

KESAN LORONG BELAKANG RUMAH KEDAI DALAM KONSEP PERBANDARAN DI MALAYSIA

I. M. S. Usman, R. Rofiei, M. F. M. Zain, N. M. Tawil, A. I. Che- Ani

Jabatan Seni Bina,
Fakulti Kejuruteraan dan Alam Bina, UKM

ABSTRAK

Rumah kedai merupakan salah satu daripada unsur penting seni bina di Malaysia. Ianya telah wujud sejak zaman penjajahan dan kebanyakannya masih wujud sehingga ke hari ini. Rumah kedai telah mengalami perubahan seiring dengan kehendak semasa serta kehendak setempat. Unsur-unsur rumah kedai seperti fasad, ukiran, rekabentuk, susun atur, dan tipologi berubah mengikut peredaran zaman. Walaubagaimanapun, terdapat satu unsur yang penting pada rumah kedai yang tidak mendapat perhatian yang sepatutnya iaitu lorong belakang. Kebanyakan orang awam menyedari kewujudan lorong belakang namun tidak memahami fungsi serta kesan lorong belakang terhadap aspek perbandaran negara. Walaupun lorong belakang merupakan kehendak utama dalam perbandaran, ianya dilihat seperti terabai. Oleh itu penulisan ini hendak mengungkap kesan lorong belakang rumah kedai terhadap aspek perbandaran di Malaysia agar rasionalisasi kewujudannya dapat dinilai semula.

Kata kunci: *Lorong Belakang Rumah Kedai, Aspek Perbandaran.*

PENDAHULUAN

Lorong belakang boleh didefinisikan sebagai laluan belakang yang digunakan untuk menjalankan perkhidmatan terhadap sesebuah bangunan. Laluan belakang biasanya terdapat pada bahagian belakang ataupun sisi bangunan yang biasanya merupakan laluan sampingan mahupun jalan alternatif seki tar bangunan tersebut. Menurut Kamus Dewan Edisi Keempat, lorong belakang diertikan sebagai:

Lorong;

- Jalan kecil (biasanya ada rumah di kiri kanannya).

Belakang;

- Tempat (arah) atau yang berlawanan dari hadapan.
- Bermaksud bahagian atau permukaan yang paling jauh dari bahagian hadapan.
- Bahagian yang kurang digunakan, kurang kelihatan atau kurang penting.

Kamus Oxford (1989) mentakrifkan lorong belakang sebagai lane dan alley, sebagai kata nama (Noun) iaitu jalan yang sempit di antara bangunan atau belakang bangunan, jalan yang digunakan sebagai jalan pintas dan kawasan yang selalu berlakunya rompakan dan jenayah. Perkataan alley berasal dari perkataan Perancis lama alee iaitu pergi berjalan atau lorong, dari perkataan ambulare untuk berjalan.

Jabatan Kerja Raya (JKR) mendefinisikan lorong belakang sebagai lorong yang dapat dilalui oleh semua jenis kenderaan awam dengan permukaannya (pavement) mengikut mutu yang ditentukan dan terletak di belakang atau tepi bangunan dengan lebar permukaannya adalah lebih dan sama dengan 4.27 meter (14 kaki). Manakala Subseksyen 69 (1) Akta Jalan, Parit dan Bangunan (Akta 133), mentakrifkan lorong belakang adalah 'termasuklah tiap-tiap lorong belakang sama ada yang sedia ada atau

yang akan ada kemudian daripada itu dan mana-mana bahagiannya dan apa-apa jalan masuk kepadanya dan semua tanah yang telahpun atau yang kemudian daripada itu diambil atau diasingkan untuk atau disusunatur sebagai lorong belakang dan semua alur, parit dan apa-apa yang berkaitan dengan dengan suatu lorong belakang’.

