalan Petaling	77
4.12	Laluan major kemudahan awam bagi Jalan Petaling serta kawasan persekitarannya	77
4.13	Padu dan lompong bagi Jalan TAR dan Jalan Masjid India	79
4.14	Bangunan lama dan baru bagi Jalan Tar dan Masjid India	79
4.15	Elemen fizikal bagi nodus “mula dan akhir” bagi Jalan TAR dan Masjid India serta nodus persimpangan di kawasan kajian	80
4.16	“Perasaan tertutup” yang berbeza di sepanjang Jalan Tuanku Abdul Rahman dan Jalan Masjid India	80
4.17	5 major kawasan di sekitar Jalan TAR dan Masjid India	81
4.18	Akses dan jaringan bagi 2 kawasan; Jalan Masjid India dan TAR secara mikro	85
4.19	Analisis terhadap kemudahsampaian	86
4.20	Laluan major kemudahan awam bagi Jalan TAR dan Masjid India serta kawasan persekitarannya	86
5.1	Bangunan-bangunan yang menjadi “mercutanda tempatan” berdasarkan teknik kuantitatif dan kualitatif	94
5.2	Kehadiran elemen landskap di “pocket space” Jalan Masjid India menjana pelbagai aktiviti	107

- 5.3 Kombinasi bangunan yang diingati di (i) Jalan Petaling (ii) Jalan Masjid India dan (iii) Jalan Tuanku Abdul Rahman yang menghasilkan “*key-note shops*” dan jalan yang dimaklumkan oleh responden untuk memasuki kawasan kajian yang menghasilkan nodus 115

SENARAI FOTO

NO	TAJUK	HALAMAN
1.1	Jalan mampu mencorakkan sesebuah bandar dan memberikan karakter tersendiri	1
1.2	Peranan jalan pada hari ini diutamakan kepada kenderaan bermotor	3
1.3	Antara gangguan rupa bentuk jalan tradisional di King Street, Sdney Australia	3
1.4	Antara jalan tradisional yang masih menarik pengunjung (i) Jalan Masjid India (ii) Chapel Street, Australia (iii) bandar lama San Sebastian, Spain (iv) Champ Elyses, Paris (v) Regent Street, London	5
2.1	Konsep rumah kedai lama di Malaysia	18
2.2	Ruang yang padat dan lompong sebuah bandar lama di Eropah dengan permukaan dan tekstur yang halus dapat dilihat dengan lebih jelas daripada pandangan atas	19
2.3	(i) Keunikan struktur reruang Jalan Medieval telah menimbulkan perasaan tertutup yang tinggi (ii) Pembinaan jalan mengikut keadaan topografi	20
2.4	Tiga sistem asas jalan: (i) <i>Gridiron</i> (ii) <i>Organic</i> (iii) <i>Radial</i>	23
2.5	Pembinaan Tokong dan Masjid di jalan yang sama di Melaka menghasilkan suasana yang unik	27
2.6	Salah satu contoh penggunaan “pagar”	35
2.7	(i) “Opera house” (bangunan terminal) yang kehilangan fungsinya (ii) Bangunan terminal yang berjaya didominasi (iii) Bangunan terminal bagi jalan bengkok	36
2.8	Antara cara mewujudkan interaksi visual pengguna di dalam dan di	40

