

**LALUAN PEJALAN KAKI SEBAGAI AGEN
PEMBANGUNAN SEMULA PUSAT BANDAR**

**KAJIAN KES LEBUH CAMPBELL/BUCKINGHAM
PULAU PINANG**

OLEH

MICHAEL ONG CHIN KEONG

**Diajukan untuk memenuhi sebahagian keperluan bagi
Ijazah Sarjana Sains (Perancangan)**

**Pusat Pengajian Perumahan, Bangunan dan Perancangan
Universiti Sains Malaysia
Mac 1999**

PENGHARGAAN

Usaha untuk menjalankan penyelidikan ini tidak mungkin dijayakan tanpa bantuan dan kerjasama pihak-pihak tertentu yang bukan sahaja menyumbangkan maklumat-maklumat atau sumber-sumber penyelidikan tetapi ide dan motivasi yang tidak ternilai. Pihak-pihak yang dimaksudkan itu samada orang-perseorangan mahupun organisasi-organisasi tertentu adalah seperti berikut:

Dr. Hj. Hassim Hj. Mat
(penyelia penyelidikan)

Prof. Madya Dr. Amiruddin Fawzi
(pensyarah Pusat Pengajian PBP)

Prof. Madya Dr. Alip Rahim
(pensyarah Pusat pengajian PBP)

Prof. Dr. Ibrahim Wahab
(pensyarah Pusat Pengajian PBP)

Madam Lan Ah Nan
(Jabatan Perancangan dan Pembangunan, MPPP)

En. Yew Tong Siang
(Jabatan Bangunan MPPP)

En. Tham Yen Thim dan En. Charles Leong
(Jawatankuasa Persatuan Peniaga Lebuah Campbell)

En. Lim Hooi Siang
(AR & T Heritage Consultancy)

Dato' Eddy Choong
(Ratepayers' Association)

Ong Gim Huat
(Housing Developers' Association)

Golongan yang teristimewa adalah mereka yang telah memberikan sokongan moral yang tidak ternilai dengan hanya berada di sisi saya sepanjang waktu;

Mom & Doris & Judy & Sally & Marg & Rod & Les & Benji & Jeroemy & my late Dad
(Ong & Company)

Teo' Chu Khwai (B) , Eng Thiam Hin (Agent), Cheah Lye Aik (Chairman), Khoo Eng Theng (speaker), Goh Ching Keng (new member), Voon Jang Nam (the informer).
(The Fishermen's Club)

Chan Chin Yeow, Anne, Lim Poh Im, Goh Ping Ling, Wein Siew Fen, Cheng Hui Lin
(individuals)

BYG Architecture

ABSTRAK

Cadangan laluan Pejalan Kaki Lebu Campbell/Buckingham telah menimbulkan banyak persoalan serta keraguan bukan sahaja dari segi implikasinya terhadap komuniti tempatan tetapi juga terhadap pembangunan bandaraya George Town secara menyeluruh. Adakah pembangunan yang sedemikian rupa dapat menghidupkan semula kawasan membeli belah Lebu Campbell/Buckingham yang pada suatu ketika merupakan pusat membeli belah yang terunggul di Wilayah Utara Malaysia.

Dengan itu, kajian ini bertujuan untuk memperlihatkan implikasi perancangan laluan pejalan kaki (*pedestrian mall*) ke atas pembangunan semula pusat bandaraya (*urban renewal*) dan juga kawasan setempat dengan menggunakan Cadangan Landskap dan Laluan Pejalan Kaki Lebu Campbell/Buckingham sebagai kes kajian dengan berasaskan hipotesis bahawa;

.....the role of pedestrian core, as an assembly place and a meeting place brings out the elements that enable a city to function culturally as a city, the elements that pass on cultural heritage and ultimately give form to all its subordinates.....

Johnson Marshall (1966), Rebuilding Cities

Kajian ini akan terlebih dahulu memperlihatkan teori-teori yang berkaitan dengan peranan laluan pejalan kaki di sesebuah bandaraya yang dikupas dari sudut makro dan mikro. Kajian-kajian kes dari dalam dan luar negeri akan diperlihatkan untuk melihat sejauh mana teori-teori yang telah dinyatakan dapat dipenuhi melalui skima-skima yang telah dijalankan itu yang lazimnya adalah berbeza di antara satu sama lain.

Dalam pada itu, analisa ke atas pembangunan bandaraya George Town dan Lebu Campbell dan Lebu Buckingham akan dikaji. Seterusnya melalui rangkakerja teoretikal yang dibincangkan dalam bab awalan serta analisa pembangunan semasa serta profail sediaada kawasan kajian, implikasi laluan pejalan kaki tersebut akan dirumuskan bagi membuktikan kesahihan kenyataan hipotesis tersebut.

ABSTRACT

The proposed Campbell/Buckingham Street Pedestrianisation has raised a lot of questions and doubts in terms of its implications toward the local community and overall development of George Town. Is such development capable to rejuvenate the Campbell/Buckingham Street shopping streets to emulate its hey days when it was known as the main shopping hub of the Northern Region of Malaysia?

As such, this study attempts to highlight the planning implications of a pedestrian mall to urban renewal of a city centre as well as to its neighbourhood proper of which Campbell/Buckingham Street will be analysed as a case study basing on the hypothesis that;

.....the role of pedestrian core, as an assembly place and a meeting place brings out the elements that enable a city to function culturally as a city, the elements that pass on cultural heritage and ultimately give form to all its subordinates.....

Johnson Marshall (1966), Rebuilding Cities

The initial chapters will first layout the theoretical aspects of Urban Development and introduce the concepts, roles and functions of pedestrian malls in a city centres from both macro and micro points of perspectives. Local and foreign examples of succesful pedestrian malls will be cited as case studies to ascertain the practical achievements of theories established in relation to pedestrianisation schemes which varies from case to case basis.

As such, a more detailed analysis of George Town city centre development and the existing socioeconomic profile of Campbell/Buckingham Street will be presented and discussed to conclude the findings of this study. This will subsequently be used to prove the subjected hypothesis.

ISI KANDUNGAN

muka surat

PENGHARGAAN	i
ABSTRAK	ii
ISI KANDUNGAN	iv
SENARAI JADUAL	x
SENARAI RAJAH	xi
SENARAI FOTO	xii

BAHAGIAN A PENDAHULUAN

BAB 1.0 PENGENALAN	1
1.1 Latarbelakang Kajian	1
1.2 Isu & Masalah Kajian	2
1.2.1 Kontek Setempat	6
1.2.2 Kontek George Town	7
1.2.3 Kontek Pulau Pinang	8
1.3 Matlamat & Objektif Kajian	10
1.4 Hipotesis Kajian	10
1.5 Skop Kajian	12
1.6 Metodologi Kajian	13

BAHAGIAN B RANGKA KERJA TEORIKAL

BAB 2.0 RANGKA KERJA MAKRO	17
2.1 Pengenalan	17
2.2 Perkembangan Bandar	17
2.2.1 Pengezonan & Pembangunan Semula Bandar	17
2.2.2 Bandaraya dalam Abad ke-21	19
2.2.3 Bandaraya yang Berkesinambungan	19
2.3 Pelancongan Bandar	21
2.3.1 Sistem Pelancongan Bandar	21
2.3.2 Strategi Pelancongan Bandar	24
2.3.3 Pelancongan sebagai Industri	25
2.3.4 Inpak Pelancongan Bandar	28
2.3.5 Matriks Pelancongan	31

2.4 Perkembangan Peruncitan	32
2.4.1 Perubahan Komponen Peruncitan di Pusat Daerah Perniagaan	32
2.4.2 Evolusi Peruncitan	34
2.5 Pembangunan Warisan dan Pemuliharaan	35
2.5.1 Pemuliharaan dan Maksud Warisan	35
2.5.2 Ekonomi dan Politik Pemuliharaan	36
2.6 Rumusan	38
BAB 3.0 LALUAN PEJALAN KAKI (PEDESTRIAN MALL)	39
3.1 Pengenalan	39
3.2 Laluan Pejalan Kaki :Tujuan, Bentuk, Rekabentuk dan Kejayaan	39
3.2.1 Tujuan	39
3.2.2 Bentuk & Rekabentuk	40
3.2.3 Kejayaan	41
3.3 Jenis dan Konsep Pejalan Kaki	42
3.3.1 Jenis-jenis Tempat Pejalan Kaki	42
3.3.2 Ruang Pejalan Kaki di kawasan kedai	42
3.3.3 Konsep Woonerf	43
3.3.4 Konsep Radburn	43
3.4 Implikasi Penggunaan Ruang Pejalan Kaki	44
3.4.1 Rangkaian Pejalan Kaki di kawasan Perdagangan	44
3.4.2 Kesan Skim Pejalan Kaki di kawasan Perdagangan	45
3.4.3 Peranan Ruang Jalan Kaki di kawasan Penempatan Bandar	46
3.4.4 Masalah	46
3.5 Aspek-aspek Utama Skema Pejalan Kaki	47
3.5.1 Pengenalan	47
3.5.2 Aspek Keselamatan	47
3.5.3 Aspek Keselesaan	48
3.5.4 Aspek Pengawalan dan Masa	48
3.5.5 Peranan Pencahayaan	49
3.5.6 Kemudahan untuk Pejalan Kaki	49
3.6 Pejalan Kaki sebagai satu Komponen Lalulintas	51
3.6.1 Pengenalan	51
3.6.2 Ciri-ciri Pejalan Kaki	51
3.6.3 Faktor-faktor lain	53

