



Fadillah (atas, dua dari kiri) ketika ditemuramah Abdul Jalil (atas, dua dari kanan) bersama wartawan di pejabat beliau.

(FOTO SAIFULLIZAN TAMADI/BH)

hubungkan Kuala Lumpur dengan Klang. Apa yang dicadangkan ialah di tengah lebuh raya itu akan dibina lajukan khusus untuk bas. Mereka sudah kemuka cadangan itu dan kita menyokongnya.

S: Adakah projek itu tidak melibatkan kerja pelebaran lebuh raya sedia ada?

J: Tidak. Lebuh raya itu akan tetap mempunyai tiga lorong. Ini kerana standard kita dalam aspek membuka jalan dan rizab jalan tinggi, lebih tinggi daripada standard antarabangsa. Maka, jalan itu nanti rizab jalan akan dikecilkan dan lajukan masih cukup. Ada ruang untuk lajukan bas dua la. Konsepnya menyamai seperti di beberapa negara luar. Tidak ada pemisahan lorong, ia khusus untuk bas. Semua kajian teknikal sudah dibuat dan sudah dibentangkan ke Kabinet dan sekarang diperincikan dalam aspek teknikal dan kewangan. Ini adalah projek Kerajaan Persekutuan di bawah inisiatif Greater Kuala Lumpur. Apabila aspek kewangan diluluskan, ia akan dilaksanakan.

S: Jalan perhubungan di Sarawak dikatakan menjadi isu besar penduduknya sejak bertahun-tahun. Selepas terjadinya tragedi bot ekspres karam di Belaga, kerajaan bercadang untuk mempercepatkan pembinaan rangkaian jalan di negeri itu. Selain daripada projek pembinaan jalan menghubungkan Sibul-Kapit, apa lagi pembangunan dirancang untuk memperbaiki lagi jaringan jalan di negeri itu?

J: Seperti diumumkan Perdana Menteri sebelum ini, kerajaan Persekutuan bersetuju untuk menaik taraf jalan Pan-Borneo. Dari Sarawak bermula di Sematan sehingga ke Sabah.

Itu komitmen kami, di bawah perancangan Kementerian, kita membuat perancangan berdasarkan Pelan Pembangunan Jaringan Lebuhraya (HNDRP).

Ia dirancang sehingga 2025 untuk disiapkan keseluruhannya dari Sematan ke Sabah. Tapi komitmen baru di bawah Perdana Menteri ialah untuk mempercepatkan kerja menaik taraf jalan dengan pelbagai pendekatan. Ada lajukan sibus mungkin dibuat empat lorong dan yang kurang sibus, mungkin ditambah dengan lajukan memotong.

S: Ada tempoh tertentu untuk melaksanakannya?

J: Kalau ikut manifesto, lima tahun tetapi jika mengikut pelan kerajaan, ia sehingga 2025. Projek ini tidak melibatkan Kementerian kami tetapi Unit Perancang Ekonomi (EPU), agensi pusat dan Kementerian Kewangan. Ia bergantung kepada peruntukan kewangan yang diterima dan setakat mana dapat kita laksanakan.

S: Bagaimana dengan Sabah?

J: Sama juga, bila kita kata jalan utama itu, memang meliputi sehingga ke Sabah. Sabah adalah satu-satunya negeri yang jalan utamanya dirancang awal di bawah Rancangan Colombo dulu, masih ada lagi jalan tanah merah. Jalan utama di Sarawak sudah diturap tar seluruhnya tetapi yang asas saja. Cuma Sabah masih ada tanah merah kira-kira 0.7 peratus tetapi dengan peruntukan 2010 lalu, semua sudah diturap tar.

Sekarang ini, mana yang sudah siap pun kita hendak naik taraf. Sebahagian yang sudah dinaik taraf sejak 2010 sudah siap. Ada juga kita buat jambatan di kawasan bandar termasuk di Kota Kinabalu dan Kuching. Itu

adalah sebahagian daripada projek rentas Borneo yang sudah berjalan.

S: Peruntukan kewangan tadi disalurkan oleh kerajaan?

J: Kita ikut kepada 'rolling plan'. Setiap tahun kita kemuka berapa banyak (diperlukan). Misalnya pada 2010 kita dapat RM100 juta, kita dapat untuk naik taraf jalan utama Pan-Borneo dan bahagi dua dengan Sabah. Keseluruhannya sebanyak kira-kira RM12 bilion diperuntukkan untuk menaik taraf jalan rentas Borneo di Sarawak.

S: Bagaimana dengan rancangan Kementerian untuk mengenal pasti kawasan panas dan jumlah kemalangan di jalan utama seperti yang diumumkan sebelum ini? Adakah ia sudah selesai dilakukan?

J: Seluruh Malaysia kajian sudah dibuat. Di Sarawak juga sudah ada. Malah kita tahu cuma pelaksanaan ini bergantung kepada peruntukan. Kalau hendak buat secara keseluruhan, di Semenanjung saja akan membatik kos sehingga beberapa bilion ringgit dan saya fikir tidak boleh disalurkan terus kerana kita perlu fikirkan peruntukan untuk menyelenggara sekolah hospital dan lain-lain lagi.

Saya akan kemukakan cadangan lama untuk memberi fokus kepada kawasan berisiko tinggi terutama di kawasan tanah tinggi. Di Semenanjung ada empat kawasan termasuk Bukit Fraser, Cameron Highlands, Karak dan satu lagi di kawasan selatan. Genting Highlands bukan di bawah bidang kuasa kita kerana ia jalan persendirian. Kami boleh bantu memberi input teknikal tetapi mereka juga ada perunding sendiri.

S: Berkaitan isu gempa bumi di Malaysia, mengikut Jabatan Mineral dan Geosains, Kuala Lumpur dan Mersing-Endau berisiko dilanda gempa bumi. Adakah Kementerian memiliki pelan tindakan kecemasan untuk menghadapi situasi itu? Apakah ada peraturan mewajibkan pembinaan bangunan dan jambatan yang mampu menahan gempa?

J: Secara amnya, semua bangunan baru dibina mengikut standard yang berangkum dalam bidang kuasa JKR dan standard ditetapkan CIDB. Dalam kajian kita, kawasan berisiko di Semenanjung adalah Gunung Tahan dan setakat ini kalau mengikut sejarah, kejadian gempa amat kurang. Kawasan berisiko tinggi adalah di Sabah yang mana ada kawasannya mengalami gempa sehingga 5 magnitud.

S: Secara keseluruhannya adakah bangunan di negara kita tahan gempa dan mematuhi standard ditetapkan?

J: Ya, semua bangunan baru termasuk jambatan dan sebagainya semua mematuhi standard ditetapkan. Setakat ini kita tidak menjadikan peraturan dan syarat itu sebagai mandatori.

Cuma kita hanya memberi pandangan dan nasihat supaya mereka melihat dalam sudut keselamatan serta kesihatan. Pematuhan kepada standard itu adalah untuk menangani kemungkinan berlaku gempa tetapi kadang-kadang perunding akan kaji keseluruhan faktor berkaitan. Malaysia tidak berada dalam zon lingkaran gu-

nung berapi tetapi Malaysia sebenarnya terdedah kepada bahaya tsunami.

S: Berkaitan kemalangan maut yang berlaku di jalan raya kebelakangan ini, adakah disebabkan reka bentuk, sikap pemandu atau apa?

J: Kalau ikut kajian, peraturan tertinggi yang menyumbang berlaku kemalangan ialah sikap pemandu. Memecut bukan menjadi faktor utama kemalangan tetapi mungkin kerana mengantuk, menggunakan telefon bimbit atau membelok tidak mengikut peraturan. Kadang-kadang kesalahan pihak ketiga seperti tayar kenderaan berat yang pecah dan dilanggar motosikal menjadi punca kemalangan maut.

Kadang-kadang ada haiwan menceroboh laluan lebuhraya tetapi peraturan yang menyumbang kemalangan adalah sikap pemandu. Hampir semua pihak sering menyalahkan keadaan jalan. Apa yang kita cadangkan dan dibincangkan dalam Kabinet, semua kawasan berisiko tinggi seperti berbukit, kita melihat apa yang boleh DAN perlu dilakukan.

Contohnya dalam kes kemalangan baru-baru ini di Genting Highlands, ada cadangan supaya pegawai penguat kuasa ditempatkan untuk memeriksa keadaan bas sebelum turun, tetapi saya fikir ini tidak praktikal. Pilihan lain ialah kita perlu mendidik masyarakat. Pengusaha juga mesti bertanggungjawab untuk memastikan kenderaan berada dalam keadaan baik. Kalau tidak, pengusaha kena lantik pemeriksa bagi menjaga aspek teknikal dan turunkan tandatangan bagi memastikan kenderaan berkenaan selamat. Dengan ini, baru ada rasa tanggungjawab dan syarikat akan bertanggungjawab.

S: Akhir sekali, bagaimana Kementerian akan berhubung dengan masyarakat dan pihak berkepentingan?

J: Sekarang kita berhubung dalam banyak cara. Kita amat terbuka, sama ada formal atau tidak, termasuk dalam media sosial. Dalam peringkat tertentu, kita kaji untuk menggunakan apa saja teknologi yang ada bagi membolehkan orang ramai mengadu terus kepada kita menerusi gambar atau video. Kita sedang membangunkannya dan sedang dibincangkan.

Dengan melakukan itu, saya fikir kita dapat mengenal pasti kakitangan kita akan jadi duta kepada Kementerian, kalau dia pergi ke jalan dan mendapati ada lopak, dia akan ambil gambar. Kalau di lebuhraya, mereka ada syarikat penyelenggaraan sendiri. Kalau syarikat itu tidak melakukan tugas mereka, kita akan telefon untuk mereka mengambil tindakan segera perbaiki kerosakan jalan. Apa saja cara yang dapat menghubungkan masyarakat dengan kita tetapi yang penting konsepnya kita terbuka.

Tetapi kita juga perlu memperkukuhkan sistem maklum balas kita supaya ada orang akan memproses dan mengambil tindakan. Kalau tidak, ia tidak akan efektif. Apa yang kita mahu ialah sistem maklum balas yang efektif dan berkesan serta memudahkan orang ramai berhubung dengan kita. Sekarang kita sedang kaji dan berharap tahun depan kita boleh lancarkan satu sistem seumpamanya.

Simb.