

KAWALAN PEMBANGUNAN KAWASAN PERSISIRAN PANTAI: SATU KAJIAN KE ATAS ISU-ISU KAWALAN PEMBANGUNAN DI PANTAI CHENANG, LANGKAWI

DEVELOPMENT CONTROL OF COASTAL AREAS: A STUDY ON DEVELOPMENT CONTROL ISSUES IN CHENANG BEACH, LANGKAWI

Kamarudin Ngah¹
Zainal Md Zan²
Mohd Fitri Abdul Rahman³
Jamaludin Mustaffa⁴
Zaim Ahmad⁵

¹Professor, School of Government, UUM.

²Associate Professor, School of Government, UUM

³Associate Professor, School of Government

⁴Associate Professor, School of Applied Psychology, Social Work and Policy, UUM

⁵Senior Lecturer, School of Government, UUM

Accepted date: 02-09-2018

Published date: 11-01-2019

To cite this document: Ngah, K., Zan, Z. M., Rahman, M. F. A., Mustaffa, J., & Ahmad, Z. (2018). Kawalan Pembangunan Kawasan Persisiran Pantai: Satu Kajian Ke atas Isu-isu Kawalan Pembangunan di Pantai Chenang, Langkawi. *International Journal of Law, Government and Communication*, 3 (12), 100-120.

Abstrak: Peraturan dan kawalan guna tanah bandar merupakan aspek terpenting dalam perancangan bandar dan kajian-kajian geografi penempatan dan geografi bandar. Ia merupakan suatu kaedah bagi mengawal dan merancang pembangunan kawasan supaya rancangan-rancangan pembangunan yang dibuat tidak meninggalkan kesan buruk kepada imej bandar, perkembangan bandar, penempatan manusia serta persekitaran. Bahagian III Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976 (Akta 172), Pindaan 2001 (Akta A1129) telah memperuntukkan keperluan kepada penyediaan sistem rancangan pemajuan sebagai pelan pembangunan bagi sesebuah kawasan pemajuan, samada di peringkat negeri, daerah mahupun kawasan-kawasan khas. Rancangan pemajuan ini terdiri daripada Rancangan Struktur Negeri (RSN) meliputi perancangan strategik bagi sesebuah negeri, Rancangan Tempatan Daerah (RTD) sebagai rancangan pembangunan sesebuah daerah dan Rancangan Kawasan Khas (RKK). Pelan-pelan ini berfungsi untuk merancang, mengawal serta memandu arah pembangunan di dalam kawasan pemajuannya (Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976, Akta 172). Kajian yang dijalankan ke atas kawasan pantai, Pantai Chenang, Langkawi, bertujuan menilai isu-isu berkaitan kawalan pembangunan yang semakin serius dan memberikan kesan negatif kepada penduduk dan persekitaran. Pendekatan kajian berasaskan prinsip ‘the spiraling research approach’, menggunakan kaedah penelitian ke atas sumber-sumber laporan rasmi/teknikal,

pemerhatian serta interpretasi foto. Analisis menunjukkan antara isu-isu yang dikenal pasti adalah melibatkan ancaman kualiti air laut dan biodiversiti, situasi 'over capacity', konflik guna tanah, keselamatan pelancong dan bangunan, eksploitasi kawasan pantai serta aksesibiliti dan sistem sirkulasi. Antara saranan yang dikemukakan melibatkan sistem aksesibiliti dan sirkulasi bersepadu, rawatan dan pemulihan kualiti air laut, pelan pembangunan kawasan persisiran pantai, agihan guna tanah, kawalan perancangan dan zon pembangunan ruwang.

Kata Kunci: Perancangan Guna Tanah, Kawalan Pembangunan, Kawasan Pantai, Pantai Chenang, Langkawi

***Abstract:** Urban land use regulation and control is the most important aspect of urban planning and urban geography and urban settlement studies. It is a method of controlling and planning the development of the area so that development plans made do not negatively impact on urban images, city developments, human settlements and the environment. Part III of the Town and Country Planning Act 1976 (Act 172), Amendment 2001 (Act A1129) has provided the need for the preparation of a development plan system as a development plan for a development area, whether at the state, district or special areas. This development plan consists of the State Structure Plan (RSN) covering the strategic planning of a state, District Local Plan (RTD) as a district development plan and Special Area Plan (RKK). These plans work to plan, control and guide development directions within its development area (Town and Country Planning Act 1976, Act 172). The study on coastal areas, Pantai Chenang, Langkawi, aims to assess issues related to development control which is increasingly serious and negatively affecting the population and the environment. The approach of the study is based on the principle of the spiraling research approach, using research methods on official / technical report sources, observation and interpretation of photographs. Analysis shows that among the identified issues are the threats of quality of sea and biodiversity threats, over capacity situations, land use conflicts, tourist and building safety, coastal exploitation and accessibility and circulation systems. Among the recommendations are the integrated accessibility and circulation system, rehabilitation and rehabilitation of seawater quality, coastal area development plans, land use distribution, planning control and development zones.*

Keywords: Land Use Planning, Development Control, Coastal Area, Chenang Beach, Langkawi

Pengenalan

Idea dan praktis kawalan pembangunan mulai dikesan di United Kingdom sekitar tahun 1990 an, dengan merujuk kepada bidang kuasa yang terkandung dalam Town and Country Planning Acts 1947. Ia menjadi asas kepada perancangan bandar secara lebih sistematik, dengan mengambil kira pelbagai faktor termasuk aspek sosial, ekonomi, kelas masyarakat, persekitaran dan tuntutan amalan beragama, sepertimana terbukti dalam perancangan bandar-bandar lama Greek dan Roman, dan lain-lain bandar di Eropah dan Asia (John Ratcliffe, Michael Stubbs & Miles Keeping, 2010). Di Malaysia, aspek Kawalan Perancangan telah dinyatakan dan terkandung dengan jelas dalam Bahagian IV Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976 (Akta 172) yang memperincikan peruntukan-peruntukan perundangan dan perancangan berkaitan penggunaan tanah dan bangunan (Seksyen 18), larangan terhadap pemajuan tanpa kebenaran merancang (Seksyen 19) serta larangan terhadap pemajuan yang berlawanan dengan kebenaran merancang (Seksyen 20). Setiap permohonan untuk kebenaran merancang perlu dibuat kepada pihak berkuasa perancangan tempatan beserta butir-butir, dokumen-dokumen dan pelan-pelan

sepertimana dinyatakan dalam Seksyen 21 (1) hingga (8). Di bawah Seksyen 21A, setiap permohonan untuk kebenaran merancang perlu dikemukakan bersama satu Laporan Cadangan Pemajuan (*Development Proposal Report*) yang mengandungi butir-butir terperinci tentang konsep dan justifikasi pemajuan, butir-butir pemilikan tanah, analisis guna tanah, pelan tataur dan lain-lain perkara, termasuk suatu analisis implikasi sosial pemajuan ini dan kesannya kepada kawasan keliling. Kesemua peruntukan-peruntukan menjadi asas kepada usaha mengatur dan mengawal pemajuan guna tanah oleh pihak berkuasa perancang tempatan dan sebarang kesalahan atau pelanggaran syarat dengan kebenaran yang diberikan (Seksyen 26 hingga 30) membolehkan pihak berkuasa perancang tempatan mengambil tindakan yang sewajarnya sepertimana diperincikan dalam Bahagian IV Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976 (Akta 172) ini.

Dalam konteks kajian, isu yang sering dikaitkan dengan kegagalan dalam merancang, mengatur dan mengawal gunatanah adalah persoalan keberkesanan peranan agensi-agensi kerajaan yang diberikan tanggungjawab dalam merancang, melaksana dan mengawal pemajuan di kawasan Pantai Chenang, Langkawi. Lembaga Pembangunan Langkawi (LADA) dan Majlis Perbandaran Langkawi Bandaraya Pelancongan (MPLBP) merupakan dua agensi kerajaan yang berfungsi berasaskan peruntukan kuasa pentadbiran dan undang-undang dalam mengatur dan mengawal guna tanah pembangunan, serta bertanggungjawab mematuhi secara holistik, selain berperanan menggubal dan memperakukan polisi, strategi dan program-program pembangunan yang menepati peruntukan atau perancangan yang ditetapkan. Contoh paling nyata adalah kegagalan agensi-agensi ini dalam memastikan setiap permohonan merancang perlu mematuhi peruntukan-peruntukan dan syarat-syarat yang telah ditetapkan dalam apa jua mekanisma polisi dan kawalan pemajuan, termasuk dasar-dasar umum di peringkat nasional, Rancangan Struktur Negeri, Rancangan Tempatan, Piawai Perancangan, dan lain-lain garis panduan yang ditetapkan oleh Jabatan Perancangan Bandar dan Desa (Persekutuan dan Negeri), serta Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan.

Ulasan Karya

Kawalan pembangunan merupakan sebahagian daripada sistem perancangan bandar dan wilayah. Umumnya kawalan pembangunan bertujuan untuk memastikan penggunaan tanah yang efisien dan efektif dan memenuhi kehendak atau tuntutan awam. Ia boleh dibahagikan kepada dua matlamat (Keith Thomas, 2004): i) bermatlamatkan kehendak awam atau *people purpose*, dan ii) bermatlamatkan pembangunan hartanah atau *property purposes*. Tujuan utama *people purposes* adalah untuk memenuhi aspirasi sosial dan ekonomi penduduk yang digarapkan menerusi guna tanah. Sehubungan itu sistem kawalan pembangunan akan mempertimbangkan permohonan merancang sebaik-baiknya. Setiap penduduk (sama ada pemilik, penghuni mahu pun pengguna) mempunyai kepelbagaian objektif ke atas guna tanah, dan situasi ini menimbulkan konflik di antara satu sama lain. Tujuan utama kawalan pembangunan adalah untuk menyelesaikan konflik ini. Menerusi pendekatan perwakilan, khususnya di peringkat kerajaan tempatan, ahli-ahli majlis dipilih/dilantik bagi membuat keputusan kawalan pembangunan yang lebih efektif. Pendekatan penyertaan awam menjadi amalan dalam sistem perancangan dan proses membuat-keputusan, dan ini akan memastikan setiap keputusan dibuat sebaik-baiknya dengan mengambil kira semua kepentingan kumpulan penduduk. Asas kepada kawalan pembangunan adalah bertujuan melindungi kepentingan awam dan bukannya memihak kepada mana-mana kumpulan tertentu.