3.7 Hubungan Pejalan Kaki dengan Sistem Lalulintas	54
3.7.1 Pejalan Kaki dan Pengangkutan Awam	54
3.7.2 Pejalan Kaki dan Teksi	54
3.7.3 Pengangkutan Awam di Kawasan Membeli Belah	55
3.7.4 Pejalan Kaki dan Kenderaan	55
3.7.5 Penghalang-penghalang kepada Pejalan Kaki	56
3.8 Perancangan dan Reka bentuk Skima Pejalan Kaki	57
3.8.1 Teknik Merancang dan Mereka bentuk	57
3.8.2 Piawai Reka bentuk	58
3.8.3 Kawalan Masuk-Laluan Kenderaan	59
3.8.4 Piawai Untuk Penyediaan Ruang Laluan-Masuk	60
3.8.5 Implikasi Kewangan	60
3.8.6 Lintasan-lintasan	61
3.9 Pengurusan Lalulintas	63
3.9.1 Isyarat-isyarat Lalulintas	63
3.9.2 Bentuk-bentuk Isyarat	63
3.9.3 Sistem-sistem Lalulintas	64
3.9.4 Peranan Lampu Jalan	65
3.9.5 Penyelenggaraan	66
3.9.6 Peranan Pihak Berkuasa dalam Memperbaiki Sistem Lalulintas	66
3.10 Rumusan	67

BAHAGIAN C 'PRECEDENTS'

BAB 4.0 KAJIAN-KAJIAN KES	68
4.1 Pengenalan	68
4.2 Central Market Kuala Lumpur	68
4.2.1 Pengenalan	68
4.2.2 Lokasi	69
4.2.3 Sejarah	69
4.2.4 Aktiviti	69
4.2.5 Rumusan	72
4.3 Jalan India, Kuching, Sarawak	73
4.3.1 Pengenalan	73
4.3.2 Lokasi	73
4.3.3 Sejarah	73
4.3.4 Langkah-langkah Perlaksanaan Projek	75
4.3.5 Ciri dan Aktiviti Pejalan Kaki Jalan India	75
4.3.6 Rumusan	77

4.4 Laluan Pejalan Kaki Motomachi, Yokohama	79
4.4.1 Pengenalan	79
4.4.2 Tren Pembangunan Peruncitan di Yokohama	79
4.4.3 Sejarah	80
4.4.4 Aktiviti	82
4.4.5 Pengurusan	82
4.4.6 Rumusan	84
4.5 Queens Mall, Brisbane	85
4.5.1 Pengenalan	85
4.5.2 Aktiviti	85
4.5.3 Rumusan	85

BAHAGIAN D ANALISIS KAJIAN

5.0 KAJIAN MAKRO : PEMBANGUNAN BANDARAYA GEORGE TOWN

89	
5.1 Pengenalan	89
5.2 Pembangunan Semula Bandaraya George Town	89
5.2.1 Perkembangan Bandaraya George Town	89
5.2.2 Laluan Pejalan Kaki Lebu Campbell sebagai agen Pembangunan Semula Bandar	95
5.3 Tren Pelancongan di Pulau Pinang	96
5.3.1 Perspektif Pelancongan di Pulau Pinang	96
5.3.1.1 Pelan Strategik Pulau Pinang ke abad ke 21	96
5.3.1.2 Halangan dan Potensi Pembangunan Kawasan MPPP	96
5.3.2 Industri Pelancongan di Pulau Pinang secara am	98
5.3.3 Kesan Perkembangan Pelancongan di Pulau Pinang	101
5.3.4 Halatuju Pembangunan Pelancongan di George Town	102
5.3.5 Laluan Pejalan Kaki sebagai elemen Pelancongan Bandar	103
5.4 Perkembangan Peruncitan di George Town	105
5.4.1 Tren Perubahan Sektor Peruncitan	105
5.4.1.1 Ringkasan	105
5.4.1.2 Aktiviti Peruncitan	106
5.4.1.3 Tren Konsumer	121
5.4.2 Senario Peruncitan George Town Masa Kini	123
5.4.2.1 Pembangunan yang telah ditetapkan dan dalam perancangan	123
5.4.2.2 Pembangunan Bandaraya George Town sebagai Pusat Perdagangan & Membeli-belah wilayah	124
5.4.3 Analisis Peruncitan di George Town	126
5.4.4 Tren Masa Depan Peruncitan George Town	128
5.4.5 Implikasi Laluan Pejalan Kaki Lebu Campbell/Buckingham	

kepada Tren Peruncitan di George Town	130
5.5 Perkembangan Warisan di George Town	131
5.5.1 Draf Garispanduan Pembangunan Kawasan Pemuliharaan di Pusat Bandaraya George Town	131
5.5.2 Kekeliruan yang disebabkan oleh Garispanduan Pemuliharaan	133
5.5.3 Perkembangan Projek Pemuliharaan di Pulau Pinang	135
5.5.4 Implikasi Laluan Pejalan Kaki Lebuh Campbell kepada Pemuliharaan di Pulau Pinang	136
5.6 Pemansuhan Akta Kawalan Sewa 1966	137
5.6.1 Akta Kawalan Sewa 1966	137
5.6.2 Akta Kawalan Sewa (Pemansuhan) 1997	137
5.6.3 Implikasi Pemansuhan Akta Kawalan Sewa 1966	138
5.6.4 Implikasi Laluan Pejalan Kaki kepada premis-premis Akta Kawalan Sewa 1966	139
5.7 Rumusan	140
BAB 6.0 KAJIAN KES LEBUH CAMPBELL/BUCKINGHAM	141
6.1 Pengenalan	141
6.2 Lokasi	141
6.3 Kajian Tapak Kajian	145
6.4 Aspek Fizikal	147
6.4.1 Konsep Laluan Pejalan Kaki Lebuh Campbell/Buckingham	147
6.4.2 Aspek Utama Rekabentuk Laluan Pejalan Kaki kajian kes	149
6.4.2.1 Keselamatan	149
6.4.2.2 Keselesaaan	149
6.4.2.3 Kemudahan	151
6.4.3 Hubungan Laluan Pejalan Kaki dengan Sistem Lalulintas	153
6.5 Aspek Sosioekonomi	157
6.5.1 Profail Penduduk Kawasan Kajian	157
6.5.1.1 Profail Gunatanah	157
6.5.1.2 Pemilikan Tanah	159
6.5.1.3 Status dan Pemilikan Bangunan	160
6.5.1.4 Keadaan Bangunan Sediada	161
6.5.2 Profail Perniagaan Kawasan Kajian	162
6.5.3 Implikasi Laluan Pejalan Kaki ke atas Lebuh Campbell/Buckingham	167
6.6 Rumusan	168
6.6.1 Fizikal	168
6.6.2 Sosioekonomi	168

BAHAGIAN E : PENUTUP

BAB 7.0 KESIMPULAN	171
7.1 Pengenalan	171
7.2 Implikasi Terhadap Hipotesis Kajian	171
7.2.1 Aspek Makro	172
7.2.2 Aspek Mikro	172
7.3 Cadangan-cadangan Am terhadap Laluan Pejalan Kaki Lebu Campbell/Buckingham	173
7.4 Cadangan Perkembangan Penyelidikan yang selanjutnya	174
SENARAI RUJUKAN	xiii
LAMPIRAN	xv

Jadual 1.1 Kronologi isu yang ditimbulkan berkenaan projek Landskap dan Laluan Pejalan Kaki Lebuh Campbell/Buckingham	2
Jadual 2.1 Hubungkait pengembara dengan elemen primer dan sekunder pelancongan	22
Jadual 2.2 Elemen-elemen pelancongan	23
Jadual 2.3 Strategi Pelancongan Bandar	24
Jadual 2.4 Elemen Kegunaan Pelancong	28
Jadual 2.5 Gambaran terhadap kerangka konsep impak pelancongan	29
Jadual 2.6 Kategori Impak Pelancongan	30
Jadual 2.7 Matriks Pelancongan	31
Jadual 3.1 Hubungan kepantasan berjalan dengan umur dan jantina	51
Jadual 3.2 Hubungan jarak kenderaan dengan kepantasan melintas jalan	52
Jadual 3.3 Kepantasan bergerak pejalan kaki dengan % kecerunan ramp	52
Jadual 3.4 Peruntukan lebar laluan pejalan kaki	53
Jadual 5.1 Ketibaan dan malam bilik yang disediakan 1990-1996	98
Jadual 5.2 Pertumbuhan (%) tahunan dalam ketibaan pelancong ke Pulau Pinang	100
Jadual 5.3 Kompleks membeli-beleh dari tahun 1976-1998 di Pulau Pinang	109
Jadual 5.4 Tren Perkembangan Perniagaan Runcit dan Hartanah di Pulau Pinang 1980-1998	113
Jadual 5.5 Isipadu Hasil Jualan Perniagaan Runcit Pulau Pinang 1970-1980	122
Jadual 5.6 Sumbangan sektor Perdagangan Dalam KDNK Pulau Pinang 1990-1995	125
Jadual 6.1 Profail gunatanah premis-premis di kawasan kajian 1997	157
Jadual 6.2 Profail gunatanah premis-premis di kawasan kajian 1988	157
Jadual 6.3 Perubahan jenis Perniagaan Runcit di pusat bandaraya George Town	158
Jadual 6.4 Pemilikan tanah di kawasan kajian	159
Jadual 6.4 Bangunan-bangunan pra-peperangan di kawasan kajian	160
Jadual 6.5 Status pemilikan bangunan-bangunan pra-peperangan	160
Jadual 6.6 Keadaan struktur premis di kawasan kajian	161
Jadual 6.7 Persepsi perniagaan tempatan terhadap cadangan laluan pejalan kaki	161
Jadual 6.8 Jenis-jenis perniagaan di kawasan kajian	162
Jadual 6.9 Jenis-jenis aktiviti perniagaan premis rumah kedai di kawasan kajian	163
Jadual 6.10 Pecahan gerai perniagaan	164
Jadual 6.11 Jenis pasar di kawasan kajian	164

