



KEMENTERIAN KERJA RAYA MALAYSIA
2007

ISBN 978-983-43395-0-0

9789834339500

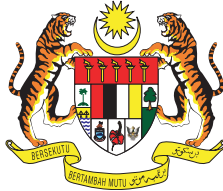
BLUE PRINT PELAKSANAAN RANGKAIAN JALAN RAYA MALAYSIA DALAM RMKE-9



BLUE PRINT PELAKSANAAN RANGKAIAN JALAN RAYA MALAYSIA DALAM RMKE-9



KEMENTERIAN KERJA RAYA MALAYSIA
2007



BLUE PRINT PELAKSANAAN RANGKAIAN JALAN RAYA MALAYSIA DALAM RMKE-9



**BLUE PRINT PELAKSANAAN
RANGKAIAN JALAN RAYA MALAYSIA
DALAM RMKE-9**

**KEMENTERIAN KERJA RAYA
MALAYSIA
2007**

© Cetakan Pertama 2007
Kementerian Kerja Raya

Hak Cipta Terpelihara. Dilarang mengeluarkan ulang mana-mana bahagian artikel daripada kandungan buku ini dengan cara apa sekalipun, sama ada secara elektronik, fotokopi, mekanik, rakaman dan lain-lain sebelum mendapat keizinan bertulis dari Kementerian Kerja Raya.

Perpustakaan Negara Malaysia

Data Pengkatalogan-dalam-Penerbitan

Blue print pelaksanaan rangkaian jalan raya Malaysia dalam RMKe-9 /pasukan
pengkaji Dato' Syed Jamal bin Syed Jaafar ... [et al.].

ISBN 978-983-43395-0-0

1. Highway planning--Forecasting. 2. Roads--Malaysia--

Forecasting. I. Syed Jamal Syed Jaafar, Dato'.

625.709595

Pasukan Pengkaji:

Penasihat: Dato' Syed Jamal bin Syed Jaafar

Penyelaras: Dato' Dr. Abdul Munit bin Kasmin

Penulis: Ir. Md. Amir bin Haji Kasim (Ketua); Kamaruzaman bin Hussien

Penyumbang:

Haji Mohd. Jais bin Haji Abdul Kadir

Abd. Halim bin Muhamad Salleh

Zahrul Hakim bin Abdullah

Goh Tok Peow

Mat Asdi bin Deraman

Mahamad Anuar bin Abdul Malek

Mohamad Nizam bin Mustafa

Mohamad Azlan bin Mon Jamaluddin

Rujukan:

Dato' Ir. Hamzah bin Hasan

Dato' Mohd bin Husin

Ir. Dr. Safry Kamal bin Ahmad

Rahman bin Saring

Penerbitan:

Kementerian Kerja Raya Malaysia

Bahagian Perancang Jalan

Tingkat 2, Blok A, Kompleks Kerja Raya

Jalan Sultan Salahuddin

50582 Kuala Lumpur

Tel: 603-27714201

Faks: 603-27113975

Laman web: <http://www.kkr.gov.my>

Reka bentuk kulit buku oleh:

Syapela Grafik Sdn. Bhd.

Dicetak oleh:

Percetakan IWC Sdn. Bhd.

Tel: 603-91725803

Faks: 603-91721290

KANDUNGAN

Muka Surat

<i>Perutusan YB Menteri Kerja Raya Malaysia</i>	<i>xi</i>	
<i>Kata-kata Aluan Ketua Setiausaha Kementerian Kerja Raya</i>	<i>xiii</i>	
<i>Prakata</i>	<i>xv</i>	
Bab 1	Pendahuluan	1
Bab 2	Prestasi Perbatuan Rangkaian Jalan Raya Malaysia Dalam RMKe-8 dan Jangkaan Keperluannya Dalam RMKe-9	7
Bab 3	Prestasi Sumbangan KDNK Sektor Jalan Kepada Sektor Binaan Negara Dalam RMKe-8 Dan Prospek Sektor Jalan Dalam RMKe-9	17
Bab 4	Faktor Tambahan Yang Diambil Kira Dalam Perancangan Jalan Raya RMKe-9	21
	<i>Isu Keselamatan Jalan Raya</i>	21
	<i>Isu Cerun Bahaya Di Sepanjang Jalan Persekutuan</i>	27
Bab 5	Perancangan Pembangunan Rangkaian Jalan Raya Malaysia Dalam RMKe-9	33
Bab 6	Matlamat dan Strategi Pembangunan Jalan Raya Dalam RMKe-9	37
Bab 7	Senarai Jalan Raya Yang Perlu Diberi Keutamaan Pelaksanaan Dan Senarai Jalan Raya Yang Diluluskan Dalam RMKe-9	45
Bab 8	Kaedah Alternatif Pembiayaan Pembangunan Jalan Raya	77
	<i>Skim Penswastaan</i>	77
	<i>Skim Bayaran Tertanggung</i>	86
	<i>Penggunaan Dana Khas</i>	89
Bab 9	Strategi Pemantauan Pelaksanaan Projek Jalan Raya	93

Bab 10	Penyelenggaraan Jalan Persekutuan RMKe-9, Pewartaan Rizab Jalan Dan Tanda Jalan	111
Bab 11	Pembangunan Kontraktor Bumiputra Dalam Industri Binaan JKR	125
Bab 12	Penutup	131
Glosari Akronim		133

Senarai Jadual

Jadual 2.1	RDI Malaysia Dalam RMKe-8 Dan Unjuran RDI Dalam RMKe-9	9
Jadual 2.2	Kepadatan Infrastruktur Mengikut Kawasan	10
Jadual 2.3	Kepadatan Infrastruktur Mengikut Penduduk	11
Jadual 3.1	Peruntukan Kerajaan Persekutuan Dan Peruntukan Yang Diberi Kepada Subsektor Pengangkutan Dan Subsektor Jalan Bagi Tempoh RMKe-8 dan RMKe-9	18
Jadual 3.2	Peruntukan Pembangunan Bagi Subsektor Jalan Berbanding Subsektor Lain Dalam Sektor Pengangkutan	18
Jadual 3.3	Prestasi Subsektor Pengangkutan Dalam KDNK Malaysia Dalam RMKe-8 (Harga Tetap 1987) - RM Juta	19
Jadual 4.1	Ringkasan Lokasi Cerun Runtuh Yang Kritikal Berdasarkan Laporan 'SPRS' Bagi Seluruh Negeri Di Malaysia	28
Jadual 4.2	Ringkasan Cerun Runtuh Di Peringkat Reka Bentuk	31
Jadual 7.1	Taburan Pelaksanaan Projek Jalan RMKe-9 Di Semenanjung Malaysia (Cadangan HNNDP 2020)	46
Jadual 7.2	Senarai Projek Jalan Raya Utama Semenanjung Malaysia Yang Diluluskan EPU Mengikut Negeri Dalam RMKe-9	61
Jadual 7.3	Senarai Projek Jalan Utama Di Sabah Dan Sarawak Yang Diluluskan EPU Dalam RMKe-9	65

Jadual 7.4	Perincian Bilangan Projek Dan Peruntukan Projek Jalan Bagi RMKe-9 Mengikut Negeri	69
Jadual 7.5	Perincian Bilangan Projek Dan Peruntukan Projek Jalan Bagi RMKe-9 Mengikut Negeri	69
Jadual 7.6	Ringkasan Projek Jalan Yang Diluluskan Dalam RMKe-9	70
Jadual 7.7	Bilangan Projek Jalan Raya Yang Dicapangkan Oleh Kajian Semula HNDP Fasa 1 Dengan Bilangan Projek Yang Diluluskan Dalam RMKe-9 Bagi Negeri-negeri Di Semenanjung Malaysia	72
Jadual 7.8	Jalan Yang Perlu Diberi Perhatian Semula Dalam Kajian Semula RMKe-9	73
Jadual 8.1	Kadar Dan Kekerapan Kenaikan Tol Bagi Tahun 2007 Hingga 2011	84
Jadual 8.2	Projek-projek Di Bawah Skim Bayaran Tertanggung Dalam RMKe-8 Dan RMKe-9	87
Jadual 8.3	Projek Dana Khas	89
Jadual 9.1	Laporan Perbelanjaan Peruntukan Pembangunan P27 Projek RMKe-9 (Tahun 2006)	95
Jadual 10.1	Penswastaan Penyelenggaraan Jalan Persekutuan Semenanjung Malaysia	112
Jadual 10.2	Penswastaan Penyelenggaraan Jalan Persekutuan Malaysia Timur	113
Jadual 10.3	Obligasi Syarikat Dan Kerajaan	114
Jadual 10.4	Kedudukan Batu Jalan: Jalan Persekutuan (<i>North Bound</i>)	121
Jadual 10.5	Kedudukan Batu Jalan: Jalan Persekutuan (<i>South Bound</i>)	121
Jadual 10.6	Penyelenggaraan Dan Pembaikan Kecil Yang Dibeli, 2006	123

Senarai Carta

Carta 1.1	Proses Perancangan Jalan	3
Carta 1.2	Hubung Kait Antara KKR, JKR Dengan Agensi Pusat Dalam Perancangan, Peruntukan Dan Pelaksanaan Rangkaian Jalan Raya Di Malaysia	5
Carta 2.1	Komposisi Kenderaan Berdaftar (2005)	8
Carta 2.2	<i>Mode Share</i> Pengangkutan Penumpang	8
Carta 2.3	<i>Mode Share</i> Barangan	8
Carta 10.1	Proses Pewartaan Negeri Selangor	118
Carta 10.2	Kelulusan Pelan Ukur Halus Dan Pelan Warta	118
Carta 10.3	Pewartaan	119

Senarai Rajah

Rajah 2.1	Tahap <i>Service</i> Jalan Raya Semenanjung Malaysia Tahun 2005	13
Rajah 4.1	Kawasan Berbahaya Di Jalan Persekutuan Dan Jalan-jalan Di Bawah Bidang Kuasa Kerajaan Persekutuan	26
Rajah 7.1	Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Perlis	47
Rajah 7.2	Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Kedah	48
Rajah 7.3	Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Pulau Pinang	49
Rajah 7.4	Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Perak	50
Rajah 7.5	Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Selangor	51

Rajah 7.6	Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Negeri Sembilan	52
Rajah 7.7	Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Melaka	53
Rajah 7.8	Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Johor	54
Rajah 7.9	Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Pahang	56
Rajah 7.10	Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Terengganu	57
Rajah 7.11	Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Kelantan	59
Rajah 7.12	Pembangunan Wilayah Berasaskan Konsep Koridor	76
Rajah 8.1	Rangkaian Lebuhraya Bertol Di Lembah Klang	80
Rajah 8.2	Cadangan Pelaksanaan Rangkaian Jalan Raya Dan Lebuhraya Secara Penswastaaan oleh HNDP	81
Rajah 9.1	Laporan Unjuran/Perbelanjaan (Bulanan) Peruntukan Asal Pembangunan (P27) Tahun 2006	107



PERUTUSAN YB MENTERI KERJA RAYA MALAYSIA

Terlebih dahulu saya ingin mengucapkan terima kasih kerana diberi peluang untuk menyampaikan perutusan sempena penerbitan *Blue Print* Pelaksanaan Rangkaian Jalan Raya Dalam RMKe-9, Kementerian Kerja Raya Malaysia (KKR).

Pada kesempatan ini, tahniah saya ucapkan kepada KKR kerana telah berjaya menyediakan dan menerbitkan satu dokumen yang dapat memberi penerangan mengenai perancangan, program, strategi dan pelaksanaan rangkaian jalan raya dalam RMKe-9 Malaysia. Selain itu, isu mengenai penyelenggaraan jalan, pewartaan rizab jalan, kaedah pemantauan pembangunan jalan raya serta pembangunan kontraktor dalam industri binaan Jabatan Kerja Raya (JKR) khususnya golongan Bumiputera turut dimuatkan di dalam dokumen ini.

Dengan terbitnya *Blue Print* ini, ia bukan sahaja menjadi bahan rujukan utama kepada agensi di bawah naungan KKR, malah ia mampu menjadi asas dalam menggubal hala tuju KKR ke arah mencapai wawasan, misi dan objektif negara untuk Rancangan Malaysia selanjutnya.

Saya juga yakin bahawa dokumen ini amat berfaedah kepada golongan yang terlibat dan berminat sama ada secara langsung atau tidak langsung dalam perancangan pembangunan jalan raya seperti ICU, EPU, malah kepada IPT-IPT untuk dijadikan panduan bagi penyelidikan dan pengendalian dasar program rangkaian jalan raya Malaysia.

Akhir kata, sekali lagi saya ingin merakamkan ucapan syabas kepada KKR yang berjaya menyiapkan *Blue Print* ini yang julung-julung kalinya diterbitkan oleh Kementerian ini.

Terima kasih.

Dato' Seri S. Samy Vellu
Menteri Kerja Raya
MALAYSIA

2007



**KATA-KATA ALUAN
KETUA SETIAUSAHA
KEMENTERIAN KERJA RAYA, MALAYSIA**

Alhamdulillah, usaha menyediakan *Blue Print* yang bermula pada Julai 2006 telah berjaya disiapkan pada November 2006. Draf dokumen ini telah turut dibentangkan dalam mesyuarat pengurusan atasan KKR pada 7 Disember 2006 dan seterusnya dibentangkan sekali lagi dalam sesi majlis perbincangan pada 23 Januari 2007 yang dihadiri oleh pakar-pakar perancang, pereka bentuk, penyelenggara dan pelaksana pembangunan rangkaian jalan raya KKR.

Saya percaya kandungan dokumen ini akan dapat memberi faedah yang berguna melalui maklumat-maklumat terkini bukan sahaja kepada pelaksana dasar dan program rangkaian jalan raya, malah akan menjadi panduan bagi menggubal arah tuju KKR/JKR dalam Rancangan Malaysia berikutnya.

Akhir kata, saya ingin mengambil kesempatan ini untuk mengucapkan setinggi-tinggi tahniah kepada pasukan pengkaji yang bertungkus lumus dalam menyediakan, menyiapkan dan seterusnya menerbitkan dokumen *Blue Print* ini dengan jayanya. Sekian, terima kasih.

Dato' Syed Jamal bin Syed Jaafar
Ketua Setiausaha Kerja Raya
MALAYSIA

2007

PRAKATA

Penyediaan *Blue Print* Pelaksanaan Rangkaian Jalan Raya Malaysia RMKe-9 diselenggarakan oleh Y. Bhg. Dato' Dr. Abdul Munit bin Kasmin, TKSU(P) Kementerian Kerja Raya (KKR). Kerja penyediaannya telah dimulakan pada awal Julai 2006. Objektif *Blue Print* adalah bertujuan untuk memberi penerangan tentang dasar, strategi dan pelaksanaan projek rangkaian jalan raya dalam RMKe-9. Penyediaan *Blue Print* ini adalah mendesak memandangkan KKR belum mempunyai satu dokumen yang dapat dijadikan rujukan dan mampu memberi penerangan berhubung isu-isu berkaitan untuk rujukan agensi di bawah naungan KKR.

Draf pertama *Blue Print* telah disiapkan pada pertengahan bulan Oktober 2006 dan diedarkan pada semua Bahagian KKR untuk mendapatkan ulasan dan pandangan. Taklimat *Blue Print* kepada semua pegawai sektoral pembangunan KKR telah diadakan pada bulan November 2006. Draf *Blue Print* tersebut kemudiannya dipinda berdasarkan pada ulasan dan pandangan yang telah dikemukakan dalam taklimat tersebut.

Draf *Blue Print* Pelaksanaan Rangkaian Jalan Raya Malaysia RMKe-9 telah dibentangkan dalam mesyuarat pagi KKR pada 7 Disember 2006 untuk tujuan kelulusan. Dalam mesyuarat berkenaan draf *Blue Print* tersebut telah diberi kelulusan secara dasar oleh Y. Bhg. KSU dengan beberapa pindaan kecil.

Bagi tujuan penambahbaikan input, draf *Blue Print* ini, telah dibentangkan dalam satu majlis khas sesi perbincangan pada 23 Januari 2007. Sesi ini telah dihadiri oleh pakar-pakar perancang, pereka bentuk, penyelenggara dan pelaksana pembangunan rangkaian jalan raya KKR/JKR. Antara yang hadir termasuklah Dato' Ir. Hamzah bin Hasan, Dato' Mohd. Husin dan Ir. Dr. Safry Kamal Ahmad. Pandangan, kritikan dan ulasan yang membina telah diperincikan untuk memantapkan lagi penulisan. Hasilnya, draf akhir *Blue Print* Pelaksanaan Rangkaian Jalan Raya Malaysia RMKe-9 berjaya disediakan pada pertengahan Februari 2007.

Draf akhir *Blue Print* Pelaksanaan Rangkaian Jalan Raya Malaysia RMKe-9 telah dimajukan kepada YB. Menteri Kerja Raya Malaysia dan Y. Bhg. Dato' KSU Kerja Raya pada 5 Mac 2007, di mana draf berkenaan telah mendapat persetujuan dan kelulusan YB. Menteri dan Y. Bhg. Dato' KSU.

Blue Print Pelaksanaan Rangkaian Jalan Raya Malaysia RMKe-9 mengandungi 12 bab, di mana bab 1 menerangkan objektif ia disediakan. Bab 2 menerangkan prestasi perbatuan rangkaian jalan raya Malaysia dalam RMKe-8 dan unjuran keperluan dalam RMKe-9. Bab 3 pula, menerangkan sumbangan sektor jalan pada KDNK negara dalam RMKe-8 dan RMKe-9. Bab 4 menerangkan faktor tambahan yang diambil kira dalam perancangan jalan raya RMKe-9. Faktor yang diambil kira adalah isu keselamatan jalan raya dan isu cerun bahaya di sepanjang jalan persekutuan. Seterusnya, bab 5 menerangkan perancangan pembangunan jalan raya Malaysia dalam RMKe-9, di mana perkaitannya dengan Rancangan Fizikal Negara turut diulas. Bab 6 menyentuh mengenai matlamat dan strategi pembangunan jalan raya dalam RMKe-9. Senarai jalan raya yang perlu diberi keutamaan pelaksanaan dan senarai jalan raya yang diluluskan dalam RMKe-9 dijelaskan dalam bab 7. Bab 8 pula menyentuh kaedah alternatif pembangunan jalan raya, iaitu di bawah skim penswastan, skim bayaran tertanggung dan penggunaan dana khas. Ini diikuti dengan bab 9 yang menerangkan strategi pemantauan pelaksanaan projek jalan raya dalam RMKe-9. Sementara bab 10 pula menerangkan penyelenggaraan jalan Persekutuan RMKe-9, pewartaan rizab jalan dan tanda jalan. Gambaran mengenai pembangunan kontraktor Bumiputera dalam industri binaan JKR diperjelaskan dalam bab 11. Akhir sekali, bab 12 memberi rumusan dan beberapa cadangan tindakan susulan.

Adalah diharapkan penerbitan *Blue Print* ini dapat dijadikan rujukan kepada semua perancang yang terlibat dalam perancangan dan pelaksanaan rangkaian jalan raya RMKe-9. Di samping itu, *Blue Print* ini berupaya menyediakan asas bagi kajian semula RMKe-9. Kepada pencinta pembangunan jalan raya di Malaysia, para ahli akademik dan penuntut-penuntut institusi pengajian tinggi, diharapkan *Blue Print* ini berguna untuk membantu mereka memahami perancangan dan pembangunan jalan raya di Malaysia dalam tempoh RMKe-9.

Akhir kata, kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang terlibat secara langsung atau tidak langsung dalam penyediaan *Blue Print* ini.

Penulis

Ir. Md. Amir bin Hj. Kasim (Ketua)
Kamaruzaman bin Hussien

Kementerian Kerja Raya Malaysia
Jalan Sultan Salahuddin
50582 Kuala Lumpur

2007

BAB 1

PENDAHULUAN

- 1.1 Blue Print Pelaksanaan Rangkaian Jalan Raya Malaysia RMKe-9 bertujuan untuk menjelaskan dasar, strategi dan projek rangkaian jalan raya dalam tempoh RMKe-9. Penjelasan komprehensif berkaitan dasar, strategi dan projek jalan raya RMKe-9 perlu dibuat bagi memperkukuhkan penjelasan kenyataan dasar mengenai pembangunan lebuhraya di Malaysia yang dibuat dalam Laporan RMKe-9 Malaysia.
- 1.2 Adalah didapati kenyataan dasar mengenai pembangunan rangkaian jalan raya RMKe-9 adalah terlalu umum dan longgar seperti berikut:

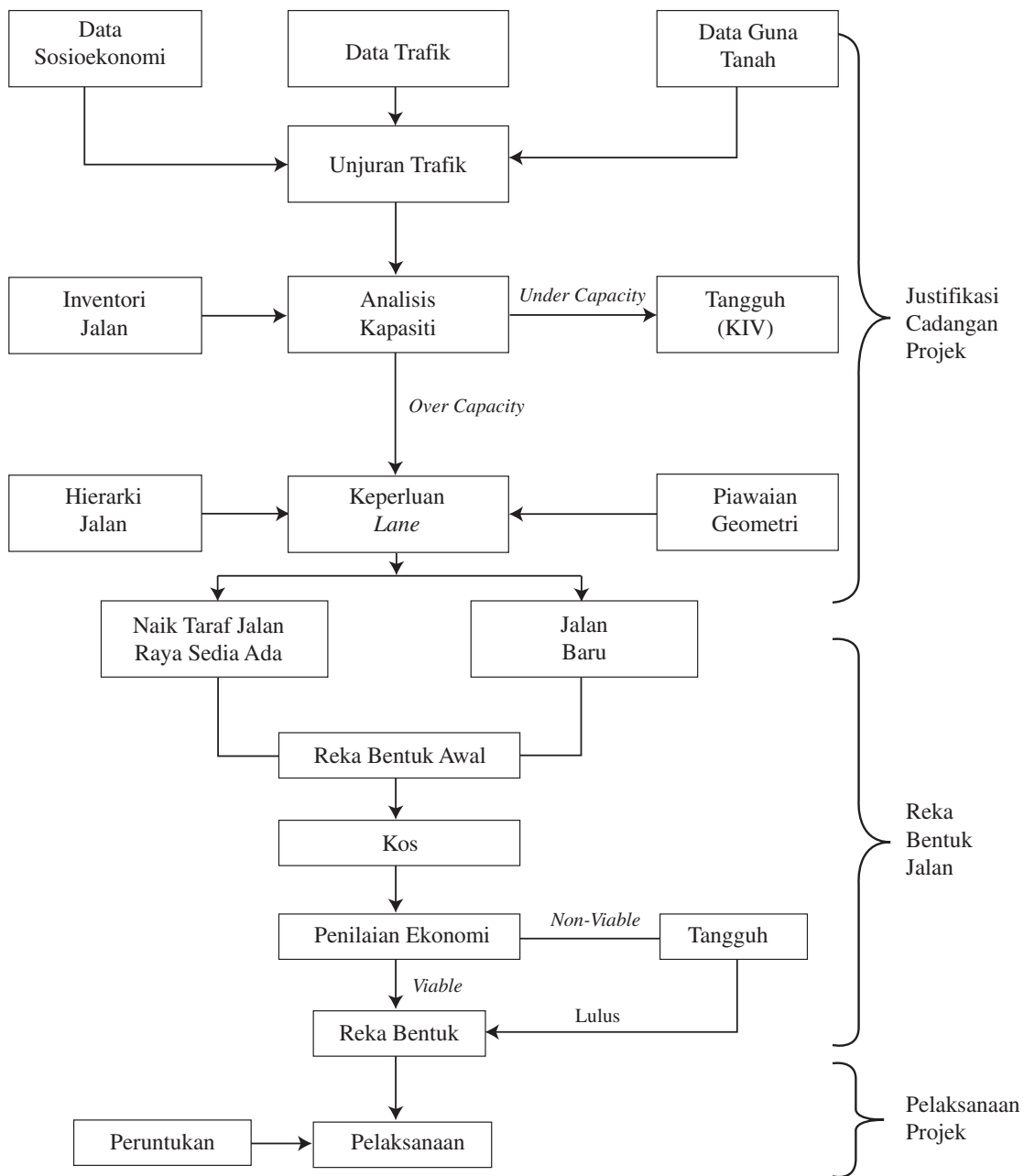
"Program pembangunan jalan raya akan dilaksanakan dengan memberi tumpuan pada meningkatkan akses ke kawasan kurang membangun terutamanya kawasan yang berpotensi seperti pembangunan pelancongan, pertanian dan pusat pertumbuhan luar bandar. Kajian Semula Pelan Pembangunan Rangkaian Lebuhraya (HNDP) Fasa 1 yang dijangka siap 2006 akan mengenal pasti projek yang perlu diberi keutamaan untuk menambah baik rangkaian jalan raya di Malaysia. Kajian Semula HNDP Fasa 1 akan mengenal pasti projek jalan raya yang boleh dilaksanakan di bawah program penswastaan. Kajian lain akan dilaksanakan untuk mengenal pasti rangkaian jalan raya diperlukan untuk mempercepatkan pembangunan di Sabah dan Sarawak".

(Sumber: Petikan dari Laporan RMKe-9, Terbitan EPU JPM 2006., Perkara 18.28, muka surat 403)

- 1.3 Dalam kenyataan perancangan Laporan RMKe-9 juga menjelaskan bahawa Kajian Semula HNDP Fasa 1 akan siap pada tahun 2006. Walaupun Kajian Semula HNDP Fasa 1 belum siap, Kerajaan Malaysia telah meluluskan RM 17.3 bilion kepada Kementerian Kerja Raya (KKR) dalam RMKe-9. Sehubungan itu, objektif utama blue print ini adalah:

- i. Menjelaskan dasar dan strategi pembangunan rangkaian jalan raya di Malaysia dalam RMKe-9 dengan lebih komprehensif;
 - ii. Menyenaraikan pengagihan peruntukan projek mengikut keutamaan;
 - iii. Meneliti perbezaan kelulusan projek dari keperluan yang disyor di dalam Kajian Semula HNDP Fasa 1;
 - iv. Memberi panduan dalam kajian semula pengagihan peruntukan RMKe-9; dan,
 - v. Menjelaskan bagaimana projek yang diluluskan dapat dilaksanakan sepenuhnya.
- 1.4 Di samping itu, blue print ini juga akan menyentuh aspek penglibatan institusi KKR dalam industri binaan negara, pewujudan kontraktor tulen Bumiputera, penyelenggaraan jalan-jalan persekutuan, pelaksanaan projek lebuhraya melalui penglibatan aktif sektor swasta sama ada melalui konsep *Built, Operate, Transfer* (BOT), pelaksanaan jalan raya persekutuan melalui Bayaran Tertangguh (*Deferred Payment*) dan Dana Khas Negeri Terengganu.
- 1.5 Bagi memudahkan pembaca memahami proses perancangan jalan raya di Malaysia secara ringkasnya dapat ditunjukkan menerusi Carta 1.1.
- 1.6 Carta 1.1 menunjukkan proses perancangan jalan raya bermula dengan penetapan justifikasi cadangan projek, reka bentuk jalan dan pelaksanaan atau pembentukan. Pada masa lalu, justifikasi cadangan projek dibuat oleh golongan profesional tanpa merujuk kepada pimpinan peringkat negeri secara rasmi. Ini menimbulkan pelbagai masalah terutama jajaran jalan, keutamaan projek dan kesan limpahan (*spillover effect*) jalan terhadap pembangunan sosioekonomi sesuatu kawasan menyebabkan kehendak rakyat setempat tidak dapat dipenuhi. Dengan itu, bermula dari Kajian Semula RMKe-9, segala perancangan jalan peringkat justifikasi akan dirujuk kepada negeri secara rasmi supaya tidak ada perbezaan jajaran, kembunan dan jurang (komplikasi) spatial di antara rakyat atau negeri dengan KKR. Konsep ini lebih menjurus pada merakyatkan pembangunan jalan raya di Malaysia.
- 1.7 Terdapat beberapa projek jalan raya dalam RMKe-9 yang diluluskan tanpa perancangan. Akibatnya, timbul masalah dan kesulitan untuk menentukan kos siling projek. Bagi projek seperti ini, pihak BPJ akan menyegerakan penyediaan perancangan sekurang-kurangnya di peringkat asas. Pada masa hadapan, diharapkan proses perancangan dapat diperluaskan dan diterapkan dalam semua peringkat supaya perancangan pembangunan jalan raya dibuat secara teratur dan sempurna.
- 1.8 Reka bentuk jalan di Malaysia pada umumnya lebih teratur tetapi

Carta 1.1
Proses Perancangan Jalan

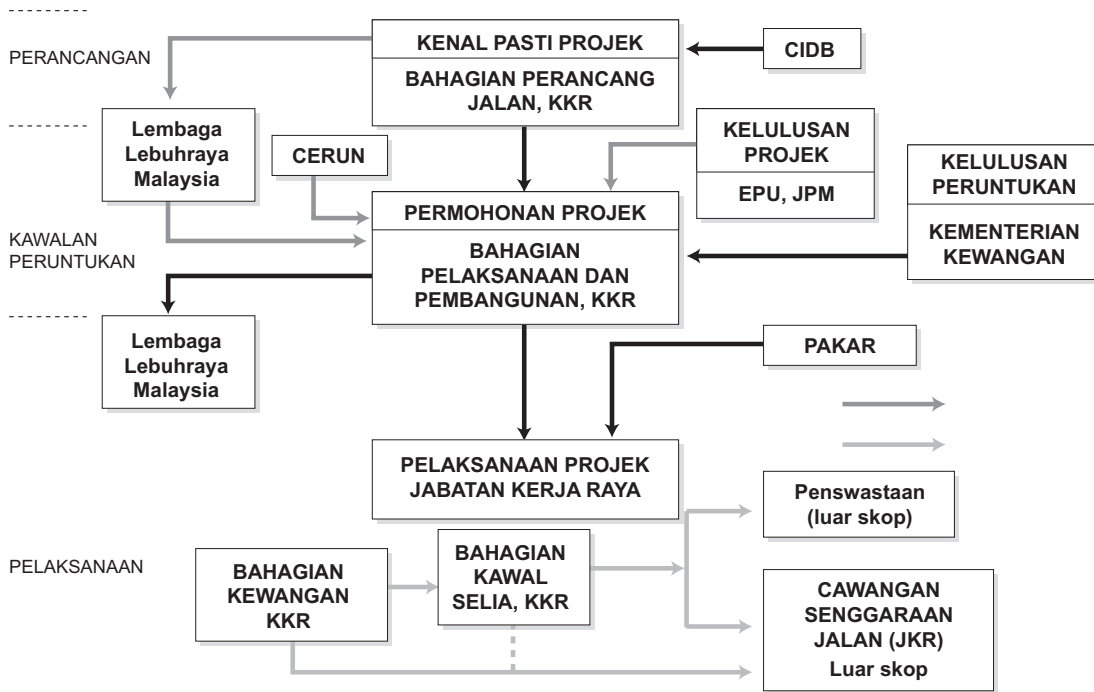


Sumber: KKR, Bahagian Perancang Jalan

memandangkan kos siling sebahagian projek ditentukan tanpa perancangan, maka adalah wajar kelulusan reka bentuk projek dirujuk kepada KKR untuk membolehkan keperluan tambahan kos siling diambil kira. Ini penting untuk membolehkan projek dilaksanakan tanpa diberhentikan atas sebab kehabisan peruntukan. Selain itu, tempoh pelaksanaan projek perlu dirancang secara teliti sebab kebanyakan projek tidak meneliti dan mengambil kira permasalahan PBT, perpindahan utiliti dan kemampuan kontraktor pelaksana. Oleh kerana *extension of time (EOT)* tidak diiktiraf oleh ICU (UPP), maka terdapat sejumlah besar projek yang lewat jadual dalam RMKe-8. Bagi mengelak masalah yang sama berulang pada masa hadapan, jadual pelaksanaan harus mengambil kira faktor di atas, untuk membolehkan sasaran lewat jadual sifar diperolehi.

- 1.9 Satu isu yang penting untuk diperjelaskan dalam Carta 1.1 adalah bajet dan tender. Bajet setiap tahun perlu dibuat dengan lebih tepat. Pada masa lepas, Pegawai Penguasa (PP) atau wakil PP mengambil mudah tentang pencapaian bajet tahunan, akibatnya peruntukan yang besar disediakan tetapi hanya sebahagian sahaja digunakan. Jadi, bermula tahun 2007, KKR mensasarkan perbelanjaan 100% yang menuntut setiap anggaran bajet tahunan perlu realistik. Tindakan *viament* yang tinggi sehingga 20% untuk menggunakan bajet bagi tujuan lain merupakan tindakan yang mendukacitakan.
- 1.10 Kurang perancangan yang menyebabkan pelaksana lewat jadual berpunca dari dua isu penting, iaitu:
- i. Tindakan menukarkan kaedah dari tender terbuka (*open tender*) pada rundingan terus (*direct negotiation*) dibuat setelah tender terbuka diputuskan. Tindakan ini akan melewatkan pelaksanaan projek; dan,
 - ii. Walaupun kerja-kerja PBT belum selesai, pelaksanaan projek telah dilakukan. Akibatnya, 'lewat jadual' yang melampau berlaku. Bagi mengatasi masalah ini, Surat Aku Terima (LA) tidak akan dikeluarkan selagi kerja-kerja PBT belum selesai.
- 1.11 Carta 1.2 pula menunjukkan hubung kait di antara KKR, Jabatan Kerja Raya (JKR) dengan agensi pusat dalam perancangan, pengagihan peruntukan dan pelaksanaan rangkaian jalan raya di Malaysia.
- 1.12 Bagi perancangan lima tahun, laporan Kajian Semula HNDP Fasa 1 akan dijadikan asas dalam membuat penilaian ke atas kesemua cadangan projek dari semua negeri. Bahagian Perancangan Jalan (BPJ) akan menyediakan senarai projek pembangunan lima tahun dan mengemukakannya kepada Bahagian Pembangunan dan Pelaksanaan (BPP) untuk tujuan penyelarasan.

Carta 1.2:
Hubung Kait Antara KKR, JKR Dengan Agensi Pusat Dalam Perancangan, Peruntukan Dan Pelaksanaan Rangkaian Jalan Raya Di Malaysia



Sumber: KKR, Bahagian Perancang Jalan

Penyediaan senarai pelarasan juga mendapat bantuan input dari beberapa bahagian lain seperti Bahagian Pakar, Bahagian Cawangan Cerun dan sebagainya. Senarai projek lima tahun yang telah diselaras dan dikemas kini akan dimajukan kepada Unit Perancang Ekonomi, Jabatan Perdana Menteri (EPU, JPM) untuk kelulusan. Manakala bagi kelulusan peruntukan pula, permohonan akan dibuat kepada Kementerian Kewangan.

- 1.13 Dalam perancangan tahunan pula, agensi pelaksana seperti Cawangan Jalan, JKR dan Bahagian Kawal Selia akan menyediakan program kerja tahunan dan mengemukakannya kepada Bahagian Kewangan, KKR untuk diselaraskan dan seterusnya dimajukan kepada Kementerian Kewangan untuk kelulusan peruntukan. Setelah menerima kelulusan, Bahagian Kewangan KKR akan mengeluarkan subwaran kepada agensi pelaksana.
- 1.14 Sungguhpun begitu memandangkan blue print lebih bersifat strategik, maka fokus blue print ini adalah setakat mengenal pasti projek-projek, sama ada baru atau pelebaran jalan yang perlu dilaksanakan dalam RMKe-9 atau justifikasi cadangan projek, serta aspek pelaksanaan jalan. Blue print ini tidak menjelaskan secara terperinci kaedah pelaksanaan dan penyelenggaraan jalan raya di Malaysia selain RMKe-9.

BAB 2

PRESTASI PERBATUAN RANGKAIAN JALAN RAYA MALAYSIA DALAM RMKE-8 DAN JANGKAAN KEPERLUANNYA DALAM RMKE-9

I. Analisis Pembangunan Jalan Raya Malaysia, RMKe-8

2.1 Kadar pertumbuhan perbatuan jalan raya di Semenanjung Malaysia (jalan persekutuan dan negeri) telah meningkat dengan kadar 0.7% setahun dari 49,909 kilometer dalam tahun 1990 kepada 125,168 kilometer bagi tahun 2005. (*Sumber: Kementerian Luar Bandar, Statistik Jalan, 2005*) Secara terperinci, kadar pertumbuhan perbatuan jalan persekutuan adalah sebanyak 1.59% dan jalan negeri adalah sebanyak 0.45%.

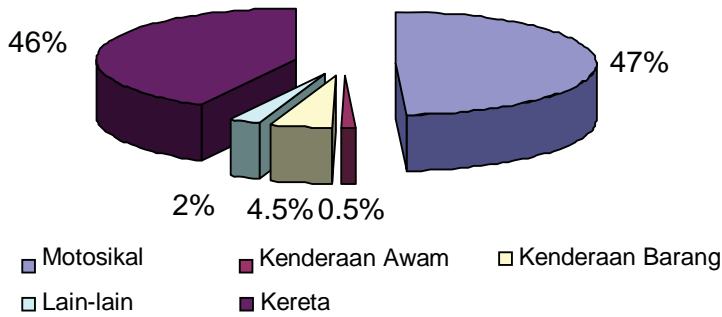
II. Pendaftaran dan Pemilikan Kenderaan

2.2 Sehingga akhir tahun 2005, terdapat 14.3 juta kenderaan didaftarkan di Malaysia, di mana 90.1% berada di Semenanjung Malaysia dengan kadar pertumbuhan sebanyak 6.4% setahun. Rajah 2.1 menunjukkan komposisi kenderaan berdaftar sehingga akhir tahun 2005, di mana terdiri dari 46% kereta, 47% motosikal, 6.5% lori dan 0.5% motosikal.

III. Mode Share

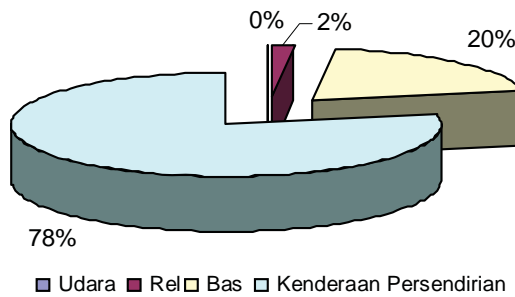
2.3 *Mode Share* pengangkutan penumpang pada tahun 2005, adalah seperti yang ditunjukkan dalam Rajah 2.2, iaitu, sebanyak 98.2% jalan raya (78.2% kenderaan persendirian, 20% bas), 1.7% rel, dan 0.1% udara.

Carta 2.1
Komposisi Kenderaan Berdaftar (2005)



Sumber: KKR, Kajian Semula HNDP Fasa 1, 2005

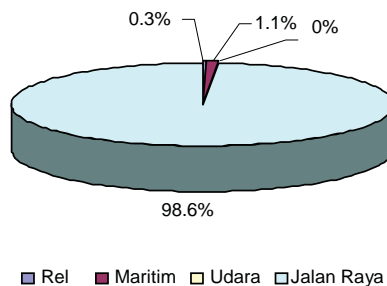
Carta 2.2
Mode Share Pengangkutan Penumpang (2005)



Sumber: KKR, Kajian Semula HNDP Fasa 1, 2005

2.4 Manakala *mode share* bagi barangan pula, adalah 98.6% menggunakan jalan raya, 0.3% menggunakan rel, maritim pula mencatat 1.1% dan udara 0.0% pada tahun 2005. Butiran tersebut adalah seperti yang ditunjukkan dalam Rajah 2.3 di bawah.

Carta 2.3
Mode Share Barangan (2005)



Sumber: KKR, Kajian Semula HNDP Fasa 1, 2005

Analisis ini menunjukkan mod pengguna jalan raya adalah jauh lebih besar berbanding dengan mod pengangkutan yang lain.

IV. Kualiti Pembangunan Jalan Raya (Indeks Pembangunan Jalan)

2.5 Kualiti pembangunan jalan raya dapat dilihat berdasarkan peningkatan Indeks Pembangunan Jalan (*Road Development Index, RDI*). RDI pada tahun 2000 adalah 0.75 meningkat kepada 0.94 pada tahun 2005. RDI ini digunakan untuk memberi gambaran mengenai tahap pembangunan jalan raya di Malaysia dengan mengambil kira panjang rangkaian jalan, keluasan dan jumlah penduduk negara. Dalam pengiraan indeks tersebut, jumlah panjang jalan adalah berdasarkan pada jalan persekutuan dan juga jalan negeri (tidak termasuk semua jenis jalan lain seperti jalan kampung, jalan keselamatan dan jalan luar bandar).

Pengiraan RDI dibuat mengikut setiap 1,000 km² keluasan negara dan setiap 10,000 orang jumlah penduduk. Pengiraan RDI adalah seperti berikut:

$$RDI = L / (P \times A)^{1/2}$$

L : Panjang jalan

P : Jumlah penduduk

A : Luas

Jadual 2.1: RDI Malaysia Dalam RMKe-8 Dan Unjuran RDI Dalam RMKe-9

Negeri	Keluasan	<i>Road Development Index</i> Pada RMKe-8 (2004)	Panjang Jalan Yang akan Siap Pada Akhir RMKe-9 (2010)	Unjuran Penduduk Pada Akhir RMKe-9 (2010)	<i>Road Development Index</i> Pada Akhir RMKe-9 (2010)
	A (Km2)		(Km)	('000)	
Perlis	795	1.71	756	225	1.93
Kedah	9425	1.33	5725	1,971	1.43
Pulau Pinang	1030	1.72	2219	1,615	1.88
Perak	21005	1.03	7458	2,253	1.17
Selangor	7979	1.62	9985	5,968	1.50
Wilayah Persekutuan	243	1.97	1553	1,784	2.68
Negeri Sembilan	6657	1.68	4317	1,000	1.77
Melaka	1652	1.87	2093	746	1.98
Johor	18987	0.95	7529	3,426	1.00
Pahang	35965	1.10	8042	1,516	1.13
Terengganu	12955	1.26	4875	1,056	1.49
Kelantan	15020	0.60	3139	1,470	0.78
Semenanjung Malaysia	131713	1.06	57691	23,030	1.13

Sumber: KKR, *Kajian Semula HNDP Fasa 1, 2005*

2.6 Berdasarkan Jadual 2.1 menunjukkan bahawa Indeks RDI untuk Semenanjung Malaysia dijangka meningkat dari 1.06 (pada tahun 2004, RMKe-8) menjadi 1.13 (pada tahun 2010, RMKe-9) dan hampir kesemua negeri turut menunjukkan peningkatan. Negeri Johor yang pada tempoh RMKe-8 nilai RDInya adalah 0.95 telah meningkat pada RDI 1.0, menunjukkan penekanan kerajaan dalam pembangunan melalui Koridor Selatan Johor dijangka memberi impak. Berdasarkan jadual tersebut juga, didapati negeri Kelantan masih mencatat nilai RDI yang rendah, iaitu 0.78 iaitu masih di bawah paras 1.0. Indeks bagi negeri Kelantan dijangka dapat ditingkatkan lagi, sekiranya kerajaan negeri membuat perubahan dasar atau polisi pembangunan. RDI yang tinggi juga menunjukkan bahawa kawasan berkenaan mudah diakses oleh jalan raya dan peningkatan ini tentu sekali akan membawa peningkatan dalam ekonomi negara.

V. Tahap Pembangunan Rangkaian Jalan, Perspektif Antarabangsa

2.7 Pembangunan rangkaian jalan raya Malaysia boleh dibandingkan dengan pencapaian negara-negara maju dan kurang maju terpilih menerusi dua indeks yang relevan. Indeks kepadatan infrastruktur (*density infrastructure*) mengikut kawasan membandingkan kepadatan rangkaian jalan antara negara mengikut keluasan sesebuah negara. Kepadatan infrastruktur mengikut penduduk pula membandingkan kepadatan rangkaian jalan berasaskan bilangan penduduk sesebuah negara.

Jadual 2.2 : Kepadatan Infrastruktur Mengikut Kawasan

Per 1,000 Km Persegi	Kepadatan Jalan Raya (Km)
Malaysia	199.78
Singapura	4,518.55
Korea Selatan	883.33
Taiwan	1,036.66
India	768.34
Jepun	3,100.95
Perancis	1,632.63
Amerika Syarikat	663.83
United Kingdom	1,604.98

Sumber : Central Intelligence Agency World Fact Book, 2005

Jadual 2.3 : Kepadatan Infrastruktur Mengikut Penduduk

Per 1,000 Bilangan Penduduk	Kepaduan Jalan Raya (Km)
Malaysia	27.50
Singapura	7.07
Korea Selatan	17.96
Taiwan	16.29
India	23.38
Jepun	91.95
Perancis	147.24
Amerika Syarikat	216.19
United Kingdom	65.01

Sumber : Central Intelligence Agency World Fact Book, 2005

2.8 Berdasarkan Jadual 2.2 dan Jadual 2.3 di atas, jelas menunjukkan pencapaian tahap pembangunan rangkaian jalan raya Malaysia secara keseluruhannya masih lagi rendah jika dibandingkan dengan negara-negara maju. Sungguhpun pencapaian Malaysia lebih tinggi jika dibandingkan dengan negara-negara yang sedang meningkat maju seperti Korea Selatan dan India, namun, Malaysia masih jauh ketinggalan jika dibandingkan dengan negara maju seperti Perancis, Amerika Syarikat dan United Kingdom.

Indeks tersebut jelas menunjukkan terdapatnya peluang dan ruang yang luas bagi kerajaan untuk meneruskan pelaksanaan program sosial dan ekonomi yang dapat menjana pembangunan infrastruktur bagi mencapai standard dan kualiti hidup yang lebih tinggi.

2.9 Peningkatan pembangunan jalan mengambil kira peningkatan jangkaan trafik yang dibincang dalam perenggan VI di bawah. Kedua-dua aspek berkenaan penting bagi menentukan keperluan jalan baru atau pembesaran jalan dalam RMKe-9.

VI. Unjuran Permintaan Lalu Lintas Dalam Tempoh RMKe-9

2.10 Pendaftaran dan Pemilikan Kenderaan

Unjuran kenderaan berdaftar pada tahun 2010, adalah sebanyak 18.06 juta kenderaan, di mana 48% kereta, 44.5% motosikal, 7% lori dan 0.5% bas. (Sumber: KKR, Kajian Semula HNPD Fasa 1)

2.11 Mode Share

Unjuran *mode share* pengangkutan penumpang pada 2010 menjangkakan sebanyak 98.1% menggunakan jalan raya (iaitu kenderaan persendirian 80% dan bas 18.1%), rel 1.8% dan udara kekal dengan kadar 0.1%. (Sumber: KKR, *Kajian Semula HNDP Fasa 1*)

2.12 Unjuran Permintaan Perjalanan Kenderaan

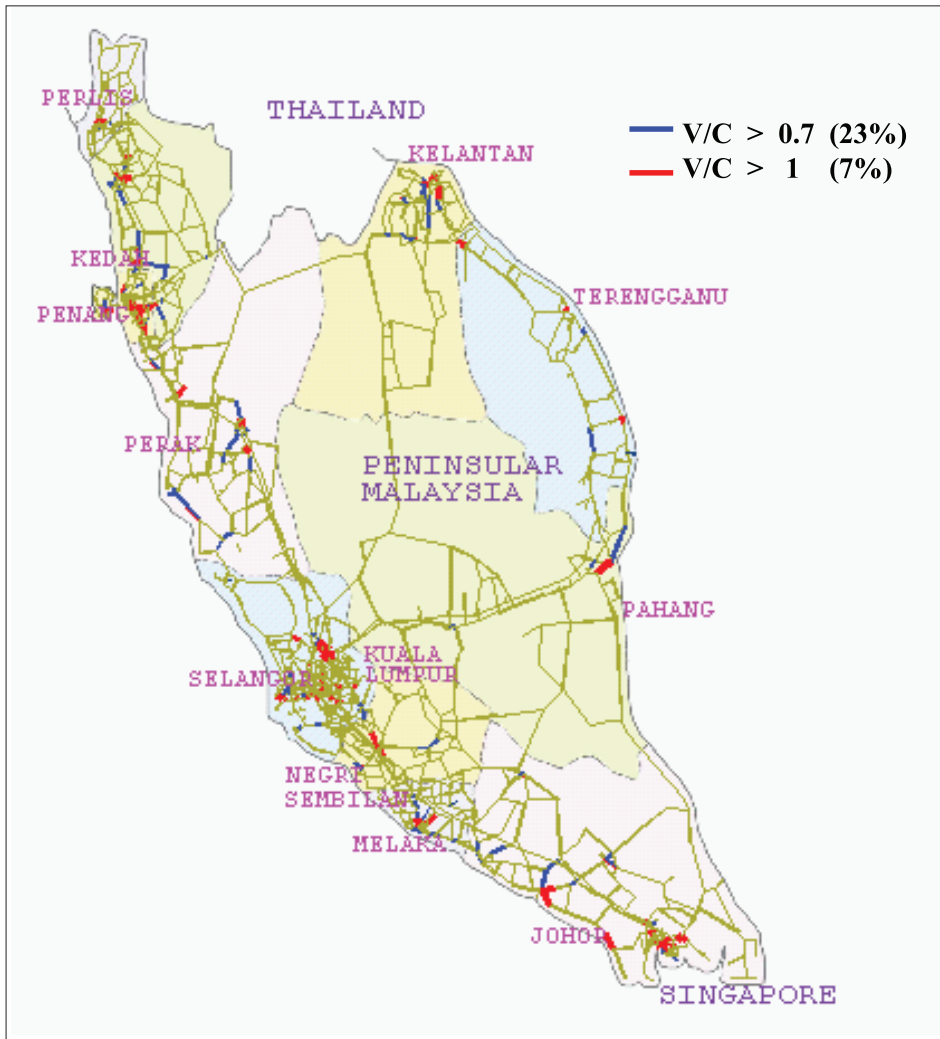
Unjuran permintaan perjalanan pada tahun 2010 berdasarkan *mode* kenderaan dijangka seperti berikut, di mana sebanyak 11.777 juta orang membuat perjalanan menerusi kenderaan persendirian, 2.671 juta orang melalui perjalanan bas, dan 262 juta penumpang menggunakan perkhidmatan rel. (Sumber: KKR, *Kajian Semula HNDP Fasa 1*)

VII. Performa Rangkaian Jalan Raya

2.13 Performa jalan raya atau tahap servis jalan raya (*level of service*) diukur dengan menggunakan nilai nisbah v/c , di mana v adalah isi padu trafik, manakala c mewakili kapasiti jalan raya. Jalan raya dikatakan sesak apabila nilai $v/c > 0.7$.

Rajah 2.1 menunjukkan 30% daripada rangkaian jalan raya telah mencapai v/c melebihi nilai 0.7.

Rajah 2.1
Tahap Servis Jalan Raya Semenanjung Malaysia Tahun 2005



Sumber: KKR, Kajian Semula HNNDP Fasa 1

VIII. Sistem Pengangkutan Pintar (*Intelligent Transport System, ITS*)

- 2.14 Peningkatan jumlah kenderaan yang tinggi di Malaysia pada setiap tahun menyumbang pada masalah kesesakan jalan raya yang teruk. Negara kerugian berjuta-juta ringgit setahun disebabkan pembaziran masa pengguna dan kos bahan bakar semasa terkandas di jalan raya. Di samping itu, pencemaran alam sekitar juga berlaku disebabkan pengeluaran gas-gas toksik oleh kenderaan yang terperangkap dalam kesesakan jalan raya. Pelebaran infrastruktur jalan raya sedia ada bagi menampung pertambahan jumlah kenderaan adalah terhad disebabkan oleh beberapa kekangan seperti kesempitan ruang.
- 2.15 ITS merupakan antara alternatif yang boleh diambil bagi mempertingkatkan tahap sistem pengurusan trafik tanpa memerlukan pelaburan yang besar untuk memperbaiki sistem pengurusan lalu lintas sedia ada. Kajian luar negara menunjukkan bahawa penggunaan teknologi ITS mampu mengurangkan pembaziran masa perjalanan sehingga 20%, mengurangkan pencemaran udara sehingga 30% dan peningkatan tahap keselamatan jalan raya sebanyak 40%. Penggunaan teknologi ITS dalam sistem rangkaian jalan raya akan membantu:
- Memperbaiki dan meningkatkan pergerakan penumpang dan kenderaan;
 - Meningkatkan kecekapan sistem pengangkutan dengan mengurangkan kadar kesesakan;
 - Meningkatkan tahap keselamatan jalan raya; dan,
 - Meningkatkan kualiti alam sekitar.
- 2.16 Dalam RMKe-8, Kajian Pelan Induk Sistem Pengangkutan Pintar telah dilaksanakan. Kajian ini bertujuan untuk membangunkan satu hala tuju dan rangka kerja yang komprehensif untuk penggunaan aplikasi ITS di Malaysia secara terancang dan teratur.
- 2.17 Dalam RMKe-9, Kajian '*The Development of ITS System Architecture for Malaysia*' kini dilaksanakan sebagai tambahan (*addendum*) pada Kajian Pelan Induk Sistem Pengangkutan Pintar. Kajian ini bertujuan untuk merangka '*system architecture*' dan spesifikasi pembangunan teknologi ITS di negara ini untuk dijadikan panduan oleh mereka yang terlibat dengan ITS seperti pemaju perisian (*software developers*), pengilang perkakasan (*hardware manufacturers*) dan pengintegrasi sistem (*system integrators*) dalam mengeluarkan dan memajukan sistem ITS di negara ini. Dengan terdapatnya '*system architecture*' ini, masalah sistem-sistem ITS yang tidak dapat beroperasi antara satu sama lain akan dapat dielakkan.

IX. Rumusan Analisis RMKe-9

- 2.18 Berdasarkan jangkaan pertumbuhan trafik dalam RMKe-9, didapati permintaan terhadap penggunaan jalan dijangka terus meningkat. Peningkatan ini dijangka berlaku berpunca dari keperluan penduduk dan kepadatan jalan. Pada masa yang sama, perubahan akan menyumbang pada penambahan pengguna jalan raya yang dijangka dalam RMKe-9, dan ini telah meningkatkan nilai RDI dalam RMKe-9.

BAB 3

PRESTASI SUMBANGAN KDNK SEKTOR JALAN KEPADA SEKTOR BINAAN NEGARA DALAM RMKE-8 DAN PROSPEK SEKTOR JALAN DALAM RMKE-9

I. Peruntukan Subsektor Jalan RMKe-8

3.1 Sebanyak RM170 bilion telah disediakan bagi pembangunan RMKe-8. Dari jumlah tersebut sektor pengangkutan diperuntukkan sebanyak RM30.936 bilion. Dari peruntukan pengangkutan pula, peruntukan subsektor jalan adalah sebanyak RM18.451 bilion.

II. Peruntukan Subsektor Jalan RMKe-9

3.2 Sebanyak RM200 bilion telah disediakan bagi pembangunan RMKe-9. Dari jumlah tersebut sektor pengangkutan diperuntukkan sebanyak RM30.304 bilion. Dari peruntukan pengangkutan tersebut, peruntukan untuk subsektor jalan berjumlah RM17.403 bilion.

III. Analisis Pengagihan Persekutuan Subsektor Jalan Dalam RMKe-8 dan RMKe-9

3.3 Jadual 3.1 berikut menunjukkan statistik peruntukan Kerajaan Persekutuan dan peruntukan yang disediakan oleh Kerajaan Malaysia kepada subsektor pengangkutan dan subsektor jalan bagi tempoh RMKe-8 dan RMKe-9.

Nota: Peruntukan sektor pengangkutan ini meliputi peruntukan bagi aktiviti pengangkutan, penyampaian dan komunikasi.

Jadual 3.1
Peruntukan Kerajaan Persekutuan
Dan Peruntukan Yang Diberi Kepada Subsektor Pengangkutan
Dan Subsektor Jalan Bagi Tempoh RMKe-8 Dan RMKe-9

Aktiviti	RMKe-8 (RM bilion)	RMKe-9 (RM bilion)
Peruntukan Negara	RM170	RM200
Peruntukan Sektor Pengangkutan	RM30.936	RM30.304
Peruntukan Subsektor Jalan	RM18.451	RM17.403
% Sumbangan Sektor Pengangkutan Pada Peruntukan Negara	18.2%	15.2%
% Sumbangan Subsektor Jalan Pada Peruntukan Negara	10.9%	8.7%
% Sumbangan Subsektor Jalan Pada Peruntukan Pengangkutan	59.6%	57.4%

Sumber: EPU, RMKe-9

3.4 Jadual 3.1 menunjukkan bahawa peruntukan subsektor pengangkutan menurun sedikit, iaitu dari RM30.936 bilion dalam RMKe-8 kepada RM30.304 bilion dalam RMKe-9 iaitu dari 18.2% kepada 15.2% dari peruntukan negara bagi tempoh masing-masing.

Selain itu, peruntukan untuk subsektor jalan juga, turut mengalami sedikit penurunan, iaitu dari RM18.451 bilion dalam RMKe-8 kepada RM17.403 bilion dalam RMKe-9 iaitu penurunan dari 10.9% kepada 8.7% dari peruntukan negara.

3.5 Sungguhpun begitu, berdasarkan Jadual 3.2 didapati bahawa subsektor jalan merupakan penyumbang terbesar dari peruntukan sektor pengangkutan berbanding subsektor-subsektor pengangkutan yang lain seperti subsektor rel, udara dan maritim, malah, telah menunjukkan peningkatan dari 65.6% dalam RMKe-8 kepada 71.9% dalam RMKe-9.

Jadual 3.2
Peruntukan Pembangunan Bagi Subsektor Jalan Berbanding
Subsektor Lain Dalam Sektor Pengangkutan

Subsektor	RMKe-8		RMKe-9	
Jalan	RM16.0 bilion	65.6%	RM17.4 bilion	71.9%
Lapangan Terbang	RM1.6 bilion	6.6%	RM2.9 bilion	12.0 %
Pelabuhan	RM1.6 bilion	6.6%	RM0.3 bilion	1.2%
Rel	RM5.2 bilion	21.2%	RM3.6 bilion	14.9 %
Jumlah	RM24.4 bilion	100 %	RM24.2 bilion	100 %

Sumber: KKR, Bahagian Pembangunan

IV. Sumbangan Subsektor Jalan Kepada KDNK Malaysia

3.6 Prestasi subsektor pengangkutan

Jadual 3.3
Prestasi Subsektor Pengangkutan Dalam KDNK Malaysia
Dalam RMKe-8 (Harga Tetap 1987) - RM Juta

Perkara	2001	2002	2003	2004	2005	2010 (anggaran)
KDNK ('000)	211,227	220,422	232,496	249,314	262,175	351,297
KDNK (Pengangkutan, Penyimpanan dan Komunikasi) (‘000)	18,249	18,996	20,010	21,701	23,045	31,948
KDNK Pengangkutan Darat ('000)	2,190	2,168	2,163	2,186	2,233	2,278
% Aktiviti Pengangkutan, Penyimpanan dan Komunikasi kepada KDNK Negara	8.6	8.6	8.6	8.7	8.8	9.1
% Aktiviti Pengangkutan Darat kepada KDNK Negara	1.0	1.0	0.9	0.9	0.9	0.6

Sumber: Jabatan Perangkaan Malaysia & RMKe-9

3.7 Jadual 3.3 di atas menunjukkan bahawa aktiviti pengangkutan, penyimpanan dan komunikasi mengekalkan sumbangan sebanyak 8.6% hingga 8.8% dalam tempoh RMKe-8. Sumbangan ini dijangka meningkat kepada 9.1% pada akhir RMKe-9. Ini menunjukkan bahawa sumbangan aktiviti ini terus penting bagi mengekalkan kelancaran aktiviti binaan.

3.8 Dari segi jumlah pula, sumbangan subsektor pengangkutan, pemyimpanan dan komunikasi pada KDNK negara telah meningkat dari RM18.249 bilion (2001) kepada RM23.045 bilion (2005) dan dijangka terus meningkat kepada RM31.984 bilion pada 2010. Peningkatan ini menunjukkan aktiviti ini terus dianggap penting dalam perkembangan ekonomi negara.

3.9 Dalam tempoh RMKe-8, sumbangan sektor pengangkutan darat pada KDNK negara turut meningkat dari RM2.190 bilion (2001) kepada RM 2.233 bilion (2005). Namun begitu, dari segi peratusan pula sumbangan sektor pengangkutan darat kepada KDNK negara telah berkurangan, iaitu dari 1.0% kepada 0.8% (2005), dan dijangka terus berkurangan kepada 0.6% di akhir RMKe- 9 (2010).

v. Rumusan

3.10 Sungguhpun jika dilihat dari segi peratus sumbangan subsektor pengangkutan darat pada KDNK negara agak kecil, iaitu 0.8% hingga 1.0% untuk tempoh RMKe-8 dan dijangka dan dijangka 0.6% pada akhir RMKe-9 (2010), namun sumbangan nilai tambah subsektor pengangkutan darat adalah besar, iaitu sebanyak 8.6% hingga 9.1% bagi tempoh tersebut. Peruntukan pembangunan bagi subsektor jalan pula adalah yang terbanyak jika dibandingkan dengan peruntukan yang diberi kepada subsektor lain. Ini menunjukkan bahawa subsektor jalan merupakan aktiviti penting yang menyumbang pada pertumbuhan dan perkembangan ekonomi negara. Rangkaian jalan raya yang efisien dan selamat merupakan aset penting dan menjadi faktor utama pada peningkatan ekonomi negara.

BAB 4

FAKTOR TAMBAHAN YANG DIAMBIL KIRA DALAM PERANCANGAN JALAN RAYA RMKE-9

ISU KESELAMATAN JALAN RAYA

I. Status Dalam RMKe-8

- 4.1 Secara umumnya, statistik kemalangan jalan raya di Malaysia sentiasa menunjukkan peningkatan dari tahun ke tahun. Pada tahun 1990, jumlah kemalangan jalan raya yang direkodkan adalah berjumlah 87,999 kes. Jumlah ini terus bertambah pada tahun-tahun berikutnya sehingga tahun 2005 dengan jumlah yang direkodkan adalah sebanyak 328,264 kes.
- 4.2 Jumlah kematian akibat kemalangan turut menunjukkan peningkatan di mana pada tahun 1990 sehingga tahun 2005, kadar kematian di jalan raya telah meningkat dari 4,048 kematian pada 6,200 kematian.
- 4.3 Peningkatan jumlah kemalangan dan kematian ini adalah sejajar dengan pertumbuhan pesat populasi, ekonomi dan industri automotif negara. Pertambahan jumlah kenderaan berdaftar direkodkan pada tahun 1990 adalah sebanyak 5.5 juta telah meningkat pada hampir 14 juta kenderaan pada tahun 2005. Di samping itu juga, jumlah panjang jalan raya juga telah bertambah dari 49,909 kilometer pada tahun 1990 ke 79,515 kilometer pada tahun 2004. (*Sumber: Unit Senggara Jalan, Statistik Jalan 2005*)
- 4.4 Walaupun jumlah kemalangan dan kematian akibat kemalangan telah menunjukkan peningkatan, namun, kadar kematian bagi setiap 10,000 kenderaan berdaftar menunjukkan penurunan di mana pada tahun 1990, kadar kematian adalah 7.41 kematian bagi setiap 10,000 kenderaan berdaftar, menurun pada 4.13 kematian bagi setiap 10,000 kenderaan berdaftar bagi tahun 2005.
- 4.5 Pada tahun 1990, kerajaan telah menetapkan sasaran kebangsaan dalam

mengurangkan kadar kemalangan dan kematian; iaitu mensasarkan empat kematian bagi setiap 10,000 kenderaan berdaftar. Lanjutan dari itu, pelbagai usaha telah dilaksanakan secara bersepadu oleh agensi kerajaan ke arah mencapai sasaran kebangsaan tersebut.

4.6 Dalam RMKe-8, kerajaan melalui KKR telah melaksanakan pelbagai program keselamatan jalan raya bagi mencapai sasaran yang telah ditetapkan. Antaranya termasuklah:

i. Pencegahan kemalangan (tindakan proaktif)

Pendekatan ini bertujuan untuk mencegah kemalangan dari berlaku. Ia dapat dicapai dengan melaksanakan audit keselamatan jalan untuk semua projek baru di semua peringkat meliputi perancangan, reka bentuk, pembinaan dan operasi. Ia turut dilaksanakan bagi jalan-jalan sedia ada.

ii. Pengurangan kemalangan (tindakan reaktif)

Pendekatan ini diambil bagi mengurangkan kadar kemalangan, kecederaan dan kematian akibat kemalangan jalan raya.

Antara program yang dilaksanakan di bawah pendekatan ini adalah:

- a. Program Memperelok Kawasan Berbahaya di Jalan Persekutuan;
- b. Program Membina Lorong Motosikal di Jalan Persekutuan; dan,
- c. Program Keselamatan Jalan Raya.

4.7 Program Memperelok Kawasan Berbahaya di Jalan Persekutuan adalah program untuk merawat beberapa lokasi kawasan berbahaya yang dikenal pasti di jalan-jalan persekutuan. Dalam RMKe-8, KKR telah mengenal pasti sebanyak 251 lokasi kawasan berbahaya (*black spot*) untuk dirawat dengan anggaran kos asal sebanyak RM134.1 juta. Walau bagaimanapun, disebabkan oleh jumlah peruntukan yang diterima terhad, maka hanya 94 lokasi kawasan berbahaya yang paling kritikal sahaja telah dirawat yang melibatkan kos sebanyak RM61.5 juta. Baki sebanyak 157 lokasi kawasan berbahaya akan cuba disiapkan dalam tempoh RMKe-9 dengan anggaran kos RM72.6 juta. Peta 4.1 menunjukkan kedudukan 157 lokasi kawasan berbahaya di jalan-jalan persekutuan dan jalan-jalan di bawah bidang kuasa Kerajaan Persekutuan.

- 4.8 Pelaksanaan Program Membina Lorong Motosikal di jalan-jalan persekutuan pula bertujuan untuk mengurangkan jumlah kemalangan dan kematian yang melibatkan banyak penunggang dan pembonceng motosikal di lokasi-lokasi yang dikenal pasti di jalan persekutuan. JKR telah menggunakan pendekatan tiga kaedah untuk pembinaan lorong motosikal, iaitu:
- a. Kaedah 1: Menyediakan laluan khas motosikal untuk pengguna motosikal sahaja dan cara ini sesuai bagi jalan yang bertaraf lebih raya;
 - b. Kaedah 2: Menyediakan lorong berasingan untuk motosikal bersebelahan jalan raya sedia ada; dan,
 - c. Kaedah 3: Menyediakan bahu jalan berturap untuk jalan raya sedia ada.
- 4.9 Dalam RMKe-8, KKR telah mengenal pasti sebanyak 15 lokasi kawasan kerap berlaku kemalangan yang melibatkan motosikal. Rawatan ini meliputi pembinaan lorong motosikal sepanjang 150 kilometer dengan anggaran kos RM262 juta. Disebabkan siling peruntukan yang disediakan tidak mencukupi, hanya lapan lokasi lorong motosikal di lokasi paling kritikal sahaja dapat dilaksanakan yang bernilai RM126.7 juta. Sepanjang 114 kilometer lorong motosikal di bawah kaedah 2 telah dibina di beberapa buah negeri, iaitu Johor, Perak, Kedah dan Terengganu.
- 4.10 Program Keselamatan Jalan Raya pula melaksanakan rawatan-rawatan tertentu di jalan persekutuan selain dari skop rawatan yang dilaksanakan dalam Program Memperelok Kawasan Berbahaya di jalan persekutuan dan Program Membina Lorong Motosikal di jalan-jalan persekutuan. Program ini meliputi pelaksanaan kerja-kerja penyediaan lorong memotong, penyediaan bahu jalan berturap, penyediaan jejantas pejalan kaki dan penggunaan teknologi baru dalam mengurangkan kemalangan jalan raya.
- 4.11 Program Keselamatan Jalan Raya Musim Perayaan terus ditekankan khususnya sewaktu sambutan perayaan utama seperti Hari Raya Aidilfitri, Hari Deepavali dan Tahun Baru Cina. Program ini biasanya dibuat secara bersepadu dan peranan KKR, JKR dan Lembaga Lebuhraya Malaysia (LLM) adalah lebih tertumpu pada aspek kejuruteraan jalan. Program yang biasa dilakukan adalah seperti berikut:
- i. Mengadakan kenyataan akhbar oleh YB. Menteri Kerja Raya mengenai lokasi kawasan berbahaya (*black spot*);
 - ii. Menjalankan penyelenggaraan jalan yang baik ke atas jalan raya dan lebih raya;

- iii. Menjalankan rawatan secara kos rendah di lokasi kemalangan;
- iv. Menyediakan pasukan pemantauan keselamatan jalan di jalan raya dan lebuhraya;
- v. Memberhentikan kerja-kerja pembinaan jalan secara sementara sepanjang tempoh musim perayaan;
- vi. Menyediakan papan tanda dan peralatan keselamatan tambahan di kawasan kerja pembinaan jalan dan lebuhraya;
- vii. Menyediakan menara pemantauan di kawasan kemalangan di lebuhraya;
- viii. Menjalankan Kempen Keselamatan Jalan Raya Musim Perayaan secara bersepadu dengan agensi lain seperti Polis Diraja Malaysia, Kementerian Pengangkutan Malaysia dan agensi-agensi di KKR; dan,
- ix. Memasang pemberitahuan (*banner*) peringatan di plaza-plaza tol.

Program-program ini didapati berkesan bagi mengurangkan kemalangan terutama kemalangan maut di lebuhraya dan jalan persekutuan semasa musim perayaan.

II. Perancangan Dalam RMKe-9

- 4.12 Pelaksanaan program keselamatan jalan raya dalam RMKe-8 dan program lain yang dijalankan secara bersepadu telah menampakkan hasil segi pengurangan kadar kematian kemalangan akibat kemalangan jalan raya. Ini dibuktikan dengan statistik kemalangan, walaupun jumlah kemalangan meningkat pada setiap tahun, namun, kadar kematian (kematian bagi setiap 10,000 kenderaan berdaftar) telah menurun dari 5.69 (pada tahun 2000) pada 4.13 (pada tahun 2005). Walau bagaimanapun, program-program ini hanya terhad pada jalan persekutuan sahaja.
- 4.13 Statistik jalan tahun 2003 menunjukkan 24% adalah terdiri dari jalan persekutuan dan sebanyak 76% merupakan jalan negeri dan jalan bandaran. Statistik kemalangan menunjukkan terdapat 29% kemalangan berlaku di jalan persekutuan dan lebuhraya, manakala 71% kemalangan berlaku di jalan negeri dan jalan bandaran. Oleh yang demikian, salah satu langkah ke hadapan dalam mengurangkan kemalangan jalan raya dalam RMKe-9 ini adalah dengan memperluaskan skop program tersebut pada jalan negeri dan jalan bandaran di mana jalan-jalan ini mewakili lebih kurang 75% dari keseluruhan rangkaian jalan raya di Malaysia dan telah menyumbang pada lebih dari 70% jumlah kemalangan jalan raya di Malaysia.
- 4.14 Antara program keselamatan jalan raya yang diperluaskan ke jalan negeri dan jalan bandaran adalah pelaksanaan audit keselamatan jalan oleh JKR negeri

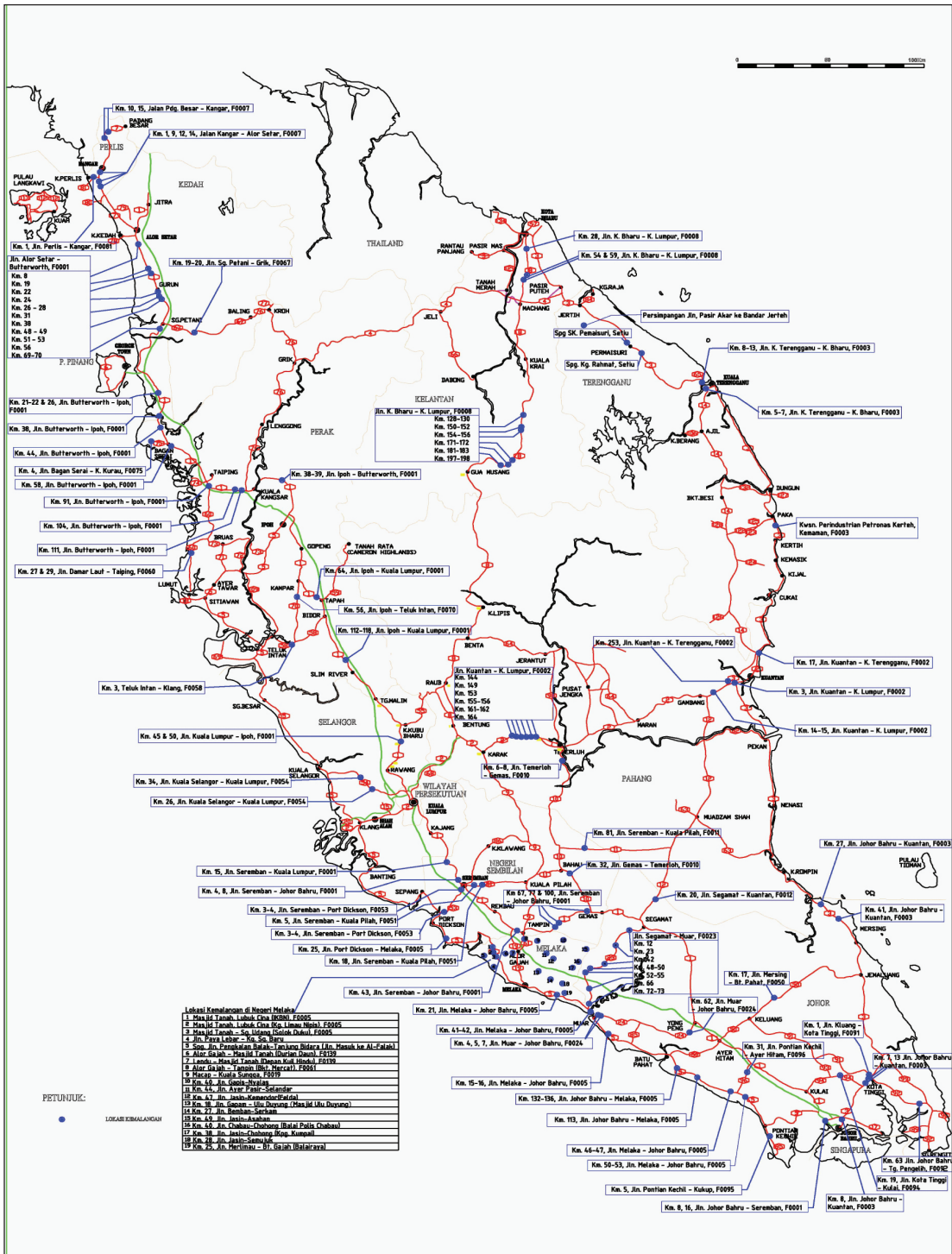
dan Pihak Berkuasa Tempatan (PBT) bagi projek-projek jalan dan rawatan terhadap lokasi kerap berlaku kemalangan.

- 4.15 Bagi rawatan terhadap lokasi kerap berlaku kemalangan di jalan negeri dan jalan bandaran, dalam RMKe-9 peruntukan sebanyak RM200 juta telah diperolehi dan RM47 juta diperuntukkan pada tahun 2006. Manakala bakinya pula akan digunakan dalam tempoh RMKe-9. Jumlah keseluruhan lokasi yang telah dikenal pasti untuk dilaksanakan dalam RMKe-9 ini adalah sebanyak 720 lokasi meliputi seluruh negara.
- 4.16 Perangkaan kemalangan dari pemantauan yang dibuat semenjak program motosikal dimulakan telah menunjukkan bahawa sehingga kini, laluan yang menyediakan lorong motosikal hanya 1% sahaja dari jumlah keseluruhan panjang jaringan jalan raya, masih belum mencatatkan kematian yang melibatkan pengguna motosikal yang setakat ini. Bagi memperluaskan impak tersebut secara menyeluruh kepada pengguna motosikal, KKR akan terus melaksanakan program membina lorong motosikal di jalan persekutuan dalam RMKe-9. Sejumlah RM135.5 juta peruntukan telah dipohon oleh KKR, namun, maklum balas yang diterima kurang memuaskan memandangkan hanya RM18.5 juta sahaja diperuntukkan.
- 4.17 Bagi program memperelokkan kawasan berbahaya, sebanyak RM120 juta telah dipohon untuk memperelokkan 157 lokasi di jalan persekutuan. Namun, jumlah yang diluluskan hanya RM40 juta sahaja dan jumlah tersebut hanya cukup untuk menyiapkan baki projek sambungan dari RMKe-8.

III. Rumusan

- 4.18 Kerajaan telah menunjukkan keprihatinannya melalui pelancaran Kempen Keselamatan Jalan Raya 2006-2010 pada 15 Mei 2006. Peruntukan yang mencukupi adalah penting bagi memastikan usaha yang berterusan dapat dijalankan pada masa akan datang. Segi aspek kejuruteraan, berdasarkan peruntukan sedia ada adalah sukar untuk KKR mencapai sasarannya searas dengan agensi-agensis lain bagi mengurangkan kadar kematian akibat kemalangan jalan raya pada dua kematian bagi 10,000 kenderaan berdaftar menjelang akhir RMKe-9 nanti seperti termaktub dalam pelan berkenaan.

Rajah 4.1 Kawasan Berbahaya Di Jalan Persekutuan Dan Jalan-jalan Di Bawah Bidang Kuasa Kerajaan Persekutuan



Sumber: KKR, Bahagian Perancang Jalan

ISU CERUN BAHAYA DI SEPANJANG JALAN PERSEKUTUAN

I. Pengurusan Cerun

4.19 Pengurusan cerun di jalan persekutuan bertujuan supaya kesemua cerun berada dalam keadaan baik dan dapat mengenal pasti cerun yang berisiko sangat tinggi, berisiko tinggi, berisiko sederhana, berisiko rendah dan berisiko sangat rendah.

II. Isu / Masalah

4.20 Disebabkan peruntukan tidak mencukupi, hanya sebahagian sahaja cerun berisiko tinggi yang telah dibaik pulih dan selebihnya menunggu peruntukan.

4.21 Jumlah peruntukan yang diluluskan adalah kurang berbanding dengan jumlah amaun semasa permohonan. Contohnya, bagi Semenanjung Malaysia, jumlah amaun permohonan adalah sebanyak RM612 juta tetapi yang diluluskan hanyalah berjumlah RM40 juta. Peruntukan pembangunan yang diluluskan dalam RMKe-9 adalah RM40 juta bagi Semenanjung Malaysia, RM210 juta bagi Sabah dan RM25 juta bagi Sarawak.

4.22 Terdapat sebanyak 230 cerun berisiko tinggi dan rendah di seluruh Malaysia. Berdasarkan jumlah tersebut, 71 cerun dikategorikan sebagai berisiko tinggi, dan hanya 18 sahaja daripadanya yang sudah dibaik pulih manakala yang selebihnya masih menunggu peruntukan. Bakinya akan diusahakan secara pindah peruntukan dan sekiranya siling masih tidak mencukupi, suatu rundingan akan diadakan dengan Unit Perancang Ekonomi, JPM.

4.23 Terdapat 85 bilangan cerun yang berisiko sangat tinggi dan tinggi direkodkan berdasarkan Laporan 'Slope Priority Ranking System' (SPRS) bagi seluruh negeri di Malaysia. Kesemua cerun ini memerlukan anggaran kos pembaikan sebanyak RM47.5 juta. Jadual 4.1 berikut menerangkan lokasi cerun mengikut negeri di Malaysia secara terperinci. Sementara Jadual 4.2 pula menunjukkan ringkasan cerun yang terlibat.

Jadual 4.1
Ringkasan Lokasi Cerun Runtuh Yang Kritikal
Berdasarkan Laporan 'SPRS' Bagi Seluruh Negeri Di Malaysia

Negeri	Daerah	Lokasi	Jumlah
Kedah	Langkawi	(Laluan 166) Km 1	4
	Baling	(Laluan 76) Km 146, 150, 154	

Negeri	Daerah	Lokasi	Jumlah
P. Pinang	Timur Laut	(Laluan 220) Km 9 &10	5
	Barat Daya (P05)	(Laluan 6) Km 25, 46, 47	

Negeri	Daerah	Lokasi	Jumlah
Perak	Batang Padang	(Laluan 59) Km 13, 16, 17	12
	Manjung	(Laluan 999) Km 2	
	Hulu Perak	(Laluan 76) Km 58, 122, 143	
		(Laluan 4) Km 46, 77, 190, 550	
Perak Tengah	(Laluan 5) Km 667		

Negeri	Daerah	Lokasi	Jumlah
Selangor	Hulu Selangor	(Laluan 55) Km 15, 17, 180, 190	4

Negeri	Daerah	Lokasi	Jumlah
Negeri Sembilan	Port Dickson	(Laluan 5) Km 319 & 340	9
	Rembau	(Laluan 1) Km 301	
	Seremban	(Laluan 1) Km 327	
		(Laluan 97) Km 1	
		(Laluan 51) Km 13 & 15	
	Tampin	(Laluan 1) Km 248	
		(Laluan 9) Km 6	

Negeri	Daerah	Lokasi	Jumlah
Melaka	Melaka Tengah	(Laluan 5) Km 216 & 238	3
	Jasin	(Laluan 144) Km 1	

Negeri	Daerah	Lokasi	Jumlah
Johor	Johor Bahru	(Laluan 5) Km 32	8
	Kota Tinggi	(Laluan 9) Km 27	
		(Laluan 92) Km 64	
		(Laluan 99) Km 10	
	Mersing	(Laluan 3) Km 93, 108, 109, 142	

Negeri	Daerah	Lokasi	Jumlah
Pahang	Bentong	(Laluan 8) Km 11, 12, 15, 16, 170	10
	Cameron Highland	(Laluan 59) Km 74, 75, 76	
	Kuantan	(Laluan 3) Km 375	
	Raub	(Laluan 55) Km 52	

Negeri	Daerah	Lokasi	Jumlah
Terengganu	Kuala Terengganu	(Laluan 3) Km 568,570, 575,577	4

Negeri	Daerah	Lokasi	Jumlah
Kelantan	Machang	(Laluan 8) Km 356 & Km 357	7
	Tumpat	(Laluan 134) Km 20	
	Gua Musang	(Laluan 185) Km 5, 105, 127, 129	

Negeri	Daerah	Lokasi	Jumlah
Labuan	L01	(Laluan 0) Km 2 & 3	4
		(Laluan 703) Km 0	
		(Laluan 709) Km 0	

Negeri	Daerah	Lokasi	Jumlah
Sabah	Sandakan	(Laluan 22) Km 228, 241, 255 256, 274	10
	Kinabatangan	(Laluan 13) Km 3	
	Lahad Datu	(Laluan 13) Km 58, 67, 152	
	Tambunan	(Laluan 33) Km 89	

Negeri	Daerah	Lokasi	Jumlah
Sarawak	Kalaka	(Laluan 1) Km 117 & 131	5
	Saribas	(Laluan 1) Km 36	
	Bintulu	(Laluan 1) Km 660	

**Jumlah Cerun Runtuh
Yang Kritikal (2005 sehingga Oktober 2006)**

85

Sumber: KKR, Bahagian Kawal Selia

4.24 Selain dari itu, terdapat sejumlah 76 cerun yang telah siap direka bentuk dalam RMKe-8 dahulu tetapi tidak dapat dilaksanakan pembaikannya kerana tiada peruntukan. Kesemua cerun yang telah siap direka bentuk ini memerlukan peruntukan sebanyak RM117.5 juta. Jadual 4.2 menunjukkan ringkasan lokasi cerun dalam peringkat reka bentuk.

Jadual 4.2:
Ringkasan Cerun Runtuh Di Peringkat Reka Bentuk

Negeri	Daerah	Lokasi	Jumlah
Selangor	Gombak	(Laluan 68)	25
		Km 23.9 (<i>cut</i>)	
		Km 23.9 (<i>embankment</i>)	
	Jalan Gombak - Bentung	Km 25.4 (<i>embankment</i>)	
		Km 25.4 (<i>cut</i>)	
		Km 25.6 (<i>embankment</i>)	
		Km 25.8 (<i>cut</i>)	
		Km 26.9 (<i>cut</i>)	
		Km 27.0 (<i>cut</i>)	
		Km 27.5 (<i>cut</i>)	
		Km 35.5 (<i>cut</i>)	
		Km 36.5 (<i>embankment</i>)	
		Km 37.6 (<i>embankment</i>)	

Negeri	Daerah	Lokasi	Jumlah
P. Pinang	Barat Daya dan Timur Laut	(Laluan 6)	20
		Km 62.5 (<i>Cut</i>)	
		Km 61.0 (<i>Cut</i>)	
		Km 59.3 (<i>Cut</i>)	
		Km 54.8 (<i>Cut</i>)	
		Km 54.5 (<i>Cut</i>)	
	Jalan Teluk Kumbar - Balik Pulau	Km 49.5 (<i>Cut</i>)	
		Km 49.0 (<i>Cut</i>)	
		Km 48.1 (<i>Cut</i>)	
		Km 47.6 (<i>Cut</i>)	
		Km 47.55 (<i>Cut</i>)	
		Km 47.4 (<i>Cut</i>)	
		Km 47.2 (<i>Cut</i>)	
		Km 44.5 (<i>Cut</i>)	
		Km 41.8 (<i>Cut</i>)	
		Km 25.2 (<i>Cut</i>)	

Negeri	Daerah	Lokasi	Jumlah
Kelantan	Gua Musang	(Laluan 8)	
		Bermula dari Km 20	
	Jalan Gua Musang-Kuala Krai		
			6

Negeri	Daerah	Lokasi	Jumlah
Kedah	Langkawi	(Laluan 166 & 167)	
		Bermula dari Km 2	
	Jalan Bukit Malut-Kampong Temoyong		
			25

Sumber: KKR, Bahagian Kawal Selia

BAB 5

PERANCANGAN PEMBANGUNAN RANGKAIAN JALAN RAYA MALAYSIA DALAM RMKE-9

- I. **Hubung Kait Perancangan Pembangunan Rangkaian Jalan Raya Dengan Rancangan Fizikal Negara (RFN)**
 - 5.1 Rancangan Fizikal Negara adalah rancangan strategik jangka panjang sehingga tahun 2020. Ia mengandungi pernyataan-pernyataan bertulis mengenai dasar-dasar strategik yang bertujuan menentukan arah tuju dan trend pembangunan serta pemuliharaan fizikal Semenanjung Malaysia. RFN telah diluluskan oleh Jemaah Menteri pada 20 April 2005 dan Majlis Perancangan Fizikal Negara pada 26 April 2005.
 - 5.2 RFN akan menjadi garis panduan pada rancangan pembangunan fizikal negara dan perlu dilaksanakan oleh negeri-negeri di Semenanjung Malaysia. Oleh yang demikian pelaksanaannya hendaklah:
 - i. Diselaraskan dengan dasar-dasar sektor lain yang relevan;
 - ii. Diperhalusi melalui rancangan struktur dan rancangan tempatan serta menjadi asas pada rancangan fizikal di peringkat negeri; dan,
 - iii. Dijadikan asas pada penggubalan program dan projek dalam Rancangan Pembangunan Lima Tahun Negara seperti RMKe-9.
 - 5.3 Matlamat RFN adalah untuk mewujudkan kerangka *spatial* negara yang cekap, saksama dan berdaya tahan bagi memandu pembangunan keseluruhan negara untuk mencapai negara maju yang berdaya saing pada tahun 2020. Objektif RFN ialah:
 - i. Merasionalisasikan rancangan *spatial* negara untuk kecekapan ekonomi untuk berdaya saing di peringkat global;
 - ii. Mengoptimumkan penggunaan tanah dan sumber asli negara supaya mencapai pembangunan yang berdaya tahan;
 - iii. Menggalakkan pembangunan wilayah yang seimbang untuk perpaduan negara; dan,

- iv. Menjaga kualiti ruang dan alam sekitar untuk kualiti hidup yang tinggi.

5.4 RFN berfungsi untuk:

- i. Memperkukuhkan rancangan negara dengan menyediakan dimensi ruang pada dasar-dasar ekonomi negara;
- ii. Menyelaras agensi-agensi sektoral dengan menyediakan penjelasan pada dasar-dasar bagi setiap sektor;
- iii. Menyediakan rangka kerja pada perancangan wilayah, negeri dan tempatan; dan,
- iv. Menyediakan dasar-dasar perancangan fizikal.

5.5 Dalam RFN, aspek-aspek yang diberi perhatian adalah:

- i. Pemandaran.
- ii. Pertumbuhan penduduk.
- iii. Guna tanah dan permintaan masa depan.
- iv. Kawasan utama pertanian.
- v. Kawasan alam sekitar yang sensitif.
- vi. Kawasan hutan di bahagian tengah Semenanjung Malaysia.
- vii. Ekosistem pesisir pantai yang sensitif.
- viii. Sistem pengangkutan; dan,
- ix. Infrastruktur yang bersesuaian seperti rangkaian lebuh raya.

II. Pembangunan Rangkaian Lebuh Raya Malaysia

5.6 Pembangunan lebuh raya merupakan aktiviti yang tertakluk pada RFN. Ini bertujuan untuk memastikan pelan pembangunan jalan raya akan menyumbang pada pencapaian negara maju. Memandangkan jalan raya berperanan sebagai pemangkin, pelengkap dan penggalak pada aktiviti pembangunan sektor-sektor lain, maka, ia perlulah selari dengan RFN.

5.7 Kajian Semula HNDP Fasa 1 mengambil kira rangka kerja sosioekonomi dan guna tanah dalam kajian ini. Analisis sosioekonomi menyediakan rangka kerja untuk meramal isi padu lalu lintas di peringkat wilayah dan negara (Semenanjung Malaysia). Parameter yang digunakan dalam kajian sosioekonomi ini adalah saiz dan pertumbuhan penduduk, isi rumah, penduduk bandar, pekerjaan, tenaga buruh dan KDNK. Ramalan dalam analisis sosioekonomi adalah berpandukan pada pelan struktur negeri-negeri, Wawasan 2020, Rangka Rancangan Jangka Panjang Ketiga 1991-2010 (RRJP3),

Rancangan Malaysia Kelapan 2001-2005, Kajian Separuh Penggal Rancangan Malaysia Kelapan, Draf RFN dan *IMF Global Prospect 2004*.

- 5.8 Dalam RFN, strategi pembangunan mengguna pakai pendekatan tumpuan terpilih dalam mengagihkan pembangunan di seluruh Semenanjung Malaysia. Teras pada strategi ini adalah fokus pada pusat bandar yang strategik, iaitu sumber manusia dan infrastruktur yang telah tersedia ada. Konurbasi-konurbasi pembangunan utama dikenal pasti dan juga pusat-pusat pertumbuhan lain yang dapat mengagihkan pembangunan konurbasi ke kawasan-kawasan yang kurang maju yang terletak dalam tiga kawasan perancangan di Semenanjung Malaysia iaitu barat, tengah dan timur.
- 5.9 Pembangunan negara telah dikenal pasti akan tertumpu pada wilayah pusat bandar di sepanjang Pantai Barat Semenanjung Malaysia terutamanya di konurbasi Kuala Lumpur (merangkumi Bandaraya Kuala Lumpur, Selangor dan Seremban), konurbasi Johor Bahru dan konurbasi Pulau Pinang (merangkumi Pulau Pinang, Kulim dan Sungai Petani) dan konurbasi pertengahan berpusat di sekitar Melaka dan Ipoh. Bagi kawasan Pantai Timur pula, Kuantan telah dikenal pasti sebagai pusat pertumbuhan wilayah dan pertumbuhannya yang bergerak ke arah Temerloh/Mentakab. Manakala konurbasi-konurbasi kecil lain berpusat di konurbasi Kota Bharu dan Kuala Terengganu. Selain itu, zon-zon pelancongan istimewa yang dikenal pasti termasuklah Langkawi, pesisiran pantai di Pantai Timur dari Kota Bharu ke Kuala Terengganu dan dari Kuantan ke Mersing serta seterusnya ke Desaru di Tenggara Johor.

III. Pelan Konurbasi Kuala Lumpur

- 5.10 Dalam tempoh RMKe-9, fokus kerajaan lebih jelas apabila telah melancarkan koridor pembangunan wilayah yang lebih komprehensif. Setiap wilayah ini diketuai oleh syarikat tertentu yang berwibawa. Di Koridor Selatan (Wilayah Pembangunan Iskandar), Khazanah Malaysia dilantik menjadi *lead agency*, di Koridor Timur pula PETRONAS dipertanggungjawabkan, manakala di Koridor Utara pula syarikat GUTHRIE telah dipertanggungjawabkan. Melalui konsep koridor ini, maka akan lebih mudah peruntukan disalurkan kepada ketuanya.
- 5.11 Sungguhpun begitu, sehingga blue print disediakan belum terdapat agensi yang dipilih bagi meningkatkan pembangunan di bandar utama seperti Kuala Lumpur. Konsep konurbasi belum diulas dan pelan tindakan pelaksanaan belum disediakan.

- 5.12 Berdasarkan perkara di atas, Kajian Semula HNDP Fasa 1 telah mengambil kira perkara-perkara berikut, iaitu:
- i. Strategi-strategi pemacu pembangunan spatial setiap negeri yang dinyatakan dalam setiap rancangan struktur negeri-negeri;
 - ii. Senario pertumbuhan penduduk Semenanjung Malaysia dan unjuran guna tenaga dan pekerjaan 2005-2010;
 - iii. Pengagihan KDNK ke wilayah-wilayah melalui sektor ekonomi perdana wilayah berkenaan atau bulanan isi rumah ke wilayah-wilayah;
 - v. Penyebaran kawasan-kawasan industri di wilayah-wilayah;
 - vi. Prospek pertumbuhan ekonomi di wilayah dan negeri di Semenanjung Malaysia; dan,
 - vii. Prospek pertumbuhan makro ekonomi 2005-2010 yang realistik, iaitu kira-kira 7% setahun (sehingga tahun 2010).
- 5.13 Setelah mengambil kira faktor data trafik dan faktor tambahan di Bab 2 dan Bab 4, faktor sosioekonomi di Bab 3, dan perancangan spatial dan guna tanah (Bab 5), maka matlamat serta strategi pembangunan jalan raya dalam RMKe-9 dapat dirumuskan seperti dalam Bab 6 berikutnya.

IV. Rumusan

- 5.14 Kajian Semula HNDP Fasa 1 telah mengambil kira konsep pembangunan *spatial*nya sepertimana diperuntukkan dalam RFN. Dasar ini perlu dipinda memandangkan Dasar *Spatial* kerajaan lebih tertumpu di Koridor Selatan, Pantai Barat dan Pantai Timur. Oleh yang demikian, semakan segera Kajian Semula HNDP Fasa 1 perlu dibuat dan tumpuannya adalah pada persoalan bagaimana untuk mempercepatkan penyediaan infrastruktur jalan di koridor-koridor supaya matlamat pembangunan dapat disegerakan.

BAB 6

MATLAMAT DAN STRATEGI PEMBANGUNAN JALAN RAYA DALAM RMKE-9

I. Matlamat Pembangunan Jalan Raya Dalam RMKe-9

- | | |
|------------|--|
| Matlamat 1 | Untuk membangunkan rangkaian jalan kebangsaan yang mampu menyokong dan mengimbangi perancangan pembangunan negara dan wilayah serta selaras dengan Wawasan 2020. |
| Matlamat 2 | Untuk membangunkan rangkaian jalan yang selamat, diyakini, berkesan dan mampu dari segi ekonomi dan alam sekitar. |
| Matlamat 3 | Untuk membangunkan rangkaian jalan raya yang menggalakkan penggunaan yang seimbang kumpulan pengangkutan mengikut pelbagai model pengangkutan. |
| Matlamat 4 | Untuk menggunakan kaedah jalan raya bagi mengagihkan kemudahan bandar sosial serta infrastruktur ke kawasan luar bandar. |

II. Strategi Pelaksanaan Pembangunan Rangkaian Jalan Raya Malaysia Dalam RMKe-9

A. *Mempertingkatkan Keselamatan Jalan Raya*

- 6.1 Program yang diatur oleh Majlis Keselamatan Jalan Raya (MKJR) Malaysia bagi mencapai sasaran keselamatan jalan raya kebangsaan adalah melalui pendekatan 3E, iaitu "Pendidikan (*Education*), Penguatkuasaan (*Enforcement*) dan Kejuruteraan (*Engineering*)".
- 6.2 Sesuai dengan peranan JKR, penumpuan pada aspek kejuruteraan juga berperanan dalam pengurangan dan pencegahan kemalangan. Terdapat dua cara untuk meningkatkan keselamatan jalan dalam terma kejuruteraan.

- a. Pencegahan kemalangan iaitu, melaksanakan tindakan yang perlu untuk menghalang kemalangan dari terjadi; dan,
 - b. Pengurangan kemalangan atau kadar kecederaan/kematian terhadap kemalangan yang mungkin berlaku. Audit Keselamatan Jalan (RSA) adalah sebagai salah satu cara untuk mencegah kemalangan bagi jalan sedia ada atau projek-projek jalan baru. Audit ini perlu dilaksanakan terhadap projek-projek baru pada semua peringkat penyediaan jalan mulai dari peringkat perancangan, reka bentuk, pembinaan dan operasi. Melalui cara ini, sebarang unsur tidak selamat dapat dikenal pasti dan dihapuskan di peringkat yang lebih awal. Keadaan ini dapat menjimatkan kos pembaikan jalan akibat dari reka bentuk jalan yang tidak selamat. Pengurangan kemalangan dilakukan dengan menjalankan pembaikan terhadap kawasan-kawasan kemalangan yang dikenal pasti sebagai kawasan *black spot*. Pembaikan kawasan *black spot* ini dilakukan pada kos yang minimum tetapi memberi kebaikan yang memuaskan kepada pengguna jalan raya.
- 6.3 Beberapa program yang berkaitan seperti Program Memperelok Kawasan Berbahaya, Program Keselamatan Jalan Raya, Program Membina Lorong Motosikal di jalan-jalan persekutuan perlu diteruskan dan dinaikkan siling peruntukannya dalam RMKe-9.
- 6.4 Semenjak akhir-akhir ini, kejadian cerun-cerun runtuh di sepanjang jalan persekutuan sering berlaku dan ia telah menjejaskan keselamatan pengguna jalan raya. Oleh itu, program pengawasan dan pembaikan cerun-cerun di jalan persekutuan perlu mendapat peruntukan yang lebih besar dalam RMKe-9 bagi menjamin keselamatan pengguna-pengguna jalan raya.
- B. Meningkatkan Lagi Taraf Jalan Luar Bandar Bagi Mempercepatkan Pembangunan Seimbang Di Kawasan Berkeanaan**
- 6.5 Projek-projek pembangunan terutamanya jalan raya yang dibina di kawasan luar bandar atau jalan yang menghubungkan kawasan bandar dengan kawasan luar bandar boleh menjadi pemangkin (*catalyst*) pada pertumbuhan ekonomi negara menerusi kesan pengganda (*multiplier effect*) dan kesan limpahan (*spillover effect*) yang dijana dari pembinaan sesuatu jalan raya atau lebuh raya. Selain itu, jalan akses ini juga akan merangsang pada pembukaan koridor-koridor pembangunan yang baru.
- 6.6 Pihak LLM turut menyokong perancangan lebuh raya ke arah pembangunan yang seimbang di seluruh negara. Ini penting untuk memastikan pertumbuhan ekonomi yang sama rata seperti di Pantai Timur dan Malaysia Timur. Turut dicadangkan adalah supaya pihak kerajaan memberi lebih insentif kepada

syarikat-syarikat pencadang penswastaan sama ada dalam bentuk kewangan, pengambilan tanah dan sebagainya dalam menggalakkan cadangan pembinaan lebuhraya di kawasan-kawasan yang kurang membangun ini.

C. Menambahkan Rangkaian Jalan Raya Dengan Memberi Keutamaan Pada Pembinaan Jalan Raya Baru

- 6.7 Pembangunan rangkaian infrastruktur yang bersepadu dapat mengoptimumkan penggunaan dan mengelakkan pembaziran. Ini kerana ia dapat meningkatkan kualiti dan aksesibiliti pada perkhidmatan asas oleh semua golongan masyarakat, di samping menjamin keberkesanan kos. Di samping itu, peningkatan kecekapan dalam sistem pengangkutan dan perhubungan dapat memperkukuhkan daya tahan dan daya saing ekonomi.
- 6.8 Pembangunan infrastruktur yang seimbang antara wilayah seperti menambahkan peruntukan bagi Sabah dan Sarawak yang masih ketinggalan segi infrastruktur.

D. Mempertingkatkan Keselesaan Dan Kepuasan Pengguna Jalan Raya

- 6.9 Bagi mana-maan jalan raya yang tidak lagi berupaya menampung jumlah trafik penggunaannya, tindakan yang bersesuaian hendaklah diambil sama ada dengan melebarkan atau menaiktarafkan jalan tersebut. Tindakan yang diambil hendaklah berpandukan pada tahap perkhidmatan minimum jalan, iaitu *level of service C* bagi lebuhraya dan *level of service D* bagi jalan-jalan utama lain.
- 6.10 Keselesaan pengguna jalan raya juga dapat ditingkatkan dengan adanya penyelenggaraan yang baik terhadap permukaan jalan serta landskap yang cantik di sepanjang jalan raya atau lebuhraya. Walau bagaimanapun, landskap dan permukaan jalan yang baik hendaklah diimbangi dengan aspek keselamatan jalan.
- 6.11 Langkah-langkah dan cadangan yang perlu dilaksanakan dengan segera adalah:
- a. Menambah dan menaiktarafkan kemudahan kawasan Rehat & Rawat Hentian Sebelah di sepanjang lebuhraya agar setaraf dengan standard antarabangsa.
 - b. Menambah bilangan lorong di plaza-plaza tol yang mempunyai kapasiti trafik yang tinggi.
 - c. Menjalankan kajian dan analisis untuk menetapkan *key performance index* bagi tahap kepuasan pelanggan.
 - d. Melebarkan jajaran yang dikenal pasti sesak bagi menampung isi padu trafik yang semakin meningkat.

E. Mengambil Kira Aspek "Health And Safety" Dan Persekitaran Yang "Human-Friendly" Serta Mesra Alam

- 6.12 Pelan Induk "*Occupational Safety and Health in Construction Industry*" ada menggariskan beberapa langkah untuk meningkatkan keselamatan, kesihatan dan kebajikan untuk semua pekerja di tapak bina. Semua pihak terlibat digalakkan untuk menerima pakai langkah-langkah yang telah digariskan.
- 6.13 Aspek persekitaran merupakan aspek yang sangat penting untuk kesejahteraan kehidupan manusia dan kehidupan lain di alam ini. Kerja-kerja pembinaan atau pembukaan kawasan baru untuk membina lebuh raya sedikit sebanyak memberi kesan pada alam sekitar. Beberapa langkah perlu diambil bagi memastikan alam sekitar terpelihara, di samping pembangunan yang dijalankan.
- 6.14 Memastikan kualiti udara, air dan bunyi terpelihara mengikut spesifikasi yang ditetapkan oleh pihak Jabatan Alam Sekitar (JAS).
- 6.15 Mengenal pasti kawasan-kawasan yang perlu dipasang *noise barrier* bagi menjamin kesejahteraan penduduk setempat.
- 6.16 Menaik taraf kerja-kerja landskap.

F. Mempertingkatkan Spesifikasi Teknikal Jalan Raya

- 6.17 Program Mengganti Jambatan Rosak/Sempit Seluruh Malaysia perlu diteruskan dan dinaikkan siling peruntukannya dalam RMKe-9. Program ini telah dilulus di bawah RMKe-9 dengan nama baru, iaitu Kerja-kerja Kecemasan Tanah dan Jambatan Runtuh di Laluan Persekutuan.
- 6.18 Masih terdapat jalan-jalan persekutuan sedia ada yang sempit dan berbahaya yang perlu dinaik taraf sebagai usaha untuk meningkatkan keselamatan pengguna-pengguna jalan raya dan mengurangkan masa perjalanan serta kadar kemalangan. Oleh itu, program menaiktarafkan jalan-jalan persekutuan di seluruh negara juga perlu diteruskan dalam RMKe-9.

G. Pemodelan Dalam Pembinaan Dan Pengurusan Jalan Raya

- 6.19 Dalam aspek pembinaan jalan raya, penggunaan teknologi moden dan terkini semasa pembinaan perlu dipertingkatkan sejajar dengan perkembangan teknologi semasa. Penggunaan komponen tersiap bina perlulah digalakkan.
- 6.20 Bagi aspek pengurusan jalan raya, pada masa kini, kaedah yang diguna pakai bagi mengatasi atau mengurangkan masalah kesesakan lalu lintas adalah tertumpu pada Sistem Pengangkutan Pintar atau lebih dikenali

sebagai *Intelligent Transport System* (ITS). Sistem ini adalah merupakan satu kaedah pengurusan trafik (*traffic management*) yang canggih dan mampu mengurus trafik di kawasan bandar dan lebuh raya dengan baik dan selamat. Sehubungan dengan itu, dicadangkan supaya digubal satu dasar umum mengenai penggunaan sistem ini serta kebaikan dan kelebihannya untuk diaplikasikan dalam pembinaan jalan baru.

- 6.21 Pihak LLM pula akan memberi penekanan pada teknologi terkini seperti:
- a. Mengadakan pusat kawalan trafik yang bersepadu di antara LLM dan syarikat-syarikat konsesi atau agensi-agensi lain yang berkenaan; dan,
 - b. Pemasangan *variable message sign, electronic toll collection system, intelligent transport information system, automatic vehicle detection system* (AVDS).

H. Strategi Membantu Keselamatan Jalan Raya

6.22 Jabatan Keselamatan Jalan Raya telah ditubuhkan oleh Kementerian Pengangkutan pada 8 November 2004 bagi membantu meningkatkan tahap keselamatan jalan raya negara. Sehingga kini, draf "*Road Map 2005-2010*" telah digubal untuk mengurangkan kadar kematian kemalangan jalan raya pada dua kematian bagi setiap 10,000 kenderaan bagi tahun 2010.

- 6.23 Bagi memenuhi maksud ini, program serta peningkatan tahap fasiliti jalan raya serta pendidikan akan dilaksanakan oleh pihak berwajib melalui:
- a. Penyediaan secara mandatori Audit Keselamatan di semua jalan raya;
 - b. Penyediaan lorong motosikal di jalan raya yang bermuatan tinggi;
 - c. Penyediaan lorong mendaki dan lorong memotong di jalan raya yang masih mempunyai dua lorong dua hala;
 - d. Pembinaan jejambat pejalan kaki;
 - e. Penyediaan pendidikan keselamatan bagi pemandu bagi membantu penyediaan pemandu yang berhemah; dan,
 - f. Penyediaan yang mencukupi bagi pelaksanaan program keselamatan jalan raya.

I. Strategi Mengurangkan Kesan Alam Sekitar

6.24 Dalam penyediaan rangkaian jalan raya, impak terhadap kesan alam sekitar sukar dihindari. Dalam kawasan perbandaran, integrasi pembangunan guna tanah dengan sistem pengangkutan awam perlu dijalankan dan keperluan jalan pintas serta jalan lingkaran luar perlu dikaji dengan teliti.

- 6.25 Selain dari penyediaan Laporan EIA, laporan kajian lain seperti TIA dan juga SIA perlu dijalankan bagi mengenal pasti impak terhadap lalu lintas, penempatan dan juga komuniti di sepanjang jalan raya tersebut. Penyediaan Kajian Impak Terhadap Alam Sekitar perlu dijalankan bagi mengimbangi keperluan sosial dan ekonomi.
- 6.26 Strategi yang dicadangkan bagi mengurangkan impak jangka pendek dan jangka panjang pembangunan jalan raya adalah seperti berikut:
- a. Penyediaan EIA, TIA dan SIA secara mandatori dalam sebarang kajian kemungkinan rangkaian jalan raya;
 - b. Penggunaan jentera perlu diminimumkan bagi mengurangi kesan terhadap alam sekitar;
 - c. Penyediaan yang mencukupi bagi menghalang hakisan perlu dijalankan segera serta langkah penahan cerun;
 - d. *Right-of-way* yang mencukupi bagi mengurangkan kesan bunyi dan pencemaran udara;
 - e. Penyediaan lintasan beraras bagi perhubungan dan keselamatan penduduk;
 - f. Penilaian terhadap perancangan guna tanah supaya objektif penyediaan jalan raya bersebelahan dapat dimanfaatkan; dan,
 - g. Penguatkuasaan peraturan mengenai habuk, asap dan tahap kebisingan di sepanjang masa.

J. Strategi Bagi Perhubungan Kepada Kemudahan Inland Transport

- 6.27 Usaha yang dijalankan secara berterusan oleh KTMB dalam meningkatkan keupayaan pengangkutan rel dan juga pelabuhan daratan. Strategi ini digubal bagi menyokong Polisi P2.
- 6.28 Tahap Program Pemodenan Khidmat KTMB perlu diperluaskan di sepanjang Pantai Barat.
- 6.29 Penyediaan lebih banyak pelabuhan daratan serta *multi-modal freight terminal facility* perlu diadakan di kawasan strategik bagi membantu *multi-modalism*, di antara perkhidmatan jalan raya dan rel dan di antara perkhidmatan rel dengan pengangkutan maritim.

K. Strategi Modenisasi Sistem Pengangkutan Barangan

- 6.30 Memandangkan kapasiti pengangkutan rel dapat ditingkatkan menjelang tahun 2020, sebanyak 94% daripada pengangkutan barangan akan dijalankan melalui pengangkutan jalan raya. Strategi ini digubal bagi memodenkan sistem pengangkutan barangan bagi meningkatkan kecekapan.
- 6.31 Pengangkutan barangan yang efisien dapat dilaksanakan dengan penggunaan kontena dan pengasingan *intercity line haulers* dari *intracity distributors*, dan penggunaan *multi-modalism*.
- 6.32 Penggabungan industri pengangkutan barangan.
- 6.33 Penyediaan *truck terminal*, *container terminal* dan *inland ports* di tempat yang strategik.
- 6.34 Kajian Modenisasi Pengangkutan Barangan perlu dijalankan.

L. Strategi Bagi Peningkatan Jalan Raya Tol Dan Penswastaan

- 6.35 Pembangunan jalan raya tol secara penswastaan atau PFI (*Private Financing Initiatives*) perlu diteruskan memandangkan sebanyak 25% dari sumber kewangan perlu disediakan oleh pihak swasta dan ini menjimatkan perbelanjaan kerajaan. Skim Penswastaan secara inovatif sama ada secara penswastaan sepenuhnya *PPP*, *PFI*, *shadow tolling* atau *cross-subsidization* perlu dijalankan. Pemilihan skim mana yang sesuai dilihat berdasarkan segi keberkesanan kos. (Perbincangan mengenai program penswastaan lebih mendalam akan dibincangkan dalam Bab 8).

III. Rumusan

- 6.36 Kajian Semula HNDP Fasa 1 telah menggariskan strategi-strategi berbentuk fokus dan praktikal, di mana ia mampu diikuti agar rangkaian jalan raya yang akan dibangunkan nanti dapat memenuhi kehendak dan matlamat yang digariskan dalam pembangunan negara.

BAB 7

SENARAI JALAN RAYA YANG PERLU DIBERI KEUTAMAAN PELAKSANAAN DAN YANG DILULUSKAN DALAM RMKE-9

- I. **Cadangan Pengagihan Projek-Projek Jalan Raya Di Semenanjung Malaysia**
 - 7.1 Kajian Semula HNDP Fasa 1 telah mengenal pasti cadangan projek-projek jalan raya yang merangkumi pelebaran dan menaik taraf serta pembinaan baru yang perlu dijalankan di setiap negeri di Semenanjung Malaysia dari tahun 2006 hingga tahun 2020. Kesemua projek yang dicadangkan secara kolektif disebut sebagai HNDP 2020. Prioriti implementasi jalan raya telah dibuat dalam rancangan pembangunan negara melalui RMKe-9, RMKe-10 dan RMKe-11.

- II. **Cadangan Dana Pembangunan Bagi Projek Jalan Raya Yang Dicapadangkan Oleh HNDP 2020**
 - 7.2 Cadangan pengagihan dana pembangunan bagi pelaksanaan cadangan projek jalan raya bagi setiap negeri di Semenanjung Malaysia memerlukan peruntukan sebanyak RM81.9 bilion bagi tempoh 15 tahun akan datang. Daripada jumlah tersebut, hampir 69% (RM56.5 bilion) diperlukan untuk pembinaan jalan primer dan sekunder, dan selebihnya sebanyak 31% (RM25.4 bilion) diperlukan untuk menaik taraf dan pembesaran jalan sedia ada.

 - 7.3 Perbelanjaan bagi cadangan projek HNDP 2020 berjumlah RM19.25 bilion untuk RMKe-9, manakala sejumlah peruntukan RM25.95 bilion and RM36.7 bilion diperlukan untuk tempoh RMKe-10 and RMKe-11.

Jadual 7.1
Taburan Pelaksanaan Projek Jalan Dalam RMKe-9 Di Semenanjung Malaysia
(Cadangan HNNDP 2020)

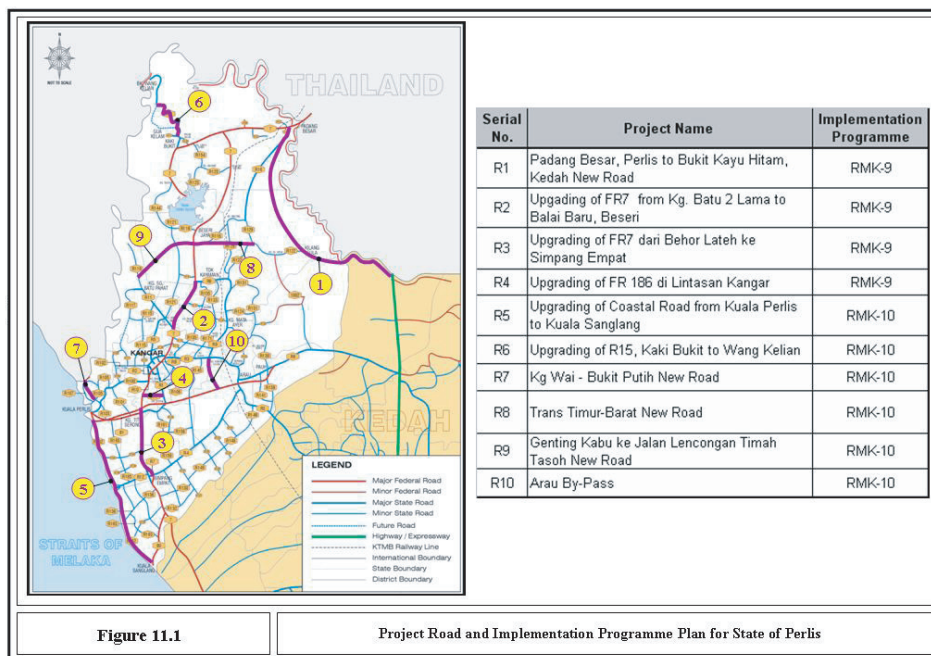
Negeri	RMKe-9		
	Menaik Taraf & Pelebaran Jalan (Km)	Jalan Baru (Km)	Jumlah (Km)
Perlis	30	10	40
Kedah	135	95	230
Pulau Pinang	75	45	120
Perak	300	100	400
Selangor	75	95	170
Wilayah Persekutuan	90	40	130
Negeri Sembilan	110	45	155
Melaka	70	10	80
Johor	240	110	350
Pahang	220	30	250
Terengganu	220	140	360
Kelantan	170	125	295
Semenanjung Malaysia	1,735	845	2,580

Sumber: KKR, Kajian Semula HNNDP Fasa 1

7.4 Jadual 7.1 menerangkan cadangan taburan projek-projek jalan di keseluruhan negeri di Semenanjung Malaysia yang dicadangkan oleh Kajian Semula HNNDP Fasa 1 untuk dilaksana dalam RMKe-9. Ia meliputi 2,580 kilometer panjang jalan, di mana 1,735 kilometer adalah untuk pelebaran dan menaik taraf, manakala 845 kilometer adalah untuk pembinaan jalan baru.

III. Rajah-rajah Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020 Negeri-negeri Di Semenanjung Malaysia/Diluluskan Oleh EPU JPM

Rajah 7.1
Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/ Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Negeri Perlis



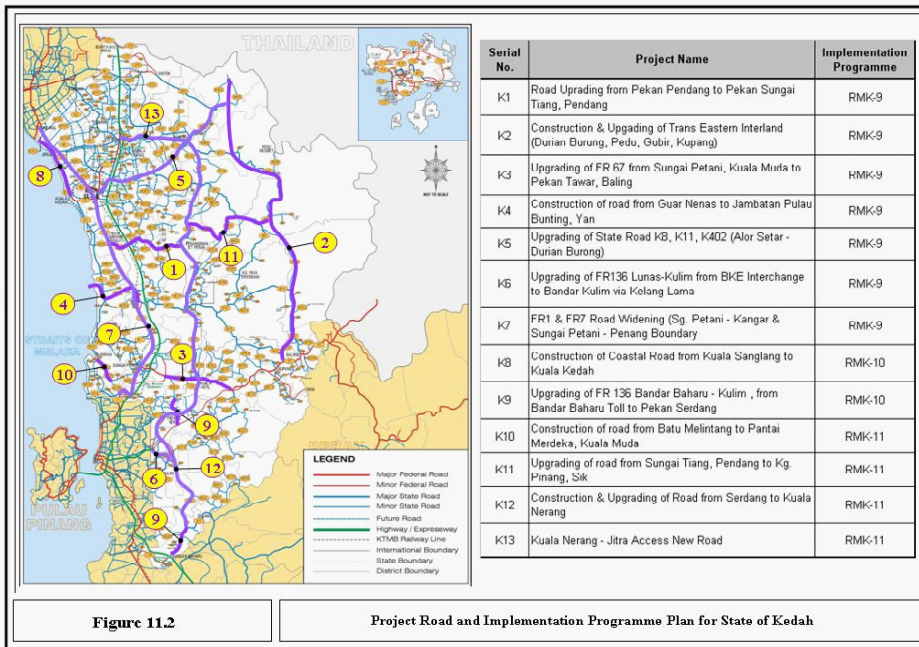
Sumber: KKR, Kajian Semula HNDP Fasa 1

Berdasarkan Rajah 7.1, terdapat 4 projek cadangan Kajian Semula HNDP Fasa 1 di negeri Perlis dalam RMKe-9. Manakala jadual di bawah menunjukkan senarai projek yang diluluskan oleh EPU dalam RMKe-9 bagi negeri Perlis.

Bil.	Projek Jalan Raya Utama Negeri Perlis Yang Diluluskan EPU Dalam RMKe-9
1	Menaik Taraf Laluan 186 di Jalan Lintasan Kangar (R4)
2	Menaik Taraf Lintasan Utara Kangar (Guar Syed Alwi – Simpang Tiga)
3	Jalan Dari Padang Besar Ke Bukit Kayu Hitam (R1)
Jumlah Projek Baru = 3	

Nota: R1 dan R4 - Cadangan Kajian Semula HNDP Fasa 1

Rajah 7.2 Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/ Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Negeri Kedah



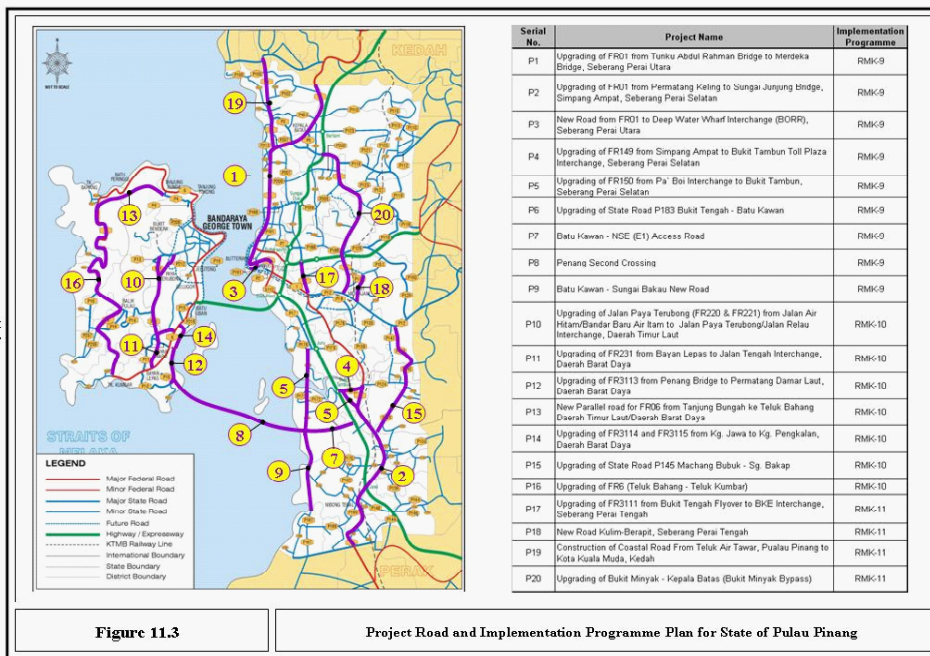
Sumber: KKR, Kajian Semula HNDP Fasa 1

Berdasarkan Rajah 7.2, terdapat 7 projek cadangan Kajian Semula HNDP Fasa 1 di negeri Kedah dalam RMKe-9. Manakala jadual di bawah menunjukkan senarai projek yang diluluskan oleh EPU dalam RMKe-9 bagi negeri Kedah.

Bil.	Projek Jalan Raya Utama Negeri Kedah Yang Diluluskan EPU Dalam RMKe-9
1	Menaik Taraf Jalan Lunas-Kulim (Laluan 136) Dari Persimpangan BKE Kelang Lama Ke Bandar Kulim (K6)
2	Pembesaran Jalan Alor Setar Ke Kangar (Km 2-7) Route 7
3	Menaik Taraf Jalan Alor Setar-Kuala Nerang-Durian Burong (K5)
Jumlah Projek Baru = 3	

Nota: K5 dan K6 - Cadangan Kajian Semula HNDP Fasa 1

Rajah 7.3 Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/ Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Negeri Pulau Pinang



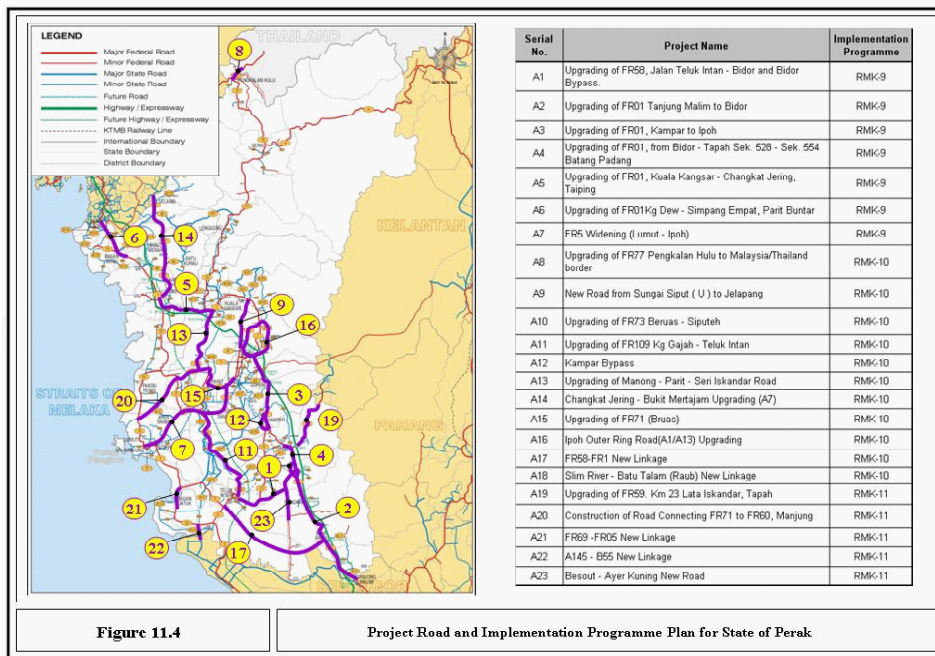
Sumber: KKR, Kajian Semula HNDP Fasa 1

Berdasarkan Rajah 7.3, terdapat 9 projek cadangan Kajian Semula HNDP Fasa 1 di negeri Pulau Pinang dalam RMKe-9. Manakala jadual di bawah menunjukkan senarai projek yang diluluskan oleh EPU dalam RMKe-9 bagi negeri Pulau Pinang.

Projek Jalan Raya Utama Negeri Pulau Pinang Yang Diluluskan EPU Dalam RMKe-9	
1	Menaik Taraf Laluan Persekutuan 150 Dari Persimpangan Pa` Boi Ke Bukit Tambun, Seberang Perai Selatan (P5)
2	Menaik Taraf Laluan Persekutuan 149 Dari Simpang Ampat Ke Persimpangan Plaza Tol Bukit Tambun, Seberang Perai Selatan (P4)
Jumlah Projek Baru = 2	

Nota: P4 dan P5 - Cadangan Kajian Semula HNDP Fasa 1

Rajah 7.4 Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/ Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Negeri Perak



Sumber: KKR, Kajian Semula HNDP Fasa 1

Berdasarkan Rajah 7.4, terdapat 7 projek cadangan Kajian Semula HNDP Fasa 1 di negeri Perak dalam RMKe-9. Manakala jadual di bawah menunjukkan senarai projek yang diluluskan oleh EPU dalam RMKe-9 bagi negeri Perak.

Bil.	Projek Jalan Raya Utama Negeri Perak Yang Diluluskan EPU Dalam RMKe-9
1	Jalan Pintasan Pekan Bidor (A1)
Jumlah Projek Baru = 1	

Nota: A1 - Cadangan Kajian Semula HNDP Fasa 1

Rajah 7.5 Taburan Projek Jalan Cadangan HNNDP 2020/ Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Negeri Selangor

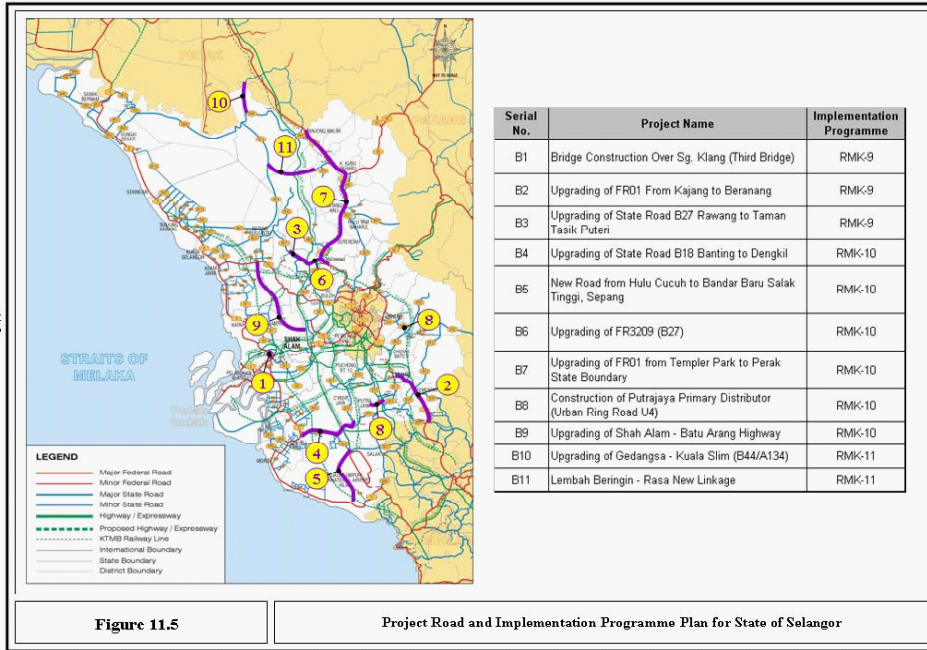


Figure 11.5

Project Road and Implementation Programme Plan for State of Selangor

Sumber: KKR, Kajian Semula HNNDP Fasa 1

Berdasarkan Rajah 7.5, terdapat 3 projek cadangan Kajian Semula HNNDP Fasa 1 di negeri Selangor dalam RMKe-9. Manakala jadual di bawah menunjukkan senarai projek yang diluluskan oleh EPU dalam RMKe-9 bagi negeri Selangor.

Bil.	Projek Jalan Raya Utama Negeri Selangor Yang Diluluskan EPU Dalam RMKe-9
1	Menaik Taraf Persimpangan Di Bandar Sultan Sulaiman/Pintu 2 Pelabuhan Utara (Northport), Pelabuhan Klang
2	Membina Jejambatan Melintasi Landasan Keretapi Di Jalan Pelabuhan, Pelabuhan Klang
3	Menaik Taraf Persimpangan Jalan Serdang Raya/Jalan Puchong-Sg. Besi, Selangor
4	Menaik Taraf Jalan B34 Broga, Selangor
5	Menaik Taraf Jalan Dari Bulatan Bukit Kemuning Hingga Ke Persimpangan Taman Sri Muda (Ft190)
6	Menaik Taraf Laluan Ft 3209 Dan Jalan Negeri B27, Jalan Rawang-Ke Tasek Puteri (B3)
7	Menaik Taraf Jalan Persiaran Kuala Selangor (Ft 3214)
Jumlah Projek Baru = 7	

Nota: B3 - Cadangan Kajian Semula HNNDP Fasa 1

Rajah 7.6 Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/ Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Negeri Sembilan

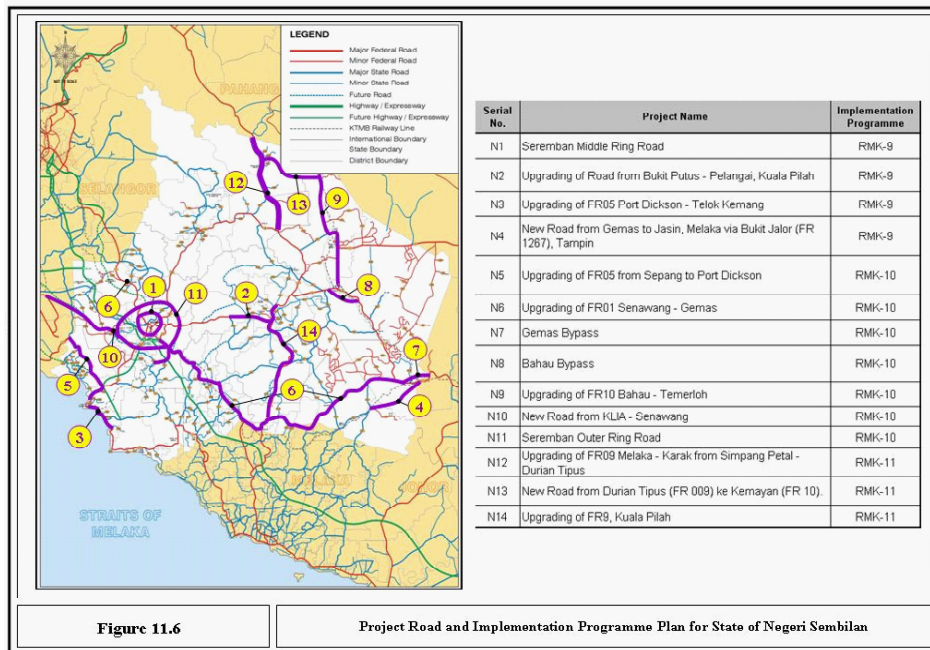


Figure 11.6

Project Road and Implementation Programme Plan for State of Negeri Sembilan

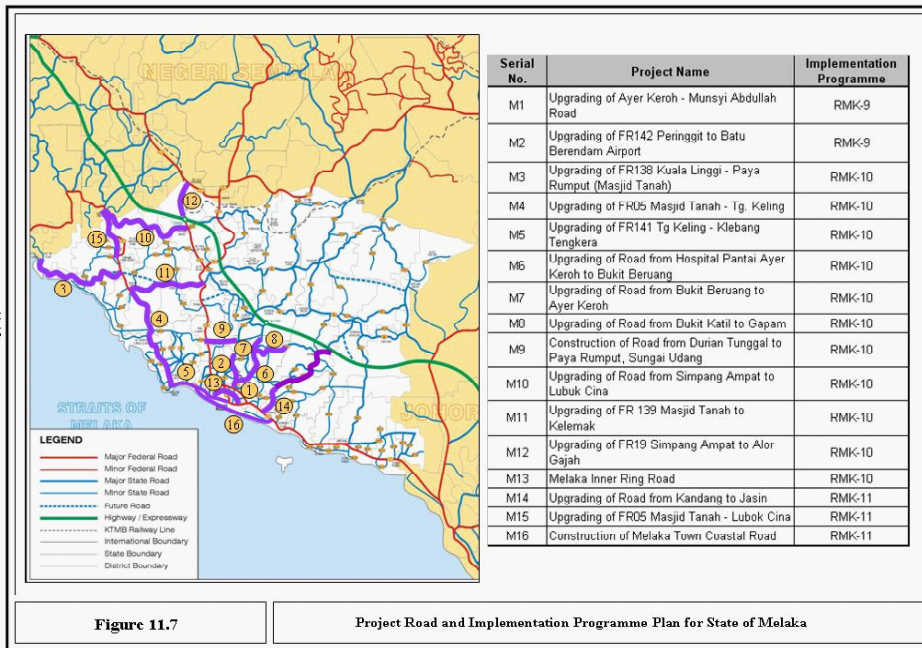
Sumber: KKR, Kajian Semula HNDP Fasa 1

Berdasarkan Rajah 7.6, terdapat 4 projek cadangan Kajian Semula HNDP Fasa 1 di Negeri Sembilan dalam RMKe-9. Manakala jadual di bawah menunjukkan senarai projek yang diluluskan oleh EPU dalam RMKe-9 bagi Negeri Sembilan.

Bil.	Projek Jalan Raya Utama Negeri Sembilan Yang Diluluskan EPU Dalam RMKe-9
1	Menaik Taraf Jalan Seremban Ke Senawang (Fasa 2)
2	Membina Jalan Lingkaran Tengah Seremban (Fasa 2) (N1)
3	Mengganti Bulatan Kepada Persimpangan Laluan 1, Tampin, Negeri Sembilan
4	Memperelok Jalan Seremban - Kuala Pilah Bt. 5.8 - Bt. 13 - Fasa 1 (N2)
Jumlah Projek Baru = 4	

Nota: N1 dan N2 - Cadangan Kajian Semula HNDP Fasa 1

Rajah 7.7 Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/ Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Negeri Melaka



Sumber: KKR, Kajian Semula HNDP Fasa 1

Berdasarkan Rajah 7.7, terdapat 2 projek cadangan Kajian Semula HNDP Fasa 1 di negeri Melaka dalam RMKe-9. Manakala jadual di bawah menunjukkan senarai projek yang diluluskan oleh EPU dalam RMKe-9 bagi negeri Melaka.

Projek Jalan Raya Utama Negeri Melaka Yang Diluluskan EPU Dalam RMKe-9	
1	Menaik Taraf Jalan Persekutuan Laluan 142 Simpang Peringgit-Lapangan Terbang Batu Berendam (M2)
Jumlah Projek Baru = 1	

Nota: M2 - Cadangan Kajian Semula HNDP Fasa 1

Rajah 7.8 Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/ Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Negeri Johor

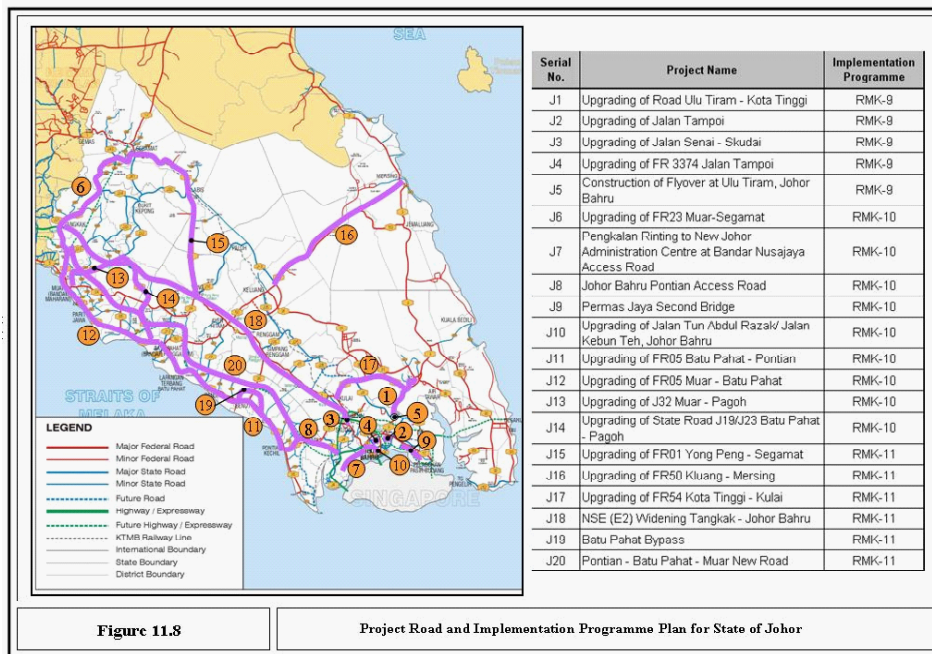


Figure 11.8

Project Road and Implementation Programme Plan for State of Johor

Sumber: KKR, Kajian Semula HNDP Fasa 1

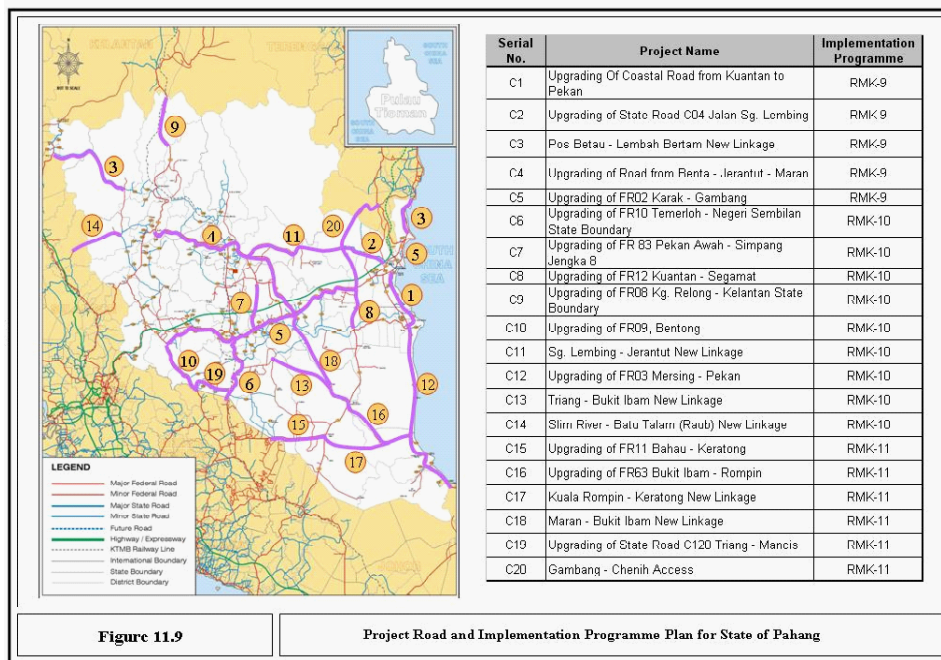
Berdasarkan Rajah 7.8, terdapat 5 projek cadangan Kajian Semula HNDP Fasa 1 di negeri Johor dalam RMKe-9. Manakala jadual di bawah menunjukkan senarai projek yang diluluskan oleh EPU dalam RMKe-9 bagi negeri Johor.

Bil.	Projek Jalan Raya Utama Negeri Johor Yang Diluluskan EPU Dalam RMKe-9
1	Membina Jambatan Johor Bahru - Singapura (ganti Tambak Johor)
2	Menaik Taraf Jalan Tampoi Kepada Empat Lorong, Johor Bahru (J2)
3	Membina Jalan Masuk Pusat Pentadbiran Baru Kerajaan Johor di Nusajaya Dari Link 2 *
4	Membina Jalan Dan Jambatan Kedua Permas Jaya, Johor Bahru *
5	Cadangan Pembinaan Jalan Dan Jambatan Di Atas Sungai Pulai Dari Ptp Ke Tg. Bin, Pontian (Kajian) *
6	Membina Persimpangan Bertingkat Senai, Johor Bahru (simpang ke Lapangan Terbang Senai) *
7	Menaik Taraf Ft 50 Dari Batu Pahat-Air Hitam-Kluang-Pembahagi Jalan
8	Menaik Taraf Jalan Ulu Tiram - Kota Tinggi 4 Lorong, Kota Tinggi *
9	Menaik Taraf Persimpangan Perling, Johor *
10	Membina Dua Persimpangan Bertingkat Di Jalan Tampoi *
Jumlah Projek Baru = 10	

Nota: J2 - Cadangan Kajian Semula HNDP Fasa 1

* Projek yang dilaksanakan dalam pembangunan Wilayah Pembangunan Iskandar (WPI)

Rajah 7.9 Taburan Projek Jalan Cadangan HNDP 2020/ Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Negeri Pahang



Sumber: KKR, Kajian Semula HNDP Fasa 1

Berdasarkan Rajah 7.9, terdapat 5 projek cadangan Kajian Semula HNDP Fasa 1 di negeri Pahang dalam RMKe-9. Manakala jadual di bawah menunjukkan senarai projek yang diluluskan oleh EPU dalam RMKe-9 bagi negeri Pahang.

Bil.	Projek Jalan Raya Utama Negeri Pahang Yang Diluluskan EPU Dalam RMKe-9
1	Menaik Taraf Jalan Persisiran Pantai Dari Kuantan Ke Pekan (jalan masuk ke KUKTEM, Pekan) (C1)
2	Membina Jambatan Di Atas Sungai Pahang Di Kuala Krau, Temerloh
3	Membina Jalan Lapangan Terbang Tioman Ke Kampung Tekek, Tioman
4	Menaik Taraf Jalan Dari Persimpangan Bunga Chengkeh Ke Persimpangan Lptr Ke Sungai Lembing (C04) (C2)
5	Menaik Taraf Jalan Laluan 8 Dari Kampung Relong Ke Gua Musang
6	Menaik Taraf Jalan Persekutuan 3 Dari Kuantan (Km 9) Ke Pekan (Km 46)
7	Menaik Taraf Jalan Benta-Jerantut-Maran, Pahang-Fasa 1 Dan 3 (C4)
Jumlah Projek Baru = 7	

Nota: C1 dan C2 - Cadangan Kajian Semula HNDP Fasa 1

Rajah 7.10 Taburan Projek Jalan Cadangan HNNDP 2020/ Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Negeri Terengganu

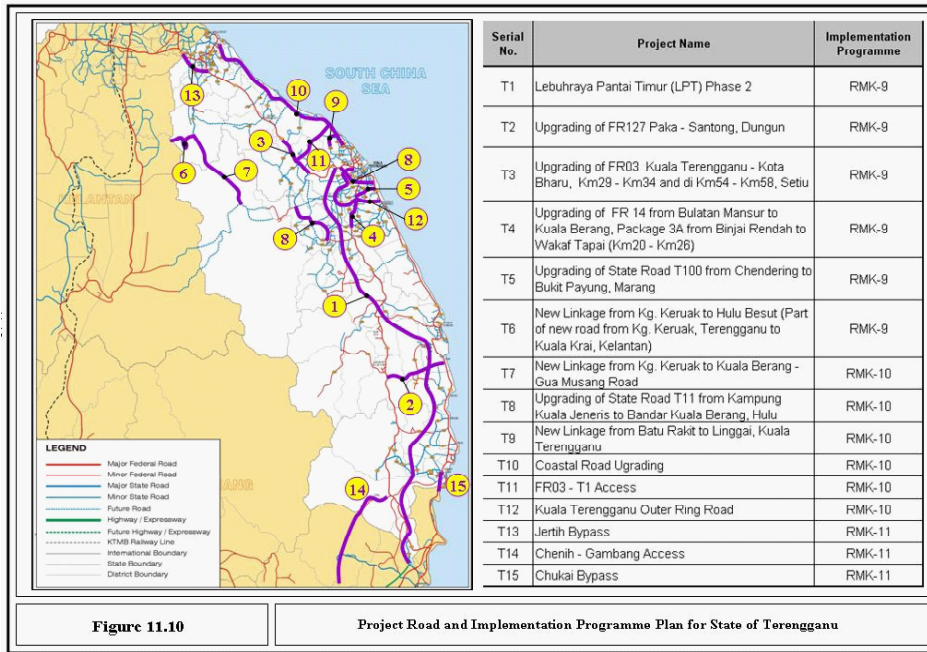


Figure 11.10
Sumber: KKR, Kajian Semula HNNDP Fasa 1

Berdasarkan Rajah 7.10, terdapat 6 projek cadangan Kajian Semula HNNDP Fasa 1 di negeri Terengganu dalam RMKe-9. Manakala jadual di bawah menunjukkan senarai projek yang diluluskan oleh EPU dalam RMKe-9 bagi negeri Terengganu.

Bil.	Projek Jalan Raya Utama Negeri Terengganu Yang Diluluskan EPU Dalam RMKe-9
1	Jalan Keruak Ke Hulu Besut Terengganu (Jalan Kampung Keruak Hulu Besut-Kuala Krai, Kelantan) (T6)
2	Menaik Taraf Simpang Kuala Dungun Laluan 127, Dungun
3	Menaik Taraf Jalan Paka Santong, Laluan 122, Dungun, Terengganu (T2)
4	Projek Naik Aras Sec. 108 - Km 76 Jalan Jerangau - Jabur Laluan 14 - Jabatan Pengangkutan Jalan Bukit Besi, Dungun
5	Memperelok Jalan Kuala Terengganu/Kota Bahru Km 54-Km 58, Caluk Kedai, Laluan 3, Setiu (T3)
6	Memperelok Jalan Kuala Terengganu/Kota Bahru Km 29-Km 34, Kampung Lekor, Pakoh Jaya Laluan 3, Setiu
7	Jambatan Baru Di Sec. 392 Laluan FT03 (Bkt. Kuang-Bakau Tinggi) Kemaman
8	Jambatan Di Atas Sg. Terengganu Ke Pulau Sekati, Manir, Terengganu
9	Projek Naik Aras Sec. 119 - Km 65 Spg. Jln. Lintang, Laluan 14 Jerangau, Dungun
10	Bulatan Sultan Mansur Ke K.Berang-Pakej 3A : Dari Binjai Rendah Ke Wakaf Tapai (Km 20 - Km 26) (T4)
11	Jalan Kuala Terengganu <i>By Pass</i> Fasa 3 dan <i>Feeder Road</i>
Jumlah Projek Baru = 11	

Nota: T2, T3, T4 dan T6 - Cadangan Kajian Semula HNDP Fasa 1

Rajah 7.11 Taburan Projek Jalan Cadangan HNNDP 2020/ Diluluskan Oleh EPU JPM Bagi Negeri Kelantan

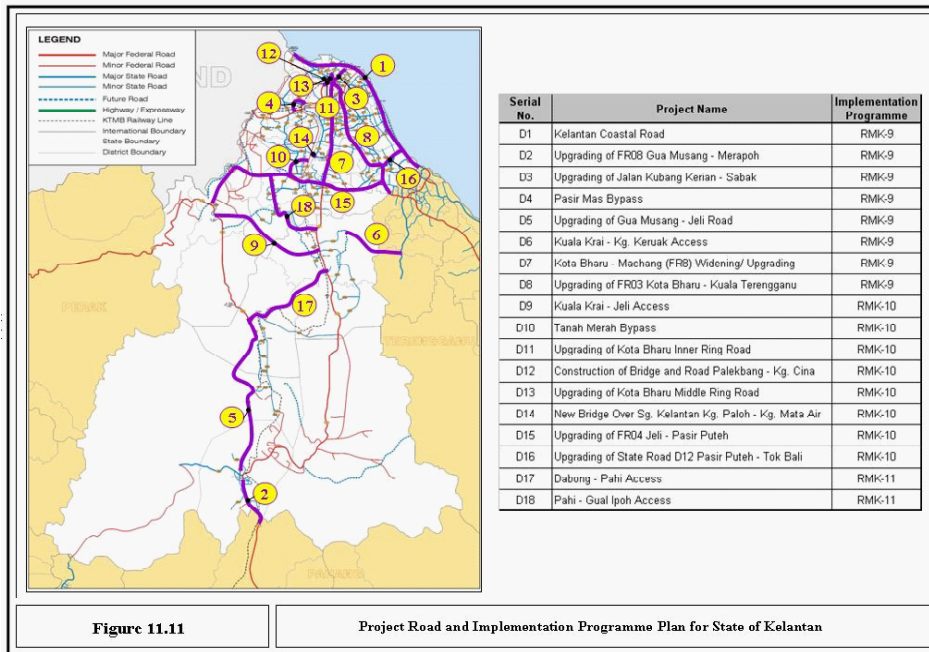


Figure 11.11

Project Road and Implementation Programme Plan for State of Kelantan

Sumber: KKR, Kajian Semula HNNDP Fasa 1

Berdasarkan Rajah 7.11, terdapat 8 projek cadangan Kajian Semula HNNDP Fasa 1 di negeri Kelantan dalam RMKe-9. Manakala jadual di bawah menunjukkan senarai projek yang diluluskan oleh EPU dalam RMKe-9 bagi negeri Kelantan.

Projek Jalan Raya Utama Negeri Kelantan Yang Diluluskan EPU Dalam RMKe-9	
1	Membina Jalan Baru Kota Bahru - Kuala Krai, Fasa 1
2	Membaiki Jalan Kota Bharu - Kuala Terengganu Km 10 - Km 20 (D8)
3	Memperelokkan Jalan Gua Musang - Jelawang Jeli (D5)
4	Memprelakkan Jalan Kubang Kerian - Sabak Dari Persimpangan Bertingkat Pasir Hor/Persimpangan Pulau Melaka/Lapangan Terbang
5	Membina Jambatan Kedua Sultan Yahya Petra, Kota Bahru
6	Jalan Pasir Mas <i>By Pass</i> , Fasa 1 (D4)
Jumlah Projek Baru = 6	

Nota: D4, D6 dan D8 - Cadangan Kajian Semula HNNDP Fasa 1

IV. Senarai Projek Jalan Raya Utama Semenanjung Malaysia (Yang Diluluskan Dalam RMKe-9) Mengikut Negeri

7.5 Sungguhpun Kajian Semula HNNDP Fasa 1 masih di peringkat persediaan, KKR telah mengemukakan kesemua 60 projek yang diperakukan oleh Kajian Semula HNNDP Fasa 1 kepada EPU untuk dipertimbangkan. Apabila kelulusan diberi, KKR menganggap boleh menyemak kembali senarai projek yang diluluskan apabila Kajian Semula HNNDP Fasa 1 yang siap pada penghujung 2006. Secara realiti, semakan kembali sukar dibuat kerana:

- i. EPU juga menimbang projek lain yang tidak dicadang oleh Kajian Semula HNNDP Fasa 1;
- ii. Senarai kelulusan EPU telahpun diketahui oleh rakyat seluruh negara menyebabkan pindaan sukar dilakukan; dan,
- iii. Tindakan pelaburan projek telah dibuat. Oleh itu, senarai yang diluluskan oleh EPU yang boleh dianggap muktamad sehingga kajian semula RMKe-9 dibuat. Jadi kelulusan EPU seperti ditunjukkan dalam Rajah 7.1 sehingga Rajah 7.11 sudah tidak boleh disemak semula sehinggalah kajian semula RMKe-9 dibuat. Berdasarkan Rajah 7.1 hingga Rajah 7.11 menunjukkan sebanyak 23 dari 60 projek jalan yang dicadangkan oleh Kajian Semula HNNDP Fasa 1 telah diluluskan oleh EPU. Sehubungan dengan itu, untuk tujuan memudahkan semakan, Jadual 7.2 di bawah menunjukkan senarai projek baru RMKe-9 yang diluluskan oleh EPU dalam RMKe-9, di mana jumlah projek baru yang diluluskan oleh EPU dalam RMKe-9 adalah sebanyak 55 buah projek.

Jadual 7.2

Senarai Projek Jalan Raya Utama Semenanjung Malaysia Yang Diluluskan EPU Mengikut Negeri Dalam RMKe-9

i. Perlis

Bil.	Projek Baru
1	Menaik Taraf Laluan 186 di Jalan Lintasan Kangar
2	Menaik Taraf Lintasan Utara Kangar (Guar Syed Alwi - Simpang Tiga)
3	Jalan Dari Padang Besar Ke Bukit Kayu Hitam
Jumlah Projek Baru = 3	

ii. Kedah

Bil.	Projek Baru
1	Menaik Taraf Jalan Lunas-Kulim (Laluan 136) Dari Persimpangan BKE Kelang Lama Ke Bandar Kulim
2	Pembesaran Jalan Alor Setar Ke Kangar (Km 2-7) Route 7
3	Menaik Taraf Jalan Alor Setar-Kuala Nerang-Durian Burong
Jumlah Projek Baru = 3	

iii. Pulau Pinang

Bil.	Projek Baru
1	Menaik Taraf Laluan Persekutuan 150 Dari Persimpangan Pa` Boi Ke Bukit Tambun, Seberang Perai Selatan
2	Menaik Taraf Laluan Persekutuan 149 Dari Simpang Ampat Ke Persimpangan Plaza Tol Bukit Tambun, Seberang Perai Selatan
Jumlah Projek Baru = 2	

iv. Perak

Bil.	Projek Baru
1	Jalan Pintasan Pekan Bidor
Jumlah Projek Baru = 1	

v. Selangor

Bil.	Projek Baru
1	Menaik Taraf Persimpangan Di Bandar Sultan Sulaiman/Pintu 2 Pelabuhan Utara (Northport), Pelabuhan Klang
2	Membina Jejambat Melintasi Landasan Keretapi Di Jalan Pelabuhan, Pelabuhan Klang
3	Menaik Taraf Persimpangan Jalan Serdang Raya/Jalan Puchong-Sg. Besi, Selangor
4	Menaik Taraf Jalan B34 Broga, Selangor
5	Menaik Taraf Jalan Dari Bulatan Bukit Kemuning Hingga Ke Persimpangan Taman Sri Muda (Ft190)
6	Menaik Taraf Laluan Ft 3209 Dan Jalan Negeri B27, Jalan Rawang-Ke Tasek Puteri
7	Menaik Taraf Jalan Persiaran Kuala Selangor (Ft 3214)
Jumlah Projek Baru = 7	

vi. Negeri Sembilan

Bil.	Projek Baru
1	Menaik Taraf Jalan Seremban Ke Senawang (Fasa 2)
2	Membina Jalan Lingkaran Tengah Seremban (Fasa 2)
3	Mengganti Bulatan Kepada Persimpangan Laluan 1, Tampin, Negeri Sembilan
4	Memperelok Jalan Seremban - Kuala Pilah Bt. 5.8 - Bt. 13 - Fasa 1
Jumlah Projek Baru = 4	

vii. Melaka

Bil.	Projek Baru
1	Menaik Taraf Jalan Persekutuan Laluan 142 Simpang Peringgit-Lapangan Terbang Batu Berendam
Jumlah Projek Baru = 1	

viii. Johor

Bil.	Projek Baru
1	Membina Jambatan Johor Bahru - Singapura (ganti Tambak Johor)
2	Menaik Taraf Jalan Tampoi Kepada Empat Lorong, Johor Bahru
3	Membina Jalan Masuk Pusat Pentadbiran Baru Kerajaan Johor di Nusajaya Dari Link 2
4	Membina Jalan Dan Jambatan Kedua Permas Jaya, Johor Bahru
5	Cadangan Pembinaan Jalan Dan Jambatan Di Atas Sungai Pulai Dari Ptp Ke Tg. Bin, Pontian (Kajian)
6	Membina Persimpangan Bertingkat Senai, Johor Bahru (simpang ke Lapangan Terbang Senai)
7	Menaik Taraf Ft 50 Dari Batu Pahat-Air Hitam-Kluang-Pembahagi Jalan
8	Menaik Taraf Jalan Ulu Tiram - Kota Tinggi 4 Lorong, Kota Tinggi
9	Menaik Taraf Persimpangan Perling, Johor
10	Membina Dua Persimpangan Bertingkat Di Jalan Tampoi
Jumlah Projek Baru = 10	

ix. Pahang

Bil.	Projek Baru
1	Menaik Taraf Jalan Persisiran Pantai Dari Kuantan Ke Pekan (jalan masuk ke KUKTEM, Pekan)
2	Membina Jambatan Di Atas Sungai Pahang Di Kuala Krau, Temerloh
3	Membina Jalan Lapangan Terbang Tioman Ke Kampung Tekek, Tioman
4	Menaik Taraf Jalan Dari Persimpangan Bunga Chengkeh Ke Persimpangan Lptr Ke Sg. Lembing (C04)
5	Menaik Taraf Jalan Laluan 8 Dari Kampung Relong Ke Gua Musang
6	Menaik Taraf Jalan Persekutuan 3 Dari Kuantan (Km 9) Ke Pekan (Km 46)
7	Menaik Taraf Jalan Benta-Jerantut-Maran, Pahang-Fasa 1 Dan 3
Jumlah Projek Baru = 7	

x. Terengganu

Bil.	Projek Baru
1	Jalan Keruak Ke Hulu Besut Terengganu (Jalan Kampung Keruak Hulu Besut-Kuala Krai, Kelantan)
2	Menaik Taraf Simpang Kuala Dungun Laluan 127, Dungun
3	Menaik Taraf Jalan Paka Santong, Laluan 122, Dungun, Terengganu
4	Projek Naik Aras Sec. 108 - Km 76 Jalan Jerangau - Jabur Laluan 14 - Jabatan Pengangkutan Jalan Bukit Besi, Dungun
5	Memperelok Jalan Kuala Terengganu/Kota Bahru Km 54-Km 58, Caluk Kedai, Laluan 3, Setiu
6	Memperelok Jalan Kuala Terengganu/Kota Bahru Km 29-Km 34, Kampung Lekor, Pakoh Jaya Laluan 3, Setiu
7	Membina Jambatan Baru Di Sec 392 Laluan Ft03 (Bukit Kuang-Bakau Tinggi) Kemaman
8	Jambatan Di Atas Sg. Terengganu Ke Pulau Sekati, Manir, Terengganu
9	Projek Naik Aras Sec. 119 - Km 65 Simpang Jalan Lintang, Laluan 14 Jerangau, Dungun
10	Bulatan Sultan Mansur Ke K.Berang-Pakej 3A : Dari Binjai Rendah Ke Wakaf Tapai (Km 20 - Km 26)
11	Jalan Kuala Terengganu <i>By Pass</i> Fasa 3 dan <i>Feeder Road</i>
Jumlah Projek Baru = 11	

xi. Kelantan

Bil.	Projek Baru
1	Membina Jalan Baru Kota Bahru – Kuala Krai, Fasa 1
2	Membaiki Jalan Kota Bharu – Kuala Terengganu Km 10 – Km 20
3	Memperelokkan Jalan Gua Musang – Jelawang Jeli
4	Memprelakkan Jalan Kubang Kerian – Sabak Dari Persimpangan Bertingkat Pasir Hor/Persimpangan Pulau Melaka/Lapangan Terbang
5	Membina Jambatan Kedua Sultan Yahya Petra, Kota Bahru
6	Jalan Pasir Mas <i>By Pass</i> , Fasa 1
Jumlah Projek Baru = 6	

Sumber: KKR, Bahagian Pembangunan dan Pelaksanaan

7.5a. Sungguhpun Kajian Semula HNPD Fasa 2 belum dibuat, EPU turut menimbangkan senarai jalan raya di Sabah dan Sarawak untuk dilaksanakan dalam RMKe-9. Walaupun tiada kajian *feasibility* dibuat, EPU telah meluluskan projek di Sabah dan Sarawak seperti terkandung dalam Jadual 7.3 di bawah:

Jadual 7.3
Senarai Projek Jalan Utama Di Sabah Dan Sarawak
Yang Diluluskan EPU Dalam RMKe-9

i. Sabah

Bil	Nama Projek
1	<i>Rehabilitation Of Sepangar Bay Road</i>
2	Jalan Penampang – Kota Kinabalu
3	Persimpangan Bertingkat Karamunsing Kota Kinabalu
4	Menggantikan Jambatan-Jambatan Lama Di Kawasan Pendalaman Negeri Sabah
5	Membina Jambatan Semporna-Pulau Bum Bum
6	Menggantikan Jambatan - Jambatan Lama Di Pendalaman Sabah
7	Pembaikan Cerun-cerun Di Laluan Persekutuan 500, Jalan Penampang -Tambunan-Keningau-Tenom
8	Naik Taraf Jalan Sukau, Kinabatangan 42 km <i>Existing: Gravel</i>
9	Menaik Taraf Jalan Dari Parapat Ke Limau-Limaun, Kudat
10	Menaik Taraf Dan Memulihkan Jalan Menggatal-Berungis-Pakej 2

11	Menaik Taraf Jalan Kuala Penyu, Binsulok, Pimping - Membakut, Sabah
12	Menaik Taraf Jalan Keningau Ke Kimanis
13	Menaik Taraf Jalan Ranau-Tambunan
14	Menaik Taraf Jalan Sapi-Nangoh
15	Menaik Taraf Jalan Jereco, Lahad Datu-Fasa 1
16	Membina Jalan Kota Marudu-Marak Parak-Melinsau-Poring-Ranau, Sabah - Fasa 1
17	Pembaikan Cerun-cerun Jalan Kota Belud-Kudat
18	Pembaikan Cerun-cerun Jalan Sandakan - Telupid
19	Pembaikan Cerun-cerun Di Laluan Persekutuan 500, Jalan Penampang-Tambunan-Keningau-Tenom
20	<i>Traffic Improvement And Management Schemes Along</i> Jalan Kapayan, Kota Kinabalu
21	Memulihkan Jalan Tuaran Dari Inanam Ke Menggatal Dari Km 10.4 Ke Km 14.3
22	Menaik Taraf Jalan Dari Donggongon Ke Simpang Jalan Papar Spur (Fasa 1)
23	Membina Sandakan Northern Ring Road
24	Membina Jalan Telupid-Linuyukan-Tongod
25	Membina Jalan Dari Sepulut Ke Kalabakan-DPS
26	Pembinaan Jalan Lintas Kota Belud
27	Membaik Pulih/Menggantikan Jambatan-jambatan Di Jalan Persekutuan Yang Kritikal
28	Menaik Taraf Dan Memulihkan Jalan Sandakan Ke Telupid Dari Batu 32 Ke Telupid
29	Membina Jalan Jeroco Lahad Datu - Fasa 2
30	Pembaikan Cerun-cerun Di Jalan Tamparuli Ke Ranau
31	Pembaikan Cerun-cerun Di Jalan Ranau Ke Telupid
32	Program Meningkatkan Keselamatan Jalan Raya Sabah
33	Pemasangan Lampu Jalan Di Sepanjang Jalan Politeknik, Kota Kinabalu
34	Pemasangan Lampu Jalan Di Sepanjang Jalan Tuaran <i>Bypass</i> , BVB.8IU
35	Menaik Taraf Jalan Beaufort-Sindumin Kepada Jalan Dua Hala Di Sempadan Sabah/Sarawak
36	Menaik Taraf Jalan Merotai Ke Kalabakan
37	Menaik Taraf Dan Memulihkan Jalan Kota Belud Ke Langkon
38	Menaik Taraf Jalan Masuk Ke POIC Sandakan
39	Menaik Taraf Jalan Ranau Ke Tambunan (Fasa 2)
40	Membina Jalan Dari Nangoh Ke Kanibongan
41	Membina Jalan Sipitang Ke Tenom-DPS
42	Membina Jalan Pantai Kampung Selamat-Mentelip-DPS
Jumlah projek baru Sabah = 42	
RM4,575,906,000	

Sumber: KKR, Bahagian Pembangunan dan Pelaksanaan

ii. Sarawak

Bil.	Nama Projek
1	Jalan Sibul Batang Mukah/ Bintulu , Jalan Masuk Ke Projek Empangan Hidroelektrik Bakun
Pembinaan Jalan-jalan Besar = 1	
2	Jalan Sg Sibau/ Ng Antaroh
3	Jalan Nibong/ Tada
Jalan-jalan Pembangunan = 2	
4	Menaik Taraf Jalan Tg. Genting/ Paradom
Naik Taraf Jalan = 1	
5	Jambatan Batang Sadong, Kpg. Buloh (Reka Bentuk)
6	Jambatan Sg. Igan, Kuala Igan (Reka Bentuk)
7	Jambatan Dalat
8	Pembinaan Jambatan Sungai Trusan
9	Jambatan Batang Loba Pulau Dan Jambatan Batang Belawai
Projek Jambatan Jambatan = 5	
10	Kajian Pemeriksaan & Membaiki Jambatan
Kajian Pemeriksaan dan Membaiki Jambatan = 1	
11	Menaik Taraf J. Kawasan Perindustrian Kemena Ke Tg. Kidurong
12	Naik Taraf J Sibul/Bintulu Dari KM18 Ke KM 30, Sibul (Reka Bentuk)
13	Menaik Taraf J. Tg Kidurong
14	Menaik Taraf J. Trusan/Sundar
15	Menaik Taraf J. Oya/Mukah/ Balingian
16	Menaik Taraf J. Kejapil/Kampung Butir/Kampung Kedulit/ Kampung Beraya/Kampung Bakam
17	Menaik Taraf J. Bako Ke Senari
18	Menaik Taraf J. Kuching/Serian KM16 - KM60
19	Menaik Taraf J. Ng Medamit
20	Menaik Taraf J. Lawas/Merapok
21	Menaik Taraf J. Kuching/Sibul dari Simpang Julau ke Persimpangan Lapangan Terbang Sibul
22	Menaik Taraf Jalan Tun Jugah/ Persimpangan BDC
23	Menaik Taraf Jalan Mambong / Setingkat - Fasa 1
24	Menaik Taraf Persimpangan Dari Miri Ke Lutong
25	Peningkatan & Penurapan Jalan Masuk Pakan
26	Pembaikan Cerun-cerun Jalan Persekutuan
27	Membaik Pulih Jalan Lawas/Trusan, Limbang
28	J. Pesisir Pusa/Sesang
29	J. Sibul/Bawang Assan / Seredeng
30	Membina J. Ng Buai/Merinjau/Ulu Sepak (Reka Bentuk)
31	Membina J. Ng Berbangai/Tg. Assam
32	Membina J. Dabok/Tanu/ Pasa Atas/Boleng

33	Membina J. Kubong/Ulu Pandaruan
34	J. Penghubung ke Pusat Pentadbiran Persekutuan Baru
35	Membina J. Sedi/Semop
36	J. Balau Banting (Reka Bentuk)
37	J. Baru ke Lapangan Terbang Baru Limbang (Projek Tenat)
38	Menaik Taraf J. Masuk ke Lapangan Terbang Miri
39	J. Lubok Antu/Batu Kaya Border
40	Menaik Taraf J. Kpg. Serikin/ Border (Reka Bentuk)
41	Membina Jalan Awat-Awat/Punang/Pulau Sari/Kuala Lawas
42	Membaik Pulih/Mengganti Jambatan-jambatan Di Jalan-jalan Persekutuan yang Berada Dalam Keadaan Kritikal (Sarawak)
43	Membina Jalan Kuala Tatau/Kuala Serupai/Kuala Balingian
44	Membina Jalan Tanjong Assam/Hilir Saribas/ Beladin, Saribas
45	Membina Jalan Kota Samarahan/Jalan Lubok Punggor/Lubok Trenggas/Gumpeh
46	Membina Jalan Hubung Lapangan Terbang Antarabangsa Kuching/Stutong
47	Membina Jalan Semop RGC/Kampung Bruit/Kg. Petanek/ Penibong, Pulau Bruit
48	Membina Jalan Lawas/Lg Lopeng /Lg Semadoh RGC/Ba'kelalan
49	Membina Jalan Meroh Ulu Paku /Ng Alum Grenjang/Pakan
50	Membina Jalan Marudi - Long Lama
51	Bukan : Membina Jalan Marudi - Miri
52	Membina Jalan Ng Gaat/Merirai /Tunoh/Entawau/Putai
53	Membina Jalan Ulu Pandan Bintulu
Bayaran Pampasan Tanah = 43	
54	Pembinaan Jambatan Batang Rejang
55	Pembinaan Jambatan Batang Kayan
56	Menaik Taraf J. Kuching/Sibu
57	Menaik Taraf J Betong / Kayu Malam
58	Membina J. Matu/Igan/Oya
59	Membina J. Tg. Manis / Rejang/Belawai
60	Membina J. Triso/Melebu/Pusa
61	Membina J. Lutong/Kuala Baram
62	Membina J. dari Bintulu ke Lapangan Terbang Baru
63	Membina J. Tg Kidurong/K Suai/K Niah/K Sibuti/Bakam
64	Membina J. Beluru/Long Teru/Long Lama
65	Membina J. Selalang/Sg. Mudong (Reka Bentuk)
Pembinaan Jambatan = 12	
Jumlah projek baru Sarawak = 65	
RM7,619,842,000	

Sumber: Bahagian Pembangunan dan Pelaksanaan

V. Analisis Bilangan Projek Jalan & Jambatan Serta Peruntukan RMKe-9

7.6 Ringkasan bilangan projek dan peruntukan projek jalan bagi RMKe-9 ditunjukkan dalam Jadual 7.4.

Jadual 7.4
Perincian Bilangan Projek Dan Peruntukan Projek Jalan Bagi RMKe-9
Mengikut Negeri

Program Jalan & Jambatan	Bilangan Dilulus	Nilai Siling Yang Dilulus (RM Juta)
Projek Sambungan	192	10,559.80
Projek Baru	114	6,843.25
Jumlah	306	17,403.05

Sumber: Bahagian Pembangunan dan Pelaksanaan

7.7 Berdasarkan Jadual 7.4 didapati bahawa jumlah projek jalan dan jambatan yang diluluskan dalam RMKe-9 adalah sebanyak 306 projek dan peruntukan yang disediakan berjumlah RM17.403 bilion. Dari 306 projek yang diluluskan itu, sebanyak 192 merupakan projek sambungan manakala 114 pula merupakan projek baru.

Perincian bilangan projek dan peruntukan projek jalan bagi RMKe-9 mengikut negeri ditunjukkan dalam Jadual 7.5.

Jadual 7.5
Perincian Bilangan Projek Dan Peruntukan Projek Jalan Bagi RMKe-9
Mengikut Negeri

Bil.	Negeri	Projek Sambungan		Projek Baru		Jumlah	
		Bil	RM (Juta)	Bil	RM (Juta)	Bil	RM (Juta)
1	Perlis	4	66.44	3	116.00	7	182.44
2	Kedah	13	970.40	3	344.00	16	1,314.40
3	Perak	13	382.80	1	20.00	14	402.80
4	Pulau Pinang	7	168.60	2	36.00	9	204.60
5	Selangor	12	1,112.40	7	380.00	19	1,492.40
6	Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur	4	221.00	0	0.00	4	221.00

7	Melaka	4	229.50	1	60.00	5	289.50
8	Negeri Sembilan	7	251.00	4	563.00	11	814.00
9	Johor	8	222.50	10	1,007.10	18	1,229.60
10	Pahang	12	771.25	7	524.00	19	1,295.25
11	Terengganu	3	63.50	11	394.40	14	457.90
12	Kelantan	7	111.10	6	459.00	13	570.10
13	Pelbagai Negeri	9	464.84	2	8.40	11	473.24
14	Sabah	24	1,746.55	18	549.30	42	2,295.85
15	Sarawak	46	1,448.45	12	513.05	58	1,961.50
16	Wilayah Persekutuan Labuan	3	25.70	1	12.00	4	37.70
17	Lembaga Lebuhraya Malaysia (LLM)	9	2,242.47	4	1,574.10	13	3,816.57
18	Bahagian Perancang Jalan (HPU)	4	7.30	21	230.90	25	238.20
19	Cawangan Kejuruteraan Cerun	3	54.00	1	52.00	4	106.00
	Jumlah Keseluruhan	192	10,559.80	114	6,843.25	306	17,403.05

Sumber: Bahagian Pembangunan dan Pelaksanaan

7.8 Selain dari kelulusan kepada negeri-negeri, Kerajaan Persekutuan meluluskan jalan yang dipohon oleh KKR bagi pelbagai negeri, Wilayah Persekutuan Labuan, LLM, Bahagian Perancang Jalan (BPJ) dan Cawangan Kejuruteraan Cerun. Jalan-jalan yang diluluskan ini termasuk di Sabah dan Sarawak yang merupakan rangkaian jalan raya yang tidak diliputi oleh Kajian Semula HNDP Fasa 1.

7.9 Berdasarkan Jadual 7.5, kelulusan projek baru jalan RMKe-9 boleh dipermudahkan seperti dalam Jadual 7.6 berikut:

Jadual 7.6
Ringkasan Projek Jalan Yang Diluluskan Dalam RMKe-9

Bil.	Perkara	Projek
1.	Kelulusan kepada negeri-negeri Semenanjung Malaysia. (Kelulusan ini mengambil kira Laporan Interim Kajian Semula HNDP Fasa 1, iaitu 23 projek yang diperakukan oleh Kajian Semula HNDP Fasa 1 manakala 32 projek lagi tidak diperakukan oleh kajian).	55 projek

2.	Kelulusan pelbagai negeri	2 projek
3.	Kelulusan kepada Sabah / Sarawak / WP Labuan	31 projek
4.	Kelulusan kepada Lembaga Lebuhraya Malaysia	4 projek
5.	Kelulusan Projek Kajian Bahagian Perancang Jalan	21 projek
6.	Kelulusan Kejuruteraan Cerun	1 projek
Jumlah		114 projek

Sumber: KKR, Kajian Semula HNNDP Fasa 1

- 7.10 Perlu diingat bahawa kawasan Kajian Semula HNNDP Fasa 1 meliputi Semenanjung Malaysia sahaja dan bagi kawasan Sabah, Sarawak dan Wilayah Persekutuan Labuan pula akan dijalankan dalam Kajian Semula HNNDP Fasa 2 nanti. Justeru, kelulusan bilangan 2 dan 3 di Jadual 7.6 tidak mengambil kira Laporan Interim Kajian Semula HNNDP Fasa 1. Kajian Semula HNNDP Fasa 1 juga tidak meliputi kajiannya bagi projek-projek bilangan 4, 5 dan 6.
- 7.11 Daripada senarai kelulusan projek Kerajaan Malaysia (Jadual 7.6) menunjukkan bahawa sebanyak dua projek pelbagai negeri, 31 projek Sabah/Sarawak dan Wilayah Persekutuan Labuan, dan empat projek LLM dan 32 projek yang diluluskan ke negeri-negeri telah diluluskan tanpa kajian dibuat. Adalah penting bagi Bahagian Perancang Jalan (BPJ) untuk menyemak kembali kedudukan projek yang diluluskan tanpa kajian ini supaya pelaksanaannya selaras dengan Dasar Pembangunan Tiga Koridor, iaitu pembangunan Koridor Utara, Koridor Timur dan Koridor Selatan.
- 7.12 Manakala bagi kawasan Sabah/Sarawak dan Wilayah Persekutuan Labuan pula, semakan ke atasnya boleh dilakukan semasa Kajian Semula HNNDP Fasa 2 dilaksanakan.
- 7.13 Rajah 7.1 hingga Rajah 7.11 dan Jadual 7.2 menunjukkan bahawa terdapat 55 projek yang diluluskan oleh Kerajaan Malaysia kepada negeri-negeri Semenanjung Malaysia dalam RMKe-9. Dari 55 projek ini, 23 projek yang diluluskan itu adalah projek yang diperakukan oleh Kajian Semula HNNDP Fasa 1 manakala baki 32 projek pula diluluskan tanpa kajian. Perinciannya ditunjukkan dalam Jadual 7.7.
- 7.14 Begitu juga dengan 37 projek yang diperakukan oleh Kajian Semula HNNDP Fasa 1 tetapi tidak diluluskan perlu juga diselaraskan dengan dasar dan polisi pembangunan tiga koridor yang diterima pakai oleh Kerajaan Persekutuan, seperti yang ditunjukkan dalam Jadual 7.8 berikut:

Jadual 7.7

**Bilangan Projek Jalan Raya Yang Dicapangkan Oleh Kajian Semula HNDP Fasa 1
Dengan Bilangan Projek Yang Diluluskan dalam RMKe-9
Bagi Negeri-negeri Di Semenanjung Malaysia**

Bil.	Negeri	Bilangan Projek Yang Di Cadangkan Oleh HNDP Untuk Dilaksanakan Dalam RMKe-9	Bilangan Projek Yang diluluskan Dalam RMKe-9 (projek baru sahaja)	Bilangan Projek Cadangan HNDP Yang Diluluskan Dalam RMKe-9	% Bil. Projek Cadangan HNDP yang lulus dalam RMKe-9
1	Perlis	4	3	2	67
2	Kedah	7	3	2	67
3	Perak	7	1	1	100
4	Pulau Pinang	9	2	2	100
5	Selangor	3	7	1	15
6	Negeri Sembilan	4	4	2	50
7	Melaka	2	1	1	100
8	Johor	5	10	2	10
9	Pahang	5	7	3	30
10	Terengganu	6	11	4	37
11	Kelantan	8	6	3	50
12	WPKL	-	-	-	-
Jumlah		60	55	23	40

Sumber: KKR, Kajian Semula HNDP Fasa 1

VI. Kajian Semula Projek Jalan Raya Dan RMKe-9

7.15 Berdasarkan Jadual 7.7, analisis menunjukkan bahawa 59% dari jumlah keseluruhan projek jalan RMKe-9 yang diluluskan di Semenanjung Malaysia adalah projek yang tidak diperakukan oleh Kajian Semula HNDP Fasa 1. Oleh itu, semakan semula perlu dilakukan dalam semakan semula RMKe-9 nanti agar projek yang diperakukan oleh Kajian Semula HNDP Fasa 1 diterima dan diluluskan oleh Kerajaan Persekutuan untuk dilaksanakan.

Perincian senarai 37 buah projek berkenaan adalah seperti yang ditunjukkan dalam Jadual 7.8 berikut:

Jadual 7.8
Jalan Yang Perlu Diberi Perhatian Semula Dalam Kajian Semula RMKe-9

Perlis	
No. Siri	Nama Projek
R2	Menaik Taraf Jalan Persekutuan 7 dari Kampung Batu 2 Lama ke Balai Baru, Beseri
R3	Menaik Taraf Jalan Persekutuan 7 dari Behor Lateh ke Simpang Empat

Kedah	
No. Siri	Nama Projek
K1	Menaik Taraf Jalan dari Pekan Pendang ke Pekan Sg. Tiang Pendang
K2	Pembinaan dan Menaik Taraf Trans Eastern Interland (Durian Burung, Pedu, Gubir, Kupang)
K3	Menaik Taraf Jalan Persekutuan 67 dari Sungai petani, Kuala Muda Ke Pekan Tawar, Baling
K4	Pembinaan Jalan Baru dari Guar Nenas ke Jambatan Pulau Bunting, Yan
K7	Pelebaran Jalan Persekutuan 1 & 7 (Sungai Petani - Kangar & Sungai Petani - Sempadan Pulau Pinang)

Pulau Pinang	
No. Siri	Nama Projek
P1	Menaik Taraf Fro1 Dari Jambatan Tuanku Abdul Rahman Ke Jambatan Merdeka, Seberang Prai Utara
P2	Menaik Taraf Jalan Persekutuan 1 dari Permatang Keling ke Jambatan Sungai Junjung, Simpang Ampat, Seberang Perai Selatan
P6	Menaik Taraf Jalan Negeri P183 dari Bukit Tengah - Batu Kawan
P7	Jalan Masuk Batu Kawan - Lebuhraya Utara Selatan (E1)
P9	Pembinaan Jalan Baru Batu Kawan - Sungai Bakau

Perak	
No. Siri	Nama Projek
A2	Menaik Taraf FRO1 Tanjung Malim Ke Bidor
A3	Menaik Taraf FRO1 Kampar Ke Ipoh
A4	Menaik Taraf Jalan Persekutuan 1 dari Bidor – Tapah (Seksyen 528 – Seksyen 554, Batang Padang)
A5	Menaik Taraf FRO1 Kuala Kangsar - Changkat Jering - Taiping
A6	Menaik Taraf Jalan Persekutuan 1 dari Kampung Dew – Simpang Empat, Parit Buntar
A7	FRO5 Pelebaran Jalan (Lumut - Ipoh)

Selangor	
No. Siri	Nama Projek
B1	Pembinaan Jambatan Ke-3 Di Atas Sungai Klang
B2	Menaik Taraf Jalan Persekutuan 1 Dari Kajang – Beranang

Negeri Sembilan	
No. Siri	Nama Projek
N3	Menaik Taraf FRO5 Port Dickson - Telok Kemang
N4	Pembinaan Jalan Baru Dari Gemas Ke Jasin, Melaka Melalui Bukit Jalor FR1267, Tampin

Melaka	
No. Siri	Nama Projek
M1	Menaik Taraf Jalan Ayer Keroh – Jalan Munsyi Abdullah

Johor	
No. Siri	Nama Projek
J1	Menaik Taraf Jalan Dari Ulu Tiram – Kota Tinggi
J3	Menaik Taraf jalan Senai - Skudai
J4	Menaik Taraf FR3374 Jalan Tampoi
J5	Pembinaan Jejambat Atas Di Ulu Tiram, Johor Bahru

Pahang	
No. Siri	Nama Projek
C3	Pos Bertau - Lembah Bertam New Linkage
C4	Menaik Taraf Jalan dari Benta - Jerantut - Maran
C5	Menaik Taraf Jalan Persekutuan 2 Dari Karak - Gambang

Terengganu	
No. Siri	Nama Projek
T1*	Lebuhraya Pantai Timur (LPT) Fasa 2
T5	Menaik Taraf Jalan Negeri T100 Dari Chendering - Bukit Payung, Marang

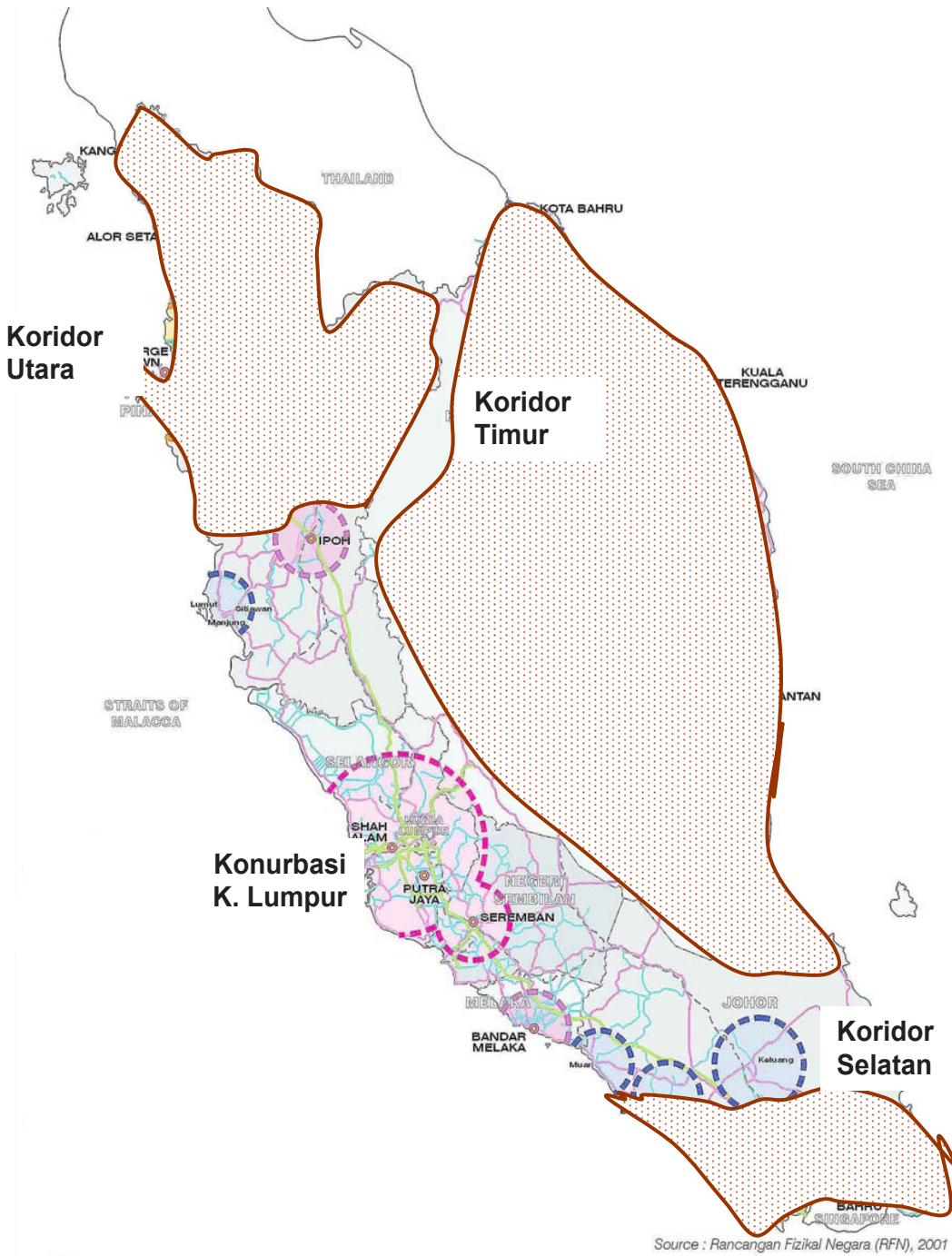
Kelantan	
No. Siri	Nama Projek
D1	Pembinaan Jalan Persisiran Pantai Kelantan
D2	Menaik Taraf Jalan Persekutuan 8 Dari Gua Musang - Merapoh
D3	Menaik Taraf Jalan Kubang Kerian - Sabak
D6	Pembinaan Jalan Masuk Kuala Krai, Kampung Keruak
D7	Kota Bharu - Machang (FR8) (Pelebaran dan Naik Taraf)

Sumber: Bahagian Perancang Jalan

Nota: Projek Diluluskan di bawah skim penswastaan

- 7.16 Pada masa yang sama, Kajian Semula HNPD Fasa II di Sabah dan Sarawak perlu disegerakan kerana wilayah ini tidak mempunyai sebarang perancangan komprehensif jalan raya. Begitu juga Kajian Semula HNPD Fasa 1 mungkin perlu dilihat kembali dan diolah semula agar perakuan kajian dapat diselaraskan bagi memenuhi aspirasi kerajaan untuk membangunkan wilayah di Semenanjung Malaysia berasaskan konsep koridor. Pada masa ini, setiap wilayah dikelompokkan pada koridor seperti Rajah 7.12.
- 7.17 Satu laporan strategi mengikut koridor dari segi rangkaian jalan raya akan disediakan oleh BPJ untuk dijadikan panduan dalam penyediaan semula Kajian Semula RMKe-9, setelah kajian setiap koridor selesai disiapkan.

Rajah 7.12
Pembangunan Wilayah Berasaskan Konsep Koridor



Sumber: Rancangan Fizikal Negara, 2001

BAB 8

KAEDAH ALTERNATIF PEMBIAYAAN PEMBANGUNAN JALAN RAYA

SKIM PENSWASTAAN

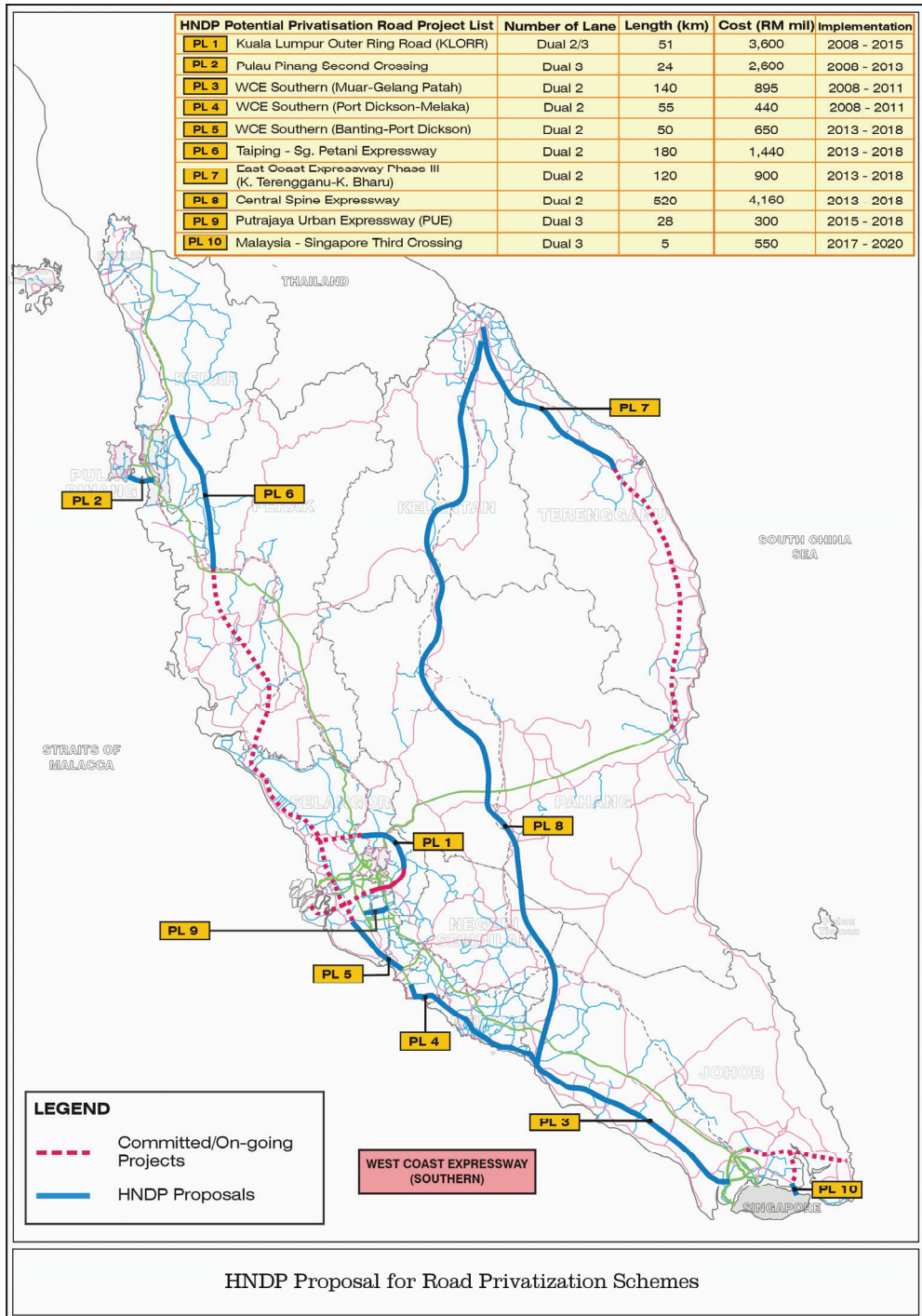
I. Pendahuluan

- 8.1 Dasar Penswastaan di Malaysia telah diperkenalkan sekitar tahun 1983. Dasar ini diperkenalkan oleh kerajaan bertujuan untuk mengurangkan beban kewangan kerajaan dengan cara menswastakan sebahagian dari perkhidmatan-perkhidmatan yang sedia ada. Di samping itu, dasar ini juga bertujuan untuk meningkatkan tahap kecekapan dan meningkatkan daya pengeluaran, khususnya dalam kegiatan ekonomi dengan melibatkan sektor swasta.
- 8.2 Melalui program penswastaan masa kini, kerajaan telah berjaya menyerahkan penguasaannya dalam beberapa jabatan kepada pihak swasta. Antaranya seperti Sistem Penerbangan Malaysia (MAS), Jabatan Telekom, Lembaga Letrik Negara, Jabatan Pos dan Telekom dan Jabatan Bekalan Air serta beberapa organisasi kecil yang lain.
- 8.3 Menerusi Dasar Penswastaan ini, KKR telah diberi tanggungjawab untuk melaksanakan beberapa projek penswastaan lebuhraya berdasarkan pada konsep, 'Bina, Kendali dan Serah' (*Build, Operate & Transfer (BOT)*). Melalui konsep ini, syarikat konsesi dikehendaki mereka bentuk, membina dan menyiapkan lebuhraya atau kadang kala terdapat juga projek yang melibatkan kerja-kerja membaik pulih dan menaik taraf jalan yang sedia ada. Syarikat konsesi seterusnya bertanggungjawab terhadap operasi dan penyelenggaraan lebuhraya sepanjang tempoh konsesi. Selain dari itu, syarikat konsesi perlu melindungi (*indemnify*) kerajaan terhadap sebarang kos, liabiliti dan tuntutan undang-undang yang berbangkit berpunca dari kerosakan harta benda atau kematian seseorang semasa tempoh pembinaan dan selenggaraan.

- 8.4 Sebagai balasan, syarikat konsesi dibenarkan mengutip tol pada kadar yang dipersetujui oleh kerajaan dan menggunakan hasil kutipan tol bagi tujuan membayar balik pinjaman komersial, membiayai kos operasi dan penyelenggaraan. Di samping itu, syarikat konsesi dibenarkan untuk memperoleh pulangan ke atas pelaburan yang telah dibuat. Pada akhir tempoh konsesi, infrastruktur dan kemudahan lebuhraya yang telah dibina dan diselenggara akan diserahkan kepada kerajaan dalam keadaan baik dan beroperasi.
- 8.5 Bagi memastikan pelaksanaan program pembangunan lebuhraya secara penswastaan ini berdaya maju dan kepentingan kerajaan dilindungi, Unit Perancang Ekonomi, Jabatan Perdana Menteri (UPE, JPM) telah diberi tanggungjawab untuk mengetuai Jawatankuasa Penswastaan. Ahli jawatankuasa yang terdiri daripada Kementerian Kewangan, Kementerian Kerja Raya, Jabatan Peguam Negara, Jabatan Ketua Pengarah Tanah dan Galian Persekutuan, Lembaga Lebuhraya Malaysia, Jabatan Penilaian dan Harta dan Unit Perancangan Negeri yang terlibat akan membincangkan projek dari pelbagai aspek. Segi penetapan kos, kadar tol dan urusan kewangan, Jawatankuasa Penswastaan ini dibantu oleh Jawatankuasa Kewangan yang diketuai oleh Kementerian Kewangan bagi meneliti secara terperinci mengenai kewangan. Sementara itu, segi spesifikasi teknikalnya pula, Jawatankuasa Penswastaan akan dibantu oleh Jawatankuasa Teknikal yang diketuai oleh LLM.
- 8.6 Setelah mendapat persetujuan kerajaan untuk melaksanakan projek berkenaan, perjanjian konsesi akan ditandatangani oleh Ketua Setiausaha KKR bagi pihak kerajaan dengan syarikat konsesi. Projek ini akan diselia oleh KKR melalui LLM sehingga siap dan sepanjang tempoh lebuhraya beroperasi.
- 8.7 Dalam melaksanakan projek lebuhraya secara penswastaan ini, terdapat beberapa perkara yang perlu diberi perhatian. Antara lain adalah mengenai kos projek yang tinggi menyebabkan kadar tol yang dikenakan kepada pengguna kadang kala membebankan. Faktor ini antara lain adalah disebabkan oleh tempoh bayaran balik pinjaman kewangan oleh syarikat konsesi kepada pihak pemberi pinjaman. Syarikat konsesi perlu melunaskan pinjaman dalam tempoh yang ditetapkan, biasanya dalam tempoh 14 hingga 15 tahun setelah bermulanya operasi. Justeru, kerajaan perlu berbincang dengan pihak yang memberi pinjaman supaya menyediakan kemudahan pinjaman dalam tempoh yang sesuai memandangkan projek-projek ini dijamin oleh kerajaan. Dengan tempoh bayaran balik yang bersesuaian, kadar tol yang dikenakan tidak terlalu tinggi dan tidak membebankan pengguna.

- 8.8 Perancangan pelaksanaan lebuhraya secara penswastaaan telah dirangka oleh Kajian Semula HNDR Fasa 1 seperti ditunjukkan dalam Rajah 8.1 dan Rajah 8.2. Sehingga akhir tahun 2006, sebanyak 34 projek rangkaian jalan raya dan lebuhraya secara penswastaaan yang telah dilaksanakan adalah sebahagian daripadanya berasaskan pada perancangan HNDR ini. Dari jumlah tersebut, empat (4) projek telah diserahkan kepada kerajaan, 19 projek sedang beroperasi, sepuluh (10) projek dalam pembinaan dan dua (2) projek di peringkat perbincangan.
- 8.9 Kedudukan projek-projek rangkaian jalan raya dan lebuhraya adalah seperti berikut:
- a. Telah diserahkan kepada kerajaan:
 - i. Jalan Sungai Besi;
 - ii. Jalan Kuching;
 - iii. Jalan Pahang; dan,
 - iv. Lebuhraya Senai.

Rajah 8.2 Cadangan Pelaksanaan Rangkaian Jalan Raya Dan Lebuhraya Secara Penswastan oleh HNDP



Sumber: KKR, Bahagian Perancang Jalan

- b. Sedang beroperasi:
- i. Lebuhraya Utara-Selatan (PLUS);
 - ii. Lebuhraya Utara-Selatan Hubungan Tengah (ELITE);
 - iii. Lebuhraya Laluan Kedua Malaysia-Singapura (LINKEDUA);
 - iv. Lebuhraya Selat Klang Utara (NKSB);
 - v. Lebuhraya Pintas Baru Selat Klang Utara (NNKSB);
 - vi. Jambatan Pulau Pinang (PBSB);
 - vii. Lebuhraya Sungai Besi (BESRAYA);
 - viii. Lebuhraya Pantai Baru (NPE);
 - ix. Lebuhraya Kulim-Butterworth (BKE);
 - x. Lebuhraya Shah Alam (KESAS);
 - xi. Lebuhraya Pantai Timur, Fasa 1;
 - xii. Lebuhraya KL-Karak;
 - xiii. Lebuhraya Damansara-Puchong (LDP);
 - xiv. Sistem Penguraian Trafik KL Barat (SPRINT);
 - xv. Lebuhraya Bertingkat Ampang-Kuala Lumpur (PROLINTAS);
 - xvi. Lebuhraya Koridor Guthrie (GCE);
 - xvii. Lebuhraya Hubungan Tengah-Barat Kuala Lumpur (METRAMAC)
 - xviii. Lebuhraya Cheras-Kajang (GRANDSAGA); dan,
 - xix. Lebuhraya Lingkaran Luar Kajang (SILK).
- c. Dalam pembinaan:
- i. Lebuhraya Kajang-Seremban (LEKAS);
 - ii. Lebuhraya Duta-Ulu Kelang (DUKE);
 - iii. Pengurusan Air Banjir dan Terowong Jalan Raya (SMART);
 - iv. Lebuhraya Lingkaran Luar Butterworth (BORR);
 - v. Lebuhraya Khusus KL-Putrajaya (KLT);
 - vi. Lebuhraya Lembah Kelang Selatan (SKVE);
 - vii. Lebuhraya Kuala Lumpur-Kuala Selangor (yang dahulunya dikenali sebagai Lebuhraya Assam Jawa - Taman Rimba Templer) (LATAR);
 - viii. Lebuhraya Lingkaran Luar Pulau Pinang (PORR);
 - ix. Lebuhraya Kemuning-Shah Alam (LKSA); dan,
 - x. Jambatan Kedua Pulau Pinang.

- d. Dalam perbincangan di Unit Perancang Ekonomi, Jabatan Perdana Menteri:
- i. Lebuhraya Pantai Barat (WCE); dan,
 - ii. Lebuhraya Hubungan Penyuraian Timur (EDL).

II. Isu-isu Yang Perlu Diberi Perhatian

A. Kadar Dan Kekerapan Kenaikan Tol

- 8.10 Di samping memberi penekanan ke atas isu perancangan dan pelaksanaan pembangunan rangkaian lebuh raya, isu mengenai kadar dan kekerapan kenaikan tol perlu diberi perhatian terutamanya ke atas pengguna lebuh raya.
- 8.11 Dalam pelaksanaan projek lebuh raya secara penswastaan, kadar dan kekerapan kenaikan tol telah ditetapkan berdasarkan pada kadar pulangan dalaman projek selepas cukai (*pre-tax IRR*) yang akan dimuktamadkan oleh Jawatankuasa Penswastaan. Kadar IRR yang biasanya dalam lingkungan 10.5%-12.5% adalah merupakan satu peratusan pulangan yang munasabah untuk pelaburan jangka panjang. Kadar ini ditetapkan dengan beberapa andaian penting. Antaranya termasuklah kadar unjuran peningkatan trafik, tempoh kutipan tol, kos operasi dan penyelenggaraan, kadar nisbah pembiayaan dalam bentuk ekuiti pemegang saham pada pinjaman komersial.
- 8.12 Di samping memastikan pelaksanaan projek pembinaan lebuh raya oleh syarikat konsesi berdaya maju, kerajaan juga telah mendapatkan pandangan orang ramai melalui kaji selidik yang dijalankan. Pendapat orang ramai, terutamanya pengguna lebuh raya tersebut telah diambil kira dan diberi perhatian semasa Jawatankuasa Penswastaan meneliti terma dan syarat perjanjian termasuk skop kerja, unjuran kewangan dan jadual pelaksanaan.
- 8.13 Segi pelaksanaan lebuh raya secara penswastaan ini, Jawatankuasa Penswastaan sentiasa mempertingkatkan kepentingan orang awam dan memelihara kepentingan kerajaan. Dari semasa ke semasa, terma-terma baru yang menjaga kepentingan awam dan kerajaan dijadikan sebahagian dari terma dalam perjanjian. Antara lain, kerajaan tidak memperuntukkan jaminan kepada syarikat segi jumlah trafik, had keberhutangan syarikat dan pembayaran kepada pemberi pinjaman komersial. Pemegang saham juga tidak memperoleh dividen pelaburan sehingga semua bayaran hutang komersial syarikat untuk konsesi lebuh raya dilunaskan. Sebarang kenaikan tol juga

tidak dinaikkan secara automatik dan tertakluk pada Mekanisme Semakan Tarif serta perlu mendapat persetujuan daripada kerajaan. Di samping itu, kerajaan juga berhak sama ada bersedia atau sebaliknya untuk meluluskan kenaikan kadar tol dengan membayar pampasan ke atas kerugian yang ditanggung oleh syarikat konsesi.

- 8.14 Jawatankuasa Penswastan juga telah menetapkan bahawa kenaikan kadar tol bagi lebuhraya yang sedang beroperasi perlu diselaraskan atau dikaji semula supaya selaras dengan kenaikan kadar tol Lebuhraya PLUS. Pada masa ini, kenaikan kadar tol bagi Lebuhraya PLUS adalah sebanyak 10% bagi setiap tiga (3) tahun. Bagi projek dalam perbincangan pula, struktur kenaikan kadar tol telah diseragamkan dengan struktur kenaikan kadar tol Lebuhraya PLUS bagi mengelakkan berlakunya kenaikan kadar tol yang terlalu kerap.
- 8.15 Kenaikan kadar tol dan kekerapan kenaikan bagi lebuhraya yang sedang beroperasi adalah seperti ditunjukkan dalam Jadual 8.1. Bagi tahun 2007, terdapat lima (5) lebuhraya dijadualkan untuk kenaikan kadar tol, lapan (8) lebuhraya pada tahun 2008, tiga (3) lebuhraya pada tahun 2009 dan satu (1) lebuhraya masing-masing pada tahun 2010 dan 2011.

Jadual 8.1
Kadar Dan Kekerapan Kenaikan Tol Bagi Tahun 2007 Hingga 2011

Bil.	Syarikat Konsesi	Tarikh Kadar Tol Semasa Berkuatkuasa	Kenaikan Kadar Tol Seterusnya	Tempoh Konsensi
1	Lebuhraya Kuala Lumpur Karak (MTD)	1 Ogos 2002	1 Januari 2007	Julai 1994-Julai 2006
2	Lebuhraya Shah Alam (Kesas)	7 April 2002	1 Januari 2007	November 1993-Ogos 2002
3	Lebuhraya Damansara Puchong (LDP)	1 Mac 1999	1 Januari 2007	23 April 1996-2029
4	Lebuhraya Cheras Kajang (GRANDSAGA)	1 Januari 2003	1 Januari 2007	September 1995-September 2025
5	Lebuhraya Koridor Guthrie (GCE)	19 April 2005	1 Januari 2007	18 Julai 2000-2033
6	Lebuhraya Bertingkat Ampang Kuala Lumpur	1 Jun 2001	1 Januari 2008	16 Mei 1996-2029
7	Lebuhraya Utara Selatan (PLUS)	1 Januari 2005	1 Januari 2008	Mei 1998-30 Mei 2030
8	Lebuhraya Utara Selatan Hubungan Tengah	1 Januari 2005	1 Januari 2008	April 1994-Jun 2026

9	Lebuhraya Kulim - Butterworth (KLBK)	1 Jun 2005	1 Januari 2008	Jun 1994-Jun 2026
10	Lebuhraya Laluan Kedua Malaysia - Singapura	1 Mei 2005	1 Januari 2008	27 Julai 1993-Mei 2039
11	Lebuhraya Seremban Port Dickson	1 Januari 2005	1 Januari 2008	27 September 1993-2028
12	Lebuhraya Baru Selat Klang Utara (NNKSB)	15 Mei 2002	15 Mei 2008	Ogos 1995-Ogos 2020
13	Jambatan Pulau Pinang (PBSB)	1993	1 Oktober 2008	September 1993-Disember 2021
14	Lebuhraya Pantai Baru (NPE)	2 April 2004	1 Januari 2009	26 Mac 1996-2026
15	Lebuhraya Sungai Besi (BESRAYA)	15 Ogos 2004	1 Januari 2009	9 Mei 1996-2028
16	Skim Penyuraian Trafik Kajang (SILK)	14 Julai 2004	1 Januari 2009	8 Oktober 1997-2033
17	Lebuhraya Pantai Timur (LPT)	1 September 2004	1 Januari 2010	9 September 1998-2031
18	Skim Penyuraian Trafik KL-Barat (SPRINT)	9 September 2001	1 Januari 2011	23 Oktober 1997-2030
19	Lebuhraya Selat Klang Utara (NKSU)	1 Januari 1985	Tiada Kenaikan Tol	
20	Lebuhraya Hubungan Timur-Barat (METRAMAC)	20 Disember 2002	Kenaikan Tol Atas Permohonan	

Sumber: KKR, Bahagian Pembangunan dan Pelaksanaan

B. *Obligasi Kerajaan Dan Obligasi Syarikat Konsesi*

8.16 Isu mengenai obligasi kerajaan dan syarikat konsesi adalah merupakan salah satu perkara yang perlu diberi perhatian terutamanya untuk mencapai matlamat dasar penswastaaan. Oleh itu, penyeliaan yang berterusan oleh KKR sebagai agensi pelaksana dan LLM sebagai jabatan pemantau amat perlu bagi memastikan kejayaan ini. Terma-terma perjanjian obligasi kerajaan dan obligasi syarikat konsesi sentiasa dipantau untuk memastikan syarikat-syarikat konsesi melunaskan obligasi masing-masing seperti yang termaktub dalam perjanjian konsesi.

SKIM BAYARAN TERTANGGUH

I. Pendahuluan

- 8.17 Di bawah Rancangan Malaysia Kelapan (RMKe-8; 2000-2005), kerajaan bersetuju melaksanakan pembinaan jalan raya dengan kaedah Skim Bayaran Tertangguh (*Deferred Payment Scheme*) secara terpilih bagi kemudahan kepada pengguna jalan raya. Di bawah skim ini, pihak swasta akan membiayai projek berkenaan melalui pinjaman bank dan pembayaran akan dibuat oleh kerajaan selepas pembinaan siap dengan dua *bullet* pembayaran.
- 8.18 Konsep skim berkenaan telah bermula pada bulan Julai tahun 1999 di mana pihak Unit Perancang Ekonomi, Jabatan Perdana Menteri (UPE, JPM) telah menawarkan projek-projek kepada kontraktor-kontraktor terpilih. Salah satu projek yang ditawarkan kepada kontraktor-kontraktor adalah pada tahun 1999, di mana pihak UPE, JPM menawarkan Projek Menaik Taraf Jalan Lencongan Barat, Alor Setar, Kedah dengan skop berikut:
- i. Jalan sedia ada dinaiktarafkan pada *four lane single carriage way* tanpa *paved shoulder*;
 - ii. Pembiayaan projek secara *deferred payment*, iaitu dibiayai oleh pihak syarikat dan kos berkenaan akan dibayar balik oleh kerajaan setelah projek disiapkan;
 - iii. *Relocation of utilities* ditanggung oleh syarikat utiliti berkenaan dan bertujuan untuk menyejajarkan pelaksanaan dan ia diambil kira sebagai sebahagian dari harga kontrak yang dibiayai oleh syarikat/kontraktor; dan,
 - iv. Kos tanah ditanggung oleh kerajaan.

II. Projek-Projek Di Bawah Skim Bayaran Tertangguh

- 8.19 Di bawah RMKe-8, sejumlah 17 projek telah dilaksanakan di bawah Skim Bayaran Tertangguh dan daripada 17 projek berkenaan nama dan kos projek adalah seperti berikut:

Jadual 8.2
Projek-projek Di Bawah Skim Bayaran Tertangguh
Dalam RMKe-8 Dan RMKe-9

a. Dalam Pembinaan

Bil.	Nama Projek	Anggaran Kos Projek (RM Juta)
1	Cadangan Membina Pakej 3: Jalan Pos Betau ke Lembah Bertam	240
2	Menaik Taraf Jalan Pintas Kuantan	190
3	Membina Jalan dari Sepulut ke Kalabakan	630
4	Membina Jalan Sipitang - Tenom	227
5	Lebuhraya Khusus KL - Putrajaya	1600
Jumlah		2,887

b. Telah Siap

Bil.	Nama Projek	Anggaran Kos (RM Juta)
1	Menaik Taraf Jalan Lencongan Barat, Alor Setar, Kedah	65.3
2	Menaik Taraf Jalan Anak Bukit - Kepala Batas, Kedah	62.08
3	Jalan Lingkaran Alor Setar - Tasik Pedu - Gurun, Daerah Kuala Muda ke Pekan Sik, Kedah	258.0
4	Menaik Taraf Jalan Persekutuan Laluan 50 dari Batu Pahat - Ayer Hitam - Kluang, Johor	238.6
5	Jalan Raya Simpang Pulai - Lojing - Gua Musang - Kuala Berang, Pakej 5	118.3
6	Melebar & Memperelok Jalan Persekutuan 98 dari Temerloh, Jerantut, Pahang	139.6
7	Pembinaan Jalan Primary Distributor di Putrajaya Jalan Lingkaran Bandar U4	562.0
8	Projek Menaik Taraf Jalan Klang Lama ke Kuala Lumpur	490.0
9	Cadangan Memperelok Jalan Persekutuan Laluan 58: Ringlet - Tanah Rata Cameron	143.0

10	Projek Sambungan B15 (B15 Fasa II)	230.0
11	Menaik Taraf Jalan Oya/Mukah/Balingian	379.0
12	Membina Jalan Pantai Kampung Selamat – Mentelitip	92.5
	Jumlah	2,778.38

Sumber: KKR, Bahagian Pembangunan dan Pelaksanaan

8.20 Projek yang pertama yang dilaksanakan di bawah skim tersebut adalah Projek Menaik Taraf Jalan dari Anak Bukit ke Simpang Kepala Batas, Alor Setar yang telah disiapkan pada 30 Julai 2003 dan bayaran kepada bank adalah satu *bullet* pembayaran sahaja tetapi bagi projek-projek yang dilaksanakan kemudian, pembayaran adalah dua *bullet* pembayaran kerana pihak JKR mempunyai masalah *defect liability period* sekiranya bayaran dibuat secara satu pembayaran.

III. Kaedah Pembayaran

8.21 Bagi semua projek yang dilaksanakan di bawah skim ini, Bank Pembangunan Berhad adalah bank yang dipilih untuk membiayai kos pembinaan dan kadar faedah lima peratus dikenakan. Pihak bank akan membuat bayaran kepada kontraktor apabila menerima tuntutan pembayaran selepas kerja-kerja disiapkan secara berperingkat-peringkat. Setelah projek diselesaikan dengan Sijil Siap Sempurna, pihak kerajaan dikehendaki membuat pembayaran pertama, iaitu 50% dari pinjaman dan pembayaran kedua 50% lagi akan dibuat selepas setahun Sijil Siap Sempurna dikeluarkan.

IV. Rumusan

8.22 Dari 17 projek di bawah Skim Bayaran Tertanggung yang dilaksanakan di bawah RMKe-8, sebanyak dua belas (12) projek telahpun disiapkan dan lima (5) projek akan disiapkan dalam RMKe-9. Sungguhpun pelaksanaan projek sebagai alternatif pendekatan konvensional tetapi alternatif tersebut boleh mempercepatkan proses mewujudkan rangkaian jalan yang lengkap di Semenanjung Malaysia. Pelaksanaan projek ini boleh dikaji kembali setelah kesemua projek sambungan dalam RMKe-9 selesai dilaksanakan.

PENGGUNAAN DANA KHAS

I. Pendahuluan

- 8.23 Peruntukan Amanah Kerajaan Persekutuan (Dana Khas) merupakan tabung ihsan khas yang diwujudkan bagi pelaksanaan projek-projek pembangunan di Terengganu. Pelaksanaan projek-projek infrastruktur di bawah Pembiayaan Amanah Dana Khas ini dilihat dalam konteks yang menyeluruh di mana semua program dan projek yang dirancang dan dilaksanakan oleh kerajaan adalah untuk kebajikan rakyat negeri berkenaan.
- 8.24 Terdapat 36 buah projek jalan dan jambatan di bawah KKR bernilai melebihi RM1.3 bilion yang berada dalam pelbagai peringkat pelaksanaan seperti ditunjukkan menerusi Jadual 8.3. Sehingga pertengahan tahun 2006, kerajaan telah membelanjakan 48% dari jumlah berkenaan.

Jadual 8.3
Projek Dana Khas

Bil.	Kategori>Nama Projek
	A. Siap Pembinaan (Bayaran Muktamad Selesai)
1	Pembinaan Jambatan Kg. La, Ulu Besut, Terengganu
2	Meninggikan Aras Jalan Di Jalan Ft 03, Km 19.6 - Km 21, Rhu Muda, Marang Terengganu
3	Jalan Ke Kampung Air Sejuk, Setiu, Terengganu
4	Jalan Bukit Gerai, Mercang, Marang, Terengganu
5	Jalan Kg. Fikri - Gong Batu - Saujana, Setiu, Terengganu
6	Jambatan Jerangau Felda Sec.123 Laluan 14 Dungun, Terengganu
7	Jalan Surau Haji Yaakub - Darul Falah - Kedai Buluh, Daerah Marang, Terengganu * Fasa 1
8	Menaik Taraf Jalan Gong Badak Ke Bukit Berangan, Terengganu
9	Menggantikan Jambatan Sedia Ada Di Sungai Buaya Yang Rosak Akibat Banjir Kampung Banggol Pauh, Kuala Terengganu Secara Rundingan Terus
10	Jalan Payoh - Bujal - Padang Kemunting, Kemaman, Terengganu
11	Menaik Taraf Laluan 3, Seksyen 421-423, Rantau Petronas, Kerteh, Terengganu
12	Memperelok FT3, Jalan Kuala Terengganu - Kota Bharu. Km 62-Km 68, Pak Kancil, Setiu, Terengganu [Fasa 2 (Km 65 - Km 68)]

13	Jalan Raya Simpang Pulai - Lojing - Gua Musang - Kuala Berang, Pakej 7, Jambatan Pasir Pulau Ke Kuala Teris, Terengganu : Kerja-Kerja Membaik Pulih Cerun Runtuh Di Ch. 6225
14	Memperelokkan Laluan 3, Jalan Kuala Terengganu - Kota Bharu, Km 41 - Km 45, Sg. Tong Setiu, Terengganu.
15	Membaiki Jalan Bandar Al- Muktafibilah Shah Ke Pasir Raja, Dungun, Terengganu
16	Naik Taraf Laluan 3, Jalan Kuala Terengganu - Kuantan, Km 75 - Km 86 Dungun, Fasa 2 : Dari Km 81-Km 86, Terengganu
17	Memperelokkan Jalan Dari Bulatan Sultan Mansor Ke Bulatan Kuala Berang * Pakej 2b : Dari Padang Midin Ke Bukit Payong (Km 10-Km 14)
18	Menaik Taraf Jalan Lingkaran Kuala Terengganu
19	Meninggikan Aras Jalan Chukai - Air Putih, Km 18 - Km 22 (Sg. Musang), Kemaman

B. Dalam Pembinaan	
1	Jambatan Baru di Atas Sg. Dungun, Laluan 127, Dungun, Terengganu
2	Projek Menaik Taraf/Meninggi Aras Jalan Chukai Ke Air Putih, Km 4 - Km 6 Dan Km 11 - Km 14, Sungai Pinang, Kemaman, Terengganu.
3	Jalan Raya Simpang Pulai - Lojing - Gua Musang - Kuala Berang, Pakej 6 : Aring - Jambatan Pasir Pulau (Km 67)
4	Menaik Taraf Jalan T1 / T3 Dari Merang Ke Kuala Besut, Terengganu
5	Jalan Tok Adis, Fasa 2, Terengganu
6	Memperelokkan Jalan Dari Bulatan Sultan Mansor Ke Bulatan Kuala Berang Pakej 3 : Dari Bukit Payong - Binjal Rendah (Km 14-Km 20)
7	Jalan Raya Simpang Pulai -Lojing - Gua Musang - Kuala Berang, Pakej 6A : Dari Aring Ke Sempadan Kelantan/ Terengganu
8	Projek Jalan Seberang La, Hulu Besut, Terengganu Secara Reka Dan Bina Serta Rundingan Terus Di Bawah Program Pembiayaan Dana Khas
9	Menaik Taraf Laluan 3, Km 97.4 - Km 108, Jalan Kuala Terengganu - Kuantan, Mukim Kuala Paka, Daerah Dungun Terengganu
10	Jalan Padang Tapong Ke Durian Telor, Besut, Terengganu
11	Projek Menaik Taraf Laluan 3, Km-Km, Jalan Kuala Terengganu - Kota Bharu, Terengganu
12	Projek Menaik Taraf Laluan 3, Km 69-Km 72, Jalan Kuala Terengganu - Kota Bharu, Di Pekan Permaisuri, Setiu Terengganu
13	Projek Menaik Taraf Jalan Bukit Besi (Laluan Persekutuan 132) Dungun, Terengganu

14	Jalan Lapangan Terbang Kerteh Ke Santong, Dungun, Terengganu
----	--

Bil.	C. Menunggu Surat Setuju Terima
1	Jambatan Dari Kg. Binjai Ke Mak Lagam, Kemaman, Terengganu
2	Projek Jalan & Jambatan Dari Jeram Ke Kg. Tok Kong Ke Kg. Bukit Guntong, Kuala Terengganu, Terengganu

Bil.	D. Peringkat Rundingan Harga
1	Menaik Taraf Laluan 3, Km 11 - Km 18, Jalan Kuala Terengganu - Kuantan, Marang

Bil.	E. Projek-projek Lain
1	Lebuhraya Pantai Timur Fasa 2
	Pakej 2 (CH 15100 - CH 26100)
	Pakej 11
2	Projek Menaik Taraf Lapangan Terbang Kuala Terengganu
	Pakej I - Pembesaran <i>Parking Apron</i>
	Pakej II - <i>Terminal Building</i>
	Pakej III - <i>Runway Extension Work</i>

Bil.	F. Projek Dibatalkan
1	Jambatan Telemong Melintasi Sg. Terengganu Ke Pasir Tinggi Hulu Terengganu

Sumber: KKR, Bahagian Pembangunan dan Pelaksanaan

II. Kedudukan Terkini

- 8.25 Berdasarkan Jadual 8.3, 36 buah projek yang dinyatakan di atas, sebanyak 19 buah projek telah siap dibina, manakala 14 buah projek dalam proses pembinaan, dua projek lagi dalam peringkat pengeluaran surat setuju terima dan satu projek lagi masih dalam peringkat rundingan harga.
- 8.26 Skop kerja bagi projek-projek ini merangkumi pembinaan jalan-jalan baru dan juga menaiktarafkan jalan-jalan yang sedia ada. Secara keseluruhannya, jalan-jalan yang dibina atau dinaiktarafkan ini akan mematuhi reka bentuk piawaian JKR R5.

- 8.27 Projek-projek ini adalah projek sambungan dari RMKe-8. Walau bagaimanapun, KKR bercadang untuk melaksanakan 10 lagi projek jalan dan jambatan yang baru di bawah peruntukan ini bagi tempoh RMKe-9. Jumlah kos bagi projek-projek baru ini adalah sebanyak RM1.115 bilion.
- 8.28 Penyediaan kemudahan infrastruktur seumpama ini di Terengganu merupakan pelengkap pada usaha untuk memajukan sektor pelancongan di negeri berkenaan. Perancangan dan reka bentuk jalan yang baik dapat memudahkan akses orang ramai dan menjadikan perjalanan mereka lebih efisien.
- 8.29 Antara projek-projek utama di bawah Peruntukan Amanah Kerajaan Persekutuan (Dana Khas) adalah seperti berikut:
- i. Pakej 6, Projek Jalan Raya Simpang Pulai - Lojing - Gua Musang - Kuala Berang (RM250 juta);
 - ii. Projek Menaik Taraf Jalan T1 /T3 dari Merang Ke Kuala Besut, (RM 150 juta); dan,
 - iii. Projek Menaik Taraf Jalan Bukit Besi (Laluan Persekutuan 132) Dungun (RM 140 juta).

III. Rumusan

- 8.30 Dapat dilihat bahawa jajaran jalan raya projek-projek tersebut tertumpu di kawasan-kawasan luar bandar di negeri Terengganu. Secara amnya, projek-projek ini dilaksanakan untuk meningkatkan taraf sosioekonomi masyarakat di Terengganu. Selain itu, rangkaian jalan raya setempat akan menjadi lebih tersusun dan selesa. Ia membantu mengurangkan bilangan kemalangan jalan raya dan meningkatkan keselamatan pengguna jalan raya. Di samping itu, tempoh masa perjalanan akan dapat dijimatkan melalui pembinaan jambatan-jambatan yang menghubungkan dua kawasan yang terpisah kesan dari laluan-laluan sungai. Sesungguhnya, infrastuktur-infrastruktur sebegini dapat menjadi pemangkin pada kemajuan ekonomi masyarakat tempatan.

BAB 9

STRATEGI PEMANTAUAN PELAKSANAAN PROJEK JALAN RAYA DALAM RMKE-9

I. Pendahuluan

9.1 Pencapaian objektif RMKe-9 sangat penting dalam usaha kita mencapai taraf negara maju menjelang tahun 2020. Oleh kerana RMKe-9 merupakan fasa kedua dan terakhir bagi pelaksanaan Rangka Rancangan Jangka Panjang Ketiga (RRJP3) 2001-2010, maka peranan semua kementerian/jabatan/agensi yang terlibat dalam sektor pengangkutan jalan adalah sangat signifikan sebagai pemangkin (*catalyst*) dalam usaha pencapaian objektif itu. Oleh itu strategi-strategi yang dirangka adalah untuk menangani isu-isu dan masalah-masalah yang pernah timbul dalam RMKe-8 terutamanya masalah pengambilan tanah (PBT), setingan, pengalihan utiliti dan pengurusan kontraktor supaya masalah tersebut dapat diminimumkan dalam RMKe-9.

II. Kaedah Pemantauan Projek

9.2 Bagi tujuan memperkemas lagi sistem pemantauan pelaksanaan projek pembangunan, dua buah jawatankuasa telah ditubuhkan di peringkat kementerian, iaitu:

- i. Jawatankuasa Khas Pemantauan Projek RMKe-9 yang dipengerusikan sendiri oleh YB. Menteri Kerja Raya.
- ii. Jawatankuasa Kerja Pemantauan Projek RMKe-9 yang dipengerusikan bersama oleh Ketua Setiausaha dan Ketua Pengarah Kerja Raya.

9.3 Di peringkat negeri pula diwujudkan satu Jawatankuasa Khas Pemantauan Projek RMKe-9 yang dipengerusikan oleh YB. Exco Infrastruktur Negeri dan Jawatankuasa Kerja Pemantauan Projek RMKe-9 Negeri dipengerusikan oleh Pengarah Jabatan Kerja Raya Negeri.

9.4 Antara tugas-tugas utama jawatankuasa berkenaan adalah seperti berikut:

- i. Menyelesaikan masalah-masalah pelaksanaan projek dengan seberapa segera terutama yang melibatkan pihak ketiga seperti Pejabat Tanah Negeri, Tenaga Nasional Berhad (TNB), Telekom Berhad, Pihak Berkuasa Tempatan (PBT) dan lain-lain;
- ii. Memantau secara *hands on* melalui lawatan ke tapak-tapak binaan dengan tujuan mempercepatkan proses pembinaan;
- iii. Memastikan semua bayaran bagi kerja kontrak dibuat mengikut jadual;
- iv. Memastikan kualiti binaan di tapak projek mengikut spesifikasi dan standard yang ditetapkan; dan,
- v. Memastikan keselamatan dan kebersihan di tapak binaan.

9.5 Selain itu, kementerian juga akan melaksanakan strategi-strategi khusus seperti berikut:

- i. Melaksanakan dengan sepenuhnya *Arahan No. 1, 2004, Majlis Tindakan Negara (MTN)* iaitu melalui mesyuarat-mesyuarat Jawatankuasa Tindakan Pembangunan Kementerian.
- ii. Pemantauan yang lebih rapi dan terperinci bagi setiap projek, khususnya projek-projek yang bermasalah;
- iii. Mengadakan Mesyuarat Penyelarasan Pelaksanaan Projek dengan agensi-agensinya terlibat sebaik sahaja senarai projek diluluskan;
- iv. Mengatur Mesyuarat Penyelarasan yang lebih kerap dengan wakil-wakil kerajaan negeri yang terlibat bagi mengatasi masalah yang berlaku, khususnya berkaitan isu-isu pengambilan tanah, pengalihan setinggan dan utiliti; dan,
- v. Melaksanakan projek mengikut skop dan siling yang telah ditetapkan oleh UPE, JPM.

III. Pewujudkan Jawatankuasa Teknikal

9.6 Menubuhkan tiga jawatankuasa teknikal bagi memastikan projek jalan yang diluluskan dapat dilaksanakan dengan berkesan, iaitu:

- i. Jawatankuasa Teknikal Tanah - fokus jawatankuasa ini adalah bagi menyelesaikan masalah di atas tanah bagi membolehkan 'Projek 880' dilaksanakan sepenuhnya;
- ii. Jawatankuasa Teknikal Utiliti - fokus jawatankuasa ini adalah untuk membantu menyelesaikan masalah teknikal di TNB dan Telekom; dan,

- iii. Jawatankuasa Teknikal Kewangan - fokus jawatankuasa ini adalah menyelesaikan masalah kelewatan bayaran sesuai dengan matlamat 100% yang disasarkan oleh KKR.

IV. Kedudukan Pelaksanaan Projek Jalan Raya Yang Diluluskan Dalam RMKe-9 dan Dilaksanakan Pada Tahun 2006

9.7 Jadual 9.1 dan Rajah 9.1 berikut menunjukkan kedudukan perbelanjaan bagi projek sambungan dan projek baru yang diluluskan dalam RMKe-9 sehingga Oktober 2006.

Jadual 9.1
Laporan Perbelanjaan Peruntukan Pembangunan P27 Projek RMKe-9
(Tahun 2006)

Butiran Projek		Nama Projek	Pindaan Peruntukan Tahun 2006 RM	Dibelanjakan di IP JKR Sehingga 31 Disember 2006	Jumlah Perbelanjaan Sehingga Disember 2006
PERLIS					
00600	033	Membina Jalan Utama Negeri Perlis (Jalan Changloon Ke Kuala Perlis)	4,500,000	1,804,179.55	3,750,858.00
21000	005	Cadangan Jejambat Melintasi Landasan Kereta Api Di Arau, Perlis	7,000,000	0	6,800,000.00
60000	029	Menaik Taraf Jalan Dua Hala Utara Kangar, Perlis	0	333,982.00	2,549,132.00
60000	030	Menaik Taraf Lintasan Utara Kangar (Guar Syed Alwi - Spg. Tiga), Perlis	0	0	0
61000	017	Menaik Taraf Jalan Jitra Melalui Kodiang, Kedah ke Arau, Perlis (Pakej 4)	0	0	4,999,982.86
80000	012	Membina Jalan Baru dari Kaki Bukit - Wang Kelian, Perlis	4,000,000	53,296.80	3,253,296.80
81000	017	Jalan Padang Besar/Chuping/Ulu Pauh/ Bukit Kayu Hitam, Perlis	40,000,000	4,883,696.46	50,220,796.46
		Jumlah Projek Sambungan	55,500,000	7,075,155.00	71,574,066
60000	114	Menaik Taraf Laluan 186 Di Jalan Lintasan Kangar	150,000	35,198.46	35,198.46
61000	129	Menaik Taraf Lintasan Utara Kangar (Guar Syed Alwi - Spg. Tiga), Perlis	7,000,000	28,401.40	2,598,401.40
81000	114	Jalan Dari Padang Besar ke Bukit Kayu Hitam	1,000,000	0.00	0.00
		Jumlah Projek Baru	8,150,000	63,600	2,633,600
		Jumlah Bagi Perlis	63,650,000	7,138,755	74,207,666

KEDAH					
00600	012	Jalan Changloon – Sintok,Kedah	400,000	0.00	0.00
31000	006	Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Kedah	0.00	19,435.71	7,458,006.05
60000	007	Menaik Taraf Jln. Persekutuan 136 Lebuhraya Utara/Selatan Ke Pekan	10,000,000	79,935.00	19,050,785.00
61000	017	Menaik Taraf Jalan Jitra Melalui Kodiang, Kedah Ke Arau, Perlis	65,000,000	13,751,810.98	63,701,735.98
70000	007	Memperelok Laluan 1, Bandar Darul Aman, Pekan Jitra, Kedah	3,000,000	60,435.00	4,545,132.14
81000	004	Jalan Lencongan Barat Dari Persimpangan Tol Utara Selatan Sungai Petani, Kedah	1,000,000	0.00	0.00
81000	005	Jalan Kuah - Padang Mat Sirat (Laluan 112), Dari Pekan Kuah Ke Lapangan Terbang Langkawi, Padang Mat Sirat, Kedah	40,000,000	4,041,576.63	34,041,281.11
81000	008	Jalan Lingkaran Alor Setar – Tasik Pedu - Gurun, Daerah Kuala Muda Ke Pekan Sik, Kedah	5,000,000	72,127,445.65	74,442,145.65
81000	009	Jalan Bandar Baharu - Kulim (Laluan 136), Dari Persimpangan, BKE Melalui Kelang Lama Ke Bandar Kulim, Kedah	2,000,000	478,006.00	1,389,473.00
81000	012	Jalan Timur - Barat Dari Pekan Pendang Ke Pekan Sungai Tiang, Daerah Pendang, Kedah	0.00	84,737.02	86,342.82
81000	014	Jalan Dari Lencongan Barat Sungai Petani Melalui Pekan Semaling, Ke Pulau Bedong Daerah Kuala Muda, Kedah	16,000,000	92,624.57	16,736,358.27
81000	021	Jln. Trans. Eastern Kedah Interland (Durian Burung Ke Kupang) Kedah	140,000,000	44,332,863.26	69,336,607.51
81000	023	Membina Jalan Pesisir Pantai Dari Kuala Sanglang Ke Kuala Kedah	6,000,000	53,042.90	4,399,842.90
		Jumlah Projek Sambungan	288,400,000	135,121,913	295,187,710
02800	121	Pembesaran Jln. Alor Setar Ke Kangar: Menaik Taraf Laluan Persekutuan 7 (Km 2 - Km 7), Kedah	200,000	5,295,602.00	5,629,602.00
60000	119	Menaik Taraf Jalan Alor Setar-Kuala Berang-Durian Burong	25,000,000	0.00	11,000,000.00
81000	110	Menaik Taraf Jalan Lunas-Kulim (Laluan 136) Dari Persimpangan BKE Kelang Lama ke Bandar Baru	0.00	0.00	0.00
		Jumlah Projek Baru	25,200,000	5,295,602	16,629,602
		Jumlah Bagi Kedah	313,600,000	140,417,515	311,817,312

PULAU PINANG					
02000	001	Butterworth <i>Outer Ring Road</i>	12,000,000	3,521,149.29	3,521,149.29
02500	003	Baik Pulih Jalan-jalan Di Pulau Pinang	31,000,000	3,420.40	8,003,345.90
20000	009	Jejambat di Persimpangan Jalan Sultan Azlan Shah/Jalan Aziz Ibrahim Dan Jejambat Di Bulatan Bayan Baru, Pulau Pinang	13,000,000	0.00	3,065,827.00
21000	007	Menaik Taraf Jalan Dan Bina Persimpangan Bertingkat Di FR 1/ Simpang Juru <i>Interchange</i> /Jalan Bukit Minyak, Pulau Pinang (P178)	30,000,000	17,414,035.54	31,413,978.39
21000	009	Jalan-jalan Utama Dan Jejambat Melintasi Landasan Keretapi Transkrian Sungai Aceh, Pulau Pinang	0.00	0.00	800,000.00
31000	005	Membina Jambatan Baru 2 Lorong Bersebelahan Jambatan Merdeka, Pulau Pinang	20,000,000	35,027.70	11,044,327.70
31000	006	Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Pulau Pinang	0.00	1,419,501.00	5,911,843.24
31000	009	Membina Jambatan Sungai Muda (Kuala Sungai Muda), Seberang Perai Utara	2,500,000	2,098,038.01	2,098,038.01
60000	017	Menaik Taraf Laluan 6, Bulatan Bagan Jermal/Kelawai - Mar Vista, Pulau Pinang	0.00	0.00	0.00
		Jumlah Projek Sambungan	108,500,000	24,491,172	65,858,510
60000	112	Menaik Taraf Laluan Persekutuan 150 Dari Persimpangan Pa' Boi ke Bukit Tambun, Seberang Perai Selatan	200,000	31,965.11	31,965.11
60000	113	Menaik Taraf Laluan Persekutuan 149 Dari Simpang Ampat Ke Persimpangan Plaza Tol Bkt Tambun, Seberang Perai Selatan	200,000	0.00	0.00
		Jumlah Projek Baru	400,000	31,965	31,965
		Jumlah Bagi Negeri Pulau Pinang	108,900,000	24,523,137	65,890,475
PERAK					
00600	003	Membaiki Jalan Kuala Kangsar - Grik, Perak	5,000,000	97,870.49	2,597,832.93
00600	005	Lebuhraya TMR-BRT Fasa II Titi Karangan-Grik	15,000,000	65,836.33	13,963,794.44
20000	015	Jejambat Baru Lintasan Keretapi Padang Rengas, Perak	0.00	99,317.59	99,317.59
21000	003	Menaik Taraf Jalan Persimpangan Bertingkat Jalan Sultan Azlan Shah/ Jalan Tambun	18,000,000	384,913.59	8,584,913.59
21000	004	<i>Overpass</i> Melintasi Jalan Ipoh-Lumut Ke Jambatan Sg. Dinding, Perak	0.00	0.00	0.00
30000	004	Jambatan Baru Kuala Kurau, Kerian, Perak	2,500,000	2,046,400.00	2,218,276.59

31000	006	Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Perak	0.00	220,585.09	9,220,385.65
60000	019	Menaik Taraf Laluan 1, Jalan Tanjung Malim - Bidor, Perak	2,100,000	83,440.00	2,083,388.82
60000	020	Menaik Taraf Laluan 1, Jalan Tapah - Gopeng, Perak	500,000	0.00	105,020.55
60000	023	Menaik Taraf Laluan 58, Jalan Teluk Intan Bidor, Perak	2,000,000	113,458.21	221,441.89
60000	025	Menaik Taraf Laluan 1, Jalan Changkat Jering - Taiping, Perak	5,000,000	22,060.00	2,121,979.76
61000	012	Menaik Taraf Jalan Laluan 5 Dari Kg. Koh Ke Kg. Sitiawan, Perak	25,000,000	138,659.53	13,098,723.96
61000	019	Menaik Taraf Jalan Persekutuan 5, Ipoh - Lumut	60,000.00	44,083,150.00	44,083,150.00
61000	021	Cadangan Menaik Taraf Jalan Persekutuan Dari Sabak Bernama -setiawan Dan Menaik Taraf FR 1/FR 73/FR Dari Kg. Bota Kiri -changkat Jering, Perak	50,000,000	521,649.25	45,021,557.10
71000	007	Membaik Pulih Jalan Damar Laut - Changkat Jering, Laluan 60, Perak	0.00	350,280.78	350,280.78
80000	011	Membina Jalan Baru Gopeng - Siputeh, Daerah Kinta, Perak	30,000,000	1,352,594.68	31,882,395.08
80000	026	Membina Jalan Baru Dari Laluan 1 Ke Kawasan Industri Proton City, Perak	19,000,000	0.00	17,603,775.00
		Jumlah Projek Sambungan	234,100,000	49,580,216	193,256,234
80000	112	Jalan Pintasan Pekan Bidor	200,000	0.00	0.00
		Jumlah Projek Baru	200,000	0.00	0.00
		Jumlah Bagi Perak	234,300,000	49,580,216	193,256,234
SELANGOR					
21000	008	Lebuhraya Menghubungkan Jalan Kawajipan Di Subang Jaya Ke FR 2, NKVE Dan LDP, Selangor	77,740,000	76,075,434.88	90,477,468.88
21000	012	Persimpangan Bertingkat Damansara Damai Atas Jalan Persekutuan 54	55,000,000	63,336,559.45	63,336,559.45
21000	013	Persimpangan Bertingkat Menghubungi Lebuhraya PLUS - Hospital Sungai Buloh	16,300,000	16,106,706.00	17,105,261.00
31000	006	Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Selangor	0.00	340,240.44	15,856,709.97
60000	057	Menaik Taraf Persimpangan Bertingkat Jalan Teluk Gong Dan Jalan Pemandaran	1,000,000	0.00	0.00
60000	66	Menaik Taraf Jalan Gombak FR 68	4,500,000	85,723.60	85,723.60

61000	015	Menaik Taraf Jalan FT 5 Dari Kapar Ke Klang, Selangor	40,000,000	1,800.00	29,352,525.00
61000	016	Menaik Taraf Jalan Menuju Ke Hospital Sg. Buloh (Fasa 4), Selangor	40,000,000	60,518,893.31	61,705,899.14
70000	036	Menaik Taraf Laluan 5 Kapar - Sabak Bernam/Klang Banting	5,000,000	0.00	1,453,848.00
71000	010	Membaik Pulih Jalan Persiaran Raja Muda Musa, Klang, Selangor	49,000,000	49,690,330.44	49,690,330.44
80000	027	Membina Dan Menjajar Semula Jalan B15, Selangor (Cyberjaya)	112,500,000	132,914,255.78	132,914,255.78
81000	022	Jalan Lencongan Baru Rawang, Selangor	50,000,000	123,326,202.14	123,326,202.14
		Jumlah Projek Sambungan	451,040,000	522,396,146	585,304,783
21000	121	Membina Jejambat Melintasi Landasan Kereta Api di Jalan Pelabuhan, Pelabuhan Klang	1,000,000	1,134,356.33	1,136,555.65
21000	122	Menaik Taraf Persimpangan Di Bandar Sultan Sulaiman / Pintu 2 Pelabuhan Utara, Pelabuhan Klang	1,000,000	1,454,305.35	1,454,305.35
61000	114	Menaik Taraf Persimpangan Jalan Serdang Raya/Jalan Puchong - Sungai Besi	5,000,000	752,315.17	752,315.17
61000	115	Menaik Taraf Jalan B34 Di Broga, Selangor	5,000,000	3,954,707.91	7,752,007.91
61000	117	Menaik Taraf Laluan FT 3209 Dan Jalan Negeri B27, Jalan Rawang Ke Tasek Puteri, Selangor	1,000,000	0.00	0.00
61000	118	Menaik Taraf Jalan Persiaran Kuala Selangor (FT 3214)	10,000,000	0.00	0.00
61000	119	Menaik Taraf Jalan Dari Bulatan Bkt. Kemuning Hingga Ke Persimpangan Taman Sri Muda (FT190)	10,000,000	0.00	0.00
		Jumlah Projek Baru	33,000,000	7,295,685	11,095,184
		Jumlah Bagi Selangor	484,040,000	529,691,831	596,399,967
MELAKA					
2000	004	Jejambat Melintasi Landasan Keretapi, Km 2.5, Laluan 19, Melaka	0.00	0.00	0.00
31000	006	Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Melaka	0.00	166,864.00	8,166,683.77
61000	004	Membaik Pulih Dan Menaik Taraf Jalan Muar - Melaka - Alor Gajah - Simpang Ampat, Melaka	110,000,000	8,493,521.30	68,400,118.47
80000	033	Membina Jalan Raya Durian Tunggal-Paya Rumpit-Sungai Udang, Melaka	7,000,000	1,699,201.16	2,378,064.58
81000	029	Pembinaan Jalan Masuk Ke Kolej Universiti Teknikal Kebangsaan Malaysia, (KUKTM), Melaka	24,000,000	0.00	19,579,823.00

		Jumlah Projek Sambungan	141,000,000	10,359,586	98,524,690
61000	122	Menaik Taraf Jalan Persekutuan Laluan 142 Simpang Peringgit- Lapangan Terbang Batu Berendam	500,000	0.00	0.00
		Jumlah Projek Baru	500,000	0.00	0.00
		Jumlah Bagi Melaka	141,500,000	10,359,586	98,524,690
NEGERI SEMBILAN					
02800	082	Mbaiki Jalan Seremban Kuala Klawang Km 21- Km 37	4,000,000	0.00	4,000,000.00
31000	006	Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Sembilan	0.00	0.00	7,728,699.70
61000	006	Menaik Taraf Jalan Simpang Pertang, Laluan 86, Jelebu, Negeri Sembilan (Mbaiki Pulih)	1,200,000	7,591.70	2,682,158.43
61000	008	Menaik Taraf Jalan Nilai - Pajam, Laluan FT 3265, Seremban, Negeri Sembilan	3,000,000	0.00	400,000.00
61000	022	Membina Jalan Baru Dari Lebuhraya Seremban - Port Dikson - FR5 Dari Pasir Panjang Dan Menaik Taraf FR5 Dari Pasir Panjang Ke Linggi, Negeri Sembilan	50,000,000	21,473,845.89	43,473,845.89
71000	003	Memperelok Jalan Nilai - Salak, Laluan FT 3261, Seremban, Negeri Sembilan	1,500,000	0.00	1,508,000.00
81000	016	Membina Jalan Lingkaran Tengah Seremban, Negeri Sembilan	75,000,000	76,865,746.99	76,865,746.99
		Jumlah Projek Sambungan	134,700,000	98,347,185	136,658,451
61000	111	Menaik Taraf Jalan Seremban Ke Senawang Fasa 2, Negeri Sembilan	45,000,000	45,432,568.33	45,432,568.33
61000	127	Mengganti Bulatan Persimpangan Laluan 1, Tampin	2,000,000	30,048.01	60,096.02
70000	110	Memperelok Jalan Seremban - Kuala Pilah, Bt. 5.8 - Bt. 13, Fasa 1	20,000,000	25,339,545.19	25,339,545.19
		Jumlah Projek Baru	67,000,000	70,802,162	70,832,210
		Jumlah Bagi Negeri Sembilan	201,700,000	169,149,346	207,490,661
JOHOR					
20000	001	Persimpangan Bertingkat Skudai, Johor Bharu	40,000,000	6,615,938.21	21,756,826.03
21000	002	Membina Persimpangan Bertingkat Jalan Lingkaran Dalam Johor, Bharu, Johor	15,000,000	216,369.62	17,266,789.62

30000	009	Jambatan Kedua Sungai Segamat, Johor	1,000,000	0.00	125,000.00
31000	001	Membina Jalan Dan Jambatan Dari Tanjung Sedili Besar, Johor	5,000,000	1,305.90	6,880,505.05
31000	006	Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Johor	0.00	229,274.57	6,981,075.57
61000	001	Menaik Taraf Persimpangan Bertingkat Jalan Johor Bharu-Kota Tinggi/ L/R Pasir Gudang	50,000,000	4,147,611.89	31,911,014.17
70000	001	Memperelok Jalan Dari Gemas Baru Ke Air Hitam, Johor	45,000,000	2,980,105.03	22,898,099.00
81000	001	Jalan Pintas Bandar Muar, Johor (Muar Bypass)	10,000,000	0.00	4,667,587.77
		Jumlah Projek Sambungan	166,000,000	14,190,605	112,486,897
21000	120	Membina Jambatan Johor Bahru - Singapura (PBT)	0.00	24,650,033.60	24,650,033.60
21000	123	Membina Jambatan Kedua Permas Jaya, Johor	400,000	0.00	0.00
31000	122	Membina Persimpangan Bertingkat Senai, Johor Bahru (Simpang ke Lapangan Terbang Senai)	500,000	68,947.20	68,947.20
60000	110	Menaik Taraf Persimpangan Perling, Johor	70,000,000	5,817,423.00	55,817,323.00
60000	115	Menaik Taraf Jalan Ulu Tiram-Kota Tinggi 4 Lorong, Kota Tinggi	500,000	26,161.46	26,161.46
60000	116	Menaik Taraf Jalan Persekutuan Laluan 50 Dari Batu Pahat- Ayer Hitam-Kluang - Pembahagi Jalan	12,000,000	6,122.81	6,122.81
61000	110	Menaik Taraf Jalan Tampoi Pada Empat Lorong, Johor Bahru	200,000	29,060.46	29,060.46
61000	113	Membina Jalan Masuk ke Pusat Pentadbiran Baru Kerajaan Johor Di Nusajaya Dari Linkedua	25,000,000	45,624.50	12,265,133.80
61000	123	Membina Dua Persimpangan Bertingkat Di Jalan Tampoi	100,000	85,630.88	85,630.88
		Jumlah Projek Baru	108,700,000	30,729,004	92,948,413
		Jumlah Bagi Johor	274,700,000	44,919,609	205,435,310
PAHANG					
00600	023	Jalan Pos Betau - Lembah Bertam, Pahang	25,500,000	71,494,772.13	91,337,274.17
30000	002	Jambatan Baru Di Atas Lintasan Keretapi di Laluan 8, 87 dan 64, Pahang	600,000	4,000.00	589,217.84
30000	010	Jambatan Chenor Maran, Pahang	300,000	0.00	229,972.00

31000	006	Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Pahang	0.00	0.00	7,509,410.79
60000	014	Menaik Taraf Jalan Maran – Jerantut, Pahang	10,000,000	567,100.00	8,689,230.73
60000	015	Menaik Taraf Jalan Kg. Tanjung Lumpur-Kuantan, Pahang	10,000,000	9,712.82	10,327,672.82
60000	061	Menaik Taraf Jalan Bentong – Kuala Lipis, Laluan 8, Pahang	4,200,000	94,421.00	865,721.00
61000	009	Menaik Taraf Jalan Pintas Kuantan, Pahang (Kuantan <i>Bypass</i>)	350,000	50,794,416.29	50,800,499.79
70000	023	Memperelok Jalan Persekutuan Laluan 59, Pahang	30,000,000	24,513,460.77	24,513,460.77
70000	024	Memperelok Jalan Persekutuan 98, Pahang (Temerloh - Jerantut)	0.00	27,307.00	27,307.00
70000	027	Memperelok Jalan Temerloh - Mentakab, Pahang	1,000,000	73,432.00	197,390.40
80000	023	Membina Jalan 4 Lorong Masuk Ke Pelabuhan Kuantan, Pahang	3,495,428	0.00	3,053,111.54
80000	029	Membina Jalan Pintas Gobeng Pahang	6,000,000	29,700.00	2,029,700.00
81000	025	Pembinaan Jalan Southern Loop di Bukit Tinggi Resort, Pahang	0.00	0.00	783,715.00
		Jumlah Projek Sambungan	91,445,428	147,608,322	200,953,684
30000	120	Jambatan Di Atas Sungai Pahang di Kuala Krau, Temerloh	500,000	60,782.19	60,782.19
31000	120	Menaik Taraf Jalan Persisiran Pantai Dari Kuantan ke Pekan (Jalan Masuk Ke KUKTEM, Pekan)	500,000	49,696.17	49,696.17
60000	111	Membina Jalan Lapangan Terbang Tioman Ke Kampung Tekek, Tioman	200,000	68,163.69	68,163.69
61000	112	Menaik Taraf Jalan Dari Persimpangan Bunga Chengkeh Ke Persimpangan LPTR Ke Sg. Lembang (C04)	500,000	0.00	0.00
61000	116	Menaik Taraf Jalan Persekutuan 3 Dari Kuantan (Km 9.0) Ke Pekan (Km 46.0), Pahang Darul Makmur	50,000,000	0.00	40,999,999.19
61000	126	Menaik Taraf Jalan Laluan 8 Dari Kampung Relong Ke Gua Musang	500,000	0.00	0.00
70000	111	Menaik Taraf Jalan Benta-Jerantut-Maran, Pahang - Fasa 1 dan 3	20,000,000	1,590.00	1,590.00
		Jumlah Projek Baru	72,200,000	180,232	41,180,231
		Jumlah Bagi Pahang	163,645,428	147,788,554	242,133,915

TERENGGANU					
02800	075	Bulatan Sultan Mansur ke Kuala Brang, Terengganu	1,725,000	447,639.60	447,639.60
31000	006	Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Terengganu	0.00	0.00	10,969,642.86
60000	051	Menaik Taraf Laluan 3, Km 69- Km 72, Jalan Kuala Terengganu - Kota Bharu, Di Pekan Permaisuri, Terengganu	0.00	0.00	0.00
60000	054	Menaik Taraf Laluan 3, Km - Km, Kuala Terengganu - Kota Bharu, Terengganu	0.00	0.00	0.00
80000	022	Membina Jalan Simpang Cabang Tiga/ Muzium/Losong Feri, Terengganu	2,000,000	0.00	1,536,430.24
81000	032	Jalan Dari Kawasan Perindustrian Batu Rakit ke Lingai	0.00	128,629.02	128,629.02
		Jumlah Projek Sambungan	3,725,000	576,269	13,082,342
31000	124	Membina Jambatan Baru Di Seksyen 392 Laluan FT03 (Bkt. Kuang- Bakau Tinggi) Kemaman	300,000	73,553.24	73,553.24
31000	126	Jambatan Di Atas Sungai Terengganu Ke Pulau Sekati, Manir, Terengganu	500,000	0.00	0.00
60000	117	Menaik Taraf Jalan Paka Santong, Laluan 122, Dungun, Terengganu	10,000,000	5,152.50	5,152.50
60000	118	Menaik Taraf Simpang Kuala Dungun Laluan 127, Dungun	1,800,000	85,241.76	92,618.46
61000	121	Menaik Aras Seksyen 108 - Km 76 Jalan Jerangau - Jabor Laluan 14 - Jabatan Pengangkutan Jalan Bukit Besi, Dungun	80,000	0.00	149,427.59
70000	113	Memperelok Jalan Kuala Terengganu/ Kota Bahru Km 29 - Km 34, Kg. Lekor, Pakoh Jaya, Laluan 3, Setiu	300,000	0.00	0.00
70000	114	Memperelok Jalan Kuala Terengganu/ Kota Bahru Km 54 - Km 58, Caluk Kedai, Laluan 3, Setiu	300,000	0.00	0.00
80000	110	Menaik Aras Seksyen 119 - Km 65 Simpang Jalan Lintang, Laluan 14, Jerangau, Dungun	80,000	0.00	150,000.00
80000	111	Jalan Keruak Ke Hulu Besut, Terengganu (Jalan Kampung Keruak Hulu Besut-Kuala Krai, Kelantan)	500,000	0.00	0.00
81000	112	Bulatan Sultan Mansur Ke Kuala Berang - Pakej 3A: Dari Binjai Rendah Ke Wakaf Tapai (Km 20 - Km 26)	500,000	61,691.60	61,691.60
81000	113	Jalan Kuala Terengganu <i>By Pass</i> Fasa 3 Dan <i>Feeder Road</i>	500,000	0.00	0.00
		Jumlah Projek Baru	14,860,000	225,639	532,443
		Jumlah Bagi Terengganu	18,585,000	801,908	13,614,785

KELANTAN					
00700	001	Pembinaan Jalan Dabong – Jeli (Jambatan Sungai Galas) Kelantan	2,020,000	855,234.94	1,086,312.94
00700	003	Jalan Kota Bharu – Kuala Krai Bt.3.47 - 44.02, Kelantan	12,100,000	9,583,854.60	9,583,854.60
02800	021	Jalan Kedai Buloh - Kuala Besar Kelantan Fasa 4 Dari Simpang Empat Kedai Buloh Ke Jalan Pengkalan Chepa	0.00	0.00	0.00
31000	006	Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Kelantan	0.00	816,698.18	6,351,093.77
31000	007	Membina Jambatan Bukit Bunga, Tanah Merah, Kelantan (Laluan Baru Ke Sempadan Malaysia - Thailand)	1,000,000	994,504.89	2,418,280.89
31000	010	Membina Jambatan Kedua Sultan Yahaya Petra, Kota Bharu (Reka Bentuk)	500,000	164,033.78	164,033.78
60000	009	Menaik Taraf Jalan KB.-Pasir Mas, Simpang 4 - Wakaf Siku - Bulatan Pasir, Kelantan	10,000,000	912,816.87	10,332,935.09
70000	013	Memperelok Jalan Pasir Puteh - Gong Kulim - Tok Bali, Kelantan	15,000,000	534,783.19	12,664,984.19
		Jumlah Projek Sambungan	40,620,000	13,861,926	42,601,495
02800	120	Membaiki Jalan Kota Bharu – Kuala Terengganu Km 10 - Km 20	500,000	6,900.00	6,900.00
31000	121	Membina Jalan Baru Kota Bharu - Kuala Krai, Fasa 1	500,000	0.00	0.00
61000	120	Memperelok Jalan Gua Musang - Jelawang, Jeli	500,000	0.00	0.00
61000	124	Membina Jambatan Kedua Sultan Yahaya Petra, Kota Bharu	1,000,000	482,895.00	482,895.00
61000	125	Memperelok Jalan Kubang Kerian - Sabak Dari Persimpangan Bertingkat Pasir Hor/ Persimpangan Pulau Melaka/ Lapangan Terbang	500,000	0.00	0.00
81000	111	Jalan Pasir Mas <i>By Pass</i> , Fasa 1	500,000	156,360.51	156,360.51
		Jumlah Projek Baru	3,500,000	646,156	646,156
		Jumlah Bagi Kelantan	44,120,000	14,508,082	43,247,651
WILAYAH PERSEKUTUAN KUALA LUMPUR					
20000	018	Persimpangan Bertingkat Jalan Lingkaran Tengah II, Fasa II, Kuala Lumpur	50,000,000	65,262,488.58	65,463,464.58
21000	010	Pembinaan Persimpangan Bertingkat Di Sepanjang Jalan Duta, Kuala Lumpur	19,500,000	22,125,602.22	22,125,602.22

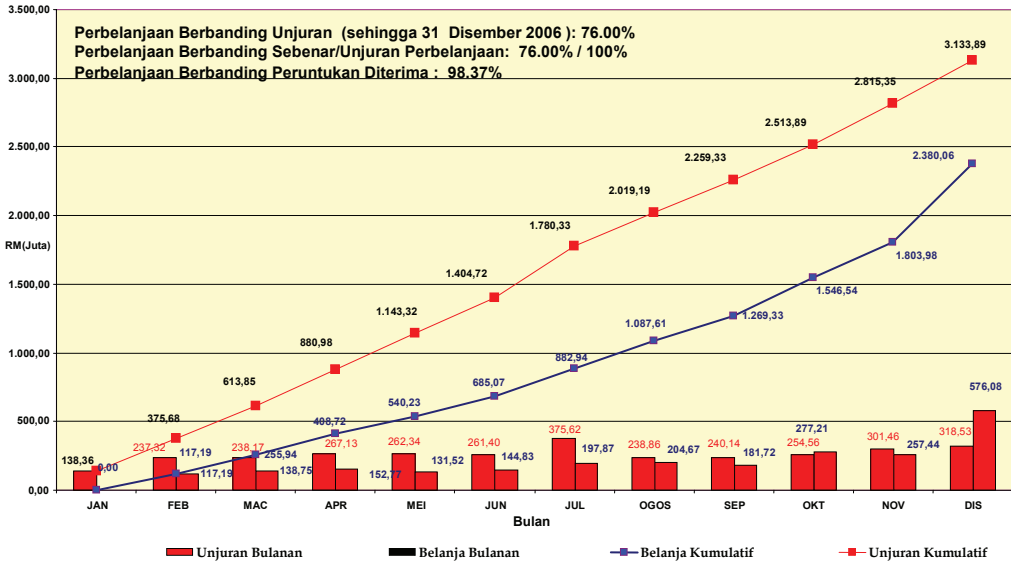
31000	011	Membina Jalan Sambungan Dari Jalan Sultan Ismail Ke Bulatan Kampung Pandan	69,000,000	42,543,103.00	42,543,103.00
60000	069	Menaik Taraf Jalan Klang Lama, Kuala Lumpur	0.00	4,364,791.02	4,364,791.02
80000	032	Pembinaan Jalan Primary Distributor Di Putrajaya (Jalan Lingkaran BDR U4)	0.00	783,459.02	783,459.02
		Jumlah Bagi Wilayah Persekutuan, Kuala Lumpur	138,500,000	135,079,444	135,280,420
WILAYAH PERSEKUTUAN, LABUAN					
19170	001	Memperelokkan Dan Meluruskan Jalan Pulau Buah, Labuan	0.00	0.00	0.00
19170	002	Memperelokkan Jalan Di Km 15 Bebuluh, Labuan	0.00	0.00	0.00
19180	001	Jalan Dari Pohob Batu (Simpang Tamu) Ke Pancur Hitam	0.00	0.00	0.00
19700	001	Membina Jalan Pancur Hitam Ke Layang Layangan	0.00	0.00	0.00
19700	002	Membina Jalan Bukit Besar, Labuan	0.00	0.00	0.00
19700	003	Membina Jalan Persisiran Pantai Tanjong Aru, Labuan	0.00	0.00	0.00
19700	004	Membina Jalan dari Bebuluh Ke Ranca Ranca (Jalan Kinabinuwa)	0.00	0.00	0.00
19700	005	Membina Jalan Sungai Pagar Ke Jalan Bebuluh	0.00	0.00	0.00
19900	001	Pembinaan Stesyen Timbang Labuan	0.00	0.00	0.00
		Jumlah Bagi Negeri W. Persekutuan, Labuan	0.00	0.00	0.00
SABAH DAN SARAWAK					
09300	002	Projek Pembinaan Jambatan Batang Rajang, Sibu, Sarawak	0.00	12,387,244.77	12,387,244.77
		Jumlah Bagi Negeri Sabah Dan Sarawak	0.00	12,387,244.77	12,387,244.77
PELBAGAI NEGERI					
00500	001	Jalan Simpang Pulai - Lojing - Gua Musang - Kuala Berang	31,000,000	102,847,127.15	111,347,043.33
31000	006	Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan	80,000,000	3,212,598.99	86,153,551.37
		Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Perak	8,000,000	220,585.09	9,220,385.65

		Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Selangor	8.000.000	340,240.44	15,856,709.97
		Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Pahang	8.000.000	0.00	7,509,410.79
		Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Kelantan	8,000,000	816,698.18	6,351,093.77
		Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Johor	8,000,000	229,274.57	6,981,075.57
		Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Kedah	8,000,000	19,435.71	7,458,006.05
		Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Melaka	8,000,000	166,864.00	8,166,683.77
		Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Negeri Sembilan	8,000,000	0.00	7,728,699.70
		Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Pulau Pinang	8,000,000	1,419,501.00	5,911,843.24
		Mengganti Jambatan Di Laluan Persekutuan Negeri Terengganu	8,000,000	0.00	10,969,642.86
41000	001	Kajian Pemeriksaan Inventorisasi Dan Penyelenggaraan Jambatan	1,500,000	1,929,086.18	1,929,086.18
51000	003	Memperelokkan Kawasan Merbahaya Di Laluan Persekutuan	33,300,000	0.00	36,841,805.01
51000	004	Program Keselamatan Jalan Raya	5,000,000	0.00	6,068,083.46
51000	005	Membina Lorong Motosikal Di Kawasan-Kawasan Merbahaya	12,000,000	0.00	8,742,569.27
90000	004	Teknologi Baru Dalam Pembinaan Jalan Dan Jambatan	1,000,000	563,312.57	563,312.57
89000	001	Pengambilan Balik Tanah Untuk Projek-Projek Jalan/Jambatan	20,000,000	14,046,977.23	15,093,772.23
		Jumlah Projek Sambungan	263,800,000	125,811,701	352,892,775
40000	120	Kajian Beban Gandar Jalan-jalan Bukan Persekutuan	2,000,000	0.00	0.00
		Jumlah Projek Baru	2,000,000	0.00	0.00
		Jumlah Pelbagai Negeri	265,800,000	125,811,701	352,892,775
JUMLAH KESELURUHAN			2,453,040,428	1,412,156,929	2,552,579,106

Sumber: JKR, Seksyen Penyelarasan UPP Pembangunan Cawangan Jalan, 2006

Rajah 9.1

Laporan Unjuran/Perbelanjaan (Bulanan) Peruntukan Asal Pembangunan (P27) Tahun 2006



Sumber: Seksyen Penyelarasan UPP Pembangunan Cawangan Jalan JKR, 2006

V. Pemerhatian

- 9.8 Berdasarkan Jadual 9.1 dan Rajah 9.1, sebanyak RM2.38 bilion dari peruntukan yang diluluskan telah dibelanjakan sehingga Disember 2006. Ini bermakna prestasi perbelanjaan sehingga Disember 2006 adalah sebanyak 99.1%. Sungguhpun pencapaian ini adalah tinggi, tetapi usaha yang lebih giat perlu dilaksanakan bagi memastikan keseluruhan peruntukan RMKe-9 dapat dibelanja sepenuhnya. Walau bagaimanapun, sistem jawatankuasa yang diamalkan sekarang dan disokong oleh *hands on approach* dalam proses pemantauan pelaksanaan akan terus diamalkan. Melalui kaedah ini pelbagai masalah yang menghalang pelaksanaan projek berjaya diatasi.
- 9.9 Sungguhpun KKR mencapai perbelanjaan 99.1% bagi tahun 2006, tetapi hampir 15% peruntukan, iaitu RM750 juta tidak dapat dibelanjakan disebabkan kelewatan pelaksanaan projek. Sehubungan dengan itu, peruntukan yang tidak dapat dibelanjakan tersebut telah digunakan untuk untuk membayar projek tertangguh yang sepatutnya diselesaikan pada tahun 2007. Apa yang lebih menarik adalah pada bulan Oktober 2006, prestasi KKR adalah 45%, iaitu di bawah prestasi purata kebangsaan yang digariskan iaitu 48%. Untuk itu, beberapa tindakan yang akan diambil pada tahun 2007 adalah:

- i. Menetapkan sasaran prestasi perbelanjaan 100%, dan sasaran perbelanjaan pada 10 Jun 2007 adalah sebanyak 50%; dan,
- ii. Oleh sebab kelewatan berbelanja berpunca dari kelewatan pelaksanaan, maka bermula tahun 2007 sasaran KKR adalah "Lewat Jadual Sifar".

9.10 Ramai pelaksana dasar merasakan sasaran 9.9 (i) dan 9.9 (ii) di atas sukar dicapai. Tindakan yang diambil bagi menangani masalah 9.9 (i) adalah semua Pegawai Penguasa (PP) atau wakil PP perlu menyemak kembali cadangan perbelanjaan projek masing-masing bagi tahun 2007 untuk memastikan sasaran 9.9 (i) tercapai.

Bagi masalah 9.9 (ii) pula, sasaran ini boleh dicapai sekiranya:

- a. Semua masalah pelaksanaan seperti PBT, perpindahan utiliti dan siling projek diatasi dari awal tahun 2007;
- b. KKR turun padang sebanyak empat kali setahun iaitu pada bulan Februari/Mac, Mei/Jun, Ogos/September dan November/Disember. Melalui program turun padang ini semua masalah berbangkit dapat diatasi.
- c. Sebuah "Manual Penyeliaan Pelaksanaan" akan disediakan jika perlu untuk membantu wakil PP dalam pelaksanaan projek. Sebuah bengkel mengenai perkara ini telah diadakan pada 19 Mac 2007.
- d. Semua masalah yang timbul di peringkat daerah dirujuk kepada negeri. Sekiranya masalah tersebut tidak dapat diselesaikan di peringkat negeri, ia dirujuk kepada Ibu Pejabat Kementerian. Jika masalah tersebut masih gagal diselesaikan, ia akan dirujuk kepada KSU atau Timbalan KSU, sebelum dirujuk kepada YB. Menteri atau kabinet.
- e. Komitmen yang sama dibuat oleh Pengarah Cawangan, TKP dan KP untuk turun padang bagi membantu wakil PP atau PP dalam mengatasi masalah dalam pelaksanaan projek.
- f. Wujud satu sistem talian terus (*on line*) secara integrasi bagi membolehkan YB. Menteri mendapat maklumat mengenai pemasalahan projek dari awal dengan lebih sempurna.

VI. Rumusan

- 9.11 Sungguhpun tahun 2007 telah melepasi tempoh suku tahun pertama, sekiranya kerja berpasukan dikekalkan di KKR dan JKR, harapan untuk mencapai sasaran di 9.9 akan berjaya disempurnakan.

BAB 10

PENYELENGGARAAN JALAN PERSEKUTUAN RMKE-9, PEWARTAAN RIZAB JALAN DAN TANDA JALAN

I. Kedudukan Penyelenggaraan Jalan Persekutuan

- 10.1 Penswastaan penyelenggaraan jalan persekutuan di Semenanjung bermula pada 16 Februari 2001 untuk tempoh 15 tahun, manakala di Sabah, Sarawak dan WP Labuan (Malaysia Timur) pula bermula pada 1 September 2003, juga untuk tempoh 15 tahun.
- 10.2 Penswastaan diberikan kepada beberapa syarikat konsesi mengikut kawasan seperti yang dinyatakan dalam Jadual 10.1 dan Jadual 10.2.
- 10.3 Penswastaan lebih merupakan kontrak jangka panjang penyelenggaraan jalan persekutuan. Jurutera Daerah masih mempunyai peranan dan tanggungjawab ke atas jalan raya dalam memastikan ia sentiasa dalam keadaan selamat dan selesa digunakan. Pihak konsesi merupakan agen pada aktiviti penyelenggaraan yang dilakukan mengikut perjanjian yang termaktub dengan pihak kerajaan.
- 10.4 Oleh kerana itu, Peruntukan Belanja Mengurus saban tahun akan diagihkan mengikut dua komponen, iaitu 65% untuk Program Penswastaan Penyelenggaraan Jalan Persekutuan di Semenanjung Malaysia dan 35% untuk pelaksanaan program di luar skop penswastaan yang dipantau sendiri oleh JKR.
- 10.5 Penswastaan meliputi kerja penyelenggaraan yang dibahagikan pada tiga jenis kerja, iaitu kerja penyelenggaraan rutin, kerja penyelenggaraan berkala dan kerja kecemasan. Kerja menaik taraf jalan adalah di luar skop penswastaan dan masih dikendalikan mengikut jabatan.

Jadual 10.1

Penswastaan Penyelenggaraan Jalan Persekutuan Semenanjung Malaysia

Butiran	Zon Utara	Zon Selatan	Zon Timur/Tengah
Syarikat Konsensi	Belati Wangsa (M) Sdn. Bhd.	Selia Senggara Selatan Sdn. Bhd.	Roadcare (M) Sdn. Bhd.
Negeri	Perak, Pulau Pinang, Kedah dan Perlis	Melaka, Negeri Sembilan dan Johor	Selangor, Pahang, Terengganu dan Kelantan
Panjang Jalan (Km)*	Perak: 1432.579 Km	Melaka: 260.80 Km	Selangor : 581.43 Km
	Pulau Pinang : 169.705 Km	Negeri Sembilan: 1314.59 Km	Pahang : 3334.32 Km
	Kedah: 821.195 Km	Johor : 2365.85 Km	Terengganu : 833.08 Km
	Perlis : 180.080 Km		Kelantan : 825.96 Km
	Jumlah 2603.549 Km	Jumlah 3,941.24 Km	Jumlah 5,574.79 Km
Kadar Kerja Rutin	RM1,5600 / Km/ Bulan		
Bayaran Tahunan Kerja Rutin (RM)	48.72 Juta	73.80 Juta	104.40 Juta
Jumlah Bayaran Kerja Rutin (RM)	226.92 Juta		
Tempoh Konsensi	16/02/2001 – 15/02/2016 (15 Tahun)		

Sumber: KKR, Bahagian Kawal Selia

Catatan: * Panjang dalam Perjanjian Konsensi

Jadual 10.2
Penswastan Penyelenggaraan Jalan Persekutuan Malaysia Timur

Butiran	Labuan	Sabah		Sarawak		
Kawasan	Seluruh Labuan	Pantai Barat	Pantai Timur	Zon 1	Zon 2	Zon 3
	Seluruh Labuan	Kota Kinabalu, Tenom, Sipitang, Beaufort, Keningau, Kota Belud dan Kudat	Sandakan, Telupid, Lahad Datu, Kunak, Beluran dan Tawau	Kuching, Sri Aman, Sarikei dan Samarahan	Sibu dan Bintulu	Miri, Limbang dan Lawas
Panjang (2,787 Km)*	146.85 Km	764.85 Km	575.12 Km	637.55 Km	373.10 Km	290.50 Km
Syarikat Konsensi	Lintasan Resources Sdn. Bhd.		Gammerlite Sdn. Bhd.	PPES Works (Sarawak) Sdn. Bhd.	HCM Engineering Sdn. Bhd.	ENDAYA Construction Sdn. Bhd.
Kadar Kerja Rutin	RM 2,413.00	RM 2,420.00	RM 2,216.00	RM2,050.00		
Bayaran Tahunan Kerja Rutin (RM)	4.2 Juta	22.2 Juta	15.3 Juta	15.7 Juta	9.2 Juta	7.1 Juta
Jumlah Bayaran Kerja Rutin (RM)	73.7 Juta					
Tempoh Konsensi	1/09/2003 - 31/08/2018 (15 Tahun)					

Sumber: KKR, Bahagian Kawal Selia

Catatan: *Panjang dalam Perjanjian Konsensi

- 10.6 Obligasi kerajaan dan pihak syarikat konsesi dalam perjanjian disenaraikan dalam Jadual 10.3.

Jadual 10.3
Obligasi Syarikat Dan Kerajaan

Obligasi Syarikat	Obligasi Kerajaan
<p>1. Kerja Rutin Menjalankan kerja-kerja penyelenggaraan pencegahan (<i>preventive maintenance</i>) seperti berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Menampal <i>pothole</i> b. Meratakan bahu jalan c. Memotong rumput d. Mencuci dan mengecat perabot jalan e. Mencuci pembedung & jambatan f. Mencuci longkang g. Penyelenggaraan landskap h. Pemeriksaan berjadual 	<p>1. Pemantauan pelaksanaan kerja dibuat mengikut Perjanjian Penswastaan Jalan (telah diwakilkan kepada JKR)</p>
<p>2. Kerja Berkala Menjalankan kerja-kerja yang diarahkan oleh pihak JKR dari semasa ke semasa. Kerja berkala ini adalah seperti berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Menurap jalan b. Membaiki longkang sedia ada c. Menggantikan perabot jalan 	<p>2. Bayaran untuk kerja rutin dibuat setiap bulan mengikut Jadual Kadar Harga yang telah disenaraikan dalam Perjanjian Penswastaan. Bayaran dibuat tidak lewat dari 14 hari bagi Semenanjung Malaysia dan 30 hari bagi Malaysia Timur pada bulan berikutnya.</p>
<p>3. Kerja Kecemasan Menjalankan kerja-kerja kecemasan seperti mengalihkan pokok tumbang dan bangkai binatang serta penyediaan laluan sementara beserta pengurusan lalu lintas apabila berlaku cerun runtuh, jalan terputus akibat kegagalan pembedung/jambatan, banjir dan sebagainya.</p>	<p>3. Bayaran untuk kerja berkala dibuat setiap bulan mengikut Jadual Kadar Harga yang telah disenaraikan dalam Perjanjian Penswastaan. Bayaran dibuat tidak lewat dari 30 hari bulan berikutnya.</p>
<p>4. Bon Pelaksanaan Syarikat Konsensi Syarikat konsesi hendaklah menyediakan bon pelaksanaan lima peratus daripada keseluruhan kos kerja rutin dan berkala. Bon tersebut adalah dalam bentuk jaminan bank. Bon tersebut sah pada tahun semasa penswastaan dan sah sehingga 12 tahun berikutnya.</p>	<p>4. Bayaran Kecemasan dibuat setiap bulan mengikut Jadual Kadar Harga yang telah disenaraikan dalam Perjanjian Penswastaan. Bayaran dibuat tidak lewat dari 30 hari bulan berikutnya.</p>

<p>5. Bon Penyelenggaraan (Semenanjung Malaysia sahaja) Syarikat konsesi hendaklah menyediakan lima peratus daripada keseluruhan kos kerja berkala. Bon tersebut adalah dalam bentuk jaminan bank dan sah sehingga 12 bulan selepas tarikh sijil siap.</p>	<p>5. Membuat kajian semula kadar harga setiap lima tahun pelaksanaan.</p>
<p>6. Insurans Syarikat konsesi hendaklah menyediakan insurans seperti berikut:</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>“Contractors All Risk”</i> meliputi keseluruhan kerja termasuklah peralatan, bahan, mesin dan sebagainya. Pampasan pekerja (<i>workmen compensation</i>)/PERKESO. Liabiliti awam Meliputi nilai sehingga ringgit Malaysia satu juta (RM1,000,000) bagi setiap kemalangan. 	<p>6. Membuat pemotongan bayaran kepada pihak konsesi syarikat apabila sesuatu kerja itu tidak dilaksanakan mengikut Perjanjian Penswastaan.</p>
<p>7. Ekuiti Syarikat hendaklah mendapatkan kelulusan UPE sekiranya terdapat perubahan dalam struktur pegangan saham syarikat dari semasa ke semasa.</p>	
<p>8. Menyediakan Laporan Kemajuan Bulanan</p>	
<p>9. Menyediakan Laporan Pemeriksaan Rutin</p>	

Sumber: KKR, Bahagian Kawal Selia

II. Isu / Masalah

- 10.7 Pada masa ini, penyelenggaraan jalan khususnya di Malaysia Timur lebih bertumpu pada kerja-kerja membaik pulih jalan sedia ada dan penyelenggaraan sepatutnya dilakukan sebelum tiba jangka hayat. Namun, disebabkan peruntukan yang tidak mencukupi, KKR hanya membuat kerja-kerja penyelenggaraan mengikut keutamaan.
- 10.8 Terdapat sesetengah longkang jalan yang perlu diselenggara dengan baik bagi memudahkan pengaliran air dan mengelak banjir. Pada masa yang sama, terdapat binaan di atas longkang yang mengganggu kelicinan pengaliran air dan penyelenggaraan longkang berkenaan.

- 10.9 Namun begitu, terdapat aduan yang tidak berasas diterima seperti:
- i. Maklumat yang diberikan oleh pengadu tidak lengkap;
 - ii. Aduan yang dikemukakan oleh orang ramai dibuat secara rambang, prasangka, tuduhan, dakwaan dan tohmahan;
 - iii. Aduan terlampau umum sehingga menyukarkan agensi untuk mengambil tindakan; dan,
 - iv. Bukan di bawah bidang kuasa/pentadbiran sesebuah kementerian, jabatan atau agensi.

III. Langkah Mempertingkatkan Penyelenggaraan Jalan

- 10.10 Penyelenggaraan jalan telah menggunakan teknologi baru iaitu *Hot-In-Place Recycling (HIPR)* dan *Cold-In-Place Recycling (CIPR)*. Teknologi ini berupaya mengurangkan kos sebanyak 30% dari teknologi sedia ada.
- 10.11 Pihak cawangan jalan perlu diberi mandat sepenuhnya bagi menangani masalah dalam aspek kepakaran teknikal seperti penggunaan teknologi pembinaan jalan (*CIPR, HIPR, polymer modified bitumen* dan sebagainya), kaedah terbaik bagi kerja-kerja pembaikan laluan jalan kaki yang bergantung pada keadaan di tapak, bahan-bahan terbaik dan kos efektif bagi papan tanda (*polyethelene, resin CFC* dan bahan *cellulose*) dan sebagainya. Kajian dan percubaan bagi memastikan kaedah atau bahan yang terbaik sahaja digunakan dalam penyelenggaraan sering dilakukan bagi mengurangkan kos penyelenggaraan.
- 10.12 Kawalan/pemantauan penyelenggaraan jalan persekutuan telah dibuat bersama dengan JKR dan Unit Pengurusan Penyelenggaraan Jalan (UPPJ).
- 10.13 Mewujudkan sistem aduan melalui sistem pesanan ringkas (SMS) ke talian 32728 dan aduan kerosakan jalan melalui talian bebas tol 1-800-88-5004.

IV. Pewartaan Rizab Jalan

- 10.14 Pewartaan rizab jalan persekutuan bertujuan supaya kesemua rizab jalan persekutuan diwartakan di bawah *Seksyen 62, Kanun Tanah Negara* dan Pegawai Pengawal iaitu Ketua Pengarah Kerja Raya. Melalui pewartaan ini, aktiviti pencerobohan ke atas rizab ini dapat diatasi dan sebahagian tanah rizab boleh digunakan untuk pembesaran jalan. Pada masa ini, sejumlah 16,000 kilometer rizab jalan persekutuan belum diwartakan dan tindakan segera perlu diambil.

10.15 Pewartaan rizab jalan persekutuan melibatkan beberapa kelulusan kerajaan negeri dan YAB. Menteri Besar negeri berkenaan yang perlu dipatuhi sebelum sesuatu rizab jalan persekutuan itu dapat diwartakan di bawah *Seksyen 62, Kanun Tanah Negara*.

V. Isu / Masalah

10.16 Tiada maklumat lengkap mengenai pelan tapak dan pelan halus. Untuk mengatasinya, pelan lokasi yang menggunakan 'GIS' boleh digunakan bagi mendapatkan kelulusan dasar daripada kerajaan negeri. Pelan halus pewartaan disediakan setelah kelulusan dasar diperolehi dari kerajaan negeri.

10.17 Pewartaan rizab jalan persekutuan adalah satu pendekatan baru yang mula dilaksanakan dalam tahun 2005. Oleh kerana tiada *precedent* sebelum ini yang boleh diguna pakai, maka kepakaran dalam pelaksanaannya sama ada di kalangan pegawai JKR mahupun KKR masih berada di tahap yang rendah. Selari dengan tindakan pihak KKR melantik juru perunding untuk menyediakan manual pewartaan rizab jalan persekutuan, pihak JKR dengan kerjasama JUPEM sedang dalam proses melantik jurukur bertauliah bagi melaksanakan kerja-kerja ukur di tapak yang dikenal pasti.

VI. Program Pewartaan Rizab Jalan Persekutuan RMKe-9

10.18 Pada masa ini, KKR sedang meneliti prosedur pewartaan dan merancang untuk memulakan kerja ini bagi negeri Selangor dan Kuala Lumpur terlebih dahulu sebelum diikuti dengan negeri-negeri yang lain. Langkah mengatasi beberapa masalah yang wujud adalah dengan melantik konsultan untuk membantu dalam kerja pewartaan. Setelah tugas ini selesai, pihak konsultan akan menyediakan Manual Pewartaan Rizab Jalan Persekutuan yang boleh digunakan oleh JKR Negeri di Malaysia.

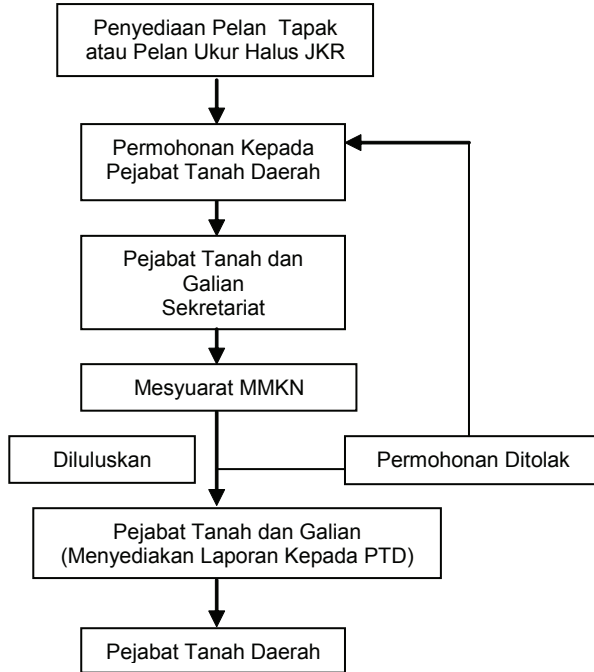
10.19 Membangunkan prosedur mengenai pewartaan rizab jalan mengikut *Seksyen 62, Kanun Tanah Negara*. Secara kasar, prosedur tersebut terbahagi pada:

- i. Mendapatkan kelulusan dasar kerajaan negeri untuk pewartaan;
- ii. Mendapatkan kelulusan pelan ukur halus dan pelan warta; dan,
- iii. Mendapatkan kelulusan dan tandatangan YAB. Menteri Besar dan Ketua Menteri terhadap pewartaan tanah rizab jalan berkenaan.

10.20 Secara lebih jelas prosedur pewartaan rizab jalan persekutuan seperti di Carta 10.1 hingga Carta 10.3. Sungguhpun begitu, carta alir ini akan diubah suai mengikut keperluan sesebuah negeri.

Carta 10.1
Proses Pewartaan Negeri Selangor

Kelulusan Dasar Pewartaan Kerajaan Negeri

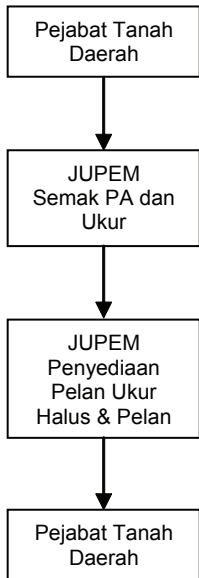


Sumber: KKR, Bahagian Kawal Selia

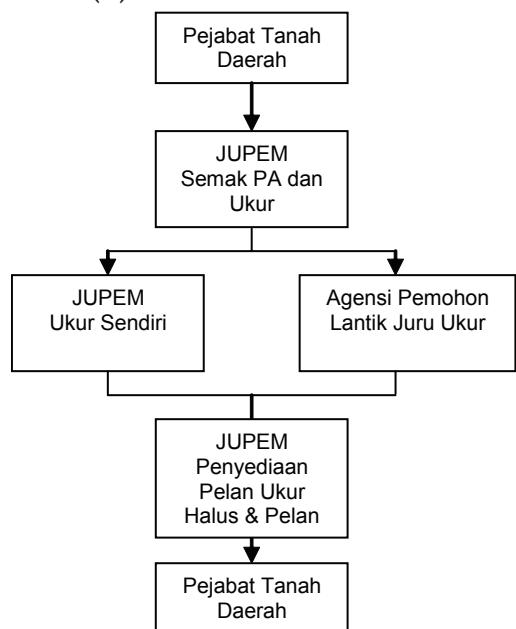
Carta 10.2

Kelulusan Pelan Ukur Halus Dan Pelan Warta

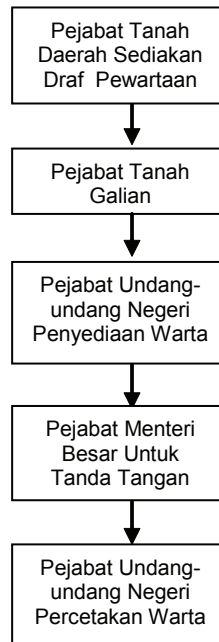
(A) Telah Ada Pelan Ukur Halus



(B) Pelan Ukur Halus Baru



Sumber: KKR, Bahagian Kawal Selia

Carta 10.3: Pewartaan

Sumber: KKR, Bahagian Kawal Selia

- 10.21 Sasaran RMKe-9 ialah mewartakan rizab jalan persekutuan bagi Selangor dan Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur. Sungguhpun begitu, sekiranya pelan ukur halus telah ada di mana-mana negeri, kerja pewartaan rizab jalan persekutuan bagi negeri tersebut akan diutamakan.
- 10.22 Bagi melaksanakan program pewartaan rizab jalan persekutuan, peruntukan sebanyak RM5 juta telah disediakan bagi negeri Selangor/Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur. Sekiranya peruntukan ini tidak mencukupi, peruntukan tambahan akan dipohon dalam Kajian Semula RMKe-9.

VII. Tanda Jalan

- 10.23 Pengurusan tanda jalan di sepanjang jalan persekutuan bertujuan supaya kesemua tanda jalan sedia ada berada dalam keadaan baik dan teratur. Di samping itu, aspek-aspek penambahbaikan tanda jalan juga diambil kira bagi memudahkan pengguna jalan raya untuk bergerak ke satu destinasi, terutama bersempena Tahun Melawat Malaysia 2007.
- 10.24 Unit Cawangan Jalan telah membuat operasi mengumpul data papan tanda bagi laluan utama (laluan 1, 3 dan 5) di seluruh Malaysia yang tidak mematuhi Arahan Teknik dan data ketidakcukupan papan tanda destinasi dan tunjuk arah di tapak. Jumlah keseluruhan bagi menggantikan dan memperbaiki kesemua

papan tanda tersebut menjangkau perbelanjaan berjumlah RM20 juta. Oleh kerana kekangan peruntukan, usaha-usaha penggantian dilaksanakan secara berperingkat. Pengauditan bagi pematuhan papan tanda ini dibuat secara *cross audit* oleh JKR.

- 10.25 Pada tahun 2005, Cawangan Jalan telah mengeluarkan arahan kepada semua JKR Negeri agar menggunakan bahan *backing* yang tiada tebus nilai seperti *Fibre Reinforced Polymer*, *polyethen* dan seumpamanya bagi mengatasi masalah kecurian papan tanda yang menggunakan *bracking aluminium*. Di samping itu, Arahan Teknik ke atas penggunaan papan tanda sedang dikaji semula keseluruhannya dengan mengambil kira perkembangan teknologi terkini dan keperluan semasa.

VIII. Status Dan Masalah

- 10.26 Pada masa ini, secara keseluruhannya keadaan papan tanda di sepanjang jalan persekutuan amatlah memuaskan. Walau bagaimanapun, terdapat sesetengah kawasan yang perlu dibuat penambahbaikan terutama segi nombor jalan yang tidak selaras, papan tanda yang menumpang serta papan tanda yang tidak teratur dan seragam.
- 10.27 Berdasarkan pemeriksaan, status kedudukan batu jalan bagi jalan persekutuan (*Route-5*) dari Sepang ke Sabak Bernam diterangkan seperti dalam Jadual 10.4 dan 10.5.

Jadual 10.4
Kedudukan Batu Jalan: Jalan Persekutuan

Lokasi	No. Seksyen	North Bound			
		Keadaan Baik	Hilang	Rosak	Sedang Dalam Pembinaan
Sepang-Morib	345-389	27	5	12	-
Morib-Banting	390-400	7	1	2	-
Banting-Klang	401-421	16	1	3	-
Klang-Kapar	422-457	-	36	-	-
Kapar-Kuala Selangor	458-480	7	-	-	16
Kuala Selangor-Tanjung Karang	481-495	12	2	-	1
Tanjung Karang-Sekinchan	496-508	1	12	-	-
Sg. Besar-Sempadan Sabak Bernam	529-548	19	1	-	-
Jumlah		89	58	17	17

Sumber - KKR, Bahagian Kawal Selia

Jadual 10.5
Kedudukan Batu Jalan: Jalan Persekutuan

Lokasi	No. Seksyen	South Bound			
		Keadaan Baik	Hilang	Rosak	Sedang Dalam Pembinaan
Sepang-Morib	345-389	-	-	-	-
Morib-Banting	390-400	-	-	-	-
Banting-Klang	401-421	20	-	-	-
Klang-Kapar	422-457	-	36	-	-
Kapar-Kuala Selangor	458-480	7	-	-	16
Kuala Selangor-Tanjung Karang	481-495	12	2	-	1
Tanjung Karang-Sekinchan	496-508	1	12	-	-
Sg. Besar-Sempadan Sabak Bernam	529-548	19	1	-	-
Jumlah		59	51	-	17

Sumber - KKR, Bahagian Kawal Selia

10.28 Perkara-perkara yang perlu diambil perhatian adalah:

- i. Ketiadaan tanda arah untuk ke pekan-pekan kecil dan perlu dibina memandangkan terdapat kawasan pelancongan di pekan tersebut;
- ii. Tanda arah yang berlainan warna untuk ke kawasan-kawasan pelancongan perlu dibina dan diperbesarkan supaya nampak lebih jelas;
- iii. Batu jalan perlu dibina dengan lengkap untuk menunjukkan jarak antara sesebuah bandar atau pekan; dan,
- iv. Tanda-tanda arah jalan yang dibina hendaklah memberi panduan dan maklumat untuk ke dua buah bandar seterusnya.

10.29 Kebanyakan papan tanda yang sedia ada telah rosak akibat aktiviti vandalisme, iaitu mencuri kepingan aluminium papan tanda. Apabila keadaan ini berlaku, KKR telah membuat ketetapan supaya bahan binaan papan tanda jalan sedia ada ditukarkan dengan *aluminium composit plate*.

IX. Program Akan Datang

10.30 KKR sentiasa membuat pemantauan seminggu sekali terhadap keadaan papan tanda jalan di sepanjang jalan persekutuan.

10.31 Meningkatkan mutu piawaian dengan menggunakan teknologi baru.

10.32 Memberi peluang pekerjaan kepada kontraktor Kelas F.

10.33 Menggunakan standard jalan yang baru.

X. Peruntukan Yang Disediakan

10.34 Sebanyak RM5.5 juta telah diperuntukkan pada tahun 2006 bagi kerja-kerja penyelenggaraan papan tanda serta penambahbaikan dan peruntukan yang lebih banyak, iaitu RM10 juta disediakan pada tahun 2007. Sungguhpun begitu, perancangan yang lebih komprehensif perlu dibuat dan tumpuan diberikan pada destinasi pelancongan utama negara memandangkan tahun 2007 merupakan Tahun Melawat Malaysia.

XI. Kerja-kerja Lain Penyelenggaraan Jalan

10.35 Secara kasarnya Program Penyelenggaraan dan Pembaikan Kecil yang Dibeli boleh dirujuk melalui Jadual 10.6. Namun begitu, skop kerja penyelenggaraan dan pengagihan peruntukan sebenar adalah meliputi lebih dari apa yang

dijadual dan dirancangkan. Sebagai contoh, kerja-kerja kecemasan seperti jambatan runtuh, pembaikan jalan akibat banjir memerlukan tindakan segera atas arahan pihak atasan atau dari aduan orang ramai, manakala kerja-kerja pembaikan luar jangka seperti pembinaan jejantas bagi mengelakkan kemalangan kanak-kanak sekolah dan pewartaan rizab jalan merupakan kerja pembaikan bukan dirancang tetapi perlu diambil tindakan segera.

10.36 Peruntukan penyelenggaraan jalan secara terperinci ditunjukkan seperti Jadual 10-6.

Jadual 10.6
Penyelenggaraan Dan Pembaikan Kecil Yang Dibeli, 2006

Kod	Penyelenggaraan dan Pembaikan Kecil Yang Dibeli (28000)	Tahun 2006	Tahun 2007
1	Penyelenggaraan Rutin Jalan Persekutuan (Semenanjung) 13,500 Km @RM1,560,000/Km/bln	252,720,000	265,356,000
2	Program Baik Pulih Turapan Jalan Persekutuan (RM300,000.00 x 13500 x 3%)	121,500,000	121,500,000
	- Jalan-jalan Felda		
	- Jalan-jalan Persekutuan Lain		
3	Garisan Jalan (Jalan-jalan Utama)	10,000,000	10,500,000
4	Papan Tanda / Perabot Jalan	10,000,000	10,500,000
5	Bina & Naik Taraf Longkang	10,000,000	10,500,000
6	Bina & Naik Taraf Pembetong	10,000,000	10,500,000
7	Membaiki Simpang	10,000,000	10,500,000
8	Penyelenggaraan Rutin Jalan Tak Berturap @ RM8,000/Km (900 Km)	7,200,000	7,560,000
9	Menurap Jalan Tak Berturap (Jalan Tanah/Gravel) @ RM300,000 x 90 Km	27,000,000	28,350,000
10	Menurap Bahu Jalan	10,000,000	10,500,000
11	Kecemasan	10,000,000	10,500,000
12	Kerja-kerja Lain Penyelenggaraan Jalan	10	10
13	Penyelenggaraan Rutin Jalan <i>Benchmark</i> @ RM1,560/Km sebulan x 125 Km	2,340,000	2,457,000
14	Penyelenggaraan Berkala Jalan <i>Benchmark</i> @ RM300,000/Km x 10 km	3,000,000	3,150,000
15	Penyelenggaraan Rutin (Jalan baru diwartakan)	5,000,000	5,250,000
16	Penyelenggaraan Rutin (Jalan terlibat dengan projek & dalam tempoh kecacatan)	2,000,000	2,100,000
17	Potong Rumput di Luar Had Kawasan Kontrak Penswastan & Pelengkap	2,000,000	2,100,000
18	Program Atasi Banjir (Naik paras jalan)	5,000,000	5,250,000
19	Penyelenggaraan Cerun	30,000,000	31,500,000
20	Penyelenggaraan Lampu Isyarat / Lampu Jalan	20,000,000	21,000,000

21	Penyelenggaraan Kecemasan	10,000,000	10,500,000
22	Penyelenggaraan /Baik Pulih Jambatan	15,000,000	15,750,000
23	Program Percubaan Teknologi Baru	5,000,000	5,250,000
24	Program Membasmi Kawasan Kemalangan	10,000,000	10,500,000
25	Penghadang Bunyi di Lebuhraya Persekutuan Laluan 2 & MRRII	2,000,000	2,100,000
26	Kontrak <i>Crash Cushion</i>	5,000,000	5,250,000
27	Penyelenggaraan Kenderaan Pejabat	50,000	52,500
28	Pengangkutan Feri Pengkalan Kubor, Kelantan	200,000	210,000
29	Penyelenggaraan Kemudahan di Ibu Pejabat, Bangunan Sewa & Lapan Pejabat UPPJ Zon	500,000	600,000
30	Menyelenggara dan Menaik Taraf Perisian Komputer GIS Yang Telah Dibekalkan Kepada JKR Negeri	180,000	180,000
31	Dasar Baru - Pertambahan Panjang Jalan Persekutuan		41,371,200
JUMLAH		595,690,010	660,836,710

Sumber: KKR, Bahagian Kewangan 2006

- 10.37 Klasifikasi kerja penyelenggaraan dan pembaikan kecil dibeli perlu diperkemas, contohnya kerja kecemasan (11) dan penyelenggaraan kecemasan (21). Ia perlu dijalankan bagi mengelakkan pertindihan kerja. Begitu juga program pembasmian kawasan kemalangan perlu disemak kembali kerana program yang sama dilaksanakan oleh Bahagian Perancang Jalan (BPJ) KKR.
- 10.38 Prosedur kerja juga perlu dikemaskinikan disebabkan prosedur pada masa kini sukar dikesan sama ada efektif atau sebaliknya. Ini disebabkan ketiadaan pegawai di Bahagian Kewangan yang memantau pelaksanaan sepenuhnya. Buktinya, walaupun peruntukan papan tanda dan perabot jalan disediakan setiap tahun tetapi hasilnya kurang memuaskan. Pada masa yang sama, Bahagian Audit Dalam pula mengaudit tugas berkaitan penyelenggaraan untuk memasukkan objektif tugas.
- 10.39 Pada tahun 2007, kaedah pengagihan peruntukan wajar dipinda. Bahagian Kewangan tidak akan mengeluarkan waran kepada Bahagian Penyelenggaraan Jalan sehingga permohonannya disahkan oleh Bahagian Kawal Selia dan Penyelenggaraan Jalan. Justeru, Bahagian Penyelenggaraan akan menyenaraikan projek yang dirancang untuk dikemukakan kepada Bahagian Kewangan dan Bahagian Kewangan akan hanya mengeluarkan waran setelah diperakui oleh Bahagian Kawal Selia dan Penyelenggaraan Jalan. Bagi mengelakkan masalah kelewatan, Bahagian Penyelenggaraan Jalan perlu mengemukakan senarai projek tahun 2007 pada bulan Disember 2006. Pada masa yang sama, satu bank data yang lengkap perlu disediakan bagi memudahkan pemantauan pelaksanaan agar lebih bersifat kos efektif.

BAB 11

PEMBANGUNAN KONTRAKTOR BUMIPUTERA DALAM INDUSTRI BINAAN JKR

I. Pendahuluan

11.1 Sektor pembinaan merupakan aktiviti penting dalam pembangunan negara. Namun begitu, penyertaan usahawan Bumiputera masih lagi belum mencapai sasaran 30% penyertaan dalam erti kata penyertaan yang benar-benar aktif dalam kerja-kerja kontrak binaan di sektor awam.

II. Analisis Pencapaian Usahawan Bumiputera Dalam RMKe-8

11.2 Dalam tempoh RMKe-8, fokus Bahagian Pembangunan Bumiputera (BPB) adalah untuk mewujudkan kontraktor yang aktif dan berdaya maju dalam bidang kerja kontrak pembinaan. Fokus BPB ialah:

- i. Melahirkan kontraktor berwibawa;
- ii. Meningkatkan kualiti kontraktor melalui program latihan;
- iii. Menyediakan wang pinjaman tanpa faedah di bawah program Skim Kumpulan Wang Amanah Kontraktor (SKWAK);
- iv. Melahirkan pembekal bahan binaan Bumiputera yang berwibawa; dan,
- v. Mewujudkan subkontraktor/profesional Bumiputera berkualiti.

11.3 Dalam tempoh RMKe-8, seramai 40,181 (2006) kontraktor telah berjaya diwujudkan. Bilangan ini telah meningkat terlalu pantas berbanding 3,691 kontraktor dalam tahun 1984. (*Sumber: Pusat Khidmat Kontraktor*) Peningkatan amat ketara adalah dari kalangan kontraktor Kelas F, iaitu dari 3,691 (1984) pada 40,181 (2006). Pertambahan kontraktor bagi kelas-kelas lain ditunjukkan menerusi Jadual 11.1.

11.4 Sungguhpun bilangan kontraktor Bumiputera ramai, tetapi mereka yang aktif adalah kecil. Misalnya, dari 20,576 kontraktor Bumiputera kerja awam yang wujud di negara ini, cuma 4,441 kontraktor yang dianggap aktif.

(Sumber: CIDB) Kontraktor yang amat tidak aktif dan telah dibatalkan adalah berjumlah 2,213 (tahun 2000), manakala 55 orang kontraktor ditahan kerja. Bagi mengatasi masalah ini, kerajaan telah mengadakan tiga program pembangunan usahawan Bumiputera seperti berikut:

i. Mewujudkan kontraktor Bumiputera berwibawa

Kontraktor yang berwibawa ini mempunyai keupayaan kewangan, kemahiran kerja dan kakitangan yang mencukupi. Sehingga tahun 2005, terdapat 221 kontraktor berwibawa. Bagaimanapun, kumpulan kontraktor elit ini telah berkurangan pada 171 syarikat, setelah 50 buah syarikat menutup perniagaan mereka.

ii. Mengadakan kursus kontraktor

Program kursus kontraktor Bumiputera telah diperkenalkan semenjak tahun 1974 lagi. Kursus ini berjaya diadakan setiap tahun sehingga tahun 2005. Seramai 16,453 peserta terlibat dan bilangan kursus yang diadakan adalah sebanyak 454 kursus. Kursus ini terus mendapat sambutan dan diteruskan hingga ke hari ini.

iii. Program pinjaman Skim Kumpulan Wang Amanah Kontraktor

Program SKWAK telah dimulakan semenjak tahun 1989, di mana seramai 308 kontraktor menikmati skim ini dengan jumlah pinjaman bernilai RM53.4 juta. Apa yang membanggakan adalah peratus pungutan hutang amat memberangsangkan dan kerajaan meneruskan program ini dalam RMKe-9.

Jadual 11.1
Bilangan Kontraktor Kerja Awam Bumiputera

Kelas	1980	1984	1996	2000	2004	2006 (April)
A		103	190	488	1,058	1,140
B		63	109	327	1,130	943
BX		145	255	557	-	-
C		141	187	317	1,046	1,105
D		352	1,385	2,160	3,280	2,708
E		311	325	246	638	687
EX		181	114	87	1	-
Jumlah	112	1,296	2,565	4,182	7,153	6,583
F		2,395	11,278	16,394	34,863	33,598
Jumlah	112	3,691	13,843	20,576	42,016	40,181

Sumber: Pusat Khidmat Kontraktor (PKK)

III. Isu Dan Masalah Usahawan Bumiputera Binaan

- 11.5 Bilangan kontraktor Bumiputera yang tidak bergantung kepada kerajaan adalah amat kecil. Akibatnya, kurangnya kontraktor Bumiputera yang berdaya maju di samping jati diri mereka amat lemah.
- 11.6 Ketirisan projek amat tinggi, di mana pada akhir RMKe-8 lebih 90% nilai projek yang diluluskan kepada kontraktor Bumiputera telah digunakan untuk menjalankan hubungan dagang dengan golongan bukan Melayu dan bilangan yang menjalankan urusan dagang dengan pengusaha Melayu adalah amat sedikit sekali.
- 11.7 Terlalu banyak kontraktor Kelas F di mana dalam sektor ini didapati kontraktor tersebut tidak berdaya maju. Sekiranya langkah pemantauan yang baik tidak dipergiatkan, bilangan kontraktor Kelas F tulen sukar dikenal pasti.

IV. Program Memperkasakan Usahawan Bumiputera Dalam RMKe-9

i. Menyusun organisasi BPB

- 11.8 Tindakan yang telah diambil bagi meningkatkan keupayaan program adalah dengan menyusun kembali Bahagian Pembangunan Bumiputra (BPB) dan meletakkan bahagian ini di bawah pengurusan KSU Kementerian Kerja Raya. Pada masa ini, terdapat hanya beberapa orang PTD (SUB, KPSU Pentadbiran dan PSU Kewangan) yang ditempatkan di bahagian ini. Selain mereka, beberapa pegawai profesional dan kakitangan teknikal telah dipinjam dari JKR. BPB akan disusun kembali sehingga ke cawangan peringkat negeri. Pada masa yang sama, satu semakan menyeluruh BPB akan dijalankan bagi memastikan BPB dapat berfungsi dan berperanan dengan lebih baik.

ii. Mengurangkan ketirisan di kalangan kontraktor Bumiputera

Sebagai wakil kerajaan, KKR berasa kecewa apabila mendapati ketirisan yang dicatat pada tahun 2005 adalah 96% bagi projek jalan/jambatan dan 79% bagi projek bangunan. Justeru, KKR telah mengambil langkah positif bagi mengurangkan ketirisan perbelanjaan syarikat Bumiputera.

iii. Mengaktifkan program suai padan (matching)

- 11.9 Perbelanjaan yang sering dibuat oleh kontraktor Bumiputera bagi melaksanakan projek adalah melibatkan pelantikan subkontraktor, bekalan bahan/khidmat sewaan dan khidmat profesional serta lebih berfokus pada bahan bekalan binaan.

- 11.10 Sebagai langkah susulan, BPB telah mewujudkan satu program maklumat rangkaian pembekal dan pengeluar kepada kontraktor melalui usaha mengedarkan direktori bahan/khidmat sewaan/khidmat profesional seluruh Malaysia. Hasil dari usaha ini, lebih 100 buah syarikat Bumiputera yang aktif dalam bidang ini telah dikenal pasti dan bilangannya semakin meningkat. Pada masa ini, sebuah Jawatankuasa Khas telah diwujudkan bagi menambahkan senarai syarikat Bumiputera yang aktif dalam bidang ini.
- 11.11 Setelah syarikat Bumiputera yang aktif dengan penyertaan (11.10) di atas dikenal pasti, program suai padan (*match making*) telah diadakan di antara kontraktor tersebut dengan para pembekal/pengeluar. Kontraktor terlibat adalah kontraktor yang telah dianugerahkan kerja dan kontraktor yang disenaraikan oleh BPB. Pada awal RMKe-9 lebih kurang 16 orang kontraktor yang terlibat dalam program *match making* dalam tempoh sebulan. Kesannya amat ketara sekali. Setelah enam bulan program dilaksanakan, didapati peratus ketirisan bagi kerja-kerja jalan/jambatan berkurangan dari 95% pada 80%. Sementara dalam sektor pembinaan, peratusannya kekal dalam lingkungan 80%. Keberkesanan ini mendorong BPB merancang mengadakan program *match making* yang melibatkan 500 pembekal/pengeluar, subkontraktor dan profesional setiap bulan.

V. Pewujudan Kontraktor Tulen

- 11.12 Berdasarkan Jadual 11.1, seramai 40,181 kontraktor Bumiputera terlibat dalam industri ini, terdiri daripada kontraktor Kelas A (1,140), Kelas B (943), Kelas C (1,105), Kelas D (2,708), Kelas E (687) dan Kelas F (33,598). Setelah disemak kembali, adalah didapati seramai 176 kontraktor Kelas A, 70 Kelas B, 61 Kelas C, 84 Kelas D, 1 Kelas E dan 40 Kelas F dikenal pasti sebagai kontraktor tulen yang aktif. Sungguhpun bilangannya kecil, golongan kontraktor berkenaan akan terus diberi perhatian bagi memberi mereka laluan menyertai kontraktor Bumiputera yang kukuh. Bilangan kontraktor tersebut akan dipantau dan terus dikemaskinikan.

VI. Langkah Susulan Merealisasikan Keputusan Dasar Kerajaan

- 11.13 Beberapa langkah susulan kerajaan telah dibuat bagi memastikan kontraktor Bumiputera, khususnya yang tulen terus maju. Antara langkah yang akan diambil oleh kerajaan adalah:
- i. Semua kerja yang kosnya kurang dari nilai RM50 juta diberikan kepada kontraktor Bumiputera.

- ii. Kadar 10 peratus dari kos setiap projek yang ditawarkan akan diagihkan pada kerja-kerja yang boleh disempurnakan oleh kontraktor Kelas F. Dalam hal ini, kontraktor yang dipilih merupakan kontraktor Kelas F sesebuah kawasan.

VII. Mewujudkan Subkontraktor Dan Profesional Yang Berdaya Maju

VIII. Kesimpulan

- 11.14 Kerajaan akan sentiasa melaksanakan pelbagai usaha dan langkah bagi memastikan dasar membangunkan Masyarakat Perdagangan dan Perindustrian Bumiputera, khususnya dalam sektor pembinaan berjaya direalisasikan secara berterusan serta memberi impak kepada golongan ini dan negara pada masa hadapan.
- 11.15 Komitmen dan usaha kerajaan hendaklah disambut oleh golongan usahawan dengan serius dan tekun bagi menghasilkan kesan positif segi jangka masa panjang. Golongan usahawan perlu dibimbing bagi mempertingkatkan sikap muhasabah diri dan bersedia melakukan perubahan khususnya berhubung cara menjalankan perniagaan dan mempelbagaikan aktiviti perniagaan bagi menjamin daya saing serta daya tahan Bumiputera dalam industri ini.

BAB 12

PENUTUP

- 12.1 Dalam RMKe-9, Laporan Interim Kajian Semula HNNDP Fasa 1 telah memperakukan 60 projek baru bagi Semenanjung Malaysia, yang mana sebanyak 23 projek telah diluluskan oleh Kerajaan Malaysia dan 37 projek tidak mendapat kelulusan. Oleh kerana keseluruhan projek yang diluluskan di negeri-negeri Semenanjung Malaysia berjumlah 55 projek, ini bererti sebanyak 32 projek yang diluluskan adalah projek yang tidak mempunyai sebarang kajian. Begitu juga, kelulusan tanpa kajian bagi 31 projek di Sabah/Sarawak/Wilayah Persekutuan Labuan, manakala 21 projek BPJ, empat projek LLM dan satu projek Kejuruteraan Cerun pula, kajian mengenainya dijangka akan dijalankan.
- 12.2 Oleh itu, dalam tempoh kajian semula RMKe-9, satu semakan strategik dan keutamaan perlu dibuat memandangkan tidak semua kelulusan projek jalan raya RMKe-9 mendapat sokongan kajian HNNDP berkenaan. Di samping itu, keperluan terhadap semakan strategik adalah amat mendesak apabila kerajaan telah mengguna pakai Konsep Pembangunan Koridor di Semenanjung Malaysia.
- 12.3 Sungguhpun begitu, apa yang penting di peringkat ini adalah supaya dana peruntukan yang diterima oleh KKR, iaitu berjumlah RM17.403 bilion bagi RMKe-9 dibelanjakan sepenuhnya bagi tujuan:
- i. Meningkatkan lagi kualiti infrastruktur khususnya jalan raya agar dapat membantu meningkatkan kadar pertumbuhan ekonomi negara;
 - ii. Mempertingkatkan akses yang berkualiti di wilayah luar bandar bagi merapatkan jurang pembangunan di antara wilayah luar bandar dengan wilayah bandar;
 - iii. Menyediakan perkhidmatan yang cekap dan meningkatkan lagi penyelesaian dan keselamatan kepada pengguna jalan raya;

- iv. Membuka ruang kepada pemborong Bumiputera mengambil bahagian dalam perkembangan industri negara; dan,
 - v. Mewujudkan pembangunan spatial di sepanjang koridor lebuhraya di Malaysia.
- 12.4 Mekanisme pelaksanaan yang diguna pakai oleh KKR dijangka mampu melaksanakan keseluruhan projek yang diluluskan dengan berkesan sekiranya dapat diguna pakai sepenuhnya. Tumpuan patut diberikan pada pewujudan jawatankuasa penyelarasan pelaksanaan projek-projek jalan raya di peringkat negeri. Keperluan ini jelas kerana projek-projek tersebut melibatkan pengambilan balik tanah, perpindahan utiliti dan tingkah laku kontraktor. Adalah diharapkan melalui kaedah ini dengan diberi nafas baru semua projek yang dirancang dapat dilaksanakan sepenuhnya.
- 12.5 Masih terdapat matlamat dan strategi pelaksanaan pembangunan rangkaian jalan raya/lebuhraya Malaysia yang belum lagi tercapai sepenuhnya dalam RMKe-9, di mana matlamat ketiga menggariskan agar penggunaan yang seimbang mengikut pelbagai mod pengangkutan digalakkan. Ini berikutan mod penggunaan jalan raya ketika ini adalah melebihi 95% dan ia jauh lebih besar berbanding penggunaan mod pengangkutan yang lain. Matlamat ini dijangka akan dapat dicapai dalam Rancangan Malaysia akan datang, di mana fokus mengenainya akan diberi lebih penekanan.

Kementerian Kerja Raya
Malaysia
Kuala Lumpur
2007

GLOSARI AKRONIM

AVDS	<i>Automatic Vehicle Detection System</i>
BKE	<i>Butterworth, Kulim Expressway</i>
BOT	<i>Build, Operate & Transfer</i>
BPB	Bahagian Pembangunan Bumiputera
BPJ	Bahagian Perancang Jalan
BPP	Bahagian Pembangunan dan Pelaksanaan
Bt.	Batu
CIDB	<i>Construction Industry Development Board</i>
EIA	Penilaian Kesan Kepada Alam Sekitar <i>(Environmental Impact Assessment)</i>
EOT	<i>Extension of Time</i>
EPU	Unit Perancang Ekonomi <i>(Economic Planning Unit)</i>
FT	<i>Federal Trunk</i>
GIS	Sistem Maklumat Geografik <i>(Geographic Information System)</i>
HNDP	Pelan Pembangunan Rangkaian Lebuhraya <i>(The Highway Network Development Plan)</i>
ICU	Unit Penyelarasan Pelaksanaan
IMF	Tabung Kewangan Antarabangsa <i>(International Monetary Fund)</i>
IPT	Institut Pengajian Tinggi
ITS	Sistem Pengangkutan Pintar <i>(Intelligent Transport System)</i>
JKR	Jabatan Kerja Raya

JPM	Jabatan Perdana Menteri
JUPEM	Jabatan Ukur dan Pemetaan Malaysia
KDNK	Keluaran Dalam Negara Kasar
KKR	Kementerian Kerja Raya
Km	Kilometer
KP	Ketua Pengarah
KPLB	Kementerian Pembangunan Luar Bandar
KPSU	Ketua Penolong Setiausaha
KSU	Ketua Setiausaha
KTMB	Keretapi Tanah Melayu Berhad
KUKTEM	Kolej Universiti Kejuruteraan dan Teknologi Malaysia
LDP	Lebuhraya Damansara-Puchong
LLM	Lembaga Lebuhraya Malaysia
MAS	Sistem Penerbangan Malaysia (<i>Malaysian Airlines System</i>)
MB	Menteri Besar
MMKN	Majlis Mesyuarat Kerajaan Negeri
MTN	Majlis Tindakan Negara
NKVE	Lebuhraya Baru Lembah Klang (<i>The New Klang Valley Expressway</i>)
PA	Pelan Akui
PBT	Pihak Berkuasa Tempatan
PFI	<i>Private Financing Initiatives</i>
PKK	Pusat Khidmat Kontraktor
PLUS	Projek Lebuhraya Utara-Selatan
PP	Pegawai Penguasa
PSU	Penolong Setiausaha
PTD	Pejabat Tanah Daerah
RDI	Indeks Pembangunan Jalan (<i>Road Development Index</i>)
RFN	Rancangan Fizikal Negara
RMKe-8	Rancangan Malaysia Kelapan
RMKe-9	Rancangan Malaysia Kesembilan
RMKe-10	Rancangan Malaysia Kesepuluh
RRJP3	Rangka Rancangan Jangka Panjang Ketiga

RSA	Audit Keselamatan Jalan <i>(Road Safety Audit)</i>
SIA	Penilaian Impak Sosial <i>(Social Impact Assessment)</i>
SKWAK	Skim Kumpulan Wang Amanah Kontraktor
SPRS	<i>Slope Priority Ranking System</i>
SUB	Setiausaha Bahagian
TIA	Penilaian Impak Trafik <i>(Traffic Impact Assessment)</i>
TKP	Timbalan Ketua Pengarah
TKSU (P)	Timbalan Ketua Setiausaha (Pembangunan)
UPE	Unit Perancang Ekonomi
UPP	Unit Penyelarasan dan Pelaksanaan
WP	Wilayah Persekutuan