

Naskhah belum disemak



DEWAN RAKYAT

**PARLIMEN KELIMA BELAS
PENGGAL KEEMPAT
MESYUARAT KETIGA**

Bil. 67

Isnin

17 November 2025

KANDUNGAN

PERTANYAAN-PERTANYAAN BAGI JAWAB LISAN		(Halaman	1)
USUL:			
Waktu Mesyuarat dan Urusan Dibebaskan Daripada Peraturan Mesyuarat		(Halaman	37)
RANG UNDANG-UNDANG DIBAWA KE DALAM MESYUARAT		(Halaman	38)
RANG UNDANG-UNDANG:			
Rang Undang-undang Perbekalan 2026		(Halaman	38)
Jawatankuasa:			
Jadual:			
Kepala B.27		(Halaman	39)
Kepala B.28		(Halaman	99)
USUL:			
Usul Anggaran Pembangunan 2026		(Halaman	38)
Jawatankuasa:			
Kepala P.27		(Halaman	39)
Kepala P.28		(Halaman	99)

**KEHADIRAN AHLI-AHLI PARLIMEN
17 NOVEMBER 2025**

Ahli-Ahli Yang Hadir:

1. Yang di-Pertua Dewan Rakyat, Tan Sri Dato' Dr. Johari bin Abdul
2. Timbalan Perdana Menteri dan Menteri Peralihan Tenaga dan Transformasi Air, Dato' Amar Haji Fadillah bin Yusof (Petra Jaya)
3. Menteri Pengangkutan, Tuan Loke Siew Fook (Seremban)
4. Menteri Di Jabatan Perdana Menteri (Undang-Undang dan Reformasi Institusi), Dato' Sri Azalina Othman Said (Pengerang)
5. Menteri Perladangan dan Komoditi, Datuk Seri Johari bin Abdul Ghani (Titiwangsa)
6. Menteri Digital, Tuan Gobind Singh Deo (Damansara)
7. Menteri Pelancongan, Seni dan Budaya, Dato Sri Tiong King Sing (Bintulu)
8. Timbalan Menteri Kerja Raya, Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan (Pontian)
9. Timbalan Menteri Pengangkutan, Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah (Limbang)
10. Timbalan Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan, Datuk Hajah Aiman Athirah binti Sabu (Sepang)
11. Timbalan Menteri Sumber Manusia, Dato' Sri Haji Abdul Rahman bin Mohamad (Lipis)
12. Timbalan Menteri Dalam Negeri, Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar bin Haji Nasarah (Lenggong)
13. Timbalan Menteri Pelaburan, Perdagangan dan Industri, Tuan Liew Chin Tong (Iskandar Puteri)
14. Timbalan Yang di-Pertua Dewan Rakyat, Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor (Cameron Highlands)
15. Timbalan Yang di-Pertua Dewan Rakyat, Puan Alice Lau Kiong Yieng (Lanang)
16. Menteri Perpaduan Negara, Datuk Aaron Ago Dagang (Kanowit)
17. Menteri Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat, Dato' Sri Hajah Nancy Shukri (Santubong)
18. Menteri Belia dan Sukan, Puan Hannah Yeoh (Segambut)
19. Timbalan Menteri Peralihan Tenaga dan Transformasi Air, Tuan Haji Akmal Nasrullah bin Haji Mohd Nasir (Johor Bahru)
20. Timbalan Menteri Pertahanan, Tuan Haji Adly bin Zahari (Alor Gajah)
21. Timbalan Menteri Komunikasi, Puan Teo Nie Ching (Kulai)
22. Timbalan Menteri Kewangan, Puan Lim Hui Ying (Tanjong)
23. Timbalan Menteri Belia dan Sukan, Tuan Adam Adli bin Abd Halim (Hang Tuah Jaya)
24. Timbalan Menteri Kesihatan, Dato Lukmanisman bin Awang Sauni (Sibuti)
25. Timbalan Menteri Digital, Datuk Wilson Ugak Anak Kumbong (Hulu Rajang)
26. Timbalan Menteri Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat, Datuk Seri Dr. Noraini binti Ahmad (Parit Sulong)
27. Timbalan Menteri Di Jabatan Perdana Menteri (Undang-Undang dan Reformasi Institusi), Tuan M. Kulasegaran (Ipoh Barat)
28. Timbalan Menteri Pendidikan, Tuan Wong Kah Woh (Taiping)
29. Tuan Haji Aminolhuda bin Hassan (Sri Gading)
30. Ir. Ts. Zahir bin Hassan (Wangsa Maju)
31. Tuan Yuneswaran a/l Ramaraj (Segamat)
32. Tuan Lee Chean Chung (Petaling Jaya)
33. Tuan Ganabatirau a/l Veraman (Klang)
34. Tuan Syahredzan bin Johan (Bangi)
35. Puan Hajah Rodziah binti Ismail (Ampang)
36. Tuan Haji Manndzri bin Haji Nasib (Tenggara)
37. Tuan Tan Kar Hing (Gopeng)
38. Tuan Chow Yu Hui (Raub)
39. Tuan Tan Hong Pin (Bakri)

40. Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa (Tampin)
41. Dato' Haji Adnan bin Abu Hassan (Kuala Pilah)
42. Dato Dr. Richard Rapu @ Aman Anak Begri (Betong)
43. Puan Young Syefura binti Othman (Bentong)
44. Puan Syerleena binti Abdul Rashid (Bukit Bendera)
45. Tuan Roy Angau Anak Gingkoi (Lubok Antu)
46. Tuan Chiew Choon Man (Miri)
47. Tuan Mohd Sany bin Hamzan (Hulu Langat)
48. Tuan Haji Azli bin Yusof (Shah Alam)
49. Tuan Jimmy Puah Wee Tse (Tebrau)
50. Tuan Haji Onn bin Abu Bakar (Batu Pahat)
51. Tuan Mohamad Shafizan Haji Kepli (Batang Lumar)
52. Tuan Chong Zhemin (Kampar)
53. Tuan Lee Chuan How (Ipoh Timor)
54. Dr. Mohammed Taufiq bin Johari (Sungai Petani)
55. Dato' Seri Dr. Wan Azizah binti Dr. Wan Ismail (Bandar Tun Razak)
56. Tuan Lim Guan Eng (Bagan)
57. Datuk Seri Ir. Dr. Wee Ka Siong (Ayer Hitam)
58. Dato' Sri Dr. Richard Riot Anak Jaem (Serian)
59. Puan Teresa Kok Suh Sim (Seputeh)
60. Dato' Seri Mohd Rafizi bin Ramli (Pandan)
61. Dato' Seri Utama Haji Aminuddin bin Harun (Port Dickson)
62. Tuan Ramkarpal Singh a/l Karpal Singh (Bukit Gelugor)
63. Tuan Nik Nazmi bin Nik Ahmad (Setiawangsa)
64. Dato' Indera Mohd Shahar bin Abdullah (Paya Besar)
65. Tuan Fong Kui Lun (Bukit Bintang)
66. Datuk Seri Haji Jalaluddin bin Haji Alias (Jelebu)
67. Tuan Tan Kok Wai (Cheras)
68. Tuan Chong Chieng Jen (Stampin)
69. Dato' Sri Doris Sophia Anak Brodi (Sri Aman)
70. Dato' Muhammad Bakhtiar bin Wan Chik (Balik Pulau)
71. Tuan Hassan bin Abdul Karim (Pasir Gudang)
72. Tuan Wong Chen (Subang)
73. Dato' Sri Dr. Wee Jeck Seng (Tanjung Piai)
74. Datuk Willie Anak Mongin (Puncak Borneo)
75. Datuk Larry Soon @ Larry Sng Wei Shien (Julau)
76. Puan Wong Shu Qi (Kluang)
77. Ir. Haji Yusuf bin Abd Wahab (Tanjong Manis)
78. Dato' Henry Sum Agong (Lawas)
79. Tuan Oscar Ling Chai Yew (Sibu)
80. Tuan Mordi Bimol (Mas Gading)
81. Tuan William Leong Jee Keen (Selayang)
82. Dato' Ngeh Koo Ham (Beruas)
83. Dato Anyi Ngau (Baram)
84. Tuan Kesavan a/l Subramiam (Sungai Siput)
85. Tuan Lim Lip Eng (Kepong)
86. Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji (Jelutong)
87. Tuan Suhaizan bin Kaiyat (Pulai)
88. Tuan Syed Ibrahim bin Syed Noh (Ledang)
89. Tuan Khoo Poay Tiong (Kota Melaka)
90. Tuan Pang Hok Liong (Labis)
91. Tuan Haji Ahmad Johnie bin Zawawi (Igan)
92. Tuan Sim Tze Tzin (Bayan Baru)
93. Tuan Cha Kee Chin (Rasah)

94. Tuan Prabakaran a/l M. Parameswaran (Batu)
95. Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim (Arau)
96. Tuan Afnan Hamimi bin Dato' Haji Taib Azamudden (Alor Setar)
97. Dato' Sri Dr. Haji Ismail bin Haji Abd. Muttalib (Maran)
98. Tuan Haji Wan Hassan bin Mohd Ramli (Dungun)
99. Dato' Haji Mohd Suhaimi bin Abdullah (Langkawi)
100. Tuan Sabri bin Azit (Jerai)
101. Dr. Hajah Halimah Ali (Kapar)
102. Tuan Shaharizukirnain bin Abd Kadir (Setiu)
103. Tuan Haji Kamal bin Ashaari (Kuala Krau)
104. Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin (Tangga Batu)
105. Dr. Siti Mastura binti Muhammad (Kepala Batas)
106. Kapten Azahari bin Hasan (Padang Rengas)
107. Dr. Haji Abd Ghani bin Haji Ahmad (Jerlun)
108. Dato' Haji Abdul Khalib bin Abdullah (Rompin)
109. Tuan Zakri bin Hassan (Kangar)
110. Tuan Rushdan bin Rusmi (Padang Besar)
111. Puan Hajah Salamiah binti Mohd Nor (Temerloh)
112. Komander Nordin bin Ahmad Ismail TLDM (B) (Lumut)
113. Tuan Haji Muhammad Ismi bin Mat Taib (Parit)
114. Tuan Kalam bin Salan (Sabak Bernam)
115. Tuan Wan Razali bin Wan Nor (Kuantan)
116. Tuan Haji Jamaludin bin Yahya (Pasir Salak)
117. Tuan Syed Saddiq bin Syed Abdul Rahman (Muar)
118. Datuk Iskandar Dzulkarnain bin Abdul Khalid (Kuala Kangsar)
119. Dato' Syed Abu Hussin bin Hafiz Syed Abdul Fasal (Bukit Gantang)
120. Kapten Datuk Dr. Zulkafperi bin Hanapi (B) (Tanjong Karang)
121. Tuan Mohd Azizi bin Abu Naim (Gua Musang)
122. Tuan Zahari bin Kechik (Jeli)
123. Datuk Haji Idris bin Haji Ahmad (Bagan Serai)
124. Dr. Radzi Jidin (Putrajaya)
125. Dato' Seri Dr. Ahmad Samsuri bin Mokhtar (Kemaman)
126. Dato' Haji Ahmad bin Saad @ Yahaya (Pokok Sena)
127. Datuk Muslimin bin Yahaya (Sungai Besar)
128. Datuk Dr. Ahmad Marzuk bin Shaary (Pengkalan Chepa)
129. Dato' Hajah Siti Zailah binti Mohd. Yusoff (Rantau Panjang)
130. Datuk Wan Saifulruddin bin Wan Jan (Tasek Gelugor)
131. Dato' Khlij bin Mohd Nor (Ketereh)
132. Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh (Besut)
133. Dato' Hajah Mumtaz binti Md Nawi (Tumpat)
134. Tuan Haji Mohd Misbahul Munir bin Masduki (Parit Buntar)
135. Dato' Dr Ahmad Yunus bin Hairi (Kuala Langat)
136. Tuan Zulkifli bin Ismail (Jasin)
137. Dato' Dr. Haji Alias bin Razak (Kuala Nerus)
138. Dr. Ahmad Fakhruddin bin Fakhrurazi (Kuala Kedah)
139. Tuan Nurul Amin bin Hamid (Padang Terap)
140. Tuan Roslan bin Hashim (Kulim Bandar Baharu)
141. Tan Sri Dato' Haji Mahiaddin bin Mohd. Yassin (Pagoh)
142. Datuk Seri Takiyuddin bin Hassan (Kota Bharu)
143. Datuk Wira Hajah Mas Ermieyati binti Haji Samsudin (Masjid Tanah)
144. Tuan Haji Mohd Syahir bin Che Sulaiman (Bachok)
145. Dato' Rosol bin Wahid (Hulu Terengganu)
146. Datuk Haji Awang bin Hashim (Pendang)
147. Tuan Haji Abdul Latiff bin Abdul Rahman (Kuala Krai)