Rajah 1.1 (a) Metodologi Kajian Implikasi Perancangan Laluan Pejalan Kaki Lebu Campbell/Buckingham	15
Rajah 1.1 (b) Metodologi Kajian Implikasi Perancangan Laluan Pejalan Kaki Lebu Campbell/Buckingham	16
Rajah 3.1 Rekabentuk Konsep Woonerf	43
Rajah 3.2 Rekabentuk Konsep Radburn	44
Rajah 3.3 Laluan Bas di tepi kawasan pejalan kaki	50
Rajah 3.4 Lintasan zebra	61
Rajah 3.5 Sistem satu hala	64
Rajah 4.1 Pelan Lokasi laluan pejalan kaki Jalan Hang Kasturi	70
Rajah 4.2 Profail Perniagaan Runcit Jalan Hang Kasturi	70
Rajah 4.3 Pelan Lokasi Jalan India, Kuching	74
Rajah 4.4 Profail Peruncitan Jalan India	74
Rajah 4.5 Pelan Lokasi Motomachi, Yokohama	81
Rajah 4.6 Kerata rentas Motomachi, Yokohama	83
Rajah 5.1 Pembangunan bandar yang mencirikan pembangunan yang seimbang di antara lama (Zon pemuliharaan) & baru (KOMTAR)	93
Rajah 5.2 Ketibaan pelancong dan bilik hotel 1990-1996	99
Rajah 5.3 Industri pelancongan, persekitaran dan komuniti	104
Rajah 5.4 Penumpuan perniagaan runcit di George Town	110
Rajah 5.5 Zon pemuliharaan di pusat bandaraya George Town	132
Rajah 6.1 Lokasi Lebu Campbell/Buckingham	142
Rajah 6.2 Pelan Konseptual Reka bentuk Bandaraya George Town	143
Rajah 6.3 Pelan Tapak Laluan Pejalan Kaki Lebu Campbell/Buckingham	144
Rajah 6.5 Menunjukkan lakaran keratan rentas laluan untuk menunjukkan zon-zon ruang yang berbeza	148
Rajah 6.6 Pelan lokasi tempat meletak kereta dan motosikal di laluan pejalan kaki Lebu Campbell/Buckingham	152
Rajah 6.7 Kenyataan UNESCO : kepentingan kawalan trafik dalam memelihara bangunan-bangunan lama	154
Rajah 6.8 Potensi kedudukan origin dan tempat tuju pengguna di kedua-dua hujung laluan pejalan kaki	155
Rajah 6.9 Kedudukan aktiviti perniagaan di kawasan kajian 1988	165
Rajah 6.10 Kedudukan aktiviti perniagaan di kawasan kajian 1997	166

Foto 4.1 Laluan pejalan kaki Jalan Hang kasturi dari Jalan Cheng Lok	71
Foto 4.2 Terminal bas Jalan Hang Kasturi sebagai origin pengunjung	71
Foto 4.3 Pembinaan bangunan KFC yang mengekalkan fasad bangunan asal	72
Foto 4.4 Pintu Gerbang laluan pejalan kaki Jalan India, Kuching	76
Foto 4.5 Pintu Gerbang mini di ruang masuk kedai	76
Foto 4.6 Lorong sisi sebagai tempat meletak motosikal	78
Foto 4.7 Gerai menjual makanan bergerak	78
Foto 4.8 Laluan pejalan kaki Motomachi, Yokohama	81
Foto 4.9 Arca yang melambangkan identiti Motomachi	84
Foto 4.10 Kaki lima kedai-kedai sebagai seksyen berteduh laluan pejalan kaki	86
Foto 4.11 Elemen landskap semulajadi juga sebagai peneduhan	86
Foto 4.12 Tempat duduk yang berteduh sebagai tempat berehat untuk pengunjung	87
Foto 4.13 Gerai-gerai makanan sepanjang laluan pejalan kaki	87
Foto 4.14 Sebuah pelantar pertunjukan di laluan pejalan kaki Queens Mall	88
Foto 4.15 Pentas pertunjukan di laluan pejalan kaki Queens Mall	88
Foto 5.1 Fenomena bandar mati : Lebu Pantai pada waktu pejabat	90
Foto 5.2 Fenomena bandar mati : Lebu Pantai selepas waktu pejabat	90
Foto 5.3 Fenomena bandar mati : Lebu Gereja pada waktu pejabat	91
Foto 5.4 Fenomena bandar mati : Lebu Gereja selepas waktu pejabat	91
Foto 5.5 Pembinaan semula bandar aktif : perobohan dan pembinaan semula	94
Foto 5.6 Pembangunan semula bandar secara pasif : rejuvenasi dan <i>revitalisation</i> melalui pbaikpulihan dan <i>adaptive reuse</i> .	94
Foto 6.1 Papan pengiklanan yang tidak teratur dan tidak sistematik menyebabkan nilai estetik kawasan kajian terjejas	146
Foto 6.2 Tiang lampu yang direka bentuk untuk disesuaikan dengan skema pejalan kaki yang dicadangkan telah terganggu oleh papan tanda yang tidak teratur dan terkawal	146
Foto 6.3 Laluan berteduh sediada hanya mampu untuk menampung aktiviti window shopping & trafik pejalan kaki & bukan ruang bersosial yang sesuai	148
Foto 6.4 Concrete imprint yang menghalang pergerakan laju kereta	150
Foto 6.5 Kotak bunga yang akan digunakan sebagai tempat duduk tambahan sepertimana yang dilihat di Jalan Penang	150
Foto 6.6 Perkhidmatan beca sebagai sebahagian daripada perancangan laluan pejalan kaki Lebu Campbell/Buckingham	156
Foto 6.7 Origin pejalan kaki : kes Laluan pejalan kaki Jalan Hang Kasturi	156

BAHAGIAN A

PENDAHULUAN

BAB 1.0 PENGENALAN

1.1 Latarbelakang Kajian

Projek Landskap dan Laluan Pejalan Kaki Lebuh Campbell/Lebuh Buckingham ini dicadangkan oleh Majlis Perbandaran Pulau Pinang dengan tujuan untuk mengembalikan kegemilangan kawasan Lebuh Campbell/Lebuh Buckingham sebagai kawasan membeli belah yang terkenal semasa Pulau Pinang menikmati taraf Pelabuhan Bebas pada suatu ketika dahulu.

Cadangan projek ini dibuahkan pada tahun 1988 melalui Cadangan 'Proposed Shopping Mall for Campbell Street' yang diajukan oleh Encik Naoyuki Kuniyoshi, seorang pereka bentuk bandar di Yokohama yang berlandaskan kepada cadangan reka bentuk bandar untuk 'Inner City Georgetown' yang telah pun dijalankan setahun sebelum itu oleh Prof. Toshio Nishiwaki, pengarah Jabatan Reka bentuk Bandar bagi Bandaraya Yokohama.

Menyedari ancaman pembangunan terhadap kualiti ruwang di dalam bandaraya Georgetown dari sudut Reka bentuk bandar, samada elemen bangunan, jalan dan laluan pejalan kaki mahupun kawasan 'waterfront' yang masing-masing menyumbang kepada identiti bersepadu Georgetown, Majlis Perbandaran Pulau Pinang telah mengatur langkah dalam merancang suatu pembangunan reka bentuk bandar strategik berdasarkan kepada pengubahsuaian cadangan yang telah diajukan oleh Prof. Toshio Nishiwaki tersebut bukan sahaja untuk keselesaan masyarakat tempatan malah untuk menarik lebih ramai pelancong ke Pulau Pinang.

Walaupun, RM 1.2 juta telah diperuntukkan oleh Kementerian Kebudayaan, Kesenian dan Pelancongan untuk Cadangan Projek Landskap & Laluan Pejalan Kaki Lebuh Campbell/Lebuh Buckingham melalui Rancangan Malaysia ke-7, kegawatan ekonomi negara telah mengakibatkan pelaksanaan projek tersebut terpaksa ditangguh sekali pada tahun 1997. Namun demikian, peruntukan tersebut telah diluluskan semula pada tahun 1998 dan telah dimulakan dengan pembinaan fasa pertamanya pada 9 November 1998.

1.2 Isu dan Masalah Kajian

Walaupun pada asasnya di kaca mata orang ramai, projek Landskap dan Laluan Pejalan Kaki Lebuh Campbell/ Buckingham ini dilihat sebagai suatu elemen pembangunan reka bentuk bandar semata-mata, implikasi perancangan yang ia timbulkan adalah jauh lebih signifikan daripada rupa bentuk fizikalnya. Dari sudut perancangan, implikasi pelaksanaan projek ini tidak harus dihadkan kepada ruang fizikal yang terangkum kepada Lebuh Campbell/Buckingham sahaja mahupun dibekukan dalam dimensi masa terkini. Sebaliknya, ia perlu diteliti sebagai suatu entiti bukan fizikal yang jauh lebih makro dari segi fizikal dan dalam dimensi masa dinamik yang membentuk kesinambungan di antara masa lampau dan masa hadapan.

Persoalan samada projek in harus dijalankan hebat diperdebatkan bukan sahaja oleh penduduk-penduduk serta peniaga di sepanjang Lebuh Campbell/ Buckingham malah juga oleh Organisasi-organisasi Kerajaan dan Bukan Kerajaan lebih-lebih lagi setelah permohonan peruntukan sebanyak RM. 1.2 juta daripada Kerajaan Persekutuan di bawah Kementerian Kebudayaan, Kesenian dan Pelancongan telah diluluskan pada bulan Oktober 1998 serta diumumkan ketika sidang pengumuman Belanjawan Majlis Perbandaran Pulau Pinang pada 27 haribulan Oktober 1998 yang lalu.¹ Jadual berikut merupakan ringkasan perkembangan Cadangan Landskap dan Laluan Pejalan Kaki Lebuh Campbell/Buckingham sejak kelahiran idea berkenaan.

Jadual 1.1 Kronologi isu yang ditimbulkan berkenaan projek Landskap dan Laluan Pejalan Kaki Lebuh Campbell/Buckingham

Tarikh	Kronologi perkembangan projek.
1987	Reka bentuk dan Perancangan Bandar oleh Prof. Toshio Nishiwaki. Beberapa peniaga di Lebuh Campbell mula menaruh minat untuk melakukan sesuatu bagi membangunkan semula prestasi perniagaan di jalan tersebut.
1988	Reka bentuk Lebuh Campbell/Buckingham oleh En. Naoyuki Kuniyoshi

¹ The Star, 28 Oktober 1998.