Tujuan utama *'property purposes'* adalah untuk mengkoordinasikan pelaburan ke atas tanah dan bangunan. Tanah dan bangunan mempunyai pelbagai pemilikan, dan setiap plot dan aktiviti menjadi sebahagian daripada sistem kawalan. Sehubungan itu pembuat-keputusan perlu memastikan pembangunan yang dilakukan memenuhi fungsi yang ditetapkan, misalnya penyediaan dan perletakan ruang letak kenderaan yang mencukupi dan selamat. Pembangunan yang dibuat juga berupaya meningkatkan kualiti persekitaran dan mempunyai nilai-nilai estetika. Pembuat-keputusan akan merujuk kepada pelbagai bentuk dokumen dan garis panduan kawalan pembangunan, di samping mengambil kira pengalaman dan pandangan pakar.

Dari aspek pengurusan, cabaran menangani pelbagai konflik melibatkan usaha pembangunan ekonomi, memenuhi permintaan industri pelancongan, pemeliharaan kawasan ekologi dan geologikal, serta pemeliharaan kepentingan komuniti daripada kesan negatif pembangunan kawasan persisiran pantai. Konflik ini boleh diseimbangkan dengan mengambil kira semua segmen masyarakat, termasuk menilai polisi-polisi pembangunan ekonomi setempat yang melibatkan peluang pekerjaan dan pertumbuhan ekonomi (Yassin et. al., 2010).

Zon persisiran pantai melibatkan kawasan dinamik yang saling berinteraktif, melibatkan aspek pengurusan sumber (kehidupan laut, sistem kumbahan, pelupusan sampah dan sebagainya), pengurusan keselamatan bencana (banjir, tanah runtuh dan lain-lain), serta hubungan manusia dengan persekitaran fizikal. Ia merupakan kawasan berisiko tinggi kepada aktiviti pembangunan, serta sensitif bertindak balas dengan tindakan atau aktiviti manusia (Ahmed Raad Al-Shams et.al., 2013).

Pihak berkuasa tempatan merupakan pihak yang bertanggungjawab dalam memastikan setiap perancangan pembangunan yang dijalankan di kawasan mereka mengikut garis panduan yang telah ditetapkan. Pihak berkuasa tempatan juga diberi kuasa oleh undang-undang untuk memastikan kawasan pentadbiran mereka berada dalam keadaan selamat dan merancang sesuatu pembangunan dalam keadaan sempurna sesuai dengan keadaan masyarakat setempat. Kesesuaian pembangunan perlu diambil kira sebelum sesuatu pembangunan dilaksanakan. Kesesuaian pembangunan dilihat dari aspek rancangan struktur dan rancangan tempatan bagi memastikan projek pembangunan yang dibangunkan mengikut pengstrukturkan yang telah dibuat. Hal ini adalah bagi mengelakkan percanggahan guna tanah (Ibrahim Wahab, 2015).

Berdasarkan kajian yang dijalankan ke atas Daerah Barat Daya Negeri Pulau Pinang, Kamarudin Ngah (2015) merumuskan bahawa:

“Urban land policy is deemed crucial in planning and controlling urban development so that any act undertaken will not leave negative effects on the town’s image, human settlements as well as the living environment. Since land is a limited resource, it is vital that its use is maximized for the benefits of humans. Nevertheless, rapid increase in urban population also means high demands on urban land. Consequently, such demands may change the socio-cultural actions, economy, politics and town’s system too”.

Menurut Jane Silberstein dan Chris Maser (2000), pemilikan tanah dan hak ke atasnya merupakan asas kepada perundangan di kebanyakan negara di dunia ini. Menyeimbangkan hak pemilikan hartanah ini dengan kehendak komuniti secara umumnya menjadikan perancangan guna tanah sebagai proses yang sukar. *'Right'* atau hak ini melibatkan dua entiti; i) pemilik tanah, dan ii) komuniti yang dilindungi oleh peraturan-peraturan kerajaan. Keadaan ini

selalunya menimbulkan perdebatan tentang hak sebenar seseorang ke atas tanah atau hartanah pemilikannya serta persoalan perundangan guna tanah yang menghalang atau menghadkan hak ini.

Bertitik-tolak daripada konflik-konflik guna tanah seperti yang dibincangkan, kini perancangan guna tanah untuk pembangunan mampan menjadi agenda utama negara-negara maju di dunia. Mengikut Laporan 'Our Common Future yang diterbitkan oleh The World Commission on Environment and Development' (WCED, 1987), pembangunan mampan ialah 'pembangunan yang memenuhi keperluan generasi masa kini tanpa mengabaikan keupayaan generasi akan datang untuk memenuhi keperluan mereka'. Di Malaysia konsep ini telah diserapkan secara rasmi dalam sistem perancangan di Malaysia. Dalam Rancangan Malaysia Ke Tujuh salah satu dasar utama yang telah digubal ke arah pelaksanaan pembangunan mampan ialah dasar menyediakan petunjuk pembangunan mampan sebagai satu kayu ukur bagi pemantauan dan penilaian kemajuan.

Jane Silberstein dan Chris Maser (2000) dalam bukunya 'Land Use Planning for Sustainable Development' menjelaskan bahawa peraturan-peraturan guna tanah yang diperkenalkan oleh kerajaan umumnya untuk bertindak balas dengan impak sesuatu cadangan pembangunan yang dikemukakan, serta bertujuan untuk memandu guna tanah dan keputusan-keputusan pihak pemaju, usahawan dan pihak swasta yang lain.

Pernyataan Masalah

Koridor Pelancongan Pantai Chenang, Langkawi telah mula dibangunkan sejak awal 1980-an, menampilkan kepelbagaian tatatur dan reka bentuk kemudahan-kemudahan penginapan, yang sebahagian besarnya menampakkan ketidak seragaman pelan tatatur, ketiadaan kawalan pembangunan, ketiadaan sistem pengaliran sisa buangan, perparitan, dan pelbagai konflik yang sekaligus memperlihatkan kelemahan proses perancangan dan kawalan pembangunan di kawasan persisiran pantai ini, tanpa spesifikasi pembangunan yang terperinci dan komprehensif.

Kajian oleh Johan Afendi dan Mohamad Zaki (2011) di Pulau Langkawi menunjukkan industri pelancongan di Langkawi telah menyebabkan berlakunya perubahan-perubahan ke atas sektor fizikal dan guna tanah, sosio-ekonomi penduduk tempatan serta kemudahan infrastruktur dan kemudahan pelancongan. Di sebalik kesan-kesan positif, limpahan ekonomi tidak dinikmati sepenuhnya oleh penduduk tempatan, di samping berlakunya pencemaran laut dan kemusnahan terumbu karang, pembangunan pelancongan yang tidak terancang serta masalah perkhidmatan feri dan pengangkutan.

Sebaliknya kajian oleh Suhaya, Md. Shafiin dan Norlida (2013) menunjukkan berlakunya impak positif hasil dari pembangunan pelancongan di Langkawi, terutamanya ke atas aspek ekonomi penduduk tempatan. Di samping peningkatan peluang pekerjaan, sektor pelancongan juga turut menerima kesan limpahan akibat daripada pertambahan perbelanjaan para pelancong luar.

Kajian oleh Azizan (2011) di Pulau Langkawi mendapati pembangunan pelancongan berupaya memberikan impak positif kepada masyarakat setempat. Umumnya kajian ini merumuskan bahawa pembangunan pelancongan telah memberikan impak ke atas penjanaaan peluang pekerjaan, peluang perniagaan dan keusahawanan, pelaburan serta kemudahan infrastruktur

yang lebih baik. Namun dalam waktu yang sama pembangunan pelancongan memberi kesan ke atas kemerosotan budaya dan pembangunan fizikal/alam sekitar.

Kajian oleh Jaafar, Rasoolimanesh dan Ismail (2015) mendapati faktor umur dan jantina masyarakat setempat di Pantai Chenang, Langkawi, mempengaruhi persepsi dan penyertaan masyarakat dalam pembangunan pelancongan. Ini memberikan indikator kepada pihak kerajaan dalam melihat dan menilai faktor-faktor demografi dalam usaha merancang dan melaksanakan program-program pembangunan pelancongan di kawasan terbabit.

Kamarudin Ngah et al (2016) dalam kajiannya di Bandaraya George Town telah merumuskan antara lain;

“One of the three core principles applied as stated in the Heritage Protection for the 21st Century was that engaging with the planning system, and acknowledged that the historic environment constituted an essential element of building sustainable community. The policy emphasis previously given to the benefits of heritage a sense of place would now be part of the new legislative system”.

Antara saranan yang dikemukakan berkaitan usaha mengatur dan mengawal guna tanah yang berdasarkan kajian di Daerah Barat Daya Negeri Pulau Pinang ialah;

“Land use management combines the regulatory needs which are efficient (including administration, enforcement and control), as well as being environmentally sensitive for every land resource. This involves a more balanced process between conservation and development. Failure in this aspect today has resulted in existing land resources becoming victims of development; balding hills, landslide, water source pollution and threats to life and the ecological system. In light of these issues, it is suggested that this district is declared as an ‘Ecologically Fragile Areas’. This involves efforts to preserve and conserve the more sensitive areas; forest reserves, irrigation areas, beach/river areas, aquaculture, hilly areas and agriculture land. These sensitive areas are fragile to human threats, so their actions in land use development must be controlled strictly”. (Kamarudin Ngah et al, 2015).

Ternyata kajian-kajian terdahulu lebih tertumpu kepada impak pembangunan Pulau Langkawi ke atas aspek sosio-ekonomi penduduk setempat. Kajian ini memfokuskan kepada isu-isu berkaitan kawalan pembangunan khususnya di kawasan Pantai Chenang yang menjadi tumpuan para pelancong di Langkawi. Ini melibatkan pemahaman secara lebih komprehensif ke atas isu-isu berkaitan perancangan pembangunan, perundangan dan pengurusan/pentadbiran kawasan pantai, yang seterusnya boleh memandu pihak berkuasa tempatan dalam merangka polisi dan strategi pembangunan guna tanah yang lebih seimbang dan dinamik pada masa akan datang.

Kerangka Teoretikal

Teori-teori klasikal dalam perancangan bandar memperlihatkan bahawa keputusan ke atas sebarang guna tanah adalah hasil daripada manifestasi fizikal tuntutan masyarakat industri. Ini jelas terbukti menerusi Teori Zon Berpusat (Burgess, 1925), Model Bersektor (Hoyt, 1939), Model Kepelbagaian Nukleui (Harris & Ullman, 1945), Teori Guna Tanah dan Aktiviti Manusia (Chapin, 1957), serta Teori Petempatan Berpusat (Christaller, 1966).

Burgess menonjolkan suatu deskripsi model guna tanah bandar, yang membahagikan bandar kepada suatu set kitaran bertumpu (concentric circles) yang berkembang daripada pusat bandar

kepada kawasan pinggir bandar, di mana model ini mengandaikan wujudnya hubungan antara status sosio-ekonomi (terutamanya pendapatan isirumah) dengan jarak daripada Daerah Perniagaan Berpusat (Central Business District-CBD).

Goodmann & Freud (1968) melihat bahawa perancangan guna tanah amat perlu bagi meramalkan projeksi masa depan penduduk dan aktiviti ekonomi yang melibatkan kesemua bentuk guna tanah. Sehubungan itu, perancangan guna tanah lebih mengarah kepada pembentukan kriteria yang sesuai dan bertepatan bagi sesebuah bandar, yang menawarkan kualiti kehidupan yang baik dan corak fizikal yang bertepatan bagi melaksanakan pelbagai aktiviti kependudukan. McGee (1967) dan Smith (1962), berdasarkan penyelidikan, telah merumuskan corak guna tanah yang tersendiri bagi bandar-bandar di South East Asian. Penemuan utama kajian mereka menunjukkan bahawa praktis ekonomi dualistik oleh negara-negara di South East Asian ini telah mewujudkan dua bentuk sektor; sektor-sektor maju dan sektor-sektor tidak maju di negara ini.

Menurut Barnet (2004), fungsi setiap guna tanah adalah berdasarkan kepada nilai-nilai sesebuah masyarakat, dan ini melibatkan keputusan dan pemilihan manusia agar sumber-sumber yang ada (tanah) boleh digunakan secara optima. Kamarudin Ngah (1993), dalam kajiannya di negeri Terengganu dan Kedah, mendapati bahawa corak guna tanah terhasil akibat daripada tindakan manusia terhadap alam persekitaran, yang terhasil daripada keperluan untuk menggunakan tanah bagi tujuan aktiviti ekonomi dan sosial. Ianya melibatkan hubungan antara keperluan manusia dan alam yang akhirnya mempengaruhi corak guna tanah.

Metodologi Kajian

Pantai Chenang merupakan koridor pelancongan yang mengunjur sepanjang 2.2 km, terletak di bahagian Barat Daya dalam Mukim Kedawang, Pulau Langkawi. Terletak dalam jarak 18.4 kilometer dari Pekan Kuah, Pantai Chenang termasuk di dalam Blok Perancangan 12 (BP 12) Rancangan Tempatan Daerah Langkawi 2020. Ia merupakan antara destinasi pelancongan utama di negara ini yang menawarkan kepelbagaian produk pelancongan, khususnya keindahan semulajadi pantai tropika, fasiliti penginapan dengan variasi pelbagai bintang, aktiviti rekreasi dan riadah, serta kepelbagaian aktiviti sekunder pelancongan yang lain. Kedudukannya yang strategik menjadi pusat tumpuan pemajuan gunatanah pelancongan termasuk hotel mewah, hotel *'budget'* serta pembinaan *'chalet'*, serta pemajuan gunatanah perniagaan termasuk kompleks perniagaan, restoran, kedai cenderahati serta gerai-gerai. Pelbagai aktiviti ditawarkan kepada para pelancong, termasuk sukan air, paracut, taman tema air, pilihan menu makanan yang pelbagai serta lain-lain aktiviti pelancongan dan riadah.

Dalam konteks kajian, pendekatan *'exploratory research'* dan deskriptif digunakan bagi tujuan memahami fenomena dan menjanakan pengetahuan lanjutan dalam bidang ini. Uma Sekaran dan Roger Bougie, 2010: 103) selanjutnya menjelaskan;

'An exploratory study is undertaken when not much is known about the situation at hand, or no information is available on how similar problems or research issues have been solved in the past.'

Proses kajian ini berasaskan *'the spiraling research approach'* (Bruce, L. Berg, 2009), bermula dengan penjaan idea, pengumpulan maklumat teoretikal, pertimbangan dan penjaan semula idea, penyemakan ke atas rekabentuk yang bersesuaian, pemeriksaan semula andaian teoretikal, dan pembentukan andaian teoretikal dan idea kajian. Bruce memperincikan proses ini dengan menjelaskan bahawa;

'Thus, with every two steps forward, you take a step or two backward before proceeding any further. What results is no longer a linear progression in a single, forward direction. Rather, you are spiraling forward, never actually living any stage behind completely' (Bruce, L. Berg, 2009: 26).

Kaedah atau teknik pengumpulan data, dikenali sebagai *'tactics of enquiry'*, melibatkan pembentukan soal-selidik atau berbagai bentuk pemerhatian, dilihat sebagai saling berkait dengan strategi penyelidikan (Robson, 1993). Kajian ini berasaskan kepada pendekatan kualitatif, melibatkan pengumpulan data sekunder daripada laporan-laporan rasmi yang diterbitkan oleh kerajaan pusat/kerajaan negeri/kerajaan tempatan pihak berkuasa tempatan, yang melibatkan aspek-aspek perancangan dan tindakan pembangunan, khususnya pemajuan guna tanah dan kawalan pembangunan di kawasan Pantai Chenang, Langkawi. Data sekunder turut diperolehi daripada penyemakan internet, artikel dan lain-lain bentuk penerbitan yang relevan sepanjang kajian ini dijalankan (O'Brien & Phibbs, 2011). Analisis dibuat secara deskriptif, berdasarkan isu-isu yang ditemui dalam kajian, di samping melibatkan analisis ke atas peta/pelan serta interpretasi foto.

Di samping itu teknik pengumpulan maklumat menerusi pendekatan pemerhatian (*observation*) dilakukan dengan bantuan instrument fotografi dan lakaran. Menurut Uwe Flick (2003), *'observing is another everyday skill which is methodologically systematized and applied in qualitative research. Not only visual perceptions but also those based on hearing, feeling and smelling are integrated'*. Pendekatan ini membolehkan isu-isu dilihat secara lebih jelas berbentuk imej serta penelitian pelan fizikal tatatur, binaan dan persekitaran secara lebih terperinci. Penemuan secara pemerhatian ini dibandingkan dengan pernyataan polisi, strategi, program serta garis panduan dan piawaian perancangan pembangunan yang dibenarkan oleh kerajaan berkuasa di peringkat nasional, negeri dan kerajaan tempatan. Percanggahan dan pelanggaran syarat sepertimana ketetapan Bahagian IV (Kawalan Perancangan) Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976 (Akta 172) serta ketetapan-ketetapan lain dalam konteks kawalan pembangunan kawasan pantai akan dikemukakan sebagai bahan analisis.

Analisis data dilakukan secara pendekatan kualitatif/deskriptif, berasaskan data-data sekunder. Analisis secara kritikal turut dibuat berasaskan pengamatan/penelitian para penyelidik di tapak kajian, serta menggunakan pendekatan interpretasi foto bagi membantu memahami isu-isu secara lebih jelas. Setiap isu yang dianalisis bersandarkan kepada praktis dan amalan dalam kawalan pembangunan, dengan rujukan khusus ke atas peruntukan-peruntukan perundangan (Akta Kerajaan Tempatan 1976, Akta 171 dan lain-lain Akta), peruntukan perancangan (piawaian dan garis panduan perancangan) serta peruntukan pentadbiran (proses dan penguatkuasaan kerajaan tempatan).

Skop Kajian

Skop kajian ini tertumpu kepada kawasan Pantai Chenang, berasaskan tiga laporan utama; Rancangan Struktur Negeri Kedah, Rancangan Tempatan Daerah Langkawi, dan Rancangan Kawasan Khas Pantai Chenang. Penelitian diberikan ke atas aspek perancangan guna tanah/perancangan pembangunan, perundangan dan pengurusan. Pendekatan analisis kandungan berasaskan dokumen-dokumen rasmi ini serta pendekatan pemerhatian dan interpretasi foto memperlihatkan penemuan isu-isu secara lebih jelas.

Rancangan Struktur Negeri Kedah telah mengezonkan Langkawi sebagai Zon Pelancongan Utama (Pelancongan Antarabangsa). Zon Pantai Chenang pula berada di Hierarki

Antarabangsa dan dilabelkan sebagai Daerah Pelancongan Utama. Di antara dasar-dasar utama yang telah digariskan dalam Rancangan Struktur Negeri Kedah yang berkaitan secara langsung dalam konteks kajian antaranya:

- i) Pembangunan secara terkawal sahaja yang dibenarkan di dalam Kawasan Sensitif Alam Sekitar, melibatkan kawasan hutan, tanah tinggi, persisiran pantai, persisiran sungai, kawasan pulau, zon warisan sejarah, kawasan tadahan air, empangan dan badan air.
- ii) Mempertingkatkan tahap penyediaan kemudahan infrastruktur dan utiliti selaras dengan keperluan penduduk, pembangunan ekonomi dan perkembangan teknologi.

Rancangan Tempatan Daerah Langkawi meletakkan kawasan kajian Pantai Chenang di dalam Blok Perancangan 12 (BP 12). Beberapa matlamat dan strategi telah digariskan dalam RT Daerah Langkawi 2020 ini, khususnya melibatkan aspek perancangan dan garis panduan pembangunan, antaranya:

- i) Penstrukturan semula kawasan perniagaan
- ii) cadangan mewujudkan nodus bagi aktiviti-aktiviti pelancongan utama
- iii) cadangan pemeliharaan alam sekitar dan sumber semulajadi
- iv) cadangan pembangunan pelancongan desa (homestay, rumah budaya dan kampung angkat).

Walau bagaimanapun beberapa aspek yang terkandung dalam RT Daerah Langkawi 2020 ini telah dibatalkan dan dipinda, dan diselaraskan dengan peruntukan dan strategi yang digariskan dalam Rancangan Kawasan Khas Pantai Chenang. Ini termasuklah perubahan kepada Peta Cadangan Blok Perancangan Kecil 12.1, perubahan Jadual Kelas Kegunaan Tanah Blok Perancangan Kecil 12.1, Anjakan Bangunan, serta Had Ketinggian Bangunan.

Rancangan Kawasan Khas Pantai Chenang (RKK Pantai Chenang) telah disediakan sebagai rancangan pemajuan yang bersifat '*action area plan*', serta berfungsi sebagai alat pembangunan kepada Pihak Berkuasa Negeri (PBN) dan Pihak Berkuasa Tempatan (PBT) bagi merancang dan mengawal pembangunan di kawasan-kawasan khusus, melibatkan tindakan-tindakan terperinci untuk pembangunan semula atau pembangunan baru.

RKK Pantai Chenang merupakan Pelan Strategi Pembangunan Fizikal (2012-2015) yang menjelaskan corak pembangunan guna tanah dan susun atur yang meliputi Spesifikasi Pembangunan terperinci dan Jadual Tindakan Pembangunan. Pelan ini turut mengandungi tindakan-tindakan pengurusan fizikal yang meliputi pendekatan pelaksanaan, fasa, agensi pelaksana dan anggaran kos pembangunan bagi kawasan Pantai Chenang.

Perbincangan Penemuan Kajian

Terdapat enam isu utama yang telah dikenalpasti dalam kajian ini:

Ancaman Kualiti Air Laut dan Biodiversiti

Terdapat tiga sebab utama kenapa berlakunya ancaman ke atas kualiti air laut dan biodiversiti. Pertama, akibat daripada eksploitasi rancangan-rancangan pembangunan guna tanah pelancongan yang melibatkan pemajuan perhotelan, ruang perniagaan dan aktiviti-aktiviti lain yang berkaitan. Lebih ketara ialah apabila berlakunya pembangunan guna tanah tersebut pada skala besar yang tidak terkawal. Kedua, berlakunya amalan pembinaan premis-premis perhotelan dan perniagaan tanpa mendapat kelulusan kebenaran merancang serta ketidak

patuhan kepada peruntukan-peruntukan yang terkandung di dalam Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976, Akta 172, terutamanya berkaitan dengan permohonan dan kebenaran merancang serta kawalan pemajuan. Ketiga, ketiadaan sistem pemetungan dan kumbahan yang sistematik dan berpusat di kawasan kajian. Akibatnya, penyaluran sisa buangan daripada premis hotel dan perniagaan terus disalurkan ke laut tanpa dirawat terlebih dahulu. Ini memberi kesan negatif ke atas kualiti biodiversiti pantai dan marin, khususnya kemerosotan kualiti air. Keith Thomas (2004) menjelaskan bahawa *“In practice, development control has very little influence on the quality of environment once it has been developed, other than through the enforcement of continuing planning conditions. It is important therefore at the development control stage to get the design right”*.

Situasi ‘Over Capacity’

Terdapat tiga keadaan yang boleh menjelaskan situasi *‘over capacity’* di kawasan kajian. Pertama, pembinaan struktur-struktur binaan hotel/perniagaan yang tidak terkawal, termasuk bangunan kekal dan separa kekal, terutama di kawasan pantai telah menyebabkan berlakunya hakisan kawasan pantai. Kedua, ketiadaan kawalan ke atas nisbah plot dan ketumpatan yang dibenarkan di dalam kawasan kajian, berlandaskan peruntukan piawaian perancangan telah menyumbang kepada situasi kesesakan yang lebih serius, apatah lagi dengan terbinanya pemajuan pembangunan guna tanah perhotelan dan perniagaan pada skala yang besar. Ini memberi kesan ke atas kualiti kebersihan dan alam persekitaran. Ketiga, situasi *‘over capacity’* ini turut dipengaruhi oleh perlakuan para pengusaha perhotelan dan peniaga yang memaksimumkan penggunaan ruang/tanah tanpa menyediakan ruang rizab, tanah lapang serta tempat letak kenderaan, sepertimana digariskan di bawah piawaian perancangan. Kegagalan-kegagalan ini turut memberi kesan ke atas aspek keselamatan dan keselesaan pelancong/pengunjung di kawasan kajian. Keith Thoma (2004) antara lain menyarankan bahawa *“Large shops in new planned developments may be either at the ends of malls, and sited away from each other if there are more than one, to even out pedestrian flow through the mall (so-called magnet stores), or free-standing superstores, hypermarkets or retail warehouses placed within extensive parking”*.

Konflik Guna Tanah

Isu konflik guna tanah di kawasan kajian boleh dirumuskan akibat daripada tiga faktor. Pertama, kebanyakan premis perhotelan dan perniagaan yang dibina di kawasan kajian tidak mendapat kelulusan kebenaran merancang dan ketiadaan kelulusan pelan bangunan (Sijil Kelayakan Menduduki) daripada pihak berkuasa tempatan. Kedua, terdapat premis-premis berkaitan yang dibina di atas tanah-tanah rizab kerajaan, termasuk rizab jalan, rizab pantai dan rizab perparitan, serta tidak mempunyai kemudahan infrastruktur dan awam yang sepatutnya. Ketiga, konflik guna tanah turut berlaku akibat daripada aktiviti rekreasi dan perusahaan perhotelan/perniagaan yang gagal mematuhi garis panduan pembangunan guna tanah kawasan persisiran pantai yang telah ditetapkan oleh Jabatan Perancangan Bandar dan Desa, Pihak Berkuasa Tempatan serta lain-lain agensi berkenaan. Davies (1989) antara lain menyebut bahawa *“Siting describes how buildings sit within a plot and relate to their immediate surroundings. The location of a building describes its position in a region and/or a town, or perhaps in a deep rural setting. Location is also a material consideration in development control”*.

Keselamatan Pelancong dan Bangunan

Isu ini boleh dirumuskan dalam tiga keadaan. Pertama, lanjutan daripada isu ‘over capacity’ dan ketidak patuhan ke atas piawaian perancangan dan peruntukan perundangan telah mengakibatkan kawasan kajian terdedah kepada risiko keselamatan pelancong/pengunjung dan keselamatan bangunan (kebakaran). Keadaan ini diburukkan lagi dengan kebanyakan premis tidak memperolehi Sijil Kelayakan Menduduki daripada pihak berkuasa tempatan, ketiadaan sistem pemasangan elektrik dan pengesanan kecemasan/kebakaran yang sistematik. Kedua, isu keselamatan ini turut berkait dengan aktiviti rekreasi dan sukan air yang dijalankan tanpa lesen, gagal menitik beratkan aspek keselesaan dan keselamatan pelancong, terutama di kawasan persisiran pantai yang menjadi tumpuan kepelbagaian aktiviti rekreasi dan sukan air yang ditawarkan kepada para pelancong dan pengunjung. Ketiga, ketiadaan kemudahan balai bomba dan pili bomba di kawasan kajian, serta ketiadaan akses perkhidmatan bomba terutamanya ke kawasan pantai memberikan risiko yang besar kepada aspek keselamatan pelancong/pengunjung sekiranya berlaku kemalangan atau kebakaran. Malahan Keith Thomas (2004) melihat isu keselamatan ini dalam konteks yang lebih luas. ” *Crime prevention is a material consideration in development control. Circular 5/94, Planning out Crime (DOE, 1994b), stresses that development control solutions to the problem of crime are essentially local. The Circular argues that the causes of crime are complex, but desolate surroundings foster hostility, and attractive environments may discourage anti-social behavior*”.

Eksplotasi Kawasan Pantai

Isu eksploitasi kawasan pantai yang tidak terkawal ini berpunca daripada tindakan para pengusaha hotel/chalet yang bersaing menguasai kawasan persisiran pantai dengan membina premis sehampir mungkin dengan kawasan pergigian air, tanpa mematuhi garis panduan piawaian perancangan dan perundangan berkaitan pemajuan guna tanah di kawasan persisiran pantai. Bentuk eksploitasi juga dilihat dalam konteks penguasaan kawasan persisiran pantai di kalangan para pengusaha bagi menawarkan aktiviti rekreasi dan sukan air, tanpa pembahagian zon rekreasi aktif dan pasif secara jelas. Keadaan ini diburukkan lagi dengan ketiadaan kawalan ke atas kemasukan kenderaan awam/pengusaha ke kawasan pantai, konflik sirkulasi dan sosio-budaya. Davies (1989) mengaitkan situasi ini dengan aspek ‘privacy’ dengan menjelaskan bahawa “*The desire to exploit pleasant views of distant landscapes out of buildings, amenity spaces or merely of the access roads, with their comings and goings, affects the siting of buildings. Views out over access roads, parking and other buildings improve site security*”.

Aksesibiliti dan Sistem Sirkulasi

Isu ini boleh dirumuskan dalam empat keadaan. Pertama, ketiadaan akses masuk ke kawasan pantai untuk tujuan aktiviti rekreasi dan sukan air daripada jalan utama kawasan kajian. Akses ini juga penting sekiranya berlaku sebarang kecemasan seperti kebakaran dan lain-lain. Kedua, ketiadaan jalan pemisah di antara bangunan perhotelan/chalet dan perniagaan dengan kawasan persisiran pantai. Kedua-dua isu ini memperlihatkan kegagalan pematuhan ke atas garis panduan pemajuan di kawasan persisiran pantai serta kegagalan memenuhi keperluan piawaian perancangan yang ditetapkan oleh pihak berkuasa tempatan dan Jabatan Perancangan Bandar dan Desa. Ketiga, penggunaan ruang rizab jalan dan pantai di kalangan para pengusaha untuk tujuan memaksimumkan ruang lantai perhotelan dan perniagaan, serta penggunaan ruang letak kenderaan awam di bahu jalan. Keadaan ini menimbulkan kesesakan dan kesulitan kepada para pelancong/orang awam untuk mendapatkan ruang/petak meletak kenderaan yang sepatutnya disediakan untuk mereka. Malahan terdapat para pengusaha kereta sewa/motorsikal sewa yang menggunakan ruang letak kereta awam ini sebagai tempat meletak/simpanan kenderaan mereka yang kekal. Keempat, ketiadaan sistem hierarki jalanraya dan lalulintas yang jelas di kawasan

kajian yang mengakibatkan semua jenis kenderaan menggunakan jalan yang sama, menimbulkan konflik kesesakan dan ketidakselesaian. Davies (1989) pernah menjelaskan bahawa “*Plans and development control should aim to inhibit the use of long-distance routes by short-distance traffic by strictly limiting access from sites to trunk roads...traffic management schemes can deny heavy vehicles access to roads unsuitable for them. Fundamental to traffic planning is the concept of the road hierarchy*”.

Saranan/Cadangan Pelan Tindakan Pembangunan

Sistem Aksesibiliti dan Sirkulasi Bersepadu

Cadangan kawalan pembangunan menerusi pendekatan perancangan aksesibiliti dan sistem lalu lintas yang terancang perlu mengambil kira bukan semata-mata aksesibiliti ke kawasan koridor Pantai Chenang, sebaliknya perlu melihat dalam kerangka penyelesaian masalah aksesibiliti dan sistem sirkulasi yang lebih kompleks dari dua sudut; pertama, menyediakan satu sistem aksesibiliti dan sirkulasi yang komprehensif dan bersepadu dalaman (sepanjang koridor Pantai Chenang dan kawasan persisiran pantai), serta kedua, mengintegrasikan kedua-dua sistem ini (aksesibiliti dan sirkulasi) dalam konteks Koridor Pantai Chenang dan kawasan pembangunan sekelilingnya dengan ‘catchment areas’ dalam lingkungan 1 hingga 3 kilometer.

Dalam konteks yang pertama, penekanan perlu diberikan kepada aspek keselesaan pengguna, khususnya para pejalan kaki dan golongan kurang upaya. Ciri-ciri reka bentuk jalanraya dan kemudahan perlu menepati piawaian perancangan yang ditetapkan oleh Jabatan Perancangan Bandar dan Desa dan pihak berkuasa tempatan. Aksesibiliti ke kemudahan perancangan, khususnya ke kawasan persisiran pantai perlu diintegrasikan dengan kemudahan tempat letak kenderaan yang jaraknya dalam lingkungan 10 minit berjalan kaki, yakni satu ‘*standard*’ atau piawaian yang diterimapakai dalam konteks perancangan bandar secara umumnya. Rezab jalan perlu kekal selebar 20-meter bagi binaan jalan baru

Dalam konteks kedua, sistem jaringan aksesibiliti dan sirkulasi yang bersepadu dalam satu kawasan ‘*catchment areas*’ yang dikenalpasti perlu diberikan penekanan. Pembangunan jalan alternatif sepertimana yang disarankan dalam Rancangan Kawasan Khas Pantai Chenang serta menaikkan taraf jalan sediaada merupakan strategi terbaik dalam merealisasikan sistem aksesibiliti dan sirkulasi ini. Ini melibatkan usaha menaik taraf dan reka bentuk Jalan Pantai Tengah-Jalan Pantai Chenang, Jalan Pantai Chenang-Jalan Bohor Tempoyak dan persimpangan antara Jalan Pantai Chenang dengan jalan-jalan tempatan.

Rawatan dan Pemulihan Kualiti Air Laut

Satu pendekatan strategik dan komprehensif diperlukan untuk memulihkan kualiti air laut dan mengurangkan impak negatif terhadap hidupan marin, serta meningkatkan kualiti persekitaran pantai dan laut yang selamat dan selesa.

Dalam konteks kajian, cadangan penyambungan paip pembentungan melibatkan tiga fasa; fasa pertama (25 buah premis), fasa kedua (28 buah premis), dan fasa ketiga (melibatkan premis dalam program pemutihan). Sistem pembentungan berintegrasi ini membolehkan isu pencemaran air laut serta persekitaran dapat diatasi dengan kos yang lebih efisien. Dalam jangka panjang, satu Pelan Induk Sistem Perparitan dan Pembentungan perlu disediakan bagi kawasan kajian untuk menampung pembangunan baru dan dalam waktu yang sama memastikan kualiti air terawat yang berterusan tanpa menjejaskan alam sekitar dan kehidupan marin. Davies (1989) merumuskan bahawa “*Drainage and flood control must be discussed at*

the pre-planning and outline stages of planning applications on a 'prevention is better than cure' basis".

Pembangunan Persisiran Pantai Chenang

Kawasan persisiran pantai, Pantai Chenang merupakan Kawasan Sensitif Alam Sekitar. Setiap pembangunan yang dirancang di kawasan ini perlu tertakluk sepenuhnya kepada amalan kawalan pembangunan yang berteraskan prinsip perancangan, pentadbiran dan perundangan yang telah ditetapkan oleh pihak berkuasa tempatan. Objektif utama adalah untuk mengoptimumkan penggunaan tanah secara efisien dan adil, meminimum konflik guna tanah, dan dalam waktu yang bersifat responsif kepada keperluan persekitaran semulajadi. Selain keperluan penyediaan fasiliti pelancongan, pembangunan ini juga perlu mematuhi keperluan penyediaan ruang lapang, tempat letak kenderaan, serta lain-lain keperluan seperti Kajian Analisis Impak Alam Sekitar (EIA) dan Kajian Analisis Impak Sosial (SIA). Kesemua syarat-syarat teknikal perlu dipatuhi sepenuhnya di kawasan pembangunan yang sensitif ini. Ini tidak terkecuali daripada keperluan menyediakan Laporan Cadangan Pemajuan (*Development Proposal Report*) mengikut justifikasi yang telah ditetapkan di bawah Seksyen 21A dan 21B Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976, Akta 172.

Antara garis panduan umum yang disarankan adalah:

- i) Pantai berpasir dan pantai penambakan berjarak 60-meter dari garis air pasang perbani dan 15-meter dari jalan utama.
- ii) Laluan awam selebar 6 meter di sepanjang jalan utama persisiran pantai.
- iii) Penyediaan kawasan rizab persisiran pantai bagi tujuan rekreasi semulajadi dan digalakkan penanaman pokok bagi tujuan mengelakkan hakisan.
- iv) Penyediaan wakaf dan gazebo yang mempunyai rekabentuk dan warna yang sesuai dengan kawasan sekitar dalam kawasan rizab persisiran pantai sebagai teduhan kepada pengunjung.
- v) Menyediakan ruang tempat letak kereta yang mencukupi dengan kadar 1 petak kereta per 75-meter persegi ruang lantai. Bagi motorsikal pula, 100-meter persegi bagi setiap 1 petak motorsikal.

Bagi mengawal aktiviti rekreasi dan sukan air di kawasan kajian, kawasan persisiran pantai Pantai Chenang boleh diklasifikasikan sebagai '*multi-activity beach area*' yang membahagikan zon-zon berdasarkan aktiviti secara jelas. Dalam konteks kajian, 4 zon dicadangkan meliputi zon ruang keluarga dan perkelahan, zon ruang aktiviti bersifat aktif, zon ruang rehat dan bersantai, serta zon ruang aktiviti bersifat pasif. Pembahagian zon-zon ini membolehkan aktiviti rekreasi dan rehat dapat dilakukan secara lebih teratur, mudah dikawal dan tidak memberikan kesan negatif terutamanya berkaitan dengan isu keselamatan awam/pelancong dan persekitaran.

Pelan Pemutihan Pembangunan Kawasan Persisiran Pantai Chenang

Objektif utama pelan tindakan ini ialah untuk memastikan 96% premis-premis resot bajet sediaada memperolehi kelulusan Sijil Layak Menduduki menjelang tahun 2015. Program pemutihan adalah pemudah cara kepada prosedur bagi mendapatkan kelulusan Kebenaran Merancang dan Pelan Bangunan serta kelulusan Sijil Layak Menduduki bagi premis sediaada yang gagal berbuat sedemikian. Di antara tindakan-tindakan yang perlu dilaksanakan melibatkan aspek-aspek berikut:

- i. Garis panduan khusus bagi bangunan sediada supaya mempunyai ciri-ciri keselamatan dan mengikuti piawaian sistem pementungan dan bangunan memerlukan:
 - . ulasan teknikal berdasarkan '*as-built plan*'.
 - . perlu mematuhi syarat teknikal dari Jabatan Bomba dan Penyelamat dan Jabatan Perkhidmatan Pementungan (Indah Water Konsortium).
 - . pemohon perlu memberi kebenaran laluan utiliti dan akses bagi keperluan premis/lot lapisan kedua. Pemberian kebenaran adalah secara bertulis bagi menggantikan keperluan serahan rizab jalan mengikut prosedur kelulusan biasa.