148. Tuan Ahmad Tarmizi bin Sulaiman (Sik)
149. Tuan Haji Ahmad Fadhli bin Shaari (Pasir Mas)
150. Tuan Mohd Nazri bin Abu Hassan (Merbok)
151. Dato' Wira Dr. Ku Abd Rahman bin Ku Ismail (Kubang Pasu)
152. Tuan Haji Muhammad Fawwaz bin Mohamad Jan (Permatang Pauh)
153. Dato' Azman bin Nasrudin (Padang Serai)
154. Tuan Haji Mohd Hasnizan bin Harun (Hulu Selangor)
155. Ir. Ts. Haji Khairil Nizam bin Khirudin (Jerantut)
156. Tuan Haji Muhammad Islahuddin bin Abas (Mersing)
157. Tuan Hassan bin Saad (Baling)

Senator Yang Turut Hadir:

1. Menteri Pendidikan Tinggi, Senator Dato' Seri Diraja Dr. Zambry bin Abd Kadir
2. Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Hal Ehwal Agama), Senator Dato' Setia Dr. Haji Mohd Na'im bin Haji Mokhtar

Ahli-Ahli Yang Tidak Hadir:

1. Perdana Menteri dan Menteri Kewangan, Dato' Seri Anwar bin Ibrahim (Tambun)
2. Timbalan Perdana Menteri dan Menteri Kemajuan Desa dan Wilayah, Dato' Seri Dr. Ahmad Zahid bin Hamidi (Bagan Datuk)
3. Menteri Pertanian dan Keterjaminan Makanan, Datuk Seri Haji Mohamad bin Sabu (Kota Raja)
4. Menteri Pertahanan, Dato' Seri Haji Mohamed Khaled bin Nordin (Kota Tinggi)
5. Menteri Sains, Teknologi dan Inovasi, Tuan Chang Lih Kang (Tanjong Malim)
6. Menteri Pembangunan Usahawan dan Koperasi, Datuk Ewon Benedick (Penampang)
7. Menteri Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup, Datuk Armizan bin Mohd Ali (Papar)
8. Menteri Sumber Manusia, Tuan Sim Chee Keong (Bukit Mertajam)
9. Timbalan Menteri Perladangan dan Komoditi, Datuk Chan Foong Hin (Kota Kinabalu)
10. Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan, Tuan Nga Kor Ming (Teluk Intan)
11. Menteri Luar Negeri, Dato' Seri Utama Haji Mohamad bin Haji Hasan (Rembau)
12. Menteri Kerja Raya, Dato Sri Alexander Nanta Linggi (Kapit)
13. Menteri Pendidikan, Puan Fadhlina binti Sidek (Nibong Tebal)
14. Menteri Kesihatan, Datuk Seri Dr. Haji Dzulkefly bin Ahmad (Kuala Selangor)
15. Timbalan Menteri Kemajuan Desa dan Wilayah, Datuk Hajah Rubiah binti Haji Wang (Kota Samarahan)
16. Timbalan Menteri Ekonomi, Dato Hajah Hanifah Hajar Taib (Mukah)
17. Timbalan Menteri Sains, Teknologi dan Inovasi, Dato' Mohammad Yusof bin Apdal (Lahad Datu)
18. Timbalan Menteri Pertanian dan Keterjaminan Makanan, Dato' Sri Arthur Joseph Kurup (Pensiangan)
19. Timbalan Menteri Luar Negeri, Datuk Mohamad Alamin (Kimanis)
20. Timbalan Menteri Pelancongan, Seni dan Budaya, Tuan Khairul Firdaus bin Akbar Khan (Batu Sapi)
21. Timbalan Menteri Pendidikan Tinggi, Datuk Ts. Mustapha Sakmud (Sepanggar)
22. Timbalan Menteri Pembangunan Usahawan dan Koperasi, Dato' Sri Ramanan Ramakrishnan (Sungai Buloh)
23. Datuk Ir. Shahelmey bin Yahya (Putatan)
24. Dato' Haji Shamshulkahar bin Mohd Deli (Jempol)
25. Datuk Suhaimi bin Nasir (Libaran)
26. Tuan Edwin Anak Banta (Selangau)
27. Datuk Andi Muhammad Suryady bin Bandy (Kalabakan)

28. Datuk Lo Su Fui (Tawau)
29. Datuk Seri Panglima Haji Mohd Shafie bin Haji Apdal (Semporna)
30. Dato' Seri Hishammuddin bin Tun Hussein (Sembpong)
31. Datuk Seri Saravanan a/l Murugan (Tapah)
32. Tuan Chow Kon Yeow (Batu Kawan)
33. Tuan Sivakumar a/l Varatharaju Naidu (Batu Gajah)
34. Dato' Seri Amirudin bin Shari (Gombak)
35. Datuk Seri Panglima Bung Moktar bin Radin (Kinabatangan)
36. Datuk Seri Panglima Madius Tangau (Tuaran)
37. Puan Yeo Bee Yin (Puchong)
38. Puan Isnaraissah Munirah binti Majilis (Kota Belud)
39. Dr. Kelvin Yii Lee Wuen (Bandar Kuching)
40. Puan Vivian Wong Shir Yee (Sandakan)
41. Datuk Seri Utama Ir. Hasni bin Mohammad (Simpang Renggam)
42. Tuan Riduan bin Rubin (Tenom)
43. Dato' Verdon bin Bahanda (Kudat)
44. Puan Rodiyah binti Sapiee (Batang Sadong)
45. Datuk Wetrom bin Bahanda (Kota Marudu)
46. Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal (Machang)
47. Dato' Sri Saifuddin Abdullah (Indera Mahkota)
48. Tuan Fathul Huzir bin Ayob (Gerik)
49. Dato' Seri Hamzah bin Zainudin (Larut)
50. Tan Sri Dato' Seri Haji Abdul Hadi bin Haji Awang (Marang)
51. Dato' Sri Tuan Ibharim bin Tuan Man (Kubang Kerian)
52. Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee (Beluran)
53. Dato' Sri Ikmal Hisham bin Abdul Aziz (Tanah Merah)
54. Datuk Dr. Nik Muhammad Zawawi bin Haji Salleh (Pasir Puteh)
55. Datuk Haji Ahmad Amzad bin Mohamed @ Hashim (Kuala Terengganu)

Ahli-Ahli Yang Tidak Hadir Di Bawah Peraturan Mesyuarat 91:

1. Menteri Komunikasi, Datuk Ahmad Fahmi bin Mohamed Fadzil (Lembah Pantai)
2. Menteri Di Jabatan Perdana Menteri (Wilayah Persekutuan), Datuk Seri Dr. Zaliha binti Mustafa (Sekijang)
3. Timbalan Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam, Dato' Sri Huang Tiong Sii (Sarikei)
4. Dato' Sri Sh Mohamed Puзи bin Sh Ali (Pekan)
5. Datuk Jonathan bin Yasin (Ranau)
6. Datuk Matbali bin Musah (Sipitang)
7. Dato' Sri Ismail Sabri bin Yaakob (Bera)
8. Datuk Seri Panglima Dr. Gapari bin Katingan @ Geoffrey Kitingan (Keningau)
9. Datuk Hajah Siti Aminah binti Aching (Beaufort)
10. Dato' Indera Dr. Suhaili bin Abdul Rahman (Labuan)
11. Datuk Ali Anak Biju (Saratok)

**MALAYSIA
DEWAN RAKYAT
PARLIMEN KELIMA BELAS
PENGGAL KEEMPAT
MESYUARAT KETIGA**

Isnin, 17 November 2025

Mesyuarat dimulakan pada pukul 10.00 pagi

DOA

*[Timbalan Yang di-Pertua (Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor)
mempengerusikan Mesyuarat]*

PERTANYAAN-PERTANYAAN BAGI JAWAB LISAN

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]:

Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum dan selamat pagi Yang Berhormat-Yang Berhormat. Kita mulakan sesi pada hari ini dengan jawab lisan dan dengan ini saya mempersilakan Ir. Ts. Zahir bin Hassan, Yang Berhormat Wangsa Maju.

Tuan Ir. Ts. Zahir bin Hassan [Wangsa Maju]: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Oleh kerana hari ini hari Isnin, soalan yang pertama dan soalan yang akan menjawab daripada KKR. Izinkan saya baca serangkap pantun.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan.

Tuan Ir. Ts. Zahir bin Hassan [Wangsa Maju]:

*Jalan-jalan ke Kuala Lumpur,
Mencari rezeki setiap hari;
MLFF itu sistem yang luhur,
Apa perkembangannya wahai Menteri.*

Soalan Wangsa Maju nombor 1.

1. **Ir. Ts. Zahir bin Hassan [Wangsa Maju]** minta Menteri Kerja Raya menyatakan:

- (a) parameter penilaian pelaksanaan ujian rintis *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR) serta perkembangan terkini penggunaan aplikasi *JustGO* di lebuh raya tol; dan

- (b) piawaian metrik untuk menilai kebolehpercayaan masa (*time reliability*) termasuk masa perjalanan persentil ke-95, *Buffer Index* dan *Planning Time Index* dalam pelaksanaan MLFF.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri Kerja Raya, silakan. Ini pantun kena jawab pantun ini Yang Berhormat.

[Dewan ketawa]

Timbalan Menteri Kerja Raya [Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan]:

Assalamualaikum warahmatullah. [Ketawa]

*Jalan-jalan berbatu-batu,
Di pagi hari indahnya maya;
Kepada soalan nombor satu,
Dengarkan ini jawapannya.*

So, Dr. Yang di-Pertua. Terima kasih Wangsa Maju. Pada masa ini sistem kutipan tol Secara Pembayaran Terbuka (SPT) telah pun dilaksanakan di 26 lebuh raya sistem tol terbuka yang menggunakan kaedah pembayaran melalui penggunaan kad-kad bank dan kad-kad prabayar. Sistem tol terbuka ini Dato' Yang di-Pertua, tibanya di situ terus bayar. Sistem tol tertutup, kita *touch*, nanti apabila sampai di tempat destinasi, baru bayar. Itu beza terbuka dan tertutup. Terbuka ini selalunya di bandar.