1995	Pembentukan Persatuan Peniaga Lebu Campbell
1995-1997	Persatuan Peniaga Lebu Campbell telah menjalankan kajian kes ke atas jalan membeli belah (shopping streets) di Malaysia, Singapura dan Australia. ² Pihak MPPP telah mengadakan lawatan sambil belajar ke Motomachi di Yokohama, Jepun. ³
Ogos 1997	Proses permohonan Peruntukan Projek oleh Kerajaan Persekutuan.
15 September 1998	Dialog di antara penduduk dan peniaga di Lebu Campbell/Buckingham berkenaan projek tersebut. (The Star, 3 Disember 1998)
30 Mei 1998	Dialog di antara penduduk dan peniaga di Lebu Campbell/Buckingham berkenaan projek tersebut. (The Star, 3 Disember 1998)
Jun 1998	Projek terpaksa ditangguh akibat kegawatan ekonomi.
September 1998	Projek telah diluluskan setelah kelulusan peruntukan Kerajaan Persekutuan diperolehi melalui bawah Kementerian Kebudayaan, Kesenian dan Pelancongan.
26 Oktober 1998	Pengumuman Belanjawan Majlis Perbandaran Pulau Pinang di mana Projek Laluan Pejalan Kaki dan Landskap Lebu Campbell/Lebu Buckingham telah diluluskan dengan peruntukan RM 1 juta oleh Majlis Perbandaran Pulau Pinang manakala peruntukan Kerajaan Persekutuan di bawah Kementerian Kebudayaan, Kesenian dan Pelancongan pula adalah RM 1.2 juta. (The Star, 27 Oktober 1998)
27 Oktober 1998	Ketua Pemuda UMNO Cawangan Jalan Hutton, En. Ferdaus Mohd. Abdullah menyatakan bahawa adalah lebih ekonomik dan efektif untuk menjadikan Lebu Campbell sebagai pasar malam dan destinasi pelancong membeli belah. Dia juga menyatakan bahawa projek tersebut akan menggalakkan budaya lepak di kalangan pemuda-pemudi di Pulau Pinang. (The Star, 28 Oktober 1998)

² Temubual dengan En. Tham Yen Thim, Bendahari Persatuan Peniaga Lebu Campbell Pulau Pinang.

³ Temubual dengan Pegawai Penolong Teknikal Jabatan Perancangan dan Pembangunan Desa, MPPP.

28 Oktober 1998	<p>Pengerusi "Housing Developers' Association" En. Ong Gim Huat menyatakan bahawa Projek Laluan Pejalan Kaki Lebu Campbell/Buckingham akan mengubah kawasan tersebut menjadi kompleks membeli belah moden yang akan mengancam perniagaan-perniagaan warisan berkenaan. Ini adalah kerana laluan pejalan kaki tersebut akan menyebabkan kawasan tersebut menjadi tarikan perniagaan-perniagaan besar yang akan bersaing dengan perniagaan asal di kawasan tersebut.</p> <p>Persoalannya adalah adakah kajian sosioekonomi dijalankan untuk menentukan samada perniagaan-perniagaan di situ dapat berkekalan dengan pelaksanaan projek tersebut? Oleh itu, adalah lebih baik jika jalan tersebut dibersihkan dan dijadikan lebih selamat untuk menarik lebih banyak pengguna. Pembangunan tersebut tidak harus dijalankan atas tujuan untuk menarik pelancong.</p> <p>(The Star, 29 Oktober 1998)</p>
2 November 1998	<p>Timbalan Ketua Menteri Pulau Pinang Dato' Shariff Omar telah mengadakan dialog dengan YDP Majlis Perbandaran Pulau Pinang berkenaan Projek Laluan Pejalan Kaki dan Landskap Lebu Campbell/Buckingham.</p> <p>(The Star, 3 November 1998)</p>
3 November 1998	<p>Bantahan dari peniaga-peniaga Pasar Lebu Buckingham</p> <p>(The Star, 4 November 1998)</p>
5 November 1998	<p>YB Lim Goon Soon, Ahli Dewan Undangan Kampong Kolam telah menjalankan 'survey' dari unit ke unit untuk mendapatkan pendapat penduduk di Lebu Campbell/Buckingham tentang projek Laluan Pejalan Kaki tersebut. Adalah didapati bahawa 56 % peniaga yang membantah manakala 44 % menyokong projek tersebut.</p> <p>(The Star, 6 November 1998)</p>

6 November 1998	Penang Chinese Chamber Of Commerce & Industry telah mengadakan mesyuarat untuk membentuk resolusi bagi membantah usaha Kerajaan Negeri untuk menghad dan mengawal pembangunan di enam zon Pemuliharaan Bandaraya George Town.
9 November 1998	Fasa pertama projek tersebut telahpun mula dilaksanakan dan dijangka akan dihentikan buat musim perayaan pada hujung bulan November 1998.
13 November 1998	<p>Yang Dipertua MPPP mengumumkan bahawa fasa pertama projek akan dihentikan pada akhir bulan November supaya tidak menjejaskan perniagaan menjelang musim perayaan.</p> <p>Setiausaha <i>Penang Heritage Trust</i> telah menyatakan bahawa projek sedemikian rupa perlu dikoordinasi dengan rapi serta perlu membabitkan rundingan dengan semua pihak yang terlibat.</p> <p>(The Star, 14 November 1998)</p> <p>Dr. Teng Hock Nan selaku YDP MPPP menyatakan bahawa Persatuan Peniaga Lebuh Campbell yang membentuk 60% daripada penyewa serta pemilik bangunan telah bersetuju dengan cadangan projek tersebut.</p> <p>(The Sun, 14 November 1998)</p>
20 November 1998	<p>Datuk Eddy Choong selaku Timbalan Presiden <i>Ratepayers Association</i> menyatakan bahawa peruntukan berkenaan harus digunakan untuk kerja-kerja penyelenggaraan terlebih dahulu.</p> <p>Beliau juga meminta MPPP untuk menjalankan kajian untuk menunjukkan bagaimana projek tersebut dapat dinikmati oleh penduduk dan peniaga setempat.</p> <p>(The Star, 21 November 1998)</p>
25 November 1998	<p>20 pekedai di Lebuh Buckingham meminta agar wang untuk fasa 3 projek tersebut digunakan untuk mengurangkan masalah banjir dengan memperbaiki sistem perparitan di kawasan tersebut.</p> <p>(The Star, 26 November 1998)</p>

30 November 1998	YAB Tan Sri Dr. Koh Tsu Koon membidas ulasan YB Lim Goon Soon, Ahli Dewan Undangan Kampong Kolam tentang ketidakperhatian Pihak Berkuasa Tempatan terhadap keperluan golongan yang membantah projek tersebut dengan menyatakan tidak semua bantahan dapat diterima. (The Star, 1 Disember 1998)
2 Disember 1998	Matlamat utama projek adalah untuk mewujudkan tarikan untuk membangunkan semula suasana perniagaan Lebuh Campbell/Buckingham seperti zaman kegemilangannya di samping menjadikan ia sebagai tarikan pelancongan. Kelulusan diberikan oleh Kerajaan Negeri dengan harapan ia akan mempelbagaikan aktiviti ekonomi di kawasan tersebut terutamanya dalam kegawatan ekonomi ini. (The Star, 3 Disember 1998)
9 Disember 1998	Peniaga Lebuh Campbell/Bucking merasa kesal atas kegagalan Pihak Berkuasa Tempatan untuk menghentikan kerja-kerjanya sepertimana yang telah dijanjikan. (The Star, 10 Disember 1998)

Sumber : petikan akhbar The Star, The Sun dan temubual dengan pihak Persatuan Peniaga Lebuh Campbell dan MPPP, sehingga ke tarikh 10 Disember 1998.

Dalam pada itu, isu kajian ini harus dikupas dari tiga dimensi yang berbeza iaitu;

- dari sudut mikro yang menyentuh tentang permasalahan sosioekonomi yang timbul di kawasan Lebuh Campbell/Lebuh Buckingham itu sendiri
- konteks pembangunan bandaraya George Town dan implikasi perlaksanaan projek Landskap dan Laluan Pejalan Kaki Lebuh Campbell/ Buckingham ini serta;
- konteks pembangunan Pulau Pinang yang perlu dipertikaikan dari sudut ekonomi.

1.2.1 Konteks Setempat

Menurut YAB Tan Sri Dr Koh Tsu Koon dalam akhbar the Star, 3 November 1998 dalam menjawab persoalan bertulis dari wakil rakyat Air Itam iaitu En.Lye Siew Weng, matlamat utama projek Landskap dan Laluan Pejalan Kaki Lebuh Campbell/Buckingham adalah untuk membangunkan semula suasana perniagaan Lebuh Campbell/Buckingham sepertimana yang dialami pada zaman kegemilangannya dahulu di samping menjadikan ia sebagai suatu tempat tarikan pelancongan. Ia juga diharapkan dapat mempelbagaikan aktiviti ekonomi di kawasan tersebut terutamanya dalam kegawatan ekonomi kini.

Dalam pada itu, isu yang diutarakan melalui kajian ini bukan lagi samada projek ini harus dijalankan atau tidak. Apakah tidak projek ini telahpun mula dilaksanakan secara rasminya pada 9 haribulan November 1998 yang lalu. Apa yang lebih penting diutarakan dalam kajian ini adalah bagaimana projek yang dicadangkan ini dapat menyumbang kepada perkembangan sosioekonomi semasa kawasan kajian itu sendiri serta perkembangan menyeluruh George Town dan Pulau Pinang.

Lebuh Campbell dan Lebuh Buckingham pada suatu ketika dahulu merupakan pusat membeli belah terunggul di Wilayah Utara Malaysia yang mampu menarik pengunjung dari bandar Taiping, Ipoh, Sg. Petani, Alor Setar dengan menawarkan barangan yang paling moden dalam pasaran era tersebut. Namun demikian dengan pemansuhan Taraf Pelabuhan Bebas Pulau Pinang pada akhir tahun 1960-an, aktiviti perniagaan di kawasan tersebut semakin merosot dengan kemunculan pasaraya dan pusat membeli belah pada akhir tahun 1970-an. Keadaan ini telah menyebabkan aktiviti perniagaan di kawasan tersebut tidak bermaya dan seterusnya mendorong golongan peniaga untuk berpindah keluar dari kawasan tersebut ke kawasan suburban yang kian berkembang.