Berdasarkan Seksyen 68, Akta 133, Pihak Berkuasa Tempatan (PBT) boleh mengisytiharkan mana-mana lorong belakang menjadi suatu jalan awam. Secara praktikalnya apabila suatu lorong belakang itu diserahkan kepada kerajaan, ia merupakan satu laluan awam dalam apa jua bentuk. 40 peratus daripada bandar adalah harta benda awam; jalan, taman, sekolah dan segala kemudahan awam yang lain. Di dalam setiap kawasan ini kerajaan tempatan dibenarkan untuk membina jalan-jalan raya, lampu-lampu isyarat dan kawasan lapang mengikut semua perancangan rasmi rekaan. Tetapi sebahagian besar bangunan di bandar, 60 peratus daripada keseluruhan kawasan bandar, dibangunkan sebagai kawasan industri, perniagaan, dan peluang pelaburan kepada pelabur perumahan (Gallion and Eisner, 1980).

METHODOLOGI KAJIAN

Kaedah yang digunakan dalam kajian ini adalah secara pemerhatian. Tahap kualiti lorong belakang setiap jenis pembangunan di bandingkan dengan memberi skala dalam bentuk Likert. Lokasi kawasan pembangunan yang dipilih adalah di kawasan Kuala Lumpur. Ianya kerana Kuala Lumpur merupakan kawasan yang paling padat pembangunannya di Malaysia dan meliputi setiap jenis pembangunan (NAPIC, 2013). Indikator untuk setiap jenis kualiti pula adalah dipilih berdasarkan kajian kepustakaan yang telah dilakukan. Berdasarkan pemerhatian dan penilaian yang telah dilakukan, di dapati bahawa lorong belakang rumah kedai paling mengalami masalah kualiti dan ianya boleh di rujuk dalam Jadual 1.0.

Jadual 1: Kualiti Lorong Belakang Untuk Setiap Jenis Pembangunan

Indikator	Perdagangan			Perumahan			Industri	
	Pembangunan Bercampur	Rumah Kedai/ Kedai Pejabat	Hotel	Strata	teres	Banglo/Semi-D	Strata	Teres/Sesebuah/Semi-D
Keselamatan	Baik	Amat Teruk	Agak Baik	Sederhana	Moderate	Baik	Amat Teruk	Amat Teruk
Vandalisma	Baik	Amat Teruk	Agak Baik	Sederhana	Very Bad	Baik	Amat Teruk	Amat Teruk
Kebersihan	Baik	Amat Teruk	Agak Baik	Sederhana	Very Bad	Baik	Amat Teruk	Amat Teruk
Imej Perbandaran	Baik	Amat Teruk	Agak Baik	Sederhana	Very Bad	Baik	Amat Teruk	Amat Teruk
Peralatan M&E	Baik	Amat Teruk	Agak Baik	Sederhana	-	Sederhana	Amat Teruk	Amat Teruk
Pembuangan Sampah	Baik	Amat Teruk	Agak Baik	Sederhana	Moderate	Baik	Amat Teruk	Amat Teruk
Sistem Lalu Lintas	Baik	Amat Teruk	Agak Baik	Sederhana	Baik	Baik	Sederhana	Sederhana
Kawalan Pelacuran	Baik	Sederhana	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
Kawalan Penedaran Dadah	Baik	Sederhana	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik	Baik
Keseluruhan	Baik	Amat Teruk	Agak Baik	Sederhana	Sederhana	Baik	Teruk	Teruk

FUNGSI LORONG BELAKANG DI MALAYSIA

Fungsi lorong belakang dapat dibahagikan kepada fungsi nyata dan fungsi tidak nyata. Fungsi nyata adalah fungsi yang telah tertakluk sebagaimana dalam Garis Panduan Perancangan Lorong Belakang yang dikeluarkan oleh Jabatan Perancangan Bandar dan Desa Semenanjung Malaysia (JPBD). Manakala fungsi tidak nyata adalah fungsi yang telah diadaptasi terhadap lorong belakang hasil daripada keperluan awam ekoran daripada kehendak semasa.

Berdasarkan Garis Panduan Perancangan Lorong Belakang, fungsi lorong belakang adalah bertujuan untuk keselamatan, untuk laluan infra dan utiliti, untuk tujuan perkhidmatan dan penyelenggaraan serta untuk tujuan keselesaan dan kesihatan. Fungsi-fungsi tersebut dapat dikategorikan sebagai fungsi nyata. Manakala fungsi-fungsi lain yang sering terdapat pada lorong belakang seperti stor dan dapur, laluan alternatif serta laluan ke bawah tanah dapat dikategorikan sebagai fungsi tidak nyata.

Jadual 2: Fungsi-Fungsi Lorong Belakang

Fungsi		
	Nyata	Tidak Nyata
Keperluan Keselamatan	<ul style="list-style-type: none"> Ruang pencegahan Kebakaran Laluan Keluar Kebakaran 	<ul style="list-style-type: none"> Ruang Tambahan Meletak Kenderaan Laluan alternatif Ruang Tambahan Untuk Stor dan Dapur Laluan Ke Bawah Tanah
Infrastruktur dan Utiliti	<ul style="list-style-type: none"> Lokasi Alat Penghawa Dingin dan Mekanikal TNB Substation Laluan Utiliti 	
Keperluan Servis dan Penyelenggaraan	<ul style="list-style-type: none"> Ruang Pemungghahan Barang Penyelenggaraan Pembentungan dan Saliran Ruang Pembuangan Sampah 	
Keperluan Kesihatan dan Keselesaan	<ul style="list-style-type: none"> Kehendak Pencahayaan dan Pengudaraan Semulajadi 	

KEBAIKAN LORONG BELAKANG DALAM ASPEK PERBANDARAN

Lorong belakang telah menjadi satu kelaziman dalam pelaksanaan perbandaran di Malaysia. Berdasarkan fungsi-fungsi lorong belakang yang telah dinyatakan sebelum ini, ianya dapat dilihat bahawa fungsi-fungsi lorong belakang tersebut secara tidak langsung turut memberikan kebaikan kepada aspek perbandaran di Malaysia. Sebagaimana fungsinya iaitu sebagai tempat memungghah barang, ruangan penyelenggaraan, laluan alternatif, laluan keluar kebakaran serta untuk pencahayaan dan pengudaraan, ianya turut menjadi elemen positif kepada aspek perbandaran di dalam negara. Hal ini demikian kerana fungsi-fungsi tersebut dapat dilihat mempunyai hubungan yang kuat dengan lorong belakang.

Selain itu lorong belakang turut menjadi identiti dalam perancangan perbandaran di Malaysia. 40 peratus daripada bandar adalah harta benda awam iaitu jalan, taman,

sekolah dan segala kemudahan awam yang lain. Setiap kawasan ini kerajaan tempatan dibenarkan untuk membina jalan-jalan raya, lampu-lampu isyarat dan kawasan lapang mengikut semua perancangan rasmi rekaan. Tetapi sebahagian besar bangunan di bandar, 60 peratus daripada keseluruhan kawasan bandar, dibangunkan sebagai kawasan industri, perniagaan, dan peluang pelaburan kepada pelabur perumahan (Gallion and Eisner, 1980). Lorong belakang dapat dikategorikan sebagai sebahagian daripada ruang awam kerana menyediakan pelbagai fungsi dalam perkhidmatan awam.

KEBURUKAN LORONG BELAKANG DALAM ASPEK PERBANDARAN

Berdasarkan Dasar Perbandaran Negara (JPBD, 2006), antara ciri yang ditekankan adalah persekitaran bandar kondusif dan beridentiti yang sesuai untuk didiami. Namun begitu, lorong belakang terutamanya dalam pelan pembangunan rumah kedai kebanyakan masih tidak menekankan asas yang diperlukan dalam perbandaran.

Vandalisme

Vandalisme merupakan gejala merosakkan harta benda awam. Gejala fizikal dan sosial seperti graffiti, sampah sarap dan kerosakan harta benda awam, ini menunjukkan satu keadaan diluar kawalan dan tidak dapat diramal (Carmona, 2003). Sebagaimana laporan daripada akhbar, gejala vandalisme menjadi masalah yang berat kerana ianya bukan sahaja merugikan negara dari sudut ekonomi, tetapi turut menjadi ancaman kepada nyawa orang awam.

Bangunan premis perniagaan bukan saja menjadi mangsa vandalisme, malah hampir semua penutup besi longkang di lorong belakang bangunan dicuri. Lebih dikesali, selain merugikan pihak berkuasa tempatan (PBT), kehilangan penutup longkang itu turut mengundang risiko kepada sesiapa saja, terutama kanak-kanak yang melalui kawasan berkenaan.

Kawasan Jenayah

Lorong belakang adalah tempat yang digemari oleh para penjenayah kerana pemaju gemar membina lorong-lorong yang panjang dan sunyi. Rumah yang berada di tengah barisan tersebut merupakan kawasan utama jenayah kerana jauh dari kesibukan jalan utama.

Ketakutan dari menjadi mangsa merupakan faktor utama kewujudan persekitaran bandar yang kontemporari (Oc & Tiesdell, 1997). Jika masyarakat tidak menggunakan tempat tersebut kerana mereka takut dan tidak selesa, kawasan tersebut akan kekal tanpa sebarang kemajuan. Keengganan seperti itu seringkali disebabkan ketakutan terhadap persekitaran kawasan tertentu seperti lorong-lorong yang gelap, kawasan-kawasan tinggalkan dan dipenuhi oleh orang yang bermasalah serta keadaan-keadaan yang tertentu (Carmona, 2003).

Pelacuran

Pada sebelah malam, lorong belakang lebih menakutkan di mana ada juga lorong belakang di sekitar bandar besar menjadi medan maksiat, termasuklah pelacuran, GRO dan pondan. Lorong belakang di sekitar Seremban semakin rancak selepas jam 1 pagi kerana ianya sunyi daripada aktiviti mencuci pinggan mangkuk, tetapi semakin hidup dengan kupu-kupu malam (Utusan Malaysia, 21 April 2010).

Kebanyakan aktiviti pelacuran akan bermula selepas aktiviti-aktiviti komersil di rumah kedai berakhir iaitu sekitar 11 malam. Kebiasaannya pelacur-pelacur yang terdiri daripada perempuan dan juga pondan akan menunggu pelanggan di lorong-lorong belakang yang gelap. Pelanggan yang sudah biasa dengan aktiviti melanggan pelacur akan tahu lokasi pelacur dan tawar-menawar harga akan dilakukan terlebih dahulu sebelum kegiatan tidak bermoral tersebut dijalankan. Lokasi pelacuran terkenal yang melibatkan lorong belakang adalah Lorong Haji Taib yang terletak di Kuala Lumpur.

Kawasan Penagihan Dadah

Antara punca lorong belakang menjadi tumpuan kawasan penagihan dadah adalah kerana keadaan lorong belakang yang tersorok serta rekabentuknya yang mempunyai ruang-ruang yang boleh dijadikan tempat untuk penagihan. Selain itu, keadaan lorong belakang yang memanjang memudahkan penagih dadah untuk melarikan diri sekiranya terdapat operasi penangkapan oleh anggota polis. Selain itu, aktiviti jual beli dadah juga sering berlaku di kawasan lorong belakang kerana ianya tersembunyi daripada pandangan umum (Schwab, 2004).

Tiada Pulangan Pada Hartanah

Penyediaan lorong belakang di kawasan perbandaran terutamanya di bandar-bandar besar juga dilihat seperti pembaziran kerana lorong belakang tidak lagi digunakan sepenuhnya berdasarkan fungsi yang sepatutnya (JPBD, 2012).

Walaupun banyak yang ditulis mengenai nilai ekonomi alam sekitar secara umumnya dan ruang terbuka khususnya, penulisannya diasingkan oleh disiplin atau metodologi. Oleh itu adalah sukar untuk menilai secara menyeluruh nilai ruang terbuka. Ia adalah lebih sukar untuk mengaplikasikan apa yang diketahui dalam konteks polisi awam. Dasar awam ini mewujudkan satu perbincangan dan keputusan mengenai pemuliharaan ruang terbuka dengan menyemak dan mensitensiskan penulisan mengenai pelbagai cara untuk memikirkan dan mengukur nilai ekonomi bagi ruang terbuka. Penilaian ruang terbuka tidak boleh dinilai dari segi kewangan (Fausold & Lilieholm, 1996).

Lorong belakang yang menggunakan ruang tanah dalam sesebuah pelan pembangunan juga tidak dapat memberikan pulangan ekonomi kepada negara. Hal ini demikian kerana nilai tanah yang digunakan tidak keperluan terhadap pembayaran cukai dan kegunaannya turut tidak mendatangkan kepulangan dalam sektor perbandaran.

Menjadi Kawasan Privasi Pemilik Premis

Terdapat sesetengah pemilik yang membuat penyambungan dan pengubahsuaian sehingga mencerooh lorong belakang dan seterusnya mengganggu fungsi sebenar lorong belakang (JPBD, 2012). Berdasarkan laporan-laporan akhbar, lorong belakang yang dijadikan kawasan privasi pemilik rumah kedai. Sebagaimana fungsi lorong belakang yang telah diterangkan iaitu sebagai kawasan dapur dan stor, pemilik akan melakukan penambahan sehingga melebihi had yang sepatutnya. Selain itu, terdapat juga yang menjadikan lorong belakang sebagai kawasan meletak kenderaan persendirian sehingga menyukarkan aktiviti sepatutnya dijalankan.

Antara perkara yang dapat disimpulkan mengenai lorong belakang yang bukan sahaja menjadi sasaran sebahagian pengusaha premis membuang sampah, malah tempat

meletak kenderaan sesuka hati mereka. Lebih menjijikkan, ada di kalangan pengusaha yang menjadikan lorong belakang sebagai tempat mencuci pinggan mangkuk. Itulah antara hasil pemerhatian secara rambang Utusan Malaysia di beberapa lokasi di sekitar bandar Seremban (Utusan Malaysia, 21 April 2010).

Kawasan Tersorok

Aspek laluan terutamanya pejalan kaki juga perlu direka bentuk di kawasan terbuka seperti kawasan lapang serta kiri dan kanan jalan raya. Penyediaan di kawasan tersorok dan sukar dilihat daripada pandangan ramai tidak digalakkan bagi mengelak kejadian yang tidak diingini dan menggugat keselamatan (Jamaludin Mustaffa, 2007).

Salah satu daripada kehendak aspek konsep Bandar Selamat di negara ini adalah dengan mengelakkan lorong-lorong daripada sunyi, gelap dan lain-lain pembaikan sebagai langkah pencegahan jenayah. Setiap pelan pembangunan pekan dan bandar baru hendaklah mengambil kira aspek-aspek keselamatan (KPKT, 2013).

Keadaan lorong belakang yang tersorok ini menyebabkan berlakunya aktiviti-aktiviti yang tidak bermoral kerana keadaannya yang terlindung daripada pandangan umum. Aktiviti yang tidak bermoral terutamanya pelacuran dan penagihan dadah serta pelbagai jenis jenayah yang berlaku di lorong belakang di dorong oleh keadaannya yang tersorok serta gelap.

Ruang Pembuangan Sampah Yang Tidak Terurus

Berdasarkan fungsi lorong belakang yang diterangkan iaitu sebagai ruang untuk pembuangan sampah, ianya kini menjadi barah dalam aspek perbandaran. Hal ini demikian kerana keadaan tempat pembuangan yang tidak terurus dan diselia dengan baik. Berdasarkan penerangan fungsi tempat pembuangan sampah, penyediaan tempat pembuangan sampah yang khusus masih tidak dapat berfungsi dengan baik kerana sikap segelintir masyarakat yang kurang mengurus selianya dengan baik.

Oleh itu, lorong belakang dikaitkan dengan imejnya yang tidak bersih. Berdasarkan laporan-laporan akhbar, seringkali isu mengenai kebersihan dengan lorong belakang diperbincangkan. Sewaktu meronda di lokasi pertama di Seremban 2, dekat sini, Utusan Malaysia mendapati sebahagian premis menjadikan lorong belakang ini sebagai tempat pembuangan sampah selain lokasi paling strategik untuk meletakkan kenderaan. Malah apa yang lebih mengecewakan ada pemilik premis perniagaan yang sesuka hati mereka meletakkan sisa bahan binaan di lorong belakang dengan mengandaikan tiada siapa yang akan peduli (Utusan Malaysia, 21 April 2010).

Kawasan Gelandangan

Gelandangan adalah orang yang tidak mempunyai tempat tinggal yang tetap (Kamus Dewan Bahasa Dan Pustaka Edisi Keempat). Masalah gelandangan merupakan antara masalah yang lazimnya di alami oleh bandar-bandar besar di dunia. Bermulanya akhir tahun 1970-an, polis, pekerja kebajikan dan rakyat jelata mula menyedari peningkatan jumlah orang yang tidak mempunyai tempat tinggal. Sesetengah daripada mereka tidur di tepi-tepi pintu, ada yang merayau di jalanan, masih ada yang melepak dibelakang bangunan-bangunan, di lorong-lorong, taman dan perhentian bas (Schwab, 2004).

Di Malaysia, golongan gelandangan sering menjadikan lorong belakang, kaki lima rumah kedai serta bawah jambatan untuk mereka berteduh. Lorong belakang rumah kedai yang direka mempunyai ruang-ruang memudahkan untuk golongan ini berteduh dan tidur pada malam hari. Mereka sering menjadikan kawasan komersil rumah kedai sebagai tempat tumpuan kerana memudahkan mereka mendapatkan belas ehsan masyarakat untuk mendapatkan makanan dan juga wang ringgit demi sesuap nasi.

Penurunan Kualiti Hidup

Dalam aspek ruang, rekabentuk serta perbandaran, lorong belakang juga dilihat antara punca kepada penurunan kualiti hidup. Sebenarnya dalam kebanyakan pembinaan jalan-jalan untuk memudahkan pembangunan ekonomi telah memusnahkan kualiti hidup masyarakat setempat. Buktinya proses pembinaan bandar yang cepat telah mencapai hasil yang bertentangan dengan apa yang dikehendaki. (Whitelegg, 1997).

Lefebvre (1991) menjelaskan bagaimana ruang bandar dipotong, dipisahkan, dan akhirnya dihancurkan oleh pembangunan jalan berarus laju. Pergerakan di antara serpihan-serpihan menjadi pergerakan yang asli berbanding dengan suasana pergerakan dan sosial. Mengandungi kedua-dua ruang sosial dan ruang pergerakan, jalan yang boleh dilalui menghubungkan bangunan dan aktiviti dalam ruang tersebut.

Reka bentuk susun atur perumahan, reka bentuk dan perletakan kemudahan sosial dan kawasan rekreasi serta reka bentuk jalan raya dan kemudahan infrastruktur merupakan antara faktor penting yang menentukan kualiti persekitaran sesuatu skim perumahan (Halmi Zainol et.al 2006). Oleh itu, seandainya sesebuah rekabentuk perancangan perbandaran itu tidak mencerminkan keperluan setempat masyarakat bahkan memberikan kesusahan, maka ianya sepatutnya diteliti semula keperluannya.

KESIMPULAN

Daripada penulisan ini, lorong belakang dapat ditaksirkan sebagai unsur yang penting dalam perancangan perbandaran. Walaubagaimanapun, lorong belakang rumah kedai memberi lebih permasalahan dalam aspek perbandaran kerana keburukan yang wujud dari lorong belakang. Langkah yang jitu seharusnya diambil agar permasalahan dan keburukan tersebut dapat di atasi. Konsep sedia ada lorong belakang seharusnya di kaji semula dengan memberi penekanan kepada rekabentuk lorong belakang agar keburukan-keburukan yang terjadi di lorong belakang rumah kedai terutamanya dapat di selesaikan. Seterusnya lorong belakang rumah kedai turut dapat menyumbang kepada pembangunan negara dari aspek perbandaran yang selamat, mampan dan berkualiti.

Pelbagai konsep perancangan bandar dapat diapdatasi untuk menggantikan rekabentuk lorong belakang sedia ada kepada konsep yang lebih bagus. Penggunaan konsep dan rekabentuk seperti rekabentuk fasad hadapan berganda, rekabentuk courtyard, ruang untuk bazaar jalanan, penekanan unsur hijau dan lestari serta konsep ruang terbuka seharusnya di ambilkira dalam menggantikan konsep lorong belakang rumah kedai sedia ada agar ruang tersebut tidak terlihat terabai lagi dalam sesebuah perancangan bandar.

RUJUKAN

- Abdul Ghafar Ahmad. 1997. *British Colonial Architecture in Malaysia 1800-1930*. Kuala Lumpur: Museums Association of Malaysia.
- Anon. 2010. Bongkar Lorong Belakang. *Utusan Malaysia*, 21 April.

- Carmona, M., Health, T., Oc, T. & Tiesdell, S. 2003. *Public Places Urban Spaces*. New York: Architectural Press.
- Clarke, S. E. 1998. *The Work of Cities*. Minnesota: University of Minnesota Press.
- Debbie Chan. 2007. From Batu Road To Jalan Batu. The Star. 14 April.
- Ellin, N. 1997. *Architecture of Fear*. New York: Architectural Press.
- Evans, M. 1980. *Housing, Climate, And Comfort*. New York: Architectural Press.
- Fausold, C. J. & Lillieholm, R. J. 1996. The Economic Value of Open Space: A Review And Synthesis. Lincoln International of Land Policy Research Paper.
- Gallion, A. B. & Eisner, S. 1980. *The Urban Pattern: City Planning And Design*. Ed. Ke-4. New York: Van Nostrand.
- Halimi Zainol. 2009. Sistem Perancangan Fizikal di Malaysia: Satu Tinjauan Ringkas. *UFORIA UiTM*. 1(1): 1-13.
- Jabatan Perancang Bandar dan Desa Semenanjung Malaysia. 2012. *Garis Panduan Perancangan Lorong Belakang*.
- Jacobs, J. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- Jamaludin Mustaffa. 2007. Aspek Keselamatan Awam Dalam Pembentukan Bandar Selamat di Malaysia: Kajian Kes Alor Setar, Kedah. Tesis Dr. Falsafah. Universiti Sains Malaysia.
- Kementerian Kesejahteraan Bandar, Perumahan dan Kerajaan Tempatan. 2013. *Program Bandar Selamat*.
- Kamus Dewan. 2005. Ed. Ke-4. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Ken Yeang. 1992. *Architecture of Malaysia*. Kuala Lumpur: Distributed Art Publishers.
- LaGory, M., Richey, F. J., O'Donoghue, T. & Mullis, J. 1989. *Homeless People in Alabama: A Variety of People and Experiences*. Westport: Greenwood Press.
- Lefebvre, H. 1991. *The Production Of Space*. Terj. Nicholson-Smith, D. Oxford: Basil Blackwell.
- Majlis Perbandaran Subang Jaya. 2012. *Pengurusan Sampah*.
- Malaysia. 2006. *Akta Jalan, Parit dan Bangunan 1974*. (Pindaan 2006). (Akta 133).
- Malaysia. 2006. *Undang-Undang Kecil Bangunan Seragam*. (Pindaan 2006). (Akta 133).
- Mohamad Tajuddin Mohamad Rasdi & Rosdan Abdul Manan. 2001. *Konsep Perbandaran Islam: Suatu Gagasan Alternatif*. Skudai: Penerbit Universiti Teknologi Malaysia.
- Oc, T. & Tiesdell, S. 1997. *Safer City Centres: Reviving The Public Realm*. London: Paul Chapman.
- Pei Shan Chong. 2011. Pencemaran Alam Sekitar di Kawasan Kajian SS2, Petaling Jaya, Selangor.
- Schwab, W. A. 2004. *Deciphering The City*. London: Pearson.
- The Oxford English Dictionary. 1989. Ed. Ke-2. Oxford: Oxford University Press.
- Tischler & Associates. 1989. *Fiscal Evaluation for Seven Land Use Prototypes For Groton Connecticut*. Bethesda: Tischler & Associates Inc.
- Wan Hashimah Wan Ismail & Shuhana Shamsuddin. 2005. The Old Shophouses As part Of Malaysian Urban Heritage: The Current Dilemma. 8th International Conference Of The Asian Planning Schools Association, Penang. 11-14 September.
- Whitelegg, J. 1997. *Critical Mass: Transport Environment And Society In The Twenty-First Century*. London: Pluto Press.