- ii. Pematuhan kepada syarat-syarat khusus:

Syarat-syarat khusus yang dikenakan untuk melayakkan peyertaan dalam Program Pemutihan ini adalah:

 - . bangunan di atas tanah milik persendirian yang mempunyai geran hakmilik tanah yang sah.
 - . bagi bangunan di atas rizab kerajaan/rizab pantai, permohonan Lesen Pendudukan Sementara (TOL) kepada Pejabat Tanah perlu disertakan bersama permohonan. Keperluan utama yang perlu ditunjukkan atas pelan adalah '*road signage*' keluar-masuk, keperluan lanskap, arah aliran titik buangan akhir (*final discharge*).

Setiap pelan bangunan yang terlibat dalam Program Pemutihan perlu menunjukkan ukuran bangunan sediada dan perakuan Arkitek/Pelukis Pelan, Pelan Konkrit Tetuang (perakuan daripada jurutera bertauliah), serta keperluan keselamatan bangunan mengikut spesifikasi Jabatan Bomba dan Penyelamat.

Permohonan Kelulusan Sijil Layak Menduduki memerlukan pematuhan semua syarat kelulusan Pelan Bangunan oleh pihak Majlis Perbandaran Langkawi Bandaraya Pelancongan, serta mematuhi syarat Jabatan Bomba dan Keselamatan serta Jabatan Perkhidmatan Pementungan.

Program Pemutihan ini melibatkan proses permohonan dan kelulusan pihak berkuasa tempatan. Setiap permohonan perlu mengemukakan butir-butir yang melibatkan ubah jenis kegunaan tanah, kebenaran merancang (*as-built plan*), pelan bangunan (*as-built plan*), permohonan kelulusan Sijil Layak Menduduki, dan Lesen Perniagaan.

Penyerakan dan Agihan Guna Tanah

Strategi ini bertujuan untuk meminimumkan konflik guna tanah yang turut menyebabkan berlakunya '*over capacity*', dengan cara menyebarkan pemajuan guna tanah perniagaan dan perhotelan yang berpotensi ke kawasan tanah-tanah pertanian yang tidak ekonomik. Kawasan baru bagi menampung permintaan guna tanah perniagaan dan perhotelan disebarkan ke kawasan baru dan tidak lagi tertumpu di sepanjang koridor Pantai Chenang. Dua pendekatan digunapakai dalam strategi penyerakan dan pengagihan ini;

Alternatif 1: Pembangunan oleh Tetuan Tanah

Tetuan tanah persendirian atau swasta mempunyai hak sepenuhnya untuk membangunkan semula, mengurus dan mengendalikan lot-lot yang dikenal pasti.

Alternatif 2: Konsesi Antara Kerajaan dan Tetuan Tanah

Alternatif ini memberi peluang kerjasama antara pihak kerajaan dan tetuan tanah bagi memastikan pengurusan tanah-tanah kosong dan terbiar diselaraskan dan dikoordinasikan dengan sistematik. Tanah-tanah kosong dan terbiar dioptimumkan mengikut jenis pembangunan yang dicadangkan bagi mengelakkan konflik guna tanah untuk tempoh jangka panjang. Penekatan ini mampu membuka peluang kepada pemilik-pemilik asal (penduduk tempatan) untuk terlibat dalam pelaburan aktiviti ekonomi yang lebih dinamik dan membuka peluang pelaburan baru kepada pihak pemaju/swata antarabangsa dan tempatan yang berminat.

Kawalan Perancangan

Umumnya sebarang cadangan pemajuan di kawasan kajian perlu tertakluk sepenuhnya kepada Garis Panduan Perancangan yang telah ditetapkan oleh Jabatan Perancangan Bandar dan Desa, dan digunakan sepenuhnya oleh Pihak Berkuasa Tempatan, sebagai salah satu daripada mekanisme kawalan pembangunan. Garis panduan ini juga termasuk perkara pengekalan pokok dan elemen semulajadi, aktiviti pembangunan pantai serta garis panduan khusus mengikut zon kegunaan tanah.

Bagi mencapai strategi-strategi pembangunan yang telah digariskan dalam Rancangan Kawasan Khas Pantai Chenang ini, beberapa aspek perancangan dan garis panduan pembangunan yang telah dirumuskan dalam Rancangan Tempatan Daerah Langkawi 2020 perlu dipatuhi. Kawalan pembangunan bagi Blok Perancangan 12 ini adalah berasaskan kepada peta cadangan guna tanah, jadual kelas kegunaan tanah, anjakan bangunan minimum serta had ketinggian yang telah ditetapkan dalam Rancangan Tempatan ini.

Cadangan Peta Gunatanah

Cadangan peta gunatanah bagi Blok Perancangan 12 (Pantai Chenang) dibahagikan kepada enam kategori; perniagaan dan perkhidmatan, jalan dan kemudahan pengangkutan, tanah lapang dan rekreasi, hutan, pantai, dan sungai.

Berasaskan kepada pembahagian enam kategori gunatanah, butir-butir mengenai aktiviti-aktiviti yang dibenarkan, samada bersyarat, tidak dibenarkan atau tanpa syarat di perelaskan dalam Jadual Kelas Kegunaan Tanah BPK 12. Penetapan lain-lain syarat tertakluk kepada Had Ketinggian dan Nisbah Plot, serta keperluan anjakan bangunan minimum dan panduan piawaian yang digunakan oleh MPLBP. Manakala sebarang aktiviti yang bercanggah dengan penetapan Kolum I (jenis gunatanah) dan Kolum II (Aktiviti yang dibenarkan) perlulah mendapatkan kelulusan khas daripada Pihak Berkuasa Negeri.

Jadual 1: Guna Tanah Mengikut Kesesuaian Aktiviti

KOLUM I	KOLUM II	KOLUM III		KOLUM IV	KOLUM V
Jenis Guna Tanah	Aktiviti Yang Dibenarkan	Aktiviti Lain Yang Dibenarkan Dengan Syarat		Aktiviti Yang Tidak Dibenarkan	Lain-Lain Syarat
		Aktiviti	Syarat		
TANAH LAPANG DAN REKREASI	KELAS F : TANAH LAPANG DAN REKREASI (termasuk aktiviti yang menyokong pembangunan <i>Chenang Waterfront</i> sepertimana dijelaskan di dalam RKK ini)	AKTIVITI SEDIA ADA (Aktiviti yang telah diusahakan sebelum pewartaan RT)	<ul style="list-style-type: none"> telah mendapat kebenaran Pihak Berkuasa Negeri 	SELAIN AKTIVITI YANG DINYATAKAN DI KOLUM I, II DAN III	<ul style="list-style-type: none"> Sebarang aktiviti yang bercanggah dengan kolom I dan II perlu mendapat kelulusan khas daripada Pihak Berkuasa Negeri
JALAN DAN KEMUDAHAN PENGANGKUTAN	KELAS E : KEMUDAHAN PENGANGKUTAN, INFRASTRUKTUR DAN UTILITI (termasuk aktiviti yang menyokong pembangunan <i>Chenang Waterfront</i> sepertimana dijelaskan di dalam RKK ini)	AKTIVITI SEDIA ADA (Aktiviti yang telah diusahakan sebelum pewartaan RT)	<ul style="list-style-type: none"> telah mendapat kebenaran Pihak Berkuasa Negeri 	SELAIN AKTIVITI YANG DINYATAKAN DI KOLUM I, II DAN III	<ul style="list-style-type: none"> Sebarang aktiviti yang bercanggah dengan kolom I dan II perlu mendapat kelulusan khas daripada Pihak Berkuasa Negeri
SUNGAI DAN PANTAI	KELAS I : BADAN AIR DAN PANTAI (termasuk aktiviti yang menyokong pembangunan <i>Chenang Waterfront</i> sepertimana dijelaskan di dalam RKK ini)	AKTIVITI SEDIA ADA (Aktiviti yang telah diusahakan sebelum pewartaan RT)	<ul style="list-style-type: none"> telah mendapat kebenaran Pihak Berkuasa Negeri 	SELAIN AKTIVITI YANG DINYATAKAN DI KOLUM I, II DAN III	<ul style="list-style-type: none"> Sebarang aktiviti yang bercanggah dengan kolom I dan II perlu mendapat kelulusan khas daripada Pihak Berkuasa Negeri
HUTAN	KELAS H : HUTAN H1 : Hutan	KELAS F : TANAH LAPANG DAN REKREASI F3 : Kemudahan Sokongan Pelancongan	<ul style="list-style-type: none"> Mengikut keperluan Piawai perancangan yang ditetapkan dan tertakluk kepada keperluan teknikal. 	SELAIN AKTIVITI YANG DINYATAKAN DI KOLUM I, II DAN III	<ul style="list-style-type: none"> Sebarang aktiviti yang bercanggah dengan kolom I, II dan III perlu mendapat kelulusan khas daripada Pihak Berkuasa Negeri

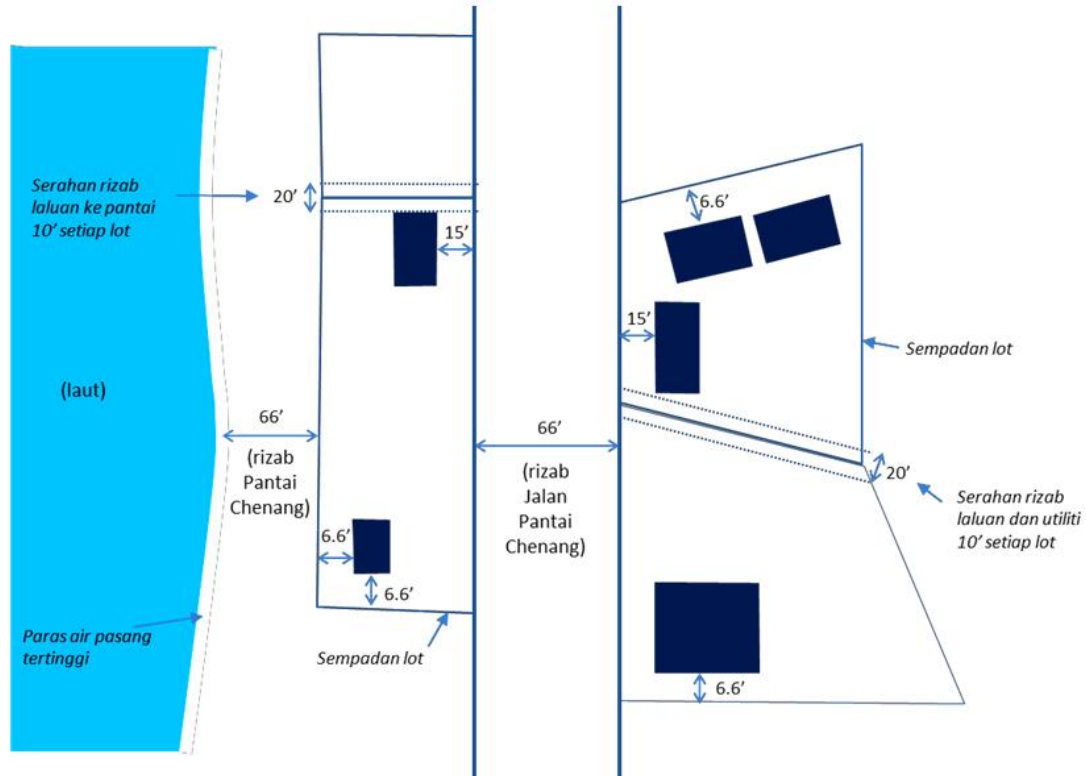
KOLUM I	KOLUM II	KOLUM III		KOLUM IV	KOLUM V
Jenis Guna Tanah	Aktiviti Yang Dibenarkan	Aktiviti Lain Yang Dibenarkan Dengan Syarat		Aktiviti Yang Tidak Dibenarkan	Lain-Lain Syarat
		Aktiviti	Syarat		
PERNIAGAAN DAN PERKHIDMATAN	KELAS A : PERDAGANGAN A1 : Perkedaian A2 : Kompleks Perniagaan A3 : Institusi Swasta A5 : Pusat Hiburan Keluarga A6 : Bangunan Penginapan A7 : Pusat Kewangan A8 : Pasar A9 : Makanan dan Minuman A10 : Stesen Minyak AKTIVITI SEDIA ADA (Aktiviti yang telah diusahakan sebelum pewartaan RKK dan telah mendapat kebenaran Pihak Berkuasa Negeri) (termasuk aktiviti yang menyokong pembangunan <i>Chenang Waterfront</i> sepertimana dijelaskan di dalam RKK ini)	KELAS C : PERUMAHAN C5 : Rumah Bertingkat C6 : Asrama/Kuarters KELAS D : INSTITUSI AWAM D1 : Pendidikan D2 : Kesihatan D3 : Keagamaan D5 : Keselamatan D6 : Rumah Kebajikan D7 : Kemudahan Masyarakat D8 : Kegunaan Kerajaan D9 : Institusi Swasta (Bermotif Sosial) KELAS E : KEMUDAHAN PENGANGKUTAN, INFRASTRUKTUR DAN UTILITI KELAS F : TANAH LAPANG DAN REKREASI	<ul style="list-style-type: none"> Perumahan berdensiti tinggi Mengikut keperluan Piawai perancangan yang ditetapkan dan tertakluk kepada keperluan teknikal. 	KELAS A : PERDAGANGAN A3 : Institusi Swasta 3. Perkuburan A4 : Pusat Hiburan KELAS D : INSTITUSI AWAM D5 : Keselamatan 4. Pusat Latihan 5. Kem Tentera 6. Lapangan Sasar 7. Pusat tahanan imigresen/khas 9. Pusat serenti 10. Penjara SELAIN AKTIVITI YANG DINYATAKAN DI KOLUM I, II DAN III	<ul style="list-style-type: none"> Ketinggian bangunan : 5 hingga 12 tingkat (rujuk Rajah Had Ketinggian BPK 12.1) Ketinggian bangunan maksimum bergantung kepada nisbah plot, kawasan plinth dan keharmonian dengan kawasan sekitar serta tertakluk kepada lain-lain syarat yang digunakan oleh MPLBP dan Jabatan Penerbangan Awam (DCA). Kawasan plinth : < 1 ekar = 80% > 1 ekar = 70% Anjakan bangunan minimum perlu berpandukan perkara 6.2 Semua pemuatan perlu mematuhi garis panduan dan piawai yang digunakan oleh MPLBP. Sebarang aktiviti yang bercanggah dengan kolom I, II dan III perlu mendapat kelulusan khas daripada Pihak Berkuasa Negeri

Anjakan Bangunan Minimum

Penetapan 66 kaki rizab jalan utama, termasuk rizab Pantai Chenang (paras air pasang tertinggi) dengan sempadan lot premis yang dibenarkan. Anjakan 15 kaki bangunan minimum dari bahu

jalan bagi setiap premis yang terlibat ditetapkan. Ini termasuk serahan rizab laluan dan utiliti 10 kaki setiap lot bagi lot-lot bersempadan.

Rajah 1: Garis Panduan Piawaian Perancangan Rizab Jalan dan Pantai



Had Ketinggian Bangunan

Kawalan ketinggian bangunan diperlukan untuk menjaga intensiti pembangunan, masalah hakisan dan menghalang pandangan ke kawasan pantai. Had kebenaran ketinggian bangunan bagi BPK 12 ini dibahagikan kepada tiga kategori, mengikut tahap rendah, sederhana dan tinggi. Secara spesifik pembahagian tahap ini diwakili dengan ketinggian bangunan; 5 tingkat, 8 tingkat dan 12 tingkat.

Kawalan Pembangunan Kawasan Perniagaan/Perdagangan

Aktiviti perniagaan perlu dirancang kerana ia merupakan komponen guna tanah terpenting dalam perancangan pembangunan. Dalam konteks kajian, aktiviti perniagaan, perhotelan, rekreasi dan sebagainya tertumpu dalam Koridor Pantai Chenang, dalam kelompok guna tanah bercampur dan menimbulkan konflik guna tanah.

Perancangan aktiviti perniagaan perlu mematuhi piawaian perancangan yang telah ditetapkan oleh pihak JPBD dan kerajaan tempatan. Ini termasuk aspek kawalan ketinggian bangunan, anjakan antara bangunan, nisbah plot, sistem jalan dan sirkulasi serta keperluan tempat letak kenderaan. Kawasan perniagaan perlu dilengkapi dengan sistem dan hierarki jalan serta lalulintas fizikal yang berterusan, teduh dan mesra kanak-kanak, orang-orang tua dan golongan kurang upaya. Kesemua kategori jalan ini hendaklah mematuhi '*Guidelines and Geometric Standards On Road Network System*' dan lain-lain garis panduan yang disediakan oleh pihak JPBD.

Kemudahan tempat meletak kenderaan perlu direkabentuk dengan mengambilkira faktor keselamatan, menyediakan tempat menunggu dan kemudahan awam yang mudah untuk diselenggarakan. Sekurang-kurangnya 15% daripada kawasan meletak kenderaan ini disediakan untuk penanaman pokok atau kotak tanaman/ pergola.

Zon Pembangunan Reruang

Pengezonan merupakan satu kaedah atau pendekatan yang seringkali digunakan sebagai alat kawalan pembangunan guna tanah yang berkesan. Ianya bertujuan untuk mengawal konflik guna tanah serta memastikan penggunaan sumberjaya kawasan persisiran pantai dapat digunakan dengan sebaik-baiknya tanpa kesan negatif kepada alam dan manusia. Rancangan Kawasan Khas Pantai Chenang telah mengklasifikasikan zon guna tanah kawasan Pantai Chenang kepada tiga zon; i) zon pembangunan insentif, ii) zon pembangunan terkawal, dan iii) zon pemeliharaan.

Rasional ketiga-tiga zon ini dibentuk adalah untuk memulihkan semula persekitaran dan imej Pantai Chenang sebagai kawasan pelancongan pantai dan nodus aktiviti resort bajet utama di Langkawi, di samping melindungi ekosistem dan habitat semulajadi, serta melindungi petempatan desa dan kawasan pertanian sediaada.

Zon Pembangunan Insentif merupakan kawasan yang telah dibangunkan dan kawasan utama bagi memenuhi keperluan pengusaha dan pengunjung. Zon Pembangunan Terkawal merupakan kawasan petempatan tradisional dan pertanian sediaada, di mana sebarang aktiviti pembangunan dan hiburan tidak digalakkan di dalam zon ini. Manakala Zon Pemeliharaan merujuk kepada kawasan rekreasi pantai dan badan-badan air (sungai dan laut).

Rumusan

Aspek kawalan pembangunan di kawasan Koridor Pantai Chenang telah dibincang secara kritikal dan beberapa cadangan dikemukakan dalam menyelesaikan atau sekurang-kurangnya meminimumkan konflik guna tanah dan lain-lain isu yang dilihat kritikal, khususnya dalam konteks perancangan pembangunan yang komprehensif dan mampan. Koridor Pembangunan Pantai Chenang merupakan daya tarikan utama aktiviti pelancongan di Pulau Langkawi dan usaha perlu dibuat dalam memastikan kehadiran pelancong yang berterusan bagi menyokong pembangunan fizikal serta sosio-ekonomi tempatan.

Bagi kawasan yang dikategorikan sebagai Kawasan Sensitif Alam Sekitar, aspek perancangan pembangunan guna tanah amat kritikal dan sensitif. Perancangan pembangunan guna tanah perlu dikawal memandangkan tanah merupakan sumber yang terhad, tetapi amat bernilai di kawasan kajian. Cabaran utama adalah bagaimana menyelesaikan konflik guna tanah terdahulu (premis tanpa kelulusan permohonan merancang dan sijil layak menduduki) dengan pembangunan baru yang berterusan tertumpu di kawasan utama persisiran pantai. Isu '*over capacity*', ketiadaan sistem perparitan dan pembedaan yang sistematik, dan lain-lain isu yang telah dibincangkan memperlihatkan keperluan tindakan segera dalam mengatur dan mengawal pembangunan guna tanah di kawasan kajian, samada melibatkan pendekatan pentadbiran, perundangan mahupun perancangan.

Oleh yang demikian cadangan yang dikemukakan ini merupakan langkah-langkah segera, jangka sederhana dan jangka panjang dalam memastikan kawalan pembangunan dan perancangan guna tanah yang sistematik, komprehensif dan harmoni dapat dilaksanakan menerusi ketiga-tiga pendekatan di atas, selaras dengan cadangan yang juga telah dikenal pasti

dalam pelan-pelan pembangunan Pulau Langkawi/Pantai Chenang sebelum ini. Akhirnya langkah-langkah ini dipercayai berupaya mencapai kedua-dua objektif kawalan pembangunan; 'people purposes' dan 'property purposes', sepertimana ditekankan dalam prinsip kawalan pembangunan sejagat.

Rujukan

- Ahmed Raad Al-Shams, et. al. (2013). Waterfront development within the urban design and public space framework in Malaysia. *Asian Social Science*, Vol. 9, No. 10, pg. 77- 87.
- Akkerman, A. (2000). Harmonies of urban design and discords of city-form: Urban aesthetics in the rise of western civilization. *Journal of Urban Design*, V, 267-290. <http://dx.doi.org/10.1080/713683970>.
- Amino Agos Suyub, Raja Norazli Raja Nordin & Khairil Anuar Karim (2008). *Tanah Rizab Melayu: Kaedah-kaedah memaju dan mengekalkan pemilikannya*. Kertas Kerja, Jabatan Pentadbiran Hartanah, Fakulti Kejuruteraan dan Sains Geoinformasi. Skudai: Universiti Teknologi Malaysia.
- Azizan, M. (2011). Resident attitudes towards impacts from tourism development in Langkawi Islands, Malaysia. *World Applied Sciences Journal*, 12, 25-34.
- Azman Ahmad (1998). *Tanah Rizab Melayu: Analisis prospek pembangunan*. Kuala Lumpur: Institut Tadbiran Awam Malaysia dan Jabatan Perkhidmatan Awam Malaysia.
- Barnett, J. (1982). In C. Linda Dingler (Ed.). *An introduction of urban design*. New York: Fitzhenry & Whiteside Limited.
- Barnett, J. (2004). *Codifying new urbanism: How to reform municipal land development regulations*. Chicago, IL.
- Bruce L. Berg (2009). *Qualitative research methods for the social sciences*. Pearson: Boston.
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L., & Stone, A. (1992). *Public space*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Chen, X., Orum, A.M., & Paulsen, K.E. (2013). *Introduction to cities-how place and space shape human experience*. Sussex: Wiley-Blackwell.
- Davies H.W.E., Edwards, D. & Rowley, A.R. (1989). *The approval of reserved matters following outline planning permission*. London: HMSO.
- Francis, M. (2003). *Urban open space-designing for user needs*. Island Press: Washington.
- Goh, M. (2007). Singapore's waterfront rejuvenation efforts. *Singapore delivered to the Harbour Business Forum, Luncheon*. Hong Kong.
- Hemmati, M., (2002). *Multi-stakeholder processes for governance and sustainability: Beyond Deadlock and conflict*. London: Earthscan Publications. Dicapai dalam <http://site.ebrary.com/lib/uum/Doc?id=10128845&ppg=18>.
- Hill, J., Terry, A. & Woodland, W. (2006). *Sustainable development: National aspirations and local implementation*. Abingdon: Ashgate Publishing Limited. Dicapai dalam <http://site.ebrary.com/lib/uum/Doc?id=10211493&ppg=18>.
- Hussein, H. (2006). Urban recreational riverfronts: Successful revitalization elements. *Journal of Design and the Built Environment*, I (2).
- Ibrahim Wahab (2015). *Perumahan: Pengurusan projek dan urus tadbir*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Institut Tanah dan Ukur Negara (2007, Februari 20). *Intisari Enakmen Tanah Rizab Melayu (Tak kan Melayu Hilang Di Dunia)*. Dicapai dalam <http://www.instun.gov.my>.
- Irdayati Abdul Air (2014). *Kadar ketersediaan tanah untuk pembangunan perumahan di kawasan bandar menurut rancangan tempatan daerah: Keberkesanannya dari perspektif pemaju*. Tesis Sarjana Muda. Skudai: Universiti Teknologi Malaysia.

- Jaafar, M., Rasoolimanesh, S.M., & Ismail, S.M. (2015). *Perceived sociocultural impacts of tourism and community participation: A case study of Langkawi Island. Tourism and Hospitality Research*. Dicapai dalam <https://doi.org/10.1177/1467358415610373>.
- Jane, S. & Chris, M. (2000). *Land use planning for sustainable development*. Washington: Lewis Publisher.
- Johan Afendi, I., & Mohamad Zaki, A. (2011). Impak pembangunan pelancongan terhadap destinasi pantai: Kajian kes Pantai Chenang, Langkawi. *Persidangan Kebangsaan Ekonomi Malaysia ke VII, (pp. 601-610)*. Dicapai melalui http://www.ukm.my/fep/perkem/pdf/perkemVii/PKEM2012_2E2.pdf.
- John, R., Michael, S. & Miles, K. (2010). *Urban planning and real estate development*. London: Routledge.
- Kamarudin Ngah & Jamaludin Mustaffa (2015). *Ahli majlis dan kerajaan tempatan*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Kamarudin Ngah, Mohd Fitri Abdul Rahman, Zainal Md Zan & Zaherawati Zakaria. (2015). The protective designation for urban conservation and heritage development in George Town, Penang. *Global Journal of Business and Social Science Review*, Vol. 3(1), July-September 2015: 13-22.
- Kamarudin Ngah, Zaherawati Zakaria, Mohd Fitri Abdul Rahman & Mohd Hilmi Hamzah (2015). Land use planning: Lesson from Penang development. *The 6th International Conference on Governance, Fraud, Ethics and Social Responsibility 2015 (iConGFESR 2015), Penang*.
- Kamarudin Ngah (1993). *Peraturan dan kawalan guna tanah bandar*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Keith, T. (2004). *Development control-principles and practice*. London: Routledge.
- Kementerian Tanah dan Pembangunan Koperasi (2008, Mei 13). *Tanah Rizab Melayu di Semenanjung Malaysia*. Dicapai dalam <http://www.nre.gov.my>.
- Leiper, N. (1981). Towards a cohesive curriculum in tourism: the case for a distinct discipline. *Annals of Tourism Research* 7(2), pp. 255-258.
- Lichfield, N., (1978). *What is land policy*. London: International Centre for Land Policy Studies.
- Malaysia. (2012). *Rancangan Kawasan Khas Pantai Chenang*. Kuala Lumpur: JPBD.
- Malaysia. (2014). *Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976 (Akta 172) & Perintah*. Petaling Jaya: International Law Book Services.
- Malaysia. (2005). *Garis Panduan Perancangan Pembangunan Di Kawasan Persisiran Pantai*. Kuala Lumpur: JPBD.
- Michael, P. (2009). *Urban geography-a global perspective*. London: Routledge.
- Nijkamp, P. & Perrels, A. (1991). *Sustainable cities in Europe: A comparative analysis of urban energy-environmental policies*. London: Earthscan Publications Limited.
- Nik Haslinda Nik Hussain (2010). Enakmen Tanah Rizab Melayu Kelantan dan Pemilikan Tanah, 1930-40. *Jurnal Kemanusiaan*, (17), 37-64.
- Rancangan Struktur Negeri Kedah 2020. (2011). *Jabatan Perancangan Bandar dan Desa Semenanjung Malaysia*.
- Rogers, P.P., Jalal, K. F., & Boyd, J.A. (2008). *An introduction to sustainable development*. New Delhi: Prentice Hall of India.
- Salleh Buang (2010). *Malaysian Torrens System (2nd Edition)*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Suhaya, S., Md. Shafiin, S., & Norlida Hanim, M.S. (2013). Impak pembangunan industri pelancongan kepada komuniti di Pulau Langkawi. *Dalam Persidangan Kebangsaan Ekonomi Malaysia ke Viii (PERKEM VIII)*, Vol. 1, pp. 207-216.

- Tim, M. (2011). *Social research issues, methods and process*. Berkshire: Open University Press.
- Tyler, N. & Ward, M. R. (2011). *Planning and community development-A guide for the 21st century*. New York: W.W. Norton & Company.
- Uma, S. & Roger, B. (2010). *Research methods for business-a skill building approach*. United Kingdom: John Wiley & Sons Ltd.
- Uwe, F. (2003). *An introduction to qualitative research*. London: Sage Publications Ltd.
- Yassin, A.B., Eves, C., & McDonagh. (2010). *An evolution of waterfront development in Malaysia: From History to Modernization*.
- Zainal Md Zan & Kamarudin Ngah (2016). *Agenda 21 di Malaysia-Keberkesanan pelaksanaan*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.