Lama-kelamaan kehilangan dan kemerosotan aktiviti perniagaan runcit di kawasan kajian ini bukan sahaja menamatkan riwayat Lebuh Campbell dan Lebuh Buckingham sebagai sebuah kawasan warisan hidup⁴ (living heritage), malah juga membuka peluang kepada pembangunan-pembangunan baru yang bukan sahaja bersifat antagonis dan tidak sensitif terhadap bangunan-bangunan persekitarannya lebih-lebih lagi di bawah kuasa pasaran. Ini seterusnya membiak fenomena *bandar tidak berjiwa*⁵ yang menyebabkan ruang bandar tidak selamat pada waktu malam.

1.2.2 Konteks Georgetown

Kawasan Inner City Georgetown sedang menghadapi tekanan pembangunan sebagai sebuah pusat metropolitan bukan sahaja di Pulau Pinang malah juga di Wilayah Utara Malaysia. Dari sudut reka bentuk bandar isu-isu yang diketengahkan dalam Kajian Rancangan Struktur (Pengubahan) MPPP yang dapat dirujuk kepada kawasan kajian ini secara langsung adalah masalah-masalah sosial seperti pencemaran alam, kesesakan trafik dan kolonialisme pelancongan abad ke 21.

⁴ Warisan hidup atau *living heritage* adalah berlawanan dengan monumen bersejarah yang mana warisan hidup merupakan kawasan bersejarah yang masih menampung aktiviti kehidupan manusia.

⁵ Bandar tidak berjiwa adalah fenomena yang lazimnya digambarkan oleh kawasan tumpuan aktiviti gunatanah komersial yang tidak mempunyai sebarang aktiviti lain pada waktu malam. Ini lazimnya akan membiak aktiviti jenayah dan menjadikan kawasan bandar tidak selamat pada waktu malam.

Dalam keadaan tepu pembangunan dan keghairahan pembentukan dasar-dasar pemuliharaan di dalam pusat bandaraya Georgetown itu sendiri, timbul pula isu-isu pemansuhan Akta Kawalan Sewa 1967 dan Garis panduan Pemuliharaan. Hasil daripada kemerosotan kualiti ruwang di dalam pudat bandaraya, proses pembangunan semula (Urban redevelopment) perlu dijalankan untuk mengekalkan peranan George Town sebagai pusat metropolitan Pulau Pinang. Pembentukan konsep bersepadu dalam menangani masalah-masalah perbandaran ini masih belum dapat dikecapi walaupun dengan lahirnya Rancangan Struktur mahupun Rancangan Tempatan bagi mengorientasikan pembangunan di George Town. Dalam pada itu, wujud pula perdebatan tentang sejauh mana pembangunan KOMTAR telah mencapai matlamatnya dalam membangunkan semula bandaraya George Town.

Faktor-faktor ini telah menyebabkan pembangunan Projek Landskap & Laluan Pejalan Kaki Lebuh Campbell/ Lebuh Buckingham juga dipertikaikan. Di sebalik sensasi pembangunan projek tersebut atas nama 'Reka bentuk bandar' untuk memindahkan bandaraya Georgetown, timbul pula persoalan tentang sejauh mana ia dapat menghasilkan kesejahteraan masyarakat umum.

Kajian ini ingin mengupas semula Pelan Reka Bentuk Bandar 'Inner City Georgetown' untuk disefahamkan dengan perancangan pembangunan yang berlandaskan konsep 'untuk masyarakat' dan 'oleh masyarakat' secara amnya. Ini secara tidak langsung melahirkan persoalan terhadap peranan reka bentuk bandar dalam menginterpretasikan perancangan pembangunan dan dalam pada itu, kajian ke atas Cadangan Projek Landskap & Laluan Pejalan Kaki Lebuh Campbell/Lebuh Buckingham akan dirujuk untuk memperlihatkan sejauh mana 'consistency' perancangan dapat dilafazkan melalui reka bentuk fizikal.

1.2.3 Konteks Pulau Pinang

Walaupun sektor ekonomi utama Pulau Pinang adalah sektor industri, sektor pelancongan semakin penting dalam menyumbang kepada KDNK negeri. Walaupun negeri Pulau Pinang dikurniakan dengan ciri-ciri geografi pelancongan yang menarik, kita tidak dapat nafikan bahawa kesan pembangunan sektor pelancongan yang semakin pesat sejak kebelakangan ini telah pun, di sebalik kepentingan ekonomi yang terjana, menjejaskan keindahan alam semulajadi itu sendiri. Pembangunan pesat Pusat Pelancongan Batu Feringghi untuk pelancongan telah diakhiri dengan tindakbalas tak berbalik yang melahirkan ciri-ciri alam binaan yang tidak menyokong kewujudan alam semesta ini tetapi sebaliknya menyebabkan kemerosotannya.

Bandaraya Georgetown yang bersejarah dan mempunyai ciri-ciri senibina yang menarik juga merupakan tarikan pelancong di Pulau Pinang. Dengan secara tidak langsungnya, Cadangan Reka bentuk Bandar 'Inner City Georgetown' juga menjurus kepada Pelancongan Bandar.

Menyedari kepentingan sektor ini terhadap ekonomi negeri dan peningkatan kedatangan pelancong ke Pulau Pinang sejak 3 dekad yang lalu, perkembangan dan pembangunan bandaraya Georgetown dalam arena Pelancongan Bandar harus dikawal supaya dapat diseimbangkan dengan kepentingan awam dari segi sosial dan bukan ekonomi semata-mata. Tren perubahan ini tidak dapat dinafikan memandangkan Pelancongan Bandar semakin penting sebagai industri eksport disamping menyediakan peluang pekerjaan tetap kepada penduduk tempatan (Christopher M. Law 1993). Produk bandaraya yang menjadi ciri-ciri menarik di bandaraya sepertimana yang ditakrifkan oleh Jansen-Verbeke (1988) adalah bangunan bersejarah, landskap bandar, muzium, galeri seni, teater, sukan dan acara-acara yang diadakan.

Kajian akan memperlihatkan sejauh mana peranan 'Urban Tourism' ini dapat menyokong sektor ekonomi negeri Pulau Pinang dengan memperlihatkan Konteks Mikro dan Konteks Georgetown di atas dan juga aspek kawalan dari segi dasar dan polisi untuk mengecapi pembangunan yang mampan dan terkawal.

1.3 Matlamat & Objektif Kajian

Kajian ini bertujuan untuk menunjukkan implikasi perancangan pelaksanaan 'Projek Landskap dan Laluan Pejalan Kaki Lebuh Campbell/ Buckingham' kepada pembangunan setempat dan persekitarannya berdasarkan isu-isu yang diperlihatkan dalam pelaksanaan projek itu sendiri serta isu-isu pembangunan Bandaraya George Town dan Pulau Pinang secara menyeluruh.

Dalam pada itu, kajian ini harus menekankan objektif-objektif berikut;

- 1 Tinjauan ke atas aspek sosioekonomi setempat untuk memperlihatkan sejauh mana projek Landskap dan Laluan Pejalan Kaki ini dapat disesuaikan untuk menangani isu-isu dan permasalahan setempat.
- 2 Tinjauan ke atas isu-isu perancangan di Bandaraya George Town dan Pulau Pinang dan hubungkait langsung atau tidak langsung dengan projek Landskap dan Laluan Pejalan Kaki Lebuh Campbell/Buckingham.
- 3 Berdasarkan kepada kedua-dua aspek di atas, kajian ini juga akan cuba melalui tinjauan, temubual, kajian-kajian kes dan dokumentasi sekunder yang diperolehi daripada sumber bacaan berkenaan menampilkan aspek-aspek penting yang perlu diberikan penekanan dalam pelaksanaan projek berkenaan bukan sahaja setakat reka bentuk dan pembinaannya tetapi juga fasa-fasa kesinambungan seterusnya untuk mencapai fungsinya sebagai elemen bandar *civic nucleus*⁶.

1.4 Hipotesis

*The role of pedestrian core, as an assembly place and a meeting place, brings out the elements that enable a city to function culturally as a city, the elements that pass on cultural heritage and ultimately give form to all its subordinates.*⁷

Kenyataan di atas memberikan maksud bahawa peranan teras pejalan kaki, sebagai tempat pertemuan dan perhimpunan membentuk elemen yang membolehkan fungsi kebudayaan bandar dicapai juga meneruskan kesinambungan warisan kebudayaan yang akan mencorak segala subordinatnya.

⁶ Johnson Marshall, (1966) *Rebuilding Cities*. Edinburgh : Edinburgh University Press, ms 5;

Where the civic nucleus does not exist, or where it exists only in a shrunken, vestigial form, the town, if it continues to grow, becomes an undifferentiated, urbanoid mass. Its parts often multiply rapidly like cancer cells, because the central nucleus does not perform one of its main functions, that of holding the parts together and preventing any one part of expanding at the expense of the effective life of the whole.

⁷ *ibid*, ms 5

Sepertimana yang diperlihatkan oleh bandaraya-bandaraya di merata dunia yang berkembang pesat dan maju, bandaraya George Town juga kian menghadapi masalah 'kemerosotan dan degenerasi bandar' yang digambarkan oleh kehilangan ciri-ciri 'jiwa' serta 'identiti' bandar dan dianalogikan seperti berikut⁸ :

- Perubahan bandar menjadi 'night-time desert' atau bandar yang tidak hidup pada waktu malam kerana tidak dihuni.
- Hirarki bangunan lama diambil alih oleh pembangunan komersil skala besar.
- Skala manusia diketepikan menyebabkan kehilangan drastik jiwa dan realiti ruang untuk memenuhi rekreasi kebudayaan dan kehendak manusia.
- Penerokaan ruang oleh kenderaan bermotor menyebabkan kesesakan.
- Masalah sosial seperti jenayah, kehilangan hubungan manusia sesama manusia dalam aktiviti yang dijalankan.

Menyedari hakikat tersebut, langkah-langkah untuk membangunkan semula bandaraya-bandaraya ini semakin dibangkitkan. Di sebalik langkah pembangunan semula ini, wujud pula ancaman polisi yang berasaskan '*new is better*'. Bianca (1991) menyatakan bahawa skim pembangunan semula yang diperkenalkan di daerah-daerah lama ini tidak semestinya menghormati morfologi setempat. Keaslian daerah bersejarah dan struktur telah dikompromikan dengan kemasukan jalan-jalan baru dan polisi pembangunan semula bandar yang merupakan langkah teknikal yang tidak mengambilkira implikasi aspek sosial, ekonomi dan estetik.⁹

Berdasarkan kenyataan di atas, hipotesis kajian ini adalah; teras pejalan kaki di bandaraya merupakan suatu mod yang sesuai untuk pembangunan semula dan rejuvenasi bandar. Kajian ini akan menggunakan bandaraya George Town sebagai kajian kes bagi membuktikan hipotesis tersebut. Petunjuk-petunjuk rejuvenasi bandar digambarkan oleh ciri-ciri perubahan makro dan mikro bandar sepertimana yang diperincikan dalam Bab dua dan tiga (Rangkakerja Teoretikal).

⁸ *ibid.*, ms 11

⁹ Fergus T.M., (1998) *Discerning Authenticity: The Historic Representation of Urban's Heritage, Habitat & Heritage: the Context of Sustainable Development in Historic City Centre Symposium*, Penang.

1.6 Metodologi

Kajian implikasi perancangan laluan pejalan kaki Lebuh Campbell/Buckingham yang dijalankan ini perlu mengupas skop-skop kajian yang telah dikenalpasti secara sistematik untuk membuktikan kesahihan kenyataan hipotesis. Dalam pada itu, kajian ini akan dibahagikan kepada lima bahagian untuk memperlihatkan peringkat-peringkat kajian yang dilalui sebelum implikasi laluan pejalan kaki ini dirumuskan pada bahagian terakhir.

Bahagian A : RANGKA KERJA SELURUH KAJIAN

Bahagian ini akan menggariskan keseluruhan rangka kerja kajian termasuklah aspek-aspek apa, mengapa, bagaimana dan bila dalam kajian. Ia membincangkan isu, masalah dan kepentingan kajian yang menjurus kepada pembentukan tema kajian yang berbentuk kenyataan hipotesis. Skop-skop kajian dikenalpasti untuk memfokuskan kajian ini dalam tema yang dinyatakan dalam lingkungan masa yang terhad.

Bahagian B : RANGKA KERJA TEORETIKAL DAN KONSEPTUAL

Bahagian ini menekankan aspek-aspek dalam skop kajian dalam bentuk teoretikal daripada sumber-sumber bacaan yang berkenaan. Ia merangkumi tren-tren perkembangan dan keperluan sektoral terkini dan masa depan. Kajian bahagian ini menjadi asas untuk menilai dan menghalakan orientasi penelitian kawasan kajian di bahagian analisa nanti. Rangka kerja teoretikal ini terbahagi kepada sektor makro yang lebih luas dan menyeluruh dalam pembangunan manakala sektor mikro memperincikan teori dan asas keperluan teknikal dalam skema laluan pejalan kaki. Sumber-sumber maklumat adalah daripada bacaan sekunder semata-mata.

Bahagian C : KES-KES KAJIAN

Di sebalik teori-teori yang diperkatakan dan tren-tren yang dijangkakan yang berkenaan dengan pelaksanaan skema laluan pejalan kaki, kes-kes sebenar dikaji untuk membuktikan kesahihan mahupun ketidaksahihan teori-teori yang dikemukakan. Kes-kes kajian yang dilihat merupakan kes dari dalam dan luar negara yang mungkin menimbulkan persoalan-persoalan yang tidak dinyatakan dalam bahagian teoretikal untuk diterapkan ke dalam kajian kes ke atas kawasan kajian nanti. Kes kajian didapati melalui sumber bacaan sekunder dan juga lawatan ke tapak yang hanya melibatkan penelitian visual dan temubual semata-mata tanpa penyelidikan terperinci.

Bahagian D : ANALISIS KAJIAN MAKRO DAN MIKRO

Sepertimana yang dilakukan di bahagian B bahagian ini akan dikaji dari dua sudut berbeza iaitu makro dan mikro. Analisis kajian makro ini dilakukan berdasarkan kepada data-data sekunder daripada kajian lapangan sektor peruncitan yang telah dijalankan oleh studio perancangan 500 pada tahun 1997/1998. Data-data untuk memperlihatkan perkembangan bandaraya George Town dipetik daripada Rancangan Struktur dan juga Pelan Strategik abad ke 21 Pulau Pinang. Data-data untuk kajian sektor pelancongan pula diperolehi melalui Pelan Tindakan Pelancongan yang dijalankan oleh Perbadanan Pembangunan Pulau Pinang. Oleh kerana kajian sektor pemuliharaan tidak melibatkan data-data analisa akan dilakukan berdasarkan sejauh mana ia mencapai matlamat pemuliharaan yang dikemukakan melalui kajian teoretikal pemuliharaan di arena antarabangsa.

Analisa kajian mikro pula dikaji dari dua aspek berbeza iaitu fizikal dan sosioekonomi. Ciri-ciri fizikal skima laluan pejalan kaki yang dikemukakan adalah berdasarkan cadangan Laluan Pejalan Kaki Lebuhr Campbell/Buckingham yang dijalankan oleh En.Naoyuki Kuniyoshi pada tahun 1988 serta rekod visual fasa pertama skima laluan pejalan kaki tersebut.

Ciri-ciri sosioekonomi pula adalah berdasarkan kepada data-data kajian yang telah dijalankan oleh Majlis Perbandaran Pulau Pinang pada tahun 1997 dan juga maklumat yang diperolehi melalui keratan akhbar tempatan. Sumber data lain diperolehi melalui temubual dengan Jabatan Perancangan dan Pembangunan M.P.P.P, Jabatan Bangunan M.P.P.P dan seterusnya Ahli Jawatankuasa Persatuan Peniaga Lebuhr Campbell.

Bahagian E : SINTESIS DAN DEDUKSI

Bahagian ini akan merumuskan kajian yang telah dilakukan dengan merujuk kepada hipotesis kajian semula yang mana kesahihan mahupun tidak akan dideduksikan berdasarkan kepada penemuan kedua-dua analisa makro dan mikro. Kajian-kajian yang boleh dijalankan untuk memperincikan serta melengkapkan kajian ini akan dicadangkan melalui bahagian ini supaya kajian ini boleh diteruskan bersama-sama dengan perkembangan Laluan Pejalan Kaki Lebuhr Campbell/Buckingham.

BAHAGIAN B

**RANGKAKERJA
TEORETIKAL**

BAB 2.0 RANGKA KERJA MAKRO

2.1 Pengenalan

Bab ini adalah kajian teoretikal makro tentang perkembangan pusat bandaraya secara amnya dan juga perkembangan sektor-sektor perbandaran seperti pelancongan bandar, pemuliharaan dan warisan serta peruncitan. Kajian ini akan menjadi asas-asas yang digunakan untuk menganalisa kajian kes Laluan Pejalan Kaki Lebuh Campbell/Buckingham nanti di Bab 5.

2.2 Perkembangan Bandar

2.2.1 Pengezonan Dan Pembangunan Semula Bandar

Bandar merupakan pusat penumpuan pelbagai aktiviti yang kaya, kompleks dan kompetitif. Bandar dicirikan oleh campuran gunatanah pusat perdagangan, pusat pentadbiran, pusat rekreasi dan hiburan, pusat kediaman yang dinamik dan sentiasa berubah mengikut perubahan corak ekonomi, perindustrian serta pekerjaan yang radikal dan tidak terkawal. Keadaan sebegini memerlukan penyelarasan serta perancangan yang terperinci untuk membolehkan aktiviti-aktiviti ini wujud dalam keadaan yang teragih dan seimbang.

Projek pembangunan semula bandar (urban-renewal projects) lazimnya tidak diselaraskan dengan corak evolusi komuniti yang digantikan melalui struktur ruang yang dibentuk. Projek-projek ini juga tidak disesuaikan dengan jaringan perhubungan sosial masyarakat yang mencirikan kewujudan komuniti setempat. Ini disebabkan oleh kompleksiti perhubungan sosial dan fungsi dalam senario bandar (urban setting) yang tidak kompatibel dengan Perancangan Pergerakan Moden (Modern Movement Planning) yang lebih mementingkan kesan visual dan grafik yang lengkap. Masalah utama bandar dari segi 'pelbagai aktiviti dinamik yang tidak teratur' kononnya telah diatasi dengan model perancangan yang holistik. Secara tidak langsung, elemen-elemen yang tidak tergambar dalam pelan pula akan diketepikan.¹

¹ Roger Trancik, Finding Lost Space, Theories of Urban Design, Van Nostrand Reinhold Company, New York ms 12

Pembangunan semula bandar dapat dikategorikan kepada 2 pendekatan yang berbeza. Sejak permulaan arus Pergerakan Pemodenen dalam perancangan yang bermula pada tahun 1950-an, projek-projek pembangunan semula bandar dijalankan dengan kaedah 'pembinaan semula bandar' (Urban reconstruction). Kaedah ini memperlihatkan ciri agresif dan aktif yang mana struktur-struktur lama bangunan dirobohkan dan diganti dengan pembinaan struktur-struktur gergasi yang moden untuk menampung keperluan urbanisasi.

Zaman post-modernisme pula menggambarkan peniruan elemen-elemen seni bina klasik dalam bangunan yang direka bentuk. Arus post-modernisme ini telah menggambarkan keperluan komuniti untuk merujuk semula kepada sejarah. Apakah tidak *'sekiranya komuniti sedunia ingin memperbaiki pilihan pembangunan manusia, mereka perlu dikurniakan dengan keupayaan untuk mendefinisikan masa depan mereka dengan merujuk kepada sejarah dan latarbelakang mereka, apakah mereka pada hari ini dan seterusnya apakah yang mereka ingin kecapai pada masa depan nanti. Setiap komuniti ada akar umbinya, pertalian spiritual dan fizikal yang menghubungkan ia dengan titik permulaan masa secara simbolik. Kedudukan komuniti perlu menghormati pertalian dan perhubungan ini.'*²

Kedadaan ini telah membawa kepada titik permulaan pembangunan semula fizikal bandar yang lebih mampan dan pasif yang mana pembangunan semula melalui proses rejuvenasi telah digunapakai yang menggabungkan pembinaan semula struktur di mana perlu dan digabungkan dengan pembaikpulihan struktur-struktur lama untuk menampung kegunaan baru. Kedua-dua komponen ini dapat wujud dalam komposisi yang menarik. Sejak kebelakangan ini kesedaran pelbagai pihak tentang kepentingan pemuliharaan dalam arus pembangunan telah mendorong pembangunan semula bandar ke arah pendekatan rejuvenasi pasif ini untuk menghasilkan *revitalisation* pusat bandar.

² Richard A Engelhardt (1989), Can Penang Become a World Heritage Site ? The Role of Public-Private Partnership in the Conservation of a Living Historic Town, Simposium Antarabangsa 'Habitat and Heritage' George Town, Penang m.s 2

2.2.2 Bandaraya/Kota dalam abad ke- 21³

Perkara yang terpenting bagi perancang dan arkitek tentang sesebuah bandar atau bandaraya ialah penduduknya. Bandaraya adalah pentas untuk menjalankan pelbagai jenis kegiatan manusia. Persekitarannya fizikalnya menggambarkan sifat-sifat dan ciri-ciri penghuni-penghuninya.

Peranan seorang pereka bentuk bandar bukanlah sekadar memberi suatu gambaran untuk kemudian hari melalui idea yang subjektif tetapi juga menghasilkan sesuatu yang boleh memenuhi pelbagai keperluan fizikal dan emosi semua lapisan masyarakat kelak. Secara amnya, orang ramai hanya melihat kemungkinan sesuatu keadaan baru dalam istilah yang terhad untuk membaiki keadaan semasa yang kekurangan dan pereka bentuk bandar mempunyai tugas yang sukar untuk mencadangkan apa yang mereka tidak tahu mahupun apa yang mampu mereka perolehi dalam perancangan sesebuah bandar. Tetapi ada beberapa perkara yang nyata yang mana secara umumnya diterima. Bandaraya/Kota dalam abad ke- 21 secara amnya mempunyai ciri-ciri berikut :

1. Kebersihan bandar (cleanliness), oleh itu **Bandaraya Bersih** diperlukan.
2. Kekekalan (longevity), oleh itu **Bandaraya Selamat** dikehendaki.
3. Kecekapan (efficiency), oleh itu **Bandaraya Berfungsi** diharapkan.
4. Kesenambungan (continuity), oleh itu **Bandaraya Yang Berkesinambungan** diperlukan.
5. **Bandaraya Yang Seimbang** (Balanced cities) dikehendaki untuk kehidupan yang tenang (well-tempered)
6. Peradaban, oleh itu **Bandaraya Indah**, bandaraya yang bertindak sebagai koleksi hasil seni diperlukan.

2.2.3 Bandaraya Yang Berkesinambungan⁴

Salah satu konsep yang sukar untuk dilaksanakan dalam perkembangan bandaraya adalah kesinambungannya. Sesebuah bandaraya seharusnya mempunyai ciri-ciri abadi, suatu kuasa (life-force) yang berterusan untuk memperbaharunya. Di seluruh pelusuk bandaraya, wujud suatu proses yang mantap berlaku iaitu proses pembinaan dan pembinaan semula. Pada peringkat pembangunan manusia tertentu, terutamanya pada peringkat kegiatan kebudayaan yang tinggi (high cultural activities), persekitaran senibina (architectural environment) akan menunjukkan mutu yang tinggi. Justeru itu, jelas di sini pemuliharaan dan pengubahsuaian bangunan-bangunan ini adalah amat perlu untuk kegunaan yang berterusan yang menggambarkan kesinambungan.

³ Percy Johnson Marshall (1966). *Rebuilding Cities*, Edinburgh University Press, George Square, ms 349.

⁴ Ibid m.s 352.

Dengan itu, cadangan-cadangan dalam perancangan hendaklah merangkumi keputusan penggantian dan pemuliharaan. Adalah mudah untuk membuat keputusan sedemikian untuk kawasan tempat tinggal golongan miskin (slum areas) yang telah usang tetapi kesukaran yang paling ketara dihadapi apabila keputusan yang perlu dibuat itu melibatkan jalan raya, medan dan bangunan yang direka bentuk khas. Pemuliharaan sesebuah bangunan mungkin mempunyai kepentingan reka bentuk bandar yang sedikit sahaja berbanding dengan kepentingan 'kumpulan kemudahan' (amenity groups) yang lebih menyeluruh.

Pemuliharaan kumpulan bangunan-bangunan yang besar memerlukan perbelanjaan yang tinggi dan mungkin melibatkan ramai pemilik. Ini adalah masalah yang penting dalam reka bentuk bandar yang telah berjaya diselesaikan di beberapa tempat. Sebagai contoh medan sejarah bandaraya Warsaw yang telah musnah telah berjaya dibina semula seperti yang asalnya. Begitu juga dengan bandaraya Philadelphia yang berjaya memikat pemaju-pemaju swasta berpindah ke bangunan-bangunan warisan yang direka bentuk khas tetapi tidak berpenghuni.

Dengan cara lain yang lebih menarik, British Civic Trust telah berusaha keras dan membelanjakan wang yang banyak untuk memujuk penghuni-penghuni medan dan jalan raya di Norwich, Kingston, Windsor dan Haddington untuk membaiki dan mengecat semula rumah-rumah dan kedai mengikut skema yang diselaraskan oleh arkitek-arkitek mahir. Bandaraya yang berkesinambungan memerlukan pemuliharaan yang kreatif (walaupun usia bangunan masih muda) atas alasan kepentingan reka bentuk dan sejarah.

Ia mungkin juga menghendaki sesebuah bangunan itu dirobohkan supaya usaha dan tujuan sosial yang berkesinambungan dikekalkan, iaitu cara hidup atau mutu hidup diteruskan. Jelas di sini, masalah ini memerlukan kemahiran yang tinggi daripada pakar dan penilaian daripada ketua-ketua masyarakat. Pembangunan bandar tidak akan berjaya kecuali ia berlandaskan kesinambungan. Polisi bandar adalah lebih berkesan jika ia merujuk kepada 'raison d'etre' sesebuah bandar itu sebagai pusat pembangunan dan pemandaran, pusat pertukaran dan pertembungan serta pusat pengumpulan kebudayaan dan warisan.⁵

⁵ Richard A Engelhardt (1989). Can Penang Become a World Heritage Site? The Role of Public-Private Partnership in the Conservation of a Living Historic Town, Simposium Antarabangsa 'Habitat and Heritage' George Town, Penang m.s 6

2.3 Pelancongan Bandar

2.3.1 Sistem Pelancongan Bandar

Jansen –Verbeke (1988) mengklasifikasikan produk pelancongan bandar, iaitu aspek yang menarik pelawat ke satu-satu kawasan itu sebagai bangunan bersejarah, landskap bandar, muzium, galeri seni, thaeter, sukan dan acara. Produk-produk ini digelar **elemen primer**.

Kemudahan-kemudahan sokongan lain yang penting untuk mewujudkan pengalaman positif pelancong tetapi bukan sebab kedatangan pelancongan ke satu-satu bandar dipanggil sebagai **elemen sekunder** yang merangkumi hotel, kedai dan lain-lain perkhidmatan. Seseorang pelancong boleh samada melawat ke satu bandar itu untuk membeli satu produk atau beberapa produk pada satu lawatan itu. Produk-produk ini kebanyakannya adalah unik untuk satu bandar tersebut seperti bangunan bersejarah, muzium dan acara-acara khas yang hanya terdapat di bandar berkenaan.

Di samping itu, Butler (1991) juga menyatakan bahawa terdapat hierarki tarikan yang menarik pelancong ke satu-satu tempat memandangkan ramai pelancong yang akan melancong ke tempat pilihan berdasarkan kepada persepsi semata-mata dan bukan atas sebab-sebab tertentu. Hierarki tersebut adalah seperti berikut⁶ :

- a) Pengiktirafan Antarabangsa; Pelbagai elemen yang menarik pelancong dari seluruh dunia umpamanya bandaraya dunia seperti London dan Paris
- b) Pengiktirafan Antarabangsa; Tarikan atau elemen khusus seperti Piramid di Mesir
- c) Pengiktirafan Nasional dengan tarikan pelbagai
- d) Pengiktirafan Nasional dengan tarikan khusus
- e) Tarikan Wilayah
- f) Tarikan Tempatan

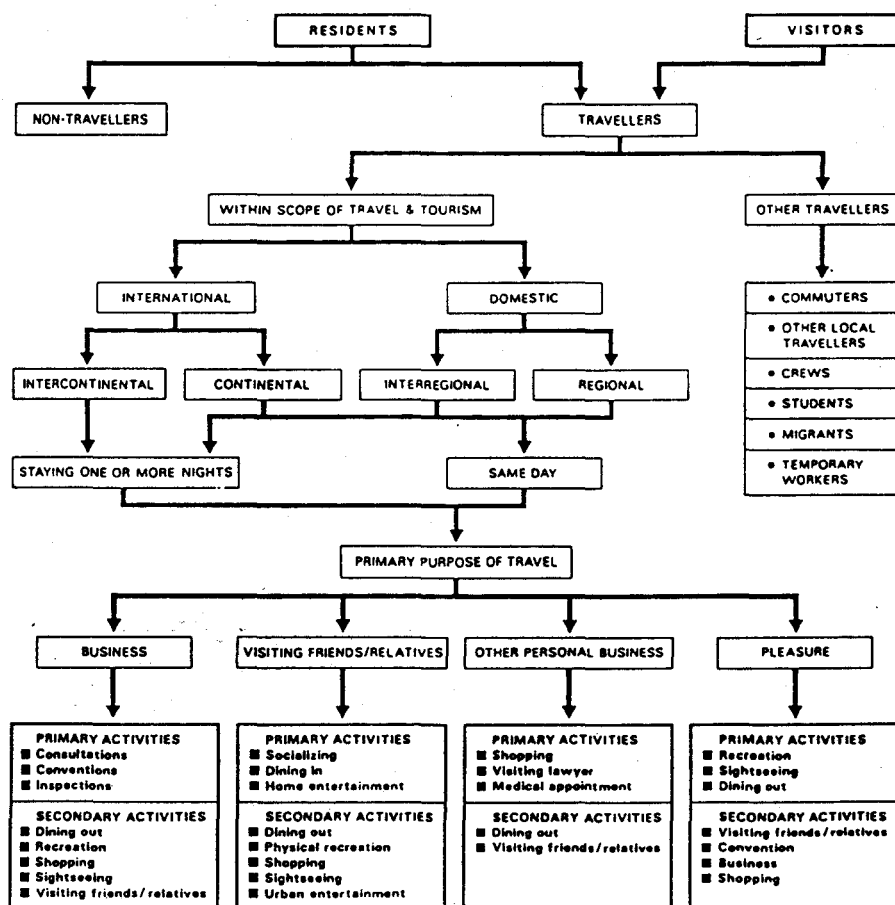
Kedudukan hierarki yang lebih tinggi akan mampu menarik pelancong dari jarak yang lebih jauh. Tarikan bandar tidak semestinya tetap setiap masa. Untuk mempertingkatkan tarikan bandar, langkah-langkah berikut boleh dijalankan :

- a) Memperkenalkan atau membina produk pelancongan bandar baru yang merupakan tambahan kepada produk sedia ada yang akan meningkatkan tarikan bandar kepada kawasan luar.
- b) Membangunkan produk sedia ada supaya lebih terkenal di kawasan luar dan meluaskan lingkungan pasarannya.

⁶ Christopher M.Law (1994), *Urban Tourism : Attracting Visitors to Large Cities*, ms.

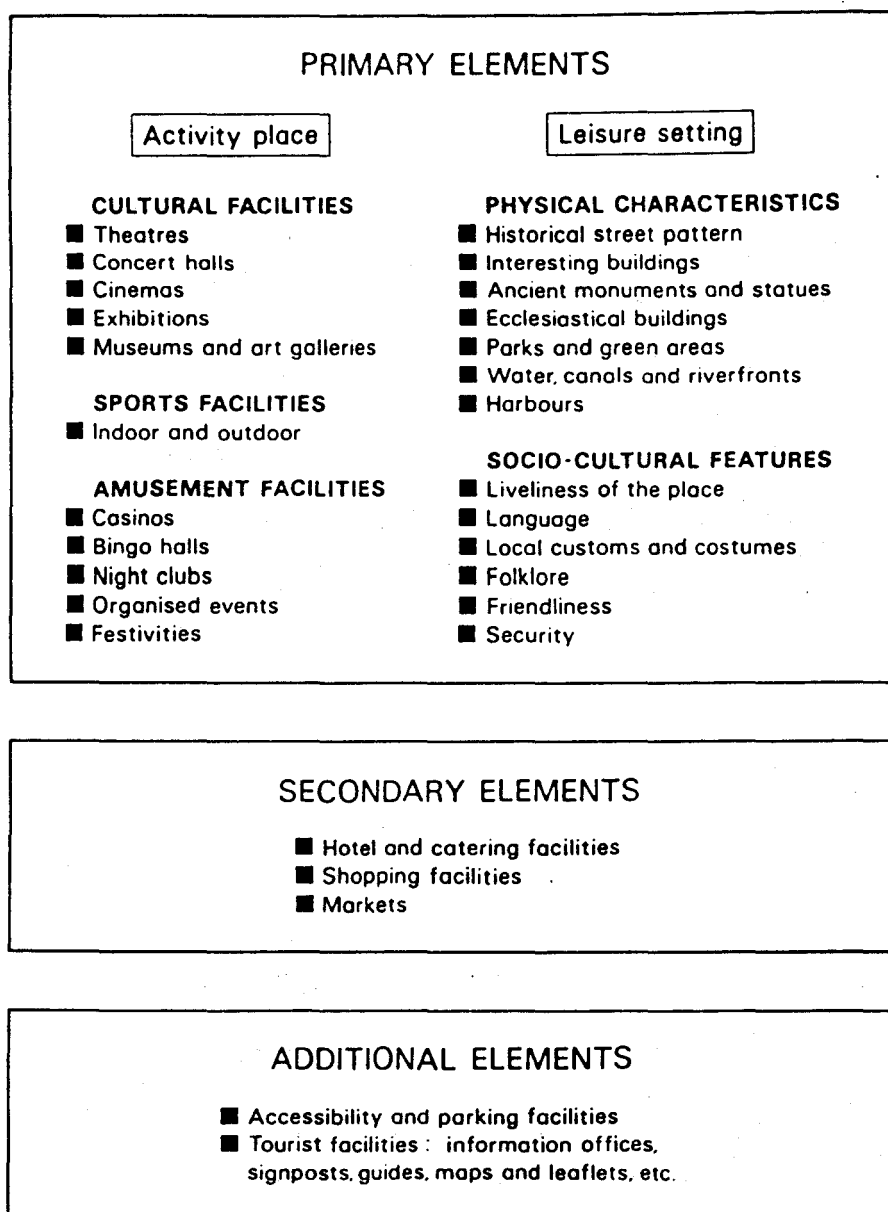
Pada masa kini perancangan bandar kian mengambilkira aspek pelancongan bandar untuk merancang sumber asas dan program pemasaran untuk memperkenalkan bandar tersebut sebagai bandar pelancongan dari awal perancangan lagi. Namun demikian komponen kedua sistem pelancongan yang menyediakan permintaan adalah pelancong. Pembangunan industri pelancongan adalah bergantung kepada tarikan yang mungkin dijana daripada pelancong yang berpotensi dan ini hanya dapat dicapai dengan memahami keperluan dan kehendak mereka.

Jadual 2.1 Hubungkait pegembara dengan elemen primer dan sekunder pelancongan



Sumber : Christopher M.Law (1994), Urban Tourism : Attracting Visitors to Large Cities, m.s. 7

Jadual 2.2 Elemen-elemen pelancongan.

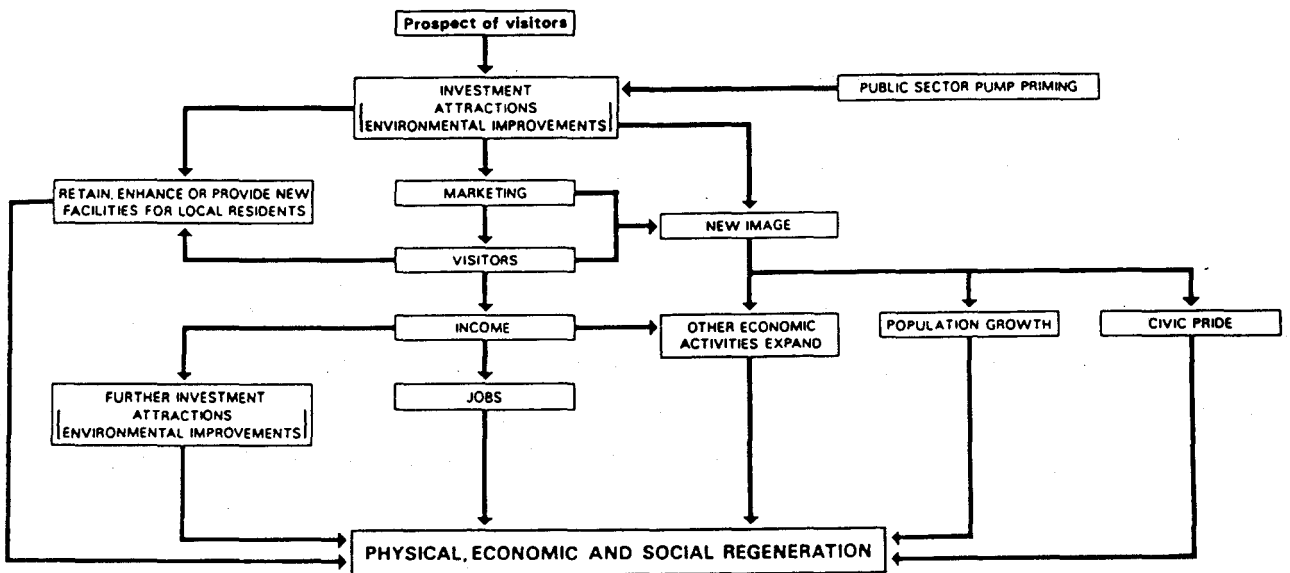


The elements of tourism (after Jansen-Verbeke, 1988).

Sumber : Christopher M.Law (1994), Urban Tourism : Attracting Visitors to Large Cities, m.s. 8

2.3.2 Strategi Pelancongan Bandar

Jadual 2.3 Strategi Pelancongan Bandar



Sumber : Christopher M.Law (1994), *Urban Tourism : Attracting Visitors to Large Cities*, m.s. 29

Sepertimana yang telah dinyatakan, sektor pelancongan di bandar berkembang sebagai asas ekonomi yang dapat menyokong ekonomi tempatan setelah kemerosotan sektor ekonomi bandar berlaku pada tahun 1970-an. Pelancongan tidak dilihat sebagai sumber permasalahan bandar tetapi sebagai kaedah mengatasi permasalahan semata-mata.

Promosi pelancong tidak boleh dilihat sebagai komponen polisi pembangunan ekonomi sahaja (Law, 1991) manakala pencadang pelancongan bandar seringkali menyatakan bahawa bidang ini mempunyai signifikansi yang lebih besar (Collinge, 1989).

⁷ Christopher M.Law (1994), *Urban Tourism : Attracting Visitors to Large Cities*, m.s. 28