	luar bangunan dengan mempamerkan barang jualan	
4.1	Jalan Petaling pada (i) 1920 (ii) 1915	74
4.2	Suasana Jalan Petaling sebelum (i) dan selepas (ii) pembinaan struktur bumbung	76
4.3	“ <i>Batu Road</i> ” berhampiran Kampung Bahru pada tahun 1932	78
4.4	(i) Antara elemen landskap yang didapati di Jalan TAR (ii) Pencahayaan yang menarik di waktu malam menonjolkan lagi fasad bangunan	79
4.5	Aktiviti pasar malam dan antara barang jualannya	82
4.6	Kepelbagaian aktiviti yang wujud di “ <i>pocket space</i> ”	82
4.7	(i) Aktiviti di awal pagi (ii) Aktiviti di malam hari	83
4.8	(i) Kemudahan lintasan belang (ii) Pondok polis (iii) Lorong yang mempunyai bukaan mewujudkan interaksi perasaan selamat secara psikologinya (iv) Aspek kebersihan sentiasa dititikberatkan oleh pihak berkuasa	84
4.9	(i)Interaksi sosial dapat dilihat (ii) Keadaan semasa penyediaan untuk sembahyang Jumaat di mana jalan ditutup sementara waktu bagi para jemaah	87
5.2	Antara aktiviti dan cara mempamerkan jualan turut menghasilkan aktiviti tidak formal	99
5.3	Antara kepelbagaian aktiviti yang berlaku di luar bangunan sehingga ke hari ini; (i) Jalan Masjid India (ii) Jalan Petaling, mencatatkan peratusan tertinggi (iii) Jalan Tuanku Abdul Rahman-Lorong TAR	101
5.4	Interaksi pejalan kaki dengan kenderaan (i) Jalan Masjid India (ii) Jalan Tuanku Abdul Rahman	103
5.5	Jalan ditutup sementara bagi aktiviti sembahyang Jumaat	111
5.6	Suasana musim perayaan di Jalan Masjid India	117
5.7	Aktiviti luar (pergeraian) di Jalan Petaling dan Jalan Masjid India (ii) (iii) Hampanan barang jualan dan (iv) Aktiviti mengurut di Jalan Masjid India	119
5.8	Antara nilai budaya di Jalan Masjid India (i) penampilan cara	121

- berpakaian (ii&iii) jenis pemakanan
- 5.9 Penampilan tanglung di sepanjang Jalan Petaling sebelum pembinaan struktur bumbung 122
- 5.10 (i&ii) Interaksi sosial di antara penghuni Jalan Masjid India (iii) 129
Kedatangan orang luar yang mewujudkan aktiviti menambahkan lagi interaksi sosial
- 5.11 Kemudahan tempat duduk yang disediakan di kawasan kajian berjaya 133
menghasilkan pelbagai aktiviti

LAMPIRAN

NO.LAMPIRAN	TAJUK
1	Kandungan soal-selidik
2	Kandungan temu bual dan pengenalpastian foto diikuti temu bual
3	Pelan Lokasi Rajah 5.1 Rajah 5.2 Rajah 5.3
4	Profil Responden
5	Jadual dari Teknik Kualitatif Jadual 5.1: Jenis elemen penting yang dimaklumkan responden di Jalan Petaling Jadual 5.2: Jenis elemen penting di Jalan Masjid India dan persekitarannya Jadual 5.3: Jenis elemen penting di Jalan Tuanku Abdul Rahman dan persekitarannya Jadual 5.1a: Elemen tersendiri yang dimaklumkan oleh pengguna Jalan Petaling bagi menerangkan penampilan jalan tersebut – teknik fokus temu bual Jadual 5.1b: Elemen tersendiri yang dimaklumkan oleh pengguna Jalan Petaling bagi menerangkan penampilan jalan tersebut – teknik pengenalpastian foto diikuti temu bual Jadual 5.2a: Elemen tersendiri yang dimaklumkan oleh pengguna Jalan Masjid India bagi menerangkan penampilan jalan tersebut – teknik fokus temu bual Jadual 5.2b: Elemen tersendiri yang dimaklumkan oleh pengguna Jalan

Masjid India bagi menerangkan penampilan jalan tersebut – teknik pengenalpastian foto diikuti temu bual

Jadual 5.3a: Elemen tersendiri yang dimaklumkan oleh pengguna Jalan Tuanku Abdul Rahman bagi menerangkan penampilan jalan tersebut – teknik fokus temu bual

Jadual 5.3b: Elemen tersendiri yang dimaklumkan oleh pengguna Jalan Tuanku Abdul Rahman bagi menerangkan penampilan jalan tersebut – teknik pengenalpastian foto diikuti temu bual

Jadual 5.2a: Kualiti dan elemen-elemen “kejayaan” yang menarik pengunjung ke Jalan Petaling dari teknik fokus temu bual

Jadual 5.2b: Kualiti dan elemen-elemen “kejayaan” yang menarik pengunjung ke Jalan Petaling dari teknik pengenalpastian foto diikuti teknik temu bual

Jadual 5.3a: Elemen bagi kriteria “akses dan jaringan” yang dimaklumkan oleh responden dari teknik fokus temu bual

Jadual 5.3b: Elemen bagi kriteria “akses dan jaringan” yang dimaklumkan oleh responden dari teknik pengenalpastian foto diikuti temu bual

Jadual 5.4a: Elemen bagi kriteria “kegunaan dan aktiviti” yang dimaklumkan oleh responden bagi Jalan Petaling dari teknik fokus temu bual

Jadual 5.4b: Elemen bagi kriteria “kegunaan dan aktiviti” yang dimaklumkan oleh responden bagi Jalan Petaling dari teknik pengenalpastian foto

Jadual 5.5a: Elemen “keselesaian dan imej” Jalan Petaling yang dimaklumkan oleh responden dari teknik temu bual

Jadual 5.5b: Elemen “keselesaian dan imej” Jalan Petaling yang dimaklumkan oleh responden dari teknik pengenalpastian foto

Jadual 5.6a: Elemen bagi “*socialbility*” yang dimaklumkan oleh responden di Jalan Petaling dari teknik fokus temu bual

Jadual 5.6b: Elemen bagi “*socialbility*” yang dimaklumkan oleh responden

di Jalan Petaling dari teknik pengenalpastian foto diikuti temubual.

Jadual 5.7a: Elemen “rekabentuk fizikal jalan” yang dimaklumkan oleh responden dari teknik fokus temu bual di Jalan Petaling

Jadual 5.7b: Elemen “rekabentuk fizikal jalan” yang dimaklumkan oleh responden dari teknik pengenalpastian foto diikuti temu bual di Jalan Petaling

Jadual 5.2a: Kualiti dan elemen-elemen “kejayaan” yang menarik pengunjung ke Jalan Masjid India dari teknik fokus temubual

Jadual 5.2b: Kualiti dan elemen-elemen “kejayaan” yang menarik pengunjung ke Jalan Masjid India dari teknik pengenalpastian foto diikuti teknik temubual

Jadual 5.3a: Elemen bagi kriteria “akses dan jaringan” yang dimaklumkan oleh responden dari teknik fokus temu bual di Jalan Masjid India

Jadual 5.3b: Elemen bagi kriteria “akses dan jaringan” yang dimaklumkan oleh responden dari teknik pengenalpastian foto diikuti temu bual di Jalan Masjid India.

Jadual 5.4a: Elemen bagi kriteria “kegunaan dan aktiviti” yang dimaklumkan oleh responden dari teknik fokus temu bual.

Jadual 5.4b: Elemen bagi kriteria “kegunaan dan aktiviti” yang dimaklumkan oleh responden dari teknik pengenalastian foto diikuti temu bual

Jadual 5.5a: Elemen bagi kriteria “keselesaian dan Imej” bagi Jalan Masjid India dari teknik fokus temu bual

Jadual 5.5b: Elemen bagi kriteria “keselesaian dan Imej” dari teknik pengenalpastian foto diikuti temu bual

Jadual 5.6a: Elemen bagi kriteria “*socialbility*” Jalan Masjid India yang dimaklumkan oleh responden dari teknik fokus temu bual

Jadual 5.6b: Elemen bagi kriteria “*socialbility*” Jalan Masjid India yang dimaklumkan oleh responden dari teknik pengenalpastian foto

diikuti temu bual

Jadual 5.7a: Elemen “rekabentuk fizikal jalan” dari persepsi pengguna bagi Jalan Masjid India dari teknik fokus temu bual

Jadual 5.7b: Elemen “rekabentuk fizikal jalan” dari persepsi pengguna bagi Jalan Masjid India dari teknik pengenalpastian foto diikuti temu bual

Jadual 5.2a: Kualiti dan elemen-elemen “kejayaan” yang menarik pengunjung ke Jalan Tuanku Abdul Rahman dari teknik fokus temubual

Jadual 5.2b: Kualiti dan elemen-elemen “kejayaan” yang menarik pengunjung ke Jalan Tuanku Abdul Rahman dari teknik pengenalpastian foto diikuti teknik temubual

Jadual 5.3a: Elemen bagi “akses dan jaringan” yang dimaklumkan oleh responden dari teknik fokus temu bual

Jadual 5.3b: Elemen bagi “akses dan jaringan” yang dimaklumkan oleh responden dari teknik pengenalpastian foto diikuti temu bual

Jadual 5.4a: Elemen bagi kriteria “kegunaan dan aktiviti” Jalan Tuanku Abdul Rahman yang dimaklumkan oleh responden dari teknik fokus temu bual

Jadual 5.4b: Elemen bagi kriteria “kegunaan dan aktiviti” Jalan Tuanku Abdul Rahman yang dimaklumkan oleh responden dari teknik pengenalpastian foto

Jadual 5.5a: Elemen bagi “keselesaian dan imej” Jalan Tuanku Abdul Rahman yang dimaklumkan oleh responden dari teknik fokus temu bual

Jadual 5.5b: Elemen “keselesaian dan Imej” Jalan Tuanku Abdul Rahman yang dimaklumkan oleh responden dari teknik pengenalpastian foto diikuti temu bual.

Jadual 5.6a: Elemen “*socialbility*” yang dimaklumkan oleh responden di Jalan Tuanku Abdul Rahman dari teknik fokus temu bual

Jadual 5.6b: Elemen “*socialbility*” yang dimaklumkan oleh responden di

Jalan Tuanku Abdul Rahman dari teknik pengenalpastian foto diikuti temu bual

Jadual 5.7a: Elemen “rekabentuk fizikal jalan” yang dimaklumkan oleh responden dari teknik fokus temu bual di Jalan Tuanku Abdul Rahman

Jadual 5.7b: Elemen “rekabentuk fizikal jalan” yang dimaklumkan oleh responden dari teknik pengenalpastian foto diikuti temu bual di Jalan Tuanku Abdul Rahman

BAB 1

PENGENALAN

1.0 Pengenalan

Di dalam sebuah masyarakat majmuk yang demokratik, reka bentuk bandar seharusnya dapat menjadikan persekitaran bandar sebagai tempat “kediaman” yang baik bagi semua penduduk (Ezrin, 1985). Maka, pembentukan ruang bandar perlu mengambil kira dua elemen asas iaitu jalan dan medan (Rob Krier, 1979 dan Moughtin, 1992). Kepentingan jalan dapat dilihat berdasarkan kenyataan Lynch (1976) yang menyebut “*path*” (jalan) sebagai antara komponen yang dikenal pasti boleh membentuk imej sesebuah bandar.

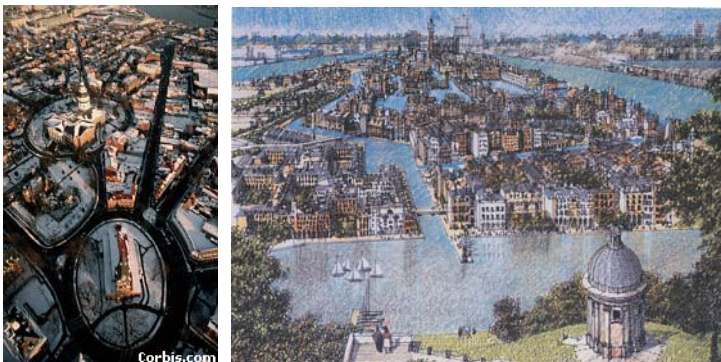


Foto 1.1: Jalan atau ‘*path*’ mampu mencorakkan sesebuah bandar dan memberikan karakter tersendiri
Sumber: www.corbis.com

Menyedari kepentingan fungsi dan peranan jalan, kajian ini akan menghuraikan kriteria/kualiti serta elemen yang mempengaruhi kejayaan di dalam menarik pengunjung

ke sesebuah jalan. Kajian akan memfokuskan kepada jalan tradisional di mana kriteria kejayaannya di dalam menarik pengunjung pula akan ditentukan berdasarkan persepsi pengguna. Istilah “kejayaan” yang menarik pengunjung di sini merangkumi pelbagai aspek iaitu dari aspek kepelbagaian dan perbezaan aktiviti dengan latar serta karakter tersendiri yang mewujudkan “perasaan setempat”. Kemudian ianya disokong oleh kualiti sistem perhubungan awam yang baik. Kajian ini perlu di dalam usaha meningkatkan imej dan karakter jalan tradisional agar ia terus bertahan serta dapat diterapkan di dalam pembangunan-pembangunan baru. Selain itu pereka bentuk menjadi lebih sensitif dengan penglibatan pengguna secara langsung bagi memastikan agar tidak terus lenyap ditelan arus pemodenan.

1.1 Pernyataan Isu dan Masalah

Kajian ini dimulakan dengan dua persoalan iaitu; mengapa jalan tradisional perlu dikaji dan mengapa penilaian didasarkan kepada persepsi pengguna?

i. Mengapa kajian dilakukan terhadap jalan tradisional?

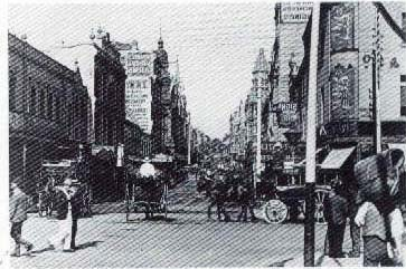
Ruang awam terbuka di dalam sesebuah bandar terbahagi kepada dua iaitu plaza dan jalan (Moughtin, 1992/2003). Bagi negara Asia termasuklah Malaysia, ruang awam terbuka adalah kepada jalannya (Shuhana et. al., 2000, 2003; Derek A., 2002). Perkara ini telah dimaklumkan oleh Jacobs (1993) yang menyatakan kehidupan sesebuah masyarakat tergambar melalui “kehidupan” dan budaya yang terdapat pada sesebuah jalan. Istilah jalan tradisional di sini adalah jalan terawal yang membentuk sesebuah bandar yang menjadi tumpuan orang ramai hingga ke hari ini di mana ianya terletak di pusat bandar lama (Draf Rancangan Struktur 2020). Malah menurut Shuhana dan A. Bashri (2002), kewujudan “perasaan setempat” di jalan tradisional lebih dirasai kerana segala aktiviti telah bertapak lama. Namun kepesatan pembangunan menyebabkan kawasan

perbandaran lama atau terawal ini menghadapi ancaman (Merrick A. et. al., 2002). Peranan jalan tradisional yang menjadi simbol bagi masyarakat setempat (Shuhana dan A. Bashri, 2002) dan juga warisan kita mula dilupakan (Badan Warisan Malaysia, 2004). Dilema isu berkaitan jalan tradisional turut dialami bukan sahaja di Malaysia tetapi juga di negara maju. Maka, timbul pelbagai masalah berhubung sejauh mana jalan tradisional berfungsi sebagai “ruang awam terbuka” (Shuhana dan A. Bashri, 2004; John B., 2001; <http://www.mainstreet.com>). Ini memandangkan peranan jalan pada hari ini memberi keutamaan kepada kenderaan dan bukannya aktiviti masyarakat yang mewarnai persekitaran kawasan kedai dan jalan (Foto 1.2).



Foto 1.2: Peranan jalan pada hari ini diutamakan kepada kenderaan bermotor
Sumber: <http://www.Corbis.com>

Pembangunan yang tidak sensitif terhadap kepentingan dan nilai-nilai skap rupa bandar lama telah mengakibatkan jalan-jalan tradisional mengalami kemusnahan (P. Miao, 2001; A. Bashri dan Shuhana, 2000; Shuhana dan A. Bashri, 2002, 2004). Persekitaran yang dibina oleh mereka sendiri telah mengubah gaya hidup masyarakat di situ. Antaranya aktiviti awam telah bertukar menjadi aktiviti persendirian. Berdasarkan kajian The National Mainstreet (2004, 2005) menyatakan ia disebabkan kemusnahan fungsi jalan tradisional di Boston, masyarakat umumnya didapati telah melupakan pentingnya nilai dan peranan jalan di dalam sesebuah bandar. Ini turut dinyatakan oleh Schumacher (1978) yang menyifatkan, akibat peranan jalan sebagai ruang bersosial kini tidak lagi dipedulikan. Namun, dengan timbulnya kesedaran terhadap peranan jalan tradisional, usaha-usaha giat telah dijalankan bagi memulihara jalan-jalan tersebut (<http://www.mainstreet.com>).



i.
Sebelum



ii.
Selepas

Foto 1.3: Antara gangguan rupa bentuk jalan tradisional di King Street, Sydney Australia
Sumber: Mackness C., 2001 - Architecture Australia: 11

Nilai jalan tradisional dalam kehidupan komuniti, keunikan seni binanya serta “perasaan setempat” yang terhasil daripadanya mula dihargai. Malah “National Mainstreet Center of the National Trust for Historic Preservation” di Washington telah ditubuhkan bagi memulihara dan mengembalikan semula jalan-jalan tradisional mereka yang telah musnah (The National Mainstreet Center, 2005). Situasi yang sama turut dialami oleh Australia iaitu membabitkan King Street di Sydney. Karakter sejarah yang unik dan kepentingan jalan tradisional ini sebagai ruang awam juga mengalami kemusnahan akibat pembangunan (Foto 1.3).

Berdasarkan kajian oleh A. Bashri dan Shuhana (1997) bertajuk “*The Vanishing Streets in Malaysia Urbanscape*”, pembinaan kompleks membeli-belah di kawasan tradisional telah mencetuskan kebimbangan berhubung kedudukan dan risiko kemusnahan jalan tradisional. Ia seolah-olah satu bentuk penindasan kepada peniaga kecil yang beroperasi di rumah kedai lama di sepanjang jalan tradisional. Lama-kelamaan situasi ini melenyapkan nilai sosial dan budaya di jalan tradisional apabila peniaga-peniaga ini terpaksa “gulung tikar” disebabkan tidak mampu bersaing. Dari satu sudut lain, kurangnya aspek pemuliharaan juga menjadi punca pupusnya rupa bentuk jalan tradisional di Malaysia (Badan Warisan Malaysia, 2004, 1999). Contohnya pemusnahan “perasaan tertutup” yang terhasil daripada penggunaan kaki lima di sepanjang rumah kedai lama. Laluan kaki lima inilah yang merupakan antara keunikan seni bina rumah kedai lama di jalan tradisional (Rajah 1.1). Malah warisan fasad bangunan lama yang menarik telah digantikan dengan bangunan baru yang tinggi. Ini telah memusnahkan karakter seni bina di jalan tersebut.



Rajah 1.1: (i) Kepupusan “sense of enclosure” di rumah kedai lama dengan terbinanya rumah kedai bentuk baru (ii&iii) Laluan kaki lima dan antara fasad rumah kedai lama yang menarik
 Sumber: (i) A. Bashri, 1988:7 (ii&iii) S. Zainol, 1998:67

Tun Dr Mahathir (2005) turut mengusulkan agar bandar-bandar lama ini termasuklah rumah kedai yang membarisi jalan lama tersebut dipelihara. Malah, beliau menyarankan pereka bentuk bandar untuk mereka bentuk bandar dengan kepakaran, iaitu dengan mengurangkan bangunan tinggi di kawasan bandar lama. Menurut beliau, bandar-bandar sepatutnya menjaga warisan mereka sekali gus mengelakkan peniruan warisan di bandar Eropah mahupun Amerika (Bernama, 2005).



Foto 1.4: Antara jalan tradisional yang masih menarik pengunjung (i) Jalan Masjid India (ii) Chapel Street, Australia (iii) bandar lama San Sebastian, Spain (iv) Champ Elyses, Paris (v) Regent Street, London
 Sumber: (i) Raja Ja’far, 2002 (ii) www.ChapelStreet.com (iii) www.SanSebastian.com (iv) Lawrence, 1972:18 (v) Jacobs, 1995:49

Berdasarkan pernyataan masalah yang dikemukakan, namun masih terdapat jalan tradisional yang masih menarik pengunjung hingga ke hari ini. Antaranya: Chapel Street di Australia (www.ChapelStreet.com), jalan-jalan di bandar lama San Sebastian, Spain [Deepak, 2005 (The Star, 2005)], jalan-jalan lama di bandar Copenhegen, Denmark (www.copenhegen.com), Regent Street di London (Jacob, 1995), Champ Elyses di Paris (Lawrence H., 1972), Jalan Masjid India di Malaysia [Dewan Bandaraya Kuala Lumpur, 2003 (Draf Pelan Perancangan Struktur 2020); Raja Ja'afar, 2002 (Berita Harian, 2002)], Jalan Petaling (www.malaysiantourism.com) dan Jalan Bandar, Trengganu di Malaysia (Shuhana dan A. Bashri, 2002). Oleh itu, memperbaiki ruang awam secara langsung dikatakan meningkatkan lagi tahap kehidupan di sesuatu kawasan yang akan memberikan imej yang baik di mata penduduk tempatan mahupun luar (Madanipour A., 2004). Malah menurut S. Zainol (1998), corak dan rupa bandar yang ada di seluruh Malaysia adalah nilai budaya yang amat penting, sekiranya ia lenyap maka tidak mungkin dapat digantikan lagi. Oleh sedemikian, pemuliharaannya adalah penting bagi menjamin kesinambungan nilai budaya dan tradisi bandar-bandar itu sendiri.

ii. Mengapa kajian memfokuskan kepada persepsi?

Kajian yang melibatkan persepsi awam adalah penting bagi mewujudkan kualiti persekitaran yang baik (Appleyard, 1980; Potter dan Robert, 1985) bagi sesebuah bandar (Sanoff, 1994). Ianya dapat memelihara dan memperbaiki persekitaran fizikal yang membentuk “*greater public space*” yang terhasil daripada pengguna itu sendiri (Appleyard, 1980; Sanoff, 1994; N.J. Susan, 1994). Lebih-lebih lagi apabila kajian terhadap “*path*” dilakukan, maka penglibatan persepsi persekitaran amatlah bersesuaian (Goodey, 1973). Perkara ini telah disokong oleh Sommer (1983) yang menyatakan reka bentuk sosial sememangnya memerlukan kerjasama daripada orang ramai. Menurut The UNCHS (2001), ianya untuk mengelakkan dilema pada hari ini di mana majoriti pihak berkuasalah yang telah mengambil-alih “kebudayaan sesuatu tempat” dengan menonjolkan identiti mereka, kebudayaan dan nilai mereka serta daerah mereka. Bukan sebaliknya di mana mereka harus mengambil kira tradisi budaya, semangat serta ikutan kebiasaan sesuatu tempat (Paul L. Knox, 2005). Maka menyedari kepentingan persepsi

awam, di dalam konteks kajian ini, pemikiran persepsi pengguna jalan tradisional dijalankan di mana mereka sendiri akan menjadi penentu kepada persekitaran kualiti kejayaan jalan tradisional iaitu berdasarkan kepada pengalaman mereka sendiri sebagai pengguna. Ini bersesuaian dengan kenyataan Uniaty Q. (2000) yang menyatakan keputusan pengguna haruslah diutamakan dahulu kemudian barulah diikuti dengan konsep yang ingin diterapkan.

1.2. Persoalan Kajian

Persoalan utama dalam kajian ini ialah: apa yang menyebabkan sesebuah jalan tradisional berjaya menarik pengunjung berdasarkan persepsi pengguna? Persoalan lainnya adalah:-

- i. Apakah elemen dan kriteria/kualiti penting yang perlu diberi perhatian dalam menentukan kejayaan sesebuah jalan tradisional?
- ii. Mengapakah elemen dan kualiti tersebut dimaklumkan di dalam menentukan kejayaan jalan tradisional di dalam menarik pengunjung yang dimaklumkan oleh pengguna?

1.3 Matlamat dan Objektif Kajian

Matlamat penyelidikan ini adalah mengenal pasti faktor kriteria/kualiti kejayaan jalan tradisional di dalam menarik pengunjung berdasarkan persepsi pengguna. Berikut adalah objektif yang perlu dicapai bagi menentukan matlamat kajian:

- i. Mengenal pasti elemen dan kriteria yang kerap dimaklumkan di dalam kejayaan jalan tradisional bagi menarik pengunjung berdasarkan persepsi pengguna.

ii. Menentukan faktor bagi elemen dan kriteria yang kerap dimaklumkan di dalam kejayaan jalan tradisional bagi menarik pengunjung berdasarkan persepsi pengguna.

1.4 Metodologi Kajian

Pembentukan metodologi kajian adalah berdasarkan kepada matlamat dan objektif kajian. Ianya melibatkan lima peringkat utama (Rajah 1.2 dan 1.3):-

i. Kajian literatur: Ia dikenali sebagai kajian dokumentari. Dua aspek teori yang penting ialah: (i) konsep jalan tradisional, persepsi dan kognisi, (ii) teori “kejayaan” sesebuah jalan yang telah dikemukakan oleh pengkaji terdahulu berdasarkan kajian terhadap persekitaran dan karakter bandar. Ianya akan digunakan dalam kajian ini dan diuji terhadap jalan tradisional berdasarkan konteks Malaysia.

ii. Pemerhatian tapak: Pemerhatian dilakukan secara sistematik di kawasan kajian. Pemerhatian ini menggunakan kaedah “*visual survey*” (Hilmilia, 2005; Shuhana dan A. Bashri, 1998, Sanoff, 1991) bertujuan membolehkan penyelidik mendapat gambaran awal tentang kawasan kajian. Pemerhatian tapak melibatkan situasi biasa dan karakter kawasan tersebut, contohnya aktiviti yang dijalankan dan jenis-jenis bangunan akan direkodkan menggunakan teknik lakaran dan fotografi. Analisis ini digunakan untuk perbandingan dan rujukan hasil daripada keputusan penyelidikan seterusnya.

iii. Soal-selidik: Sejumlah 330 responden dari tiga buah jalan tradisional telah diambil sebagai sampel kajian. Kajian soal-selidik digunakan untuk merekodkan jawapan yang diperoleh daripada responden. Penemuannya akan dianalisis secara statistik dan deskriptif dengan menggunakan program perisian “*Statistical Package for the Social Sciences*” (SPSS).

iv. Fokus temu bual: Sebanyak tujuh responden diambil daripada ketiga-tiga jalan tradisional. Temu bual perseorangan ini menggunakan teknik temu bual separa struktur. Tujuannya adalah untuk mendapatkan data kualitatif yang tidak mungkin diperoleh daripada teknik tinjauan. Data ini akan dianalisis secara kualitatif.

v. **Pengenalpastian foto dan diikuti temu bual:** Teknik ini juga melibatkan tujuh responden yang sama yang telah ditemu bual menerusi teknik fokus temu bual tadi. Objektifnya adalah untuk mendapatkan kepastian daripada responden berdasarkan foto bagi menjelaskan mengapa mereka dapat mengenal pasti foto tersebut. Jawapan teknik ini juga akan dianalisis secara kualitatif.

1.5 Andaian Kajian

Kajian ini mengandaikan, sesebuah jalan tradisional (di Malaysia) akan berjaya menarik ramai pengunjung berdasarkan faktor aktiviti yang menjadi “mercu tanda tempatan” di jalan tersebut. Ia merupakan faktor utama yang secara langsung menyumbang kepada identiti sesebuah jalan tradisional.

1.6 Kepentingan Kajian

Penyelidikan ini mendatangkan manfaat yang luas kepada berbagai pihak. Pertama, manfaat kepada perkembangan akademik khusus bidang seni bina dan reka bentuk perbandaran. Teori daripada analisis yang dihasilkan dalam penyelidikan ini boleh menjadi alternatif bagi penyelidikan yang sealaran dengannya. Ia menyumbang kepada data sekunder yang boleh digunakan oleh penyelidik akan datang. Ini kerana maklumat tentang hubungan antara persekitaran fizikal dan tingkah laku manusia adalah sangat penting. Ia dapat dimanfaatkan oleh arkitek, dan juru rancang dalam menentukan apa yang perlu dibuat dan mengenal pasti keadaan atau suasana reka bentuk yang harus dihindarkan bagi mengelakkan kesan yang tidak dikehendaki terhadap tingkah laku manusia (Sanoff, 1994; Ezrin A., 1985). Seterusnya bagi kumpulan pengguna pula, ia akan mewujudkan “perasaan yang telah dipengaruhi” untuk sama-sama terlibat dalam

proses reka bentuk. Ia akan meningkatkan kesedaran di dalam diri pengguna disebabkan keputusan yang telah mereka pilih. (Hester 1990; Sanoff 1994).

1.7 Kawasan Kajian

Kuala Lumpur telah dipilih sebagai kajian kes untuk kajian ini. Ia membabitkan tiga jalan tradisional iaitu: Jalan Tuanku Abdul Rahman, Jalan Petaling dan Jalan Masjid India. Pemilihan ini berdasarkan justifikasi berikut:

i. Identiti Kuala Lumpur

Kuala Lumpur iaitu ibu negara Malaysia merupakan sebuah bandar metropolitan yang sedang pesat membangun dan menjadi tumpuan orang ramai. Bertepatan dengan salah satu isu kajian: iaitu implikasi daripada pembangunan yang tidak terbatas, wujud ketidakseimbangan pembangunan di Kuala Lumpur. Walaupun penggunaan jalan sebagai ruang bandar semakin berkurangan akibat pembinaan kompleks membeli-belah, masih terdapat jalan tradisional yang menjadi tumpuan bukan sahaja dikalangan penduduk tempatan tetapi juga pelancong. Secara tidak langsung jalan-jalan ini mewujudkan “identiti setempat” atau “perasaan setempat” di kawasan tersebut (Shuhana, 1997).

ii. **Polisi di dalam “Draf Rancangan Struktur** istimewa. Ia dikaitkan sebagai salah satu faktor tarikan pelancong. Oleh itu, kawasan yang mempunyai karakter jalan tradisional dan masih menjadi tarikan pengguna akan dipelihara. Cadangan tersebut turut dikemukakan dalam “Draf Rancangan Struktur Kuala Lumpur 2020” (Dewan Bandaraya Kuala Lumpur, 2005). Berdasarkan draf tersebut, lima “jalan tradisional” telah dikenal pasti iaitu Jalan Chow Kit, Jalan Tuanku Abdul, Jalan Masjid India, Jalan Petaling dan