Pihak KKR dan Lembaga Lebuhraya Malaysia telah menerima cadangan daripada pihak PLUS Berhad bagi melaksanakan sistem SPT ini ya di lebuh raya sistem tol tertutup. Kaedah yang dicadangkan oleh pihak PLUS adalah menggunakan kaedah pengesahan automatik nombor plat kenderaan, dalam bahasa Inggeris dengan izin *automatic number plate recognition* yang dipautkan pada sistem *JustGO*, satu aplikasi di bawah PLUS bagi tujuan pembayaran tol. Cadangan SPT menggunakan ANPR membolehkan nombor plat kenderaan pengguna lebuh raya melalui lorong tol di lebuh raya sistem tol tertutup dikenal pasti secara automatik dan bayaran tol dibuat secara digital melalui aplikasi.

Cadangan ini adalah selaras dengan hala tuju ke arah transformasi digital prasarana negara menyediakan sistem tol yang lebih efisien, selain dapat melancarkan operasi tol. Beberapa parameter penilaian telah ditetapkan oleh pihak LLM bagi pelaksanaan ujian rintis awam sistem tol SPT secara ANPR. Antaranya seperti berikut:

- (i) memastikan penggunaan sistem ANPR berkeupayaan tinggi;

- (ii) menambah baik kelajuan transaksi; dan
- (iii) memastikan keselamatan dan ketelusan sistem.

Dan aplikasi *JustGO* di lebuh raya masih di peringkat pengujian. Pelaksanaan sistem kutipan sistem tol secara MLFF, *multi-lane fast flow* secara aliran pantas pelbagai lorong adalah merupakan inisiatif kerajaan, antara lain menghapuskan halangan perjalanan, menghapuskan *bottleneck* dan apa ni— menyebabkan kurangnya penambahan lorong tol disebabkan kawasan-kawasan plaza tol yang terhad. Pelaksanaan sistem MLFF ini dirangka dengan mengambil kira penjimatan 100 peratus semasa pembayaran tol, berbanding kaedah kutipan tol sedia ada.

KKR mengakui keperluan kajian matrik, kebolehpercayaan masa untuk mendapatkan gambaran impak sebenar bagi menilai halangan lain yang kritikal selepas ketiadaan plaza tol di lebuh raya bagi tujuan pembayaran tol. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Soalan tambahan Yang Berhormat Wangsa Maju.

Tuan Ir. Ts. Zahir bin Hassan [Wangsa Maju]: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Terima kasih Timbalan Menteri. Kita tahu sistem yang sedia ada ini memerlukan ada wujudnya tol-tol plaza dan kita tahu juga beberapa kemalangan telah berlaku di tol-tol plaza. Sebagai contoh, di Tol Plaza Sungai Pulai, 2023 – enam cedera. Plaza Tol Sungai Dua, seorang maut, dua orang parah. Tol Teluk Panglima Garang, SKVE, September 2025 dan plaza tol terkini, Plaza Tol Bukit Kajang terkorban dua orang dalam, enam orang yang lain cedera.

Jadi, kemalangan-kemalangan ini terus berlaku di plaza-plaza tol dan *moving forward* dengan izin, perkara ini lama tertangguh, *long overdue* dan *moving forward*, bagaimanakah, apakah rancangan dan apakah garis masa kerajaan memastikan bahawa keseluruhan 33 pemegang konsesi lebuh raya berhijrah kepada sistem yang ada sekarang kepada MLFF. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri, silakan.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Ya, betul. Berlaku permasalahan.

■1010

Permasalahan yang pertama, *the bottleneck* di plaza-plaza tol terutama hari perayaan, hujung minggu. Yang kedua, kemalangan. Sebagaimana disebut tadi di Tol

Bukit Kajang misalnya, ada seorang bayi dan seorang lagi staf JKR. Saya pergi ke rumah staf itu, jumpa isteri, anaknya ya. Jadi, ini satu hal.

Kabinet telah bersetuju untuk MLFF (*multi-lane fast flow*). Sebelum ni disebut *multi-lane free flow*, Dato'. Tapi kalau *free* ni, nanti orang tak bayar. Jadi, kita tukar *free* kepada *fast* dan Kabinet setuju tanpa penglibatan kerajaan. Yang kedua, ia adalah merupakan B2B (*business-to-business*).

Tetapi Dato', kita kena pinda akta. Ah, itu yang menjadi kelewatan dan pindaan akta ini mungkin tahun depan. Akta Jalan Persekutuan, Akta Pengangkutan Jalan, Akta LLM. Apakah antara perkara yang akan dipinda? Iaitu tentang kesalahan tak bayar tol. Maklumlah, palang tol dah tak ada. Mereka lalu je nanti, akhirnya mereka tak bayar dan sebagainya. Itu kita perlu ada.

Dan satu lagi ialah siapakah yang nak melaksanakan? Kemungkinan besar LLM lah akan melaksanakan dari segi penguatkuasaan mengenai siapa yang tak bayar tol mengikut akta yang akan dipinda dan tiga akta ini akan dipinda tahun hadapan supaya MLFF boleh dilaksanakan. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan Yang Berhormat Kapar.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Terima kasih Timbalan Speaker. Saya meneliti syor-syor yang dikeluarkan oleh PAC berhubung pelaksanaan projek sistem aliran pantas pelbagai lorong (MLFF).

Dan soalan saya, apakah kementerian telah menetapkan syarikat konsesi yang terlibat dalam projek ini serta berapa kos anggaran pelaksanaan menggunakan model B2B (*business-to-business*)? Dan adakah *review* terhadap kos asal lebih RM3 bilion? Dan apakah caj yang akan ditanggungkan oleh pengguna lebuh raya, jika model ini dilaksanakan sepenuhnya dan usaha melindungi kepentingan pengguna oleh pihak kementerian? Mohon penjelasan.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri, silakan.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Ya, ada Laporan PAC dan kita mengetahui tentang perkara itu tentunya. Dan RM3 bilion itu Dato' Yang di-Pertua, dah tak wujudlah dah kerana RM3 bilion itu jika dilaksanakan oleh kerajaan. Tetapi oleh kerana sekarang ini dilaksanakan oleh pihak konsesi secara *business-to-business*,

maka tidak ada sebarang kos yang melibatkan kerajaan lagi. Jadi, dah tak wujud tentang RM3 bilion.

Berapakah kos konsesi? Dia kena memilih sistem. Tentunya sistem yang dipilih itu adalah sistem yang betul-betul kompetitif ya dan perkara ini adalah bagi kita memastikan pengguna tidak ada caj tambahan, seberapa boleh tidak ada caj tambahan dan kita harap kepentingan pengguna akan sentiasa diambil berat.

MLFF ini dibuat bukan hanya kepentingan pengguna, Dato' Yang di-Pertua kerana kita tidak mahu jalan jauh-jauh dah elok lebuh raya, tiba-tiba *jammed* berjam-jam di plaza tol. Tapi kalau plaza tol itu kita runtuhkan dan kita hanya ada gantri, tiang panjang untuk meletakkan sistem, apa yang disebut sebagai ANPR itu dan seterusnya apabila ada sistem yang berkaitan, harap kita tidak ada lagi *jammed*-lah apabila perjalanan yang jauh dan kita letakkan sistem baru ini.

Walau bagaimanapun, ia tetap pada tahun hadapan baru boleh dilaksana setelah tiga perkara yang saya sebut tadi, Akta Jalan Persekutuan, Akta Pengangkutan Jalan, dan Akta Lembaga Lebuhraya Malaysia dipinda, yang berkaitan tentang MLFF atau *multi-lane fast flow* ini. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Datuk Seri Dr. Timbalan Menteri JKR. Tahniah.

Baik. Berikut kita ke soalan yang kedua. Saya mempersilakan Tuan Shaharizukirnain bin Abd Kadir, Yang Berhormat Setiu.

Tuan Shaharizukirnain bin Abd Kadir [Setiu]: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. *Assalamualaikum*, soalan nombor 2.

2. **Tuan Shaharizukirnain bin Abd Kadir [Setiu]:** minta Menteri Pengangkutan menyatakan kekangan utama yang menghalang penubuhan Lembaga Keselamatan Pengangkutan Malaysia (MTSB), yang dicadangkan sejak hampir 11 tahun lalu memandangkan kadar kemalangan jalan raya masih tinggi sekali gus bagi memperkuuh aspek keselamatan dalam sektor pengangkutan.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan Menteri Pengangkutan untuk menjawab.

Menteri Pengangkutan [Tuan Loke Siew Fook]: Salam sejahtera Ahli-ahli Yang Berhormat.

Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Ahli Yang Berhormat, cadangan penubuhan Malaysian Transport Safety Board (MTSB) telah dibincangkan sejak tahun 2014. Namun, hanya dipersetujui oleh Jemaah Menteri pada bulan November 2017.

Pelaksanaannya mengambil kira pelbagai aspek. Antaranya seperti berikut:

- (i) penyelarasan antara akta-akta serta peraturan agensi dan jabatan lain melibatkan sektor pengangkutan darat, jalan raya dan rel, udara, maritim dan juga logistik; dan
- (ii) keperluan memastikan kebebasan siasatan selari dengan piawaian IKO, IMO dan standard keselamatan global lain; dan perbandingan dengan badan antarabangsa yang melaksanakan fungsi-fungsi siasatan kemalangan dan memastikan model yang akan dilaksanakan perlu sesuai dengan sektor pengangkutan di Malaysia.

Namun demikian, cadangan tersebut tidak dilaksanakan disebabkan beberapa faktor, termasuk perubahan kerajaan baru yang memerlukan keputusan dasar yang terkini, pembubaran dan penstrukturkan semula agensi-agensi sedia ada di bawah MOT dan pertindihan kuasa agensi-agensi siasatan kemalangan.

Bermula Jun 2025, Kementerian Pengangkutan telah mengatur gerak langkah terkini bagi mencapai sasaran penubuhan MTSB. Sepanjang bulan Mei hingga Oktober tahun ini, MOT telah melaksanakan sesi libat urus bersama agensi dan pihak berkepentingan. MOT juga akan mengadakan sesi libat urus bersama Kerajaan Negeri Sabah dan Sarawak, bengkel cadangan perjawatan, pemurnian draf RUU serta pindaan undang-undang.

Memorandum berkenaan cadangan penubuhan MTSB juga akan dibentangkan di dalam Mesyuarat Jemaah Menteri dalam masa terdekat. Pembentangan rang undang-undang MTSB disasarkan untuk dibentangkan di Parlimen selepas mendapat persetujuan Jemaah Menteri.

Sehingga MTSB ditubuhkan kelak, kementerian akan meneruskan mekanisme perwujudan jawatankuasa-jawatankuasa khas siasatan kemalangan seperti kemalangan yang membabitkan anggota FRU di Teluk Intan dan kemalangan bas pelajar UPSI di Gerik, Perak. Platform ad-hoc ini terdiri daripada ahli-ahli jawatankuasa terdiri daripada mereka yang berkepakaran. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat, soalan tambahan. Silakan.

Tuan Shaharizukirnain bin Abd Kadir [Setiu]: Okey, terima kasih Menteri. Soalan tambahan saya, adakah kementerian mempunyai satu *timeline* ataupun garis masa untuk memuktamadkan penubuhan MTSB ini? Dan adakah kementerian bercadang untuk menjadikan MTSB ini sebagai satu agensi bebas dalam melakukan siasatan dan pemantau terhadap keselamatan pengangkutan, sebagaimana yang dibuat di Australia iaitu yang dinamakan Australian Transport Safety Bureau? Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri.

Tuan Loke Siew Fook: Yang pertamanya, dari segi garis masa seperti yang saya katakan, Memorandum Jemaah Menteri berkenaan dengan penubuhan MTSB ini akan dimuktamadkan dalam masa terdekat dan harapan saya dapat dibawa ke Jemaah Menteri sebelum penghujung tahun ini. Sejurus selepas itu, selepas mendapat kelulusan prinsip, maka draf rang undang-undang ini dapat dilaksanakan oleh pihak AGC dan seterusnya kita harap dapat bawa balik ke Parlimen ini untuk dibentangkan rang undang-undang itu pada tahun hadapan.

Tuan Haji Onn bin Abu Bakar [Batu Pahat]: *[Bangun]*

Tuan Loke Siew Fook: Dari segi model MTSB itu, itu belum lagi kita muktamadkan. Seperti yang saya katakan, memang kita mengambil kira juga pandangan dan juga perbandingan dengan agensi-agensi antarabangsa di luar negara. Sudah tentu kita akan mengambil kira *best practices* daripada agensi-agensi tersebut. Dan sudah tentu apa sahaja agensi siasatan, sudah tentu ada kebebasan dia. Malah, *task force* yang kita bentuk sekarang ini, memang mereka bebas melaksanakan apa saja siasatan dan membuat apa saja syor.

Dan dari segi kementerian, apabila laporan itu disiapkan, tidak akan diedit, tidak akan dibuat apa-apa pindaan dan akan dibentangkan secara terbuka seperti yang telah pun saya laksanakan. Boleh tanya Yang Berhormat Jerantut, apa yang mereka putuskan dalam laporan itu, kita bentangkan secara umum, secara terbuka kepada tatapan umum. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Menteri. Silakan Yang Berhormat Batu Pahat.

Tuan Haji Onn bin Abu Bakar [Batu Pahat]: Terima kasih Dato' Timbalan Yang di-Pertua. Soalan tambahan saya kepada Menteri. Kita difahamkan kadar kemalangan sangat tinggi setiap tahun. Ada anggarannya 5,000 hingga 7,000 setahun dan melibatkan kerugian ekonomi berbilion-bilion setahun. Jadi, soalan saya pada kementerian, adakah adanya kementerian nak wujud pelan tindakan segera sebelum menubuhkan MTSB ini? Dan bagaimana operasinya sekiranya ditubuhkan? Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan Menteri.

Tuan Loke Siew Fook: Tuan Yang di-Pertua, untuk makluman Ahli Yang Berhormat Batu Pahat, memang tindakan banyak diambil. Bukan saja pelan, tetapi tindakan yang telah pun diambil.

■1020

Seperti yang telah saya nyatakan dalam Dewan yang mulia ini, sebelum ada penubuhan MTSB, memang sebelum ini pun ada banyak *task force* pernah ditubuhkan dalam beberapa kemalangan besar sebelum ini dan kita juga berpandukan kepada syor-syor laporan tersebut. Dan ada sebahagian memang telah pun dilaksanakan termasuk kita mewajibkan pemasangan SLD, *speed limitation device* kepada kenderaan-kenderaan berat, khususnya bas-bas persiaran, bas-bas ekspres dan sebagainya dan juga kenderaan-kenderaan berat. Itu sedang dilaksanakan sekarang. Memang kita telah pun menguatkuasakan perkara ini dan ada kenderaan-kenderaan yang diperiksa. Kalau mereka tak ada lagi SLD, maka tindakan penguatkuasaan akan diambil.

Begini juga, kita sedang mengambil satu tindakan penguatkuasaan yang begitu tegas kepada isu *overloading* lori-lori dan juga ada sebahagian pemandu-pemandu yang tidak berpuas hati, tetapi kita teruskan penguatkuasaan tersebut kerana ini penting untuk menjaga keselamatan orang ramai. Dari segi *engagement* kita dan juga kempen-kempen kesedaran berkenaan dengan pemanduan berhemah, terutamanya di kalangan penunggang-penunggang motosikal, diteruskan.

Ini memang kempen-kempen yang dijalankan secara berterusan. Bukan kita menunggu penubuhan MTSB, baru kita akan buat apa-apa tindakan *intervention*. Memang tindakan *intervention* sedang dilaksanakan dengan begitu giat sekali oleh Kementerian Pengangkutan dan agensi-agensinya, terutamanya oleh JPJ, oleh MIROS

dan sebagainya. Jadi, ini sesuatu yang saya rasa perlu kita teruskan sebelum pun penubuhan MTSB. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Majlis ke soalan yang ketiga. Dipersilakan Tuan Suhaizan bin Kaiat, Yang Berhormat Pulai.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Terima kasih Dato' Timbalan Speaker ya. Soalan Pulai nombor 3.

3. Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: minta Menteri Dalam Negeri menyatakan langkah kesediaan dan strategi kerajaan memastikan keamanan negara khususnya bagi mengelakkan tercetusnya rusuhan awam seperti di Indonesia dan Nepal yang berpunca daripada tekanan kos sara hidup, ketidakpuasan terhadap dasar kerajaan, isu sosial dan politik.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan Menteri Dalam Negeri untuk menjawab.

Timbalan Menteri Dalam Negeri [Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar bin Haji Nasarah]: *Bismillahirrahmanirrahim.* Dato' Dr. Yang di-Pertua, sahabat saya Pulai. Kerajaan sentiasa mengambil pendekatan proaktif supaya rusuhan awam seperti di Indonesia dan Nepal yang berpunca daripada tekanan kos sara hidup, ketidakpuashati terhadap dasar kerajaan isu sosial politik tidak berlaku di negara kita.

Antara langkah dan strategi yang dilaksana bagi memastikan keamanan negara kekal terpelihara adalah sebagaimana berikut.

Kita perkukuh dan mengumpul maklumat dan memantau setiap isu, pemantauan risikan oleh Polis Diraja Malaysia. Ini bagi mengenal pasti potensi ancaman terhadap keamanan dan kestabilan negara.

Kita meningkatkan pendekatan kolaborasi dengan agensi kerajaan, organisasi masyarakat civil dan pertubuhan bukan kerajaan agar isu berkaitan dengan kos sara hidup, ketidakpuashatian terhadap dasar kerajaan dan isu-isu yang berkaitan dapat kita tangani secara menyeluruh dan tidak dimanipulasi oleh pihak-pihak yang tidak bertanggungjawab.

Selain daripada itu Yang Berhormat, kita mengadakan perbincangan di antara PDRM dan pihak penganjur bagi pastikan penganjuran perhimpunan tidak menjurus dan mencetus isu-isu ancaman serta menggugat keselamatan dan ketenteraman awam dan meningkatkan tahap kesiapsiagaan melalui latihan kawalan rusuhan yang menekankan aspek disiplin, penggunaan kekerasan yang minimum, kepatuhan kepada SOP kawalan

rusuhan, penugasan pasukan khas serta penggunaan teknologi moden seperti kamera badan, dron, pemantau dan sistem CCTV bagi meningkatkan kecekapan pemantauan dan juga respons. Terima kasih Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan Yang Berhormat Pulai, soalan tambahan.

Tuan Suhaizan bin Kiat [Pulai]: Okey. Terima kasih Dato' Timbalan Speaker dan juga terima kasih kepada Timbalan Menteri. Kita maklum dari segi risikan ini dan sebagainya ya dan kerajaan juga tidaklah menghalang demonstrasi yang diadakan di dalam negara kita. Dan sekarang ini pun kita lebih memudahkan lagi ya urusan untuk membuat himpunan-himpunan ini ya.

Soalan saya, dari segi perkara ini, di situ ada ruang kumpulan ekstrem untuk eksploti isu-isu sentimen rakyat ini ya. Jadi, apakah ada keupayaan dan juga strategi baru risikan ini untuk mengetahui ataupun mendapatkan maklumat lebih awal sebelum kejadian itu berlaku? Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri, untuk menjawab.

Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar bin Haji Nasarah: Terima kasih Yang Berhormat Pulai. Kita sedar perubahan yang berlaku. Pastinya PDRM meningkatkan keupayaan untuk mendepani perubahan-perubahan dan cabaran yang berlaku. Sebab itu, soal risikan ini sangat penting dan PDRM sendiri meningkatkan keupayaan risikan bagi kita mengesan lebih awal perancangan unsur ekstrem yang cuba mengeksplotasi sentimen rakyat dengan menggunakan kaedah pengumpulan maklumat melalui risikan, memantau di sosial media serta kerjasama strategik dengan agensi tempatan dan antarabangsa, umpamanya dengan MCMC, dengan INTERPOL dan juga ASEANAPOL.

Pendekatan utama yang diguna dalam mengesan perancangan awal adalah melalui mengenal pasti sentimen yang wujud berdasarkan isu-isu di platform sosial media atau perkara-perkara yang menjadi topik perbualan hangat masyarakat umum. Antara sentimen yang dikenal pasti dalam mengurangkan eksplotasi persepsi rakyat adalah seperti tindakan *double standard* penguatkuasaan dan perkara-perkara lain.

Yang Berhormat, dalam merangka tindakan *diffuse* isu dan menangani persepsi negatif rakyat terhadap kerajaan, tindakan kolaborasi strategik kementerian antara agensi penguat kuasa yang terlibat di samping kita melakukan kerjasama yang erat dengan NGO, persatuan-persatuan serta elemen pendidikan dan juga keagamaan.

Maknanya, dalam ketika kerajaan memberi kebebasan hak kepada rakyat, tetapi soal-soal keselamatan tetap kita berikan perhatian utama. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Silakan Yang Berhormat Kota Bharu.

Datuk Seri Takiyuddin bin Hassan [Kota Bharu]: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Saya ingin bertanya beberapa soalan, dua soalan lah untuk soalan tambahan ini. Yang pertamanya, kita tak dapat nafikan bahawa dalam negara kita satu masa dulu Yang Berhormat Tan Sri Yang di-Pertua, memang adalah sejarah rusuhan awam berlaku. Sebagai contohnya, yang berkaitan isu politik 13 Mei, yang berkaitan isu ekonomi, kemiskinan, demonstrasi Baling dan juga rampasan tanah di Selangor dan di Johor.

Namun demikian, sebagaimana disebut oleh Yang Berhormat Menteri juga tadi, sekarang ini kita ada satu akta, Akta 736, Akta Perhimpunan Aman 2012 yang mana dalam akta ini memang ditetapkan beberapa syarat untuk satu-satu perhimpunan aman itu diadakan khususnya dalam akta ini, seksyen 9(1), "*Penganjur hendaklah tujuh hari sebelum tarikh perhimpunan beritahu pegawai yang menjaga daerah OCPD mengenai perhimpunan itu*". Tetapi dalam seksyen yang sama juga, ada satu clause yang menyatakan kegagalan pihak penganjur itu memberitahu OCPD itu menjadi satu kesalahan yang boleh dihukum, jika disabit tidak melebihi RM10,000.

Apa yang saya nak sebut pada hari ini ialah seksyen 9 ini telah dicabar di mahkamah, telah dicabar oleh satu orang yang bernama Amir Hariri bin Abdul Hadi yang mencabar seksyen 9(5) ini sebagai satu peruntukan yang *unconstitutional*, tidak berperlembagaan. Dan kes ini telah didengar oleh Ketua Hakim Negara pada masa itu, Tun Tengku Maimun dan mahkamah telah mengisyiharkan— saya mohon izin untuk baca, "*Seksyen 9(5) Akta Perhimpunan Aman 2012 merupakan satu serangan mendadak yang tidak seimbang terhadap hak perhimpunan secara aman.*"

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat, soalan.

Datuk Seri Takiyuddin bin Hassan [Kota Bharu]: Saya nak sampai kepada soalan.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Tolong.

Datuk Seri Takiyuddin bin Hassan [Kota Bharu]: Dan kes ini telah diputuskan bahawa seksyen 9(5) itu adalah *unconstitutional* oleh Mahkamah Persekutuan. Soalan

saya kepada kerajaan, apakah yang telah dibuat oleh kerajaan ekoran daripada keputusan ini? Sekarang ini, seksyen 9(5) ini masih ada dalam Akta 736, masih digunakan. Siapa yang nak buat perhimpunan kena buat permohonan ataupun kena beritahu OCPD, kalau tak buat boleh ditangkap, boleh dicaj di mahkamah.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat, soalan.

Datuk Seri Takiyuddin bin Hassan [Kota Bharu]: Jadi, soalannya apakah yang telah dibuat oleh pihak kerajaan mengenai perkara ini? Yang keduanya, kenapakah perhimpunan aman yang telah dibuat berdasarkan akta ini masih lagi menghadapi masalah? Sebagai contohnya mahasiswa di Universiti Malaysia Sabah telah ditangkap, telah ditahan apabila mereka mengadakan demo antirasuah Sabah dan dicas pula ataupun disiasat di bawah Akta Hasutan. Jadi, saya mohon kenapa perkara ini berlaku dalam Kementerian Dalam Negeri. Terima kasih.

■1030

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan Yang Berhormat Menteri.

Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar bin Haji Nasarah: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Apa pun Yang Berhormat, kita sangat menghormati keputusan yang telah dibuat oleh mahkamah. Ini sangat jelas.

Yang Berhormat, peraturan yang lama tujuh hari sebelum, tapi peraturan yang baru ialah lima hari sebelum. Ini semua kita sedia maklum. Apa-apa pun Yang Berhormat...

Datuk Seri Takiyuddin bin Hassan [Kota Bharu]: Kita dulu 10, sekarang ini tujuh. Saya betulkan dulu 10, sekarang tujuh.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat, jangan mencelah. Silakan Yang Berhormat Menteri.

Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar bin Haji Nasarah: Yang Berhormat, saya sebut tadi, yang baru kena mohon lima hari sebelum dan dulu tujuh. Yang Berhormat, apa pun saya nak sebut, saya sebut dan nyatakan tadi bahawa dalam keadaan kerajaan memberikan hak untuk rakyat berhimpun dan kita menghormati proses dan keputusan yang dibuat oleh mahkamah, kerajaan melalui Polis Diraja Malaysia tetap akan membuat risikan, membuat pemantauan supaya isu-isu dan perkara-perkara yang melanggar peraturan-peraturan dapat kita tangani dengan baik dan tersusun.

Apa pun saya nak jelaskan di sini ialah sebarang tindakan yang dibuat oleh pihak polis kekal dan tetap mematuhi peraturan dan undang-undang yang ada dan tidak sesekali melanggar peraturan tersebut kerana PDRM sendiri kita sangat mematuhi segala SOP-SOP yang ditetapkan bagi kita menghormati hak rakyat dan dalam waktu yang sama juga kita mesti menjaga keamanan negara. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Baik, Majlis ke soalan yang keempat. Dipersilakan Tuan Ir. Ts. Haji Khairil Nizam bin Khirudin, Yang Berhormat Jerantut.

Tuan Ir. Ts. Haji Khairil Nizam bin Khirudin [Jerantut]:
Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh dan salam sejahtera. Soalan saya nombor 4.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Dipersilakan Menteri Pelaburan, Perdagangan dan Industri untuk menjawab.

4. Ir. Ts. Haji Khairil Nizam bin Khirudin [Jerantut] minta Menteri Pelaburan, Perdagangan dan Industri menyatakan jumlah jurutera berkemahiran tinggi yang telah dilatih dan diserap ke industri semikonduktor sejak pelancaran Strategi Semikonduktor Kebangsaan (NSS) serta tahap kerjasama pembuat cip multinasional dengan universiti awam bagi memenuhi keperluan tenaga kerja industri tersebut.

Timbalan Menteri Pelaburan, Perdagangan dan Industri [Tuan Liew Chin Tong]: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Terima kasih kepada Yang Berhormat Jerantut. Dato' Yang di-Pertua sejak pelancaran Strategi Semikonduktor Nasional (NSS) pada Mei 2024, pembangunan bakat berkemahiran tinggi telah dikenal pasti sebagai teras kritikal dalam memastikan kelestarian dan daya saing jangka panjang industri semikonduktor negara.

Sehingga kini, seramai 13,679 jurutera dan tenaga mahir teknikal telah berjaya dilatih diperakui kemahiran serta diserap ke dalam pelbagai segmen industri semikonduktor. Pencapaian ini menandakan Malaysia berada di landasan yang kukuh untuk mencapai sasaran 60,000 bakat berkemahiran tinggi menjelang tahun 2030 merangkumi bidang reka bentuk litar bersepadu (*IC design*), pembungkusan termaju (*advanced packaging*), fabrikasi *wafer* serta Penyelidikan dan Pembangunan (R&D) berkaitan.

Antara universiti dan institusi yang terlibat dalam usaha ini adalah USM, UM, UTM, UPM, Universiti Teknikal Malaysia (UTeM) dan Universiti Malaysia Perlis (UniMAP) serta pusat kemahiran seperti MIMOS, Advanced Semiconductor Academy of Malaysia (ASEM-Sidec) and Penang Skills Development Centre (PSDC), Penang Chip Design Academy InvestPenang, SMD Chip Design Centre and Academy, Pusat Latihan Teknologi Tinggi (ADTEC) dan Kedah Industrial Skills & Management Development Center (KISMEC).

CREST sebuah agensi di bawah MITI bersama Human Resource Development Corporation (HRD Corp) juga telah memeterai Memorandum Persefahaman (MoU) pada 24 Julai 2025 bagi membentuk perkongsian strategik dalam pembangunan bakat di bawah kerangka NSS. Melalui kerjasama ini, program *Engineering Talent for Semiconductor Industry* (ETSI) yang diterajui oleh CREST menyasarkan untuk meningkatkan kemahiran 15,000 pelajar institusi pengajian tinggi, graduan, pekerja industri dan penyelidik bagi memacu inovasi serta memperkuuh daya saing global Malaysia.

Inisiatif lain termasuk MyMAHIR Future Skills Talent Council (FSTC) yang ditubuhkan oleh Kementerian Sumber Manusia (KESUMA) melalui TalentCorp bagi sektor *electronic and electrical* (E&E) dengan objektif untuk menjajarkan pembangunan bakat dengan keperluan industri semikonduktor. Di bawah Belanjawan 2026, beberapa inisiatif pembangunan bakat bagi sektor semikonduktor telah diumumkan.

Antaranya, HRD Corp akan menawarkan tiga juta peluang latihan dengan tumpuan kepada sektor teknologi tinggi termasuk semikonduktor. Program K-Youth dan latihan TVET oleh Khazanah diteruskan bagi menyediakan latihan sambil bekerja kepada 11,000 belia tanpa ijazah dalam sektor strategik seperti semikonduktor dengan peruntukan RM200 juta.

Program *Flagship IC Design* diteruskan untuk melatih 2,500 tenaga bertaraf global dalam bidang reka bentuk litar bersepada (*IC design*) dengan nilai RM340 juta. Perbadanan Tabung Pembangunan Kemahiran (PTPK) menerima peruntukan RM650 juta bagi pembiayaan latihan kemahiran TVET, memberi manfaat kepada lebih 25,000 pelatih khususnya dalam bidang teknologi tinggi seperti semikonduktor. Sejumlah RM5 juta diperuntukkan bagi melatih tenaga pengajar dalam bidang semikonduktor di ADTEC Taiping, Perak.

Selain itu, beberapa syarikat multinasional utama dalam bidang reka bentuk cip fabrikasi dan ujian ataupun *testing and validation* telah aktif menjalin kolaborasi strategik dengan universiti awam. Kerjasama ini melibatkan pembangunan kurikulum berasaskan industri, penyediaan makmal berteknologi tinggi, Program Sandaran Latihan Industri (*Industry Attachment*) serta usaha bersama dalam penyelidikan gunaan (*applied research*) yang berfokus kepada teknologi semikonduktor generasi baru.

Pendekatan ini bukan sahaja memastikan kelestarian rantaian tenaga kerja mahir malah meningkatkan keupayaan Malaysia untuk menjadi hab serantau dalam pembangunan modal insan semikonduktor bertaraf global. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Yang Berhormat Jerantut, soalan tambahan.

Tuan Ir. Ts. Haji Khairil Nizam bin Khirudin [Jerantut]: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Terima kasih Timbalan Menteri. Kita memahami ada lima sasaran utama untuk Strategi Semikonduktor Kebangsaan (NSS) di antaranya adalah untuk menarik RM500,000 pelaburan dan di antaranya ialah untuk kita melahirkan 60,000 tenaga jurutera yang berkemahiran tinggi.

Soalan saya kepada pihak Timbalan Menteri ialah adakah kementerian menjelaki berapa ramai jurutera-jurutera yang telah dilatih tetapi kemudiannya berhijrah ke negara luar khususnya ke syarikat fabrikasi wafer yang dinyatakan oleh Timbalan Menteri tadi di Taiwan, di Singapura ataupun di Eropah. Jadi, jika wujud Timbalan Menteri, apakah strategi intervensi pihak kementerian untuk memastikan kita dapat mengurangkan *talent leakage* ini? Itu yang pertama.

Yang keduanya ialah bagaimana pula tentang isu *mismatch* antara latihan dan keperluan syarikat supaya kita dapat mencapai *target* 60,000 jurutera berkemahiran tinggi untuk NSS ini?

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri silakan.

Tuan Liew Chin Tong: Terima kasih Yang Berhormat Jerantut. Memang saya mengakui bahawa ada keadaan di mana *talent leakage* berlaku. Saya dimaklumkan oleh Naib Canselor USM...

Dato' Muhammad Bakhtiar bin Wan Chik [Balik Pulau]: [Bangun]

Tuan Liew Chin Tong: Bahawa 10 graduan yang kita latih dalam bidang semikonduktor mungkin hanya tiga yang kekal di negara kita selepas tiga ataupun empat

tahun — tiga, empat, lima tahun. Semasa mereka graduan, tiga sudah bersedia untuk bekerja di Singapura.

So, itu ini sebenarnya itu gaji. Ini bukan itu lain, ini itu gaji. So, kita sebagai satu negara, sebagai kerajaan dan juga masyarakat bersama dengan komuniti ekonomi mesti bersedia untuk memberikan gaji yang lebih berpatutan kepada mereka dalam sektor-sektor berteknologi tinggi. Ini adalah itu yang paling penting.

Dari segi *mismatch*, sebenarnya *mismatch* di semikonduktor tidak banyak. Graduan yang telah dilatih kebanyakannya dapat kerja bukan dapat kerja di Malaysia tetapi dapat kerja di negara lain. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Dipersilakan Yang Berhormat Balik Pulau.

Dato' Muhammad Bakhtiar bin Wan Chik [Balik Pulau]: Terima kasih Timbalan Yang di-Pertua. Dalam semikonduktor industri di Malaysia ini, kita terkenal hanya dalam *assembly* dan *test* sahaja tetapi *value creation* Timbalan Menteri yang utama terletak dalam bidang *IC design*. You know, seperti apa yang disebut tadi *IC design, mask design, packaging engineering*.

■1040

Adakah pihak MITI mempunyai strategi tertentu untuk satu, membawa balik *some of the talents* dalam Silicon Valley di mana, ramai rakyat Malaysia, *engineer, engineer* Malaysia yang berada di Silicon Valley yang berada dalam bidang *IC design*? Adakah MITI bersedia untuk memberi *final status* ataupun kepada syarikat-syarikat semikonduktor ataupun *assembly* di sini untuk mengadakan *design centre*?

Mungkin, kita boleh adakan *satellite design centre* di mana *the engineer* boleh bekerja *remotely* dan memberi *design* mereka kepada HQ? Adakah pihak MITI melihat kepada keperluan ini supaya kita tidak hanya bergantung kepada *assembly* dan *test*, kerana kita tahu *assembly* dan *test* ini, *labor intensive* dan akan digantikan dengan AI dan mungkin, kita kurang dari segi saingan di peringkat antarabangsa? Sekian.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri, silakan.

Tuan Liew Chin Tong: Ya, terima kasih Yang Berhormat Balik Pulau. Yang Berhormat Paya Besar bersama dengan Jawatankuasa Kewangan pernah melawat ke beberapa kilang semikonduktor di Pulau Pinang. Saya bersama dengan Yang

Berhormat Paya Besar. Apa yang kita ada dalam ekosistem kita, sebenarnya sangat menarik.

Kita memang ada yang apa ini—*offset* yang lama. Kita juga ada kemungkinan untuk membangunkan *advance packaging*. Okey? *Advance packaging* ini penting dan juga, *value addition*. Usaha kenapa NSS ataupun *National Semiconductor Strategy* digubalkan ialah untuk membangunkan *the whole of ecosystem*.

The whole of ecosystem, kita harap kita ada *offset* dan *offset* kita bangunkan *offset* ke *advance packaging*. Kita juga harap, satu hari nanti kita ada *fabrication* dan kita tidak lupa sektor *equipment*. *Equipment* pun sangat penting. Sektor *equipment* adalah proses *know-how* dan sektor-sektor *equipment* kita sangat menarik dan sangat berteknologi tinggi.

So, apa yang telah dilakukan oleh kerajaan seperti apa yang dicadangkan oleh Yang Berhormat Balik Pulau, kita sekarang ini ada *IC Design Center* 1 di Selangor. Baru-baru ini, Yang Amat Berhormat Perdana Menteri juga melancarkan *IC Design Centre* 2 di Selangor. Pulau Pinang ada juga *IC Design Centre*. Tetapi, ini hanya sebahagian usaha.

Apa yang kita harap untuk capai ialah kita ada *semiconductor sector*. *Semiconductor sector* kita bukan sahaja untuk membangunkan produk untuk syarikat-syarikat antarabangsa. Kita juga harap teknologi yang kita ada, keupayaan yang kita ada ini di negara kita, boleh membangunkan industri-industri lain, seperti gabungan di antara automasi—*sorry*. Gabungan di antara automotif. Automotif industri dengan semikonduktor industri.

Gabungan satu hari nanti mungkin gabungan di antara semikonduktor dengan industri pertahanan. Semikonduktor dengan pertanian. Kita harap *horizontal linkage* ini boleh diwujudkan dalam ekosistem kita supaya kita satu hari nanti jadi satu hab yang ada juga produk-produk yang paling canggih tetapi teknologi dan keupayaan kita boleh digabungkan, ada limpahan ke sektor-sektor lain. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih, Yang Berhormat Menteri

Untuk makluman Ahli Mesyuarat, soalan kelima Yang Berhormat Kota Marudu tidak hadir. Soalan keenam, Yang Berhormat Puchong tidak hadir. Jadi, saya terus ke soalan yang ketujuh. Dengan ini, dipersilakan Dato' Dr. Hj. Alias bin Razak, Yang Berhormat Kuala Nerus.

[**Soalan No. 5 – YB. Datuk Wetrom bin Bahanda (Kota Marudu) tidak hadir**]

[**Soalan No. 6 – YB. Puan Yeo Bee Yin (Puchong) tidak hadir**]

Dato' Dr. Hj. Alias bin Razak [Kuala Nerus]: Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh. Terima kasih Dato' Yang di-Pertua.

*Bila tiba musim tengkujuh,
Banyak kawasan ditimpa bencana;
Soalan saya nombor tujuh,
Naik giliran nombor lima.*

7. **Dato' Dr. Haji Alias bin Razak [Kuala Nerus]** minta Menteri Kesihatan menyatakan perancangan kerajaan untuk memperluas bantuan makanan sihat kepada kanak-kanak yang berusia tiga tahun dan ke bawah memandangkan kos pelaksanaan program pemakanan sihat bagi kelompok ini adalah jauh lebih rendah berbanding kos rawatan jangka panjang akibat komplikasi malnutrisi dan bantut.

Timbalan Menteri Kesihatan [Dato Lukanisman bin Awang Sauni]: Terima kasih, Dato' Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri, silakan. Menteri Kesihatan.

Dato Lukanisman bin Awang Sauni: Sebelum saya meneruskan jawapan ini, saya ingin mengalu-alukan kehadiran Persatuan Mahasiswa dan Mahasiswi Sarawak (PEMASRA) daripada Universiti Kebangsaan Malaysia seramai 29 orang. Selamat datang. [*Tepukj*]

Dato' Yang di-Pertua, terima kasih kepada Yang Berhormat atas keprihatinan membangkitkan isu penting ini. Setakat ini, Kementerian Kesihatan belum ada lagi program bantuan makanan sihat yang khusus untuk kanak-kanak berusia tiga tahun dan ke bawah. Walau bagaimanapun, pelaksanaan program khusus boleh dipertimbangkan berdasarkan kepada keperluan, kesesuaian dan ketersediaan sumber yang ada.

Pada masa ini, inisiatif sedia ada yang terbentuk—berbentuk bantuan makanan sihat telah dirangkumkan dalam program-program seperti berikut. Program Pemulihan Kanak-kanak Kekurangan Zat Makanan, yang lebih dikenali sebagai Program Bakul Makanan yang telah dilaksanakan sejak 1989 daripada keluarga miskin tegar. Program ini untuk kanak-kanak berusia enam bulan sehingga enam tahun yang mengalami

masalah kekurangan zat makanan (KZM) ini telah diperluaskan kepada kanak-kanak KZM daripada keluarga miskin.

Program *Community Feeding* iaitu program bersasar kepada kanak-kanak orang asli di pendalaman dan kanak-kanak di projek perumahan rakyat (PPR) berumur satu tahun hingga enam tahun yang berada di lokaliti terpilih iaitu tempat tertinggi, masalah kekurangan zat makanan.

Program Bantuan Susu kepada kanak-kanak berusia enam bulan sehingga enam tahun daripada keluarga miskin tegar dan miskin yang berisiko mengalami masalah KZM. KKM akan terus menambah baik program sedia ada, termasuk mempertingkatkan kolaborasi inter-kementerian dan badan pertubuhan bukan kerajaan, serta memperkasakan program-program literasi pemakanan dalam kalangan komuniti bagi mempertingkatkan kesedaran terhadap pemakanan sihat.

Dato' Yang di-Pertua, pihak Kementerian Kesihatan juga bekerjasama dengan kementerian lain melalui pelaksanaan cadangan menu sihat yang memenuhi keperluan nutrien sehari-hari kanak-kanak di Taman Asuhan Kanak-kanak (taska) iaitu Bahagian PERMATA, Kementerian Pendidikan Malaysia; Jabatan Kebajikan Masyarakat (JKM), Kementerian Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat; Jabatan Kemajuan Masyarakat (KEMAS) di bawah Kementerian Kemajuan Desa dan Wilayah, serta Jabatan Perpaduan Negara dan Integrasi Nasional di bawah Kementerian Perpaduan Malaysia.

Selain itu, pihak KKM akan terus memperkuuhkan saringan dan pemantauan pertumbuhan kanak-kanak berisiko dan mengalami masalah KZM, khususnya kepada keluarga berpendapatan rendah B40 dan komuniti berisiko tinggi mengalami masalah KZM supaya intervensi pemberian susu tepung, multivitamin dan bantuan bakul makanan sihat dapat disalurkan. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Soalan tambahan, Yang Berhormat Kuala Nerus.

Dato' Dr. Hj. Alias bin Razak [Kuala Nerus]: Terima kasih, Dato' Yang di-Pertua dan terima kasih, Timbalan Menteri.

Dalam laporan yang diterbitkan oleh KKM dan UNICEF tahun 2019, yang bertajuk "*Over or Under, Double Burden of Child Malnutrition in Malaysia, Landscape Analysis Volume 1*". Beberapa cadangan polisi telah diketengahkan.

Antaranya adalah pengukuhan polisi berkaitan nutrisi yang dilaksanakan secara *multi-sectoral*, *nutrition specific* dan juga *nutrition sensitive strategies*, termasuklah pelaksanaan program-program *maternal*, *nutrition before pregnancy* dan program yang berorientasi *nutrition knowledge* melalui kaunseling dan sebagainya.

Soalan tambahan saya. Adalah— apakah indikator yang diletakkan oleh KKM untuk memastikan kejayaan setiap daripada intervensi dilakukan oleh kementerian dan bagaimana kementerian meneliti trend isu ini bagi lima hingga 10 tahun yang akan datang?

Yang kedua, berkaitan dengan KZM. Oleh kerana kos untuk merawat atau memulihkan mereka yang bantut dan obese ini sangat tinggi, saya mencadangkanlah supaya kita tidak menunggu seseorang bayi itu ataupun kanak-kanak didiagnos sebagai KZM, baru kita nak beri bantuan. Apa kata kita beri sahaja semua makanan sihat ini sebagai pendidikan kepada seluruh anak-anak yang berumur 1,000 hari pertama?

Jadi, dengan ini kita dapat atau menjimatkan kos rawatan nanti bila tidak ada lagi kes-kes KZM ini. Terima kasih Dato' Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri, silakan.

Dato Lukanisman bin Awang Sauni: Terima kasih Yang Berhormat Kuala Nerus. Satu cadangan yang baik. Cadangan soalan kedua yang telah dikemukakan, sememangnya kita berhasrat untuk memberikan makanan yang sihat kepada semua kanak-kanak.

Walaupun demikian, dengan keadaan fiskal yang kita hadapi ketika ini, kaedah yang diguna pakai adalah secara bersasar dan juga, apa yang kami cadangkan ketika ini adalah KKM ingin agar setiap kementerian yang terlibat dalam agihan bakul-bakul bekalan makanan ini mengikuti formula-formula yang telah ditetapkan, panduan-panduan bentuk-bentuk makanan yang bersesuaian haruslah diguna pakai oleh kesemua kementerian.

■1050

Dan juga, saya mengharapkan agar kerjasama berkenaan tentang isu-isu malnutrisi kanak-kanak dan juga kanak-kanak kurang zat makanan ini diambil secara serius seperti apa yang dibuat oleh Yang Berhormat Kuala Nerus, soalan yang bertubi-tubi berkenaan tentang isu ini haruslah diambil kebanyakan Ahli-ahli Parlimen, gerakan-gerakan ataupun aktiviti-aktiviti saringan haruslah digalakkan.

Apa yang menjadi masalah Tuan Yang di-Pertua, adalah kami menerima saringan yang berkurangan. Maka, agihan-agihan bakul makanan dan juga apa tu, nasihat-nasihat kepada ibu bapa yang tidak begitu membawa anak-anak ke klinik adalah menyukarkan kita memberikan nasihat dan juga bantuan bakul makanan ini.

Walaupun sekiranya kita mempunyai kewangan yang kukuh, kita akan cuba untuk mendapatkan sokongan daripada Kementerian Ekonomi agar kita dapat mempertimbangkan satu program yang lebih komprehensif, berkenaan tentang makanan sihat. Dan juga kerjasama antara kementerian dan juga industri yang ingin membantu dan juga menyumbang yayasan-yayasan yang mempunyai kewangan yang besar dapat memberikan bantuan kepada kami di KKM.

Dan juga, berkenaan tentang 1,000 hari yang pertama, itu adalah merupakan dasar yang dibawa oleh Yang Berhormat Menteri ketika ini untuk memperkuatkannya agar proses dalam tempoh 1,000 hari pembesaran daripada pra kehamilan, kita memberikan nasihat dan juga input-input berguna kepada ibu yang hamil berkenaan tentang bentuk-bentuk makanan yang bersesuaian dan juga kita menyediakan kaedah-kaedah yang tertentu bagaimana untuk kita menyaring sendiri anak-anak kita sekiranya dalam keadaan yang tidak begitu baik.

Dan juga, berkenaan tentang kekurangan zat makanan ini bukan hanya kepada kanak-kanak yang kecil, kurus sahaja Tuan Yang di-Pertua, tetapi juga sekarang melibatkan kanak-kanak yang terlebih makanan. Tetapi, makanan yang tidak berzat, menyebabkan kanak-kanak ini mengalami obesiti.

Dan, seterusnya adalah kerajaan juga akan mengambil maklum apa yang disebutkan oleh Yang Berhormat Kuala Nerus dan satu sesi libat urus mungkin akan kita jalankan dan juga saya mengucapkan terima kasih kepada *Select Committee Kesihatan* YB Pulai yang baru-baru ini telah pun memanggil pihak NGO dan juga pakar-pakar berkenaan tentang makanan ini ke sesi libat urus *Select Committee Kesihatan*. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Baik Yang Berhormat. Dalam dilema ini, empat orang Yang Berhormat semuanya sebelah kerajaan. Jadi saya bagi yang senior-lah, Pengurus Backbenchers. Yang Berhormat Paya Besar.

Dato' Indera Mohd Shahar bin Abdullah [Paya Besar]: [Ketawa] Terima kasih Dato' Timbalan Yang di-Pertua. Terima kasih Ahli-ahli Yang Berhormat yang— BBC yang

amat *concerned* berkaitan malnutrisi dan isu bantut kanak-kanak generasi Malaysia yang akan datang.

Tuan Yang di-Pertua, tiga peratus akan mengalami masalah dari segi KDNK jika kita tidak lakukan apa-apa berkaitan malnutrisi sepetimana yang dilaporkan oleh Bank Dunia. Tiga peratus KDNK akan terjejas pada masa yang akan datang. Itu sebabnya isu malnutrisi dan bantut ini penting.

Di Paya Besar, kita dah buat program *first 1,000 days of life*. Antara isu yang dibangkitkan Yang Berhormat Timbalan Menteri adalah ketidakhadiran *parents follow up* temu janji anak mereka hadapi bantut dan *vesting* tetapi mereka tidak hadir. Saya nak tanya kepada Yang Berhormat Timbalan Menteri adakah kementerian sedar ramai *parents* yang mendapatkan bakul makanan yang disebutkan tadi tidak hadir untuk *follow-up* kerana faktor bekerja tidak peka kesan jangka panjang dan mereka juga sukar untuk pergi ke klinik dalam jarak yang jauh.

Apakah strategi tuntas yang boleh dilakukan oleh kementerian untuk berkongsi data ketidakhadiran temu janji tersebut dengan komuniti agar kita dapat melakukan *community support*, terutamanya kepada keluarga miskin dan keluarga yang berkeperluan khas. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri Kesihatan, silakan.

Dato Lukanisman bin Awang Sauni: Terima kasih Yang Berhormat Paya Besar. Satu cadangan yang baik. Saya akan cuba dapatkan daripada pihak KKM untuk mendapatkan data-data dan juga perkongsian maklumat seperti yang kami lakukan untuk program PeKa B40. Mungkin kita boleh panjangkan maklumat-maklumat berkenaan tentang ibu bapa yang tidak dapat hadir atas sebab-sebab tertentu.

Dan juga, salah satu pendekatan yang sedang kita buat ketika ini, yang kita sedang cadangkan adalah untuk *outsourcing*-kan perkhidmatan KKM, sekiranya mungkin sebahagian besar ibu bapa yang sibuk bekerja tidak dapat membawa anak-anak untuk menjalankan saringan ataupun *follow-up check-up* pada tempoh masa bekerja, mereka boleh membawa anak-anak ini ke GP.

Ini sedang kita kaji dan juga kita meneliti program-program dan juga mengemas kini, adakah kesesuaian supaya pihak-pihak GP juga dapat membantu KKM untuk membuatkan saringan dan juga kemudian dapat memberikan nasihat dan pihak KKM

dapat menyalurkan bantuan makanan yang diperlukan kepada golongan-golongan yang mempunyai masalah kurang zat makan ini.

Terima kasih Yang Berhormat, dan kita akan usahakan berkenaan tentang maklumat dan juga data-data agar dapat membantu kami untuk mengenal pasti ibu bapa yang tidak dapat membuatkan *follow-up*. Terima kasi Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Majlis ke soalan yang ke nombor 8. Dipersilakan Mohamad Shafizan Haji Kepli, Yang Berhormat Batang Lupar.

Tuan Mohamad Shafizan Haji Kepli [Batang Lupar]: Terima kasih Dato' Speaker.

*Sorong papan tarik papan,
Papan ditarik ke atas atap;
Soalan Batang Lupar nombor lapan,
Mohon Menteri bagi jawapan yang paling mantap. [Tepuk]*

8. **Tuan Mohamad Shafizan Haji Kepli [Batang Lupar]** minta Menteri Kerja Raya menyatakan apakah usaha dan rancangan kementerian untuk menaik taraf Jajaran *Red Line Long Stretches* di Lebuhraya Pan Borneo di Sarawak terutamanya yang beralun dan rosak teruk akibat mendapan tanah.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri JKR, pantun telah dikeluarkan. *[Ketawa]* Saya percaya Yang Berhormat akan menjawab jugalah.

Timbalan Menteri Kewangan [Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan]:
*Bina pagar daripada papan,
Hindar ternakan dimakan biawak;
Batang Lupar soalan lapan,
Tentang jalan di negeri Sarawak. [Ketawa]*

Dato' Dr. Yang di-Pertua, untuk makluman, jajaran *red line* adalah sebahagian daripada 829 kilometer keseluruhan jajaran Lebuhraya Pan Borneo yang melibatkan panjang keseluruhan laluan *red line* ini adalah sejauh 136.74 kilometer yang meliputi Kuching, Serian, Sibu, Bintulu dan Miri.

Red line ini Dato' Dr. Yang di-Pertua ialah jalan lama yang disambung dengan jalan baharu. Jalan baharu itu Pan Borneo, jalan lama itu, jalan penghubungan itu. Jadi, oleh kerana Pan Borneo itu baru dibina, *red line* jalan lama itu rosak. Itu maksud *red line*.

Laluan ini dibahagikan kepada dua kategori iaitu jajaran pendek 17.1 kilometer, sembilan lokasi. Yang kedua, jajaran panjang 119.64 kilometer libatkan empat lokasi. Bagi jajaran pendek, agensi Pusat telah meluluskan peruntukan RM120 juta pada *Rolling Plan 5*, Rancangan Malaysia Kedua Belas itu. Berita baiklah.

Untuk kerja-kerja pembaikan *red line* yang melibatkan enam seksyen sepanjang 17.1 kilometer di Bukit Begunan Seksyen Lachau. Dato' Yang di-Pertua, ini kena sebut betul-betul eh, ejaan dia L-A-C-H-A-U. Kemudian, Seksyen Kemenia, Bintulu dan Bakun, Seksyen Sebiew di Niah, Seksyen Tudan, Beluru, Seksyen Selangau, Seksyen Balingian, Makmal Kajian Nilai 21 hingga 23 Mei dah selesai. Manakala Makmal Kejuruteraan Nilai (VE), Disember 2025.

Bagi jajaran panjang pula, Kerajaan Pusat telah meluluskan peruntukan sebanyak RM231 juta pada *Rolling Plan 1*, Rancangan Malaysia Ketiga Belas. Ini satu lagi berita baik untuk Pan Borneo Sarawak. Jajaran *red line* yang melibatkan Seksyen Durin dan Salim sepanjang 40.27 kilometer, Makmal Pengurusan Nilai awal tahun 2026 untuk memuktamadkan.

Dan, kita berharap agar perkara ini dapat dilaksanakan segera bagi skop penyenggaraan 136.74 kilometer ini, kita telah meluluskan dari tahun 2021 hingga 2025, berjumlah RM133.23 juta. Itu untuk penyenggaraan. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Soalan tambahan Yang Berhormat Batang Lupar.

Tuan Mohamad Shafizan Haji Kepli [Batang Lupar]: Terima kasih Dato' Speaker. Saya ingin mengucapkan tahniah dan syabas kepada Timbalan Menteri yang baru-baru ini telah [*Tepuk*] berjaya menerima Ijazah Doktor Falsafah, PhD dalam bidang komunikasi daripada UUM. [*Dewan riuh*] Tahniah Yang Berhormat.

Tuan Haji Onn bin Abu Bakar [Batu Pahat]: Bakal Menteri. [*Berucap tanpa menggunakan pembesar suara*]

■1100

Yang Berhormat, selain daripada menaik taraf jajaran *red line*, adakah kementerian bercadang untuk menyediakan lebih banyak lampu jalan di kawasan Pan Borneo ini dan adakah kementerian juga mengkaji untuk menyediakan lampu jalan yang berkuasa solar, memandangkan pada hemat saya, solar ini lebih efisien kosnya dan adakah Yang Berhormat bersetuju bahawa CCTV perlu dipasang di setiap *P-turn* bagi

membolehkan pihak PDRM dan JPJ memantau kawasan ini yang kerap berlaku kemalangan akibat sikap pemandu yang mengambil mudah penggunaan *P-turn*.

Dan akhir sekali, apakah akan ada pihak yang dilantik bagi memastikan tahap kebersihan di sepanjang jajaran Lebuhraya Pan Borneo ini berada di tahap yang baik walaupun ia nya bukan lebuh raya betul. Terima kasih Dato' Speaker, terima kasih Timbalan Menteri.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Dato' Speaker pun PhD baru-baru ini, tahniah juga kepada Dato' Timbalan Speaker. Dia ambil masa, dia bukan mudah, dia empat tahun baru selesai dan ramai juga kawan-kawan di sini yang ada PhD.

Okey, soalan tadi mengenai CCTV itu, tidak dalam skop sebenarnya tetapi jika PDRM dan JPJ inginkan melaksana perkara itu terutama di *P-turn*, itu adalah satu usaha yang baik. Tentang lampu jalan, baru-baru ini kita ada tambah empat lokasi tambahan di *P-turn* Sungai Pisang, Bintulu, *P-turn* Batu 10, Bintulu dan *P-turn* seksyen *Kick-off Project* (KOP) Bintulu. Ini kita tambah lampu jalan selain daripada lampu jalan yang ada.

Tentang pembersihan dan juga *maintenance* di sepanjang lebuh raya ini, betul memang di bawah Kerjaan Persekutuan kerana jalan itu tanpa tol. Dia bukan di bawah konsesi dan Kementerian Kerja Raya telah melantik Pan Borneo Highway Asset Management Sdn. Bhd. sebagai syarikat penyenggaraan mulai 1 September 2024 hingga 31 Ogos 2027 untuk memastikan kerja-kerja pembersihan dan juga kerja-kerja penyenggaraan dilaksanakan.

Pun demikian, ada usaha-usaha daripada pihak persendirian dan pihak NGO yang melakukan pembersihan Pan Borneo Sarawak itu. Siapa nak buat silakanlah tetapi kita dah lantik pun ya, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Silakan Yang Berhormat Maran.

Dato' Sri Dr. Haji Ismail bin Abd Muttalib [Maran]: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh...

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Waalaikumussalam.

Dato' Sri Dr. Haji Ismail bin Abd Muttalib [Maran]: ...Salam sejahtera. Selain kerosakan jajaran jalan Pan Borneo Sarawak, tidak kurang juga kerosakan di Sabah dan

juga di Semenanjung. Saya ingin tahu, berapakah jumlah sebenar segmen jalan atau jajaran Lebuhraya Pan Borneo di Sabah yang kini dikenal pasti mengalami kerosakan serius, kegagalan struktur atau terbengkalai termasuk senarai pakej kerja yang terjejas.

Dan apakah angka terkini jajaran Jalan Persekutuan dan lebuh raya di Semenanjung seperti di Kelantan dan negeri-negeri lain yang turut berada dalam kategori kritis seperti jalan beralun, mendapan atau rosak. Apakah rancangan kementerian, dalam pemulihan menyeluruh yang sedang dirangka supaya isu kegagalan projek dan kelewatan tidak berulang di kedua-dua wilayah Semenanjung dan juga Sabah dan Sarawak? Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Banyak betul soalannya. Tak apalah. Segmen Pan Borneo di Sabah ini, dia ada dua Yang Berhormat Timbalan. Satu, 15 pakej untuk 1A. Itu kita dah mula lama sejak tahun 2017, zaman Barisan Nasional. Di Sarawak dah siap, di Sabah belum, pertukaran kerajaan dan sebagainya, maka pertukaran skop oleh kerajaan yang berkaitan misalnya ya. Di Sarawak dia kerajaan yang sama, jadi dia selesai dengan baik.

Dia ada 15 pakej untuk 1A dan 19 pakej untuk 1B. Dan 1A ini kita harap boleh siaplah hujung tahun depan, ada setahun lagi. Tetapi pakej 1B ini baru sahaja ya, baru sahaja dimulakan, baru 10 percent, ada 90 percent lagi. Lepas tu ada pakej dua. Pakej dua kita belum fikir, itu kita akan sambung kemudianlah apabila kerajaan ada kewangan kerana jalan ini tanpa tol.

Kemudian, dari YB Maran ni dari segi keseluruhan penyenggaraan jalan di Semenanjung dan juga Sabah, Sarawak. Kita mohon RM4 bilion, tetapi kita dapat RM2.5 bilion. Oleh itu, kita akan buat ikut keutamaan, yang mana rosak teruk kita utamakan untuk dibaiki dan seterusnya kita akan minta tiap-tiap tahun tambahan lagilah dari segi penyenggaraan jalan ini. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Sebelum saya ke soalan yang kesembilan, banyak kemelut boleh diselesaikan jika dalam peraturan soal jawab ini, Yang Berhormat pihak Menteri atau Yang Berhormat melihat Peraturan 24(3). 24(3) itu kalau Menteri tidak mahu menjawab lain-lain soalan pun boleh, janji dia jawab satu pun cukup. Saya tidak boleh

menghalang, itu peraturan jika pihak Menteri atau sebelah kerajaan tidak mahu menjawab lain-lain soalan. Ya 24(3), *clear cut*.

Baik, sebelum saya ke soalan kesembilan, saya ambil kesempatan ini ya – Ahli-ahli Yang Berhormat, saya ingin mengalukan kehadiran para pegawai dan pelajar orang asli dari Universiti Tenaga Nasional (UNITEN), Kampus Sultan Haji Ahmad Shah, Muadzam Shah, Pahang yang diketuai oleh Puan Nurazariah Abidin, Pengarah Kampus UNITEN ke Dewan yang mulia ini. *[Tepuk]*

Untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat, UNITEN Muadzam Shah menyediakan biasiswa bernilai RM9 juta pada tahun 2025 untuk pelajar lepasan SPM, STPM, matrikulasi dan diploma meliputi yuran. Jadi Yang Berhormat, Yang Berhormat di kawasan jika ada pelajar-pelajar yang memerlukan boleh terus berhubung dengan pihak UNITEN. RM9 juta tu banyak tu, jadi...

Dato' Rosol bin Wahid [Hulu Terengganu]: Yang Berhormat, penjelasan. Untuk orang asli saja ke atau untuk semua?

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Nanti dulu Yang Berhormat, saya tak selesai lagi ni. Dalam Peraturan 42, menyatakan saya bercakap, Yang Berhormat dengar ya. Kampus tersebut menawarkan program asasi, diploma dan ijazah dalam bidang perakaunan, pengurusan perniagaan dan kewangan dengan syarat minima tiga kepujian SPM.

Ahli Parlimen digalakkan membantu pelajar di kawasan masing-masing mendapatkan peluang ini. Maklumat lanjut boleh didapati di laman web UNITEN. Ini ruang untuk Yang Berhormat membantu di kawasan masing-masing. RM9 juta, *that's a lot of money* itu, *that can be* dengan izin boleh membantu pelajar-pelajar miskin di bawah B40. Baik Yang Berhormat, apa dia nak tanya tadi? Barulah bercakap.

Dato' Rosol bin Wahid [Hulu Terengganu]: Terima kasih Yang Berhormat. RM9 juta itu untuk semua pelajar kah atau untuk orang asli sahaja?

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Tidak, semua.

Dato' Rosol bin Wahid [Hulu Terengganu]: Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Itu difahamkan, jadi itu yang sebab saya uar-uarkan. *This opportunity* boleh bantu B40 tu, pelajar-pelajar. Baik, sebelum saya ke soalan kesembilan, ingin saya menegur sedikitlah.

Bagi pelajar-pelajar orang asli, tidak ada jalan lain, masyarakat orang asli boleh maju ke depan melainkan melalui pendidikan. Itu satu ruang. Ayat 11, Surah Ar-Ra'd ya, "*Tidak ada satu kaum akan Allah ubahkan melainkan kaum itu sendiri mahu berubah*". Jadi, ruang bagi masyarakat orang asli adalah melalui pendidikan. Ambil maklum itu ya. Baik, saya ke soalan yang kesembilan. Saya mempersilakan Tuan Rushdan bin Rusmi, Yang Berhormat Padang Besar, silakan.

Tuan Rushdan bin Rusmi [Padang Besar]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Saya dulu pun pernah bersekolah sekejap di Sri Adika Raja, Gerik bersama kaum orang asli lah, sama juga dengan Yang Berhormat Menteri, Timbalan Menteri. Okey.

*PUSPEN berkait cabang pemulihan berjalan,
Soalan saya nombor sembilan.*

9. **Tuan Rushdan bin Rusmi [Padang Besar]** minta Menteri Dalam Negeri menyatakan apakah langkah kementerian untuk mengurangkan kesesakan penjara akibat kesalahan dadah dan sejauh mana kementerian bersedia menilai semula dasar sedia ada termasuk cadangan dekriminalisasi penggunaan dadah secara terkawal serta pengalihan pesalah kecil ke program pemulihan komuniti agar kitaran penjara tidak berulang.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan Yang Berhormat Menteri KDN.

Timbalan Menteri Dalam Negeri [Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar bin Haji Nasarah]: Terima kasih Yang Berhormat di-Pertua, Yang Berhormat Padang Besar. Saya doakan supaya pelajar-pelajar masyarakat orang asli jadi manusia yang hebat macam Dato' Speaker yang ada dalam Dewan ini. *[Tepuk]*

Padang Besar, sedikit maklumat untuk dikongsi, sehingga 31 Oktober 2025, jumlah keseluruhan penghuni di institusi penjara di bawah Jabatan Penjara Malaysia adalah seramai 90,825 orang iaitu 84,143 orang berada dalam fasiliti penjara dan 6,642 orang berada di luar fasiliti penjara bagi menjalani pemulihan dalam komuniti. Kapasiti penjara sebenarnya adalah 76,311 orang dan jumlah semasa adalah 84,143. Ini menunjukkan berlaku kesesakan dan lebihan kapasiti sebanyak 7,872 orang banduan daripada keseluruhan kapasiti.

■1110

Dalam usaha kita menangani isu kesesakan penjara akibat kesalahan berkaitan dadah, kerajaan melalui KDN melaksanakan pendekatan yang menyeluruh dan

berstrategi merangkumi aspek penguatkuasaan, pemulihan serta pemerkasaan sistem perundangan dan pemasyarakatan.

Pertamanya, kalau kita lihat dari sudut kawalan sempadan, KDN melalui agensi-agensi PDRM, AADK, AKPS dan lain-lain melakukan penguatkuasaan termasuk dengan Jabatan Kastam Malaysia menerusi pembinaan dan naik taraf pos-pos kawalan sempadan serta pelaksanaan operasi bersepada. Ini dibuat bagi memastikan perkara-perkara yang tidak diingini berlaku.

Keberkesanan operasi turut ditingkatkan melalui penggunaan teknologi AI, data analitik dan sebagainya, di samping kita lakukan kerjasama dengan negara-negara jiran dalam membanteras isu penyeludupan dadah di kawasan sempadan. Pendekatan ini, kita yakin, mampu menyekat kemasukan dadah dalam negara sekali gus kita mengurangkan kes-kes berkaitan dadah yang akhirnya membawa kepada isu pemenjaraan.

Kedua, Yang Berhormat, dari aspek pengurusan banduan di mana inisiatif penubuhan Pusat Koreksional Chenderiang. Ini terbaru di Tapah, Perak. Ini merupakan satu langkah yang signifikan dalam mengasingkan pesalah jenayah dadah yang disabitkan di bawah seksyen 15(1) dan seksyen 39C Akta Dadah Berbahaya 1952. Pengasingan ini membolehkan pelaksanaan rawatan dan program pemulihan yang lebih fokus, inisiatif dan berpusat, seterusnya kita persiapkan banduan untuk menyertai program-program pemulihan dalam komuniti. Usaha ini bukan sahaja membantu mengurangkan kesesakan di penjara utama, malah berpotensi untuk menurunkan kadar *recidivist* dalam isu pesalah berulang ini.

Ketiga, Yang Berhormat, inisiatif pemulihan turut diperluaskan menerusi pelaksanaan program-program pemulihan dalam komuniti seperti sistem parol, perintah kehadiran wajib, pembebasan banduan secara berlesen. Jadi, ini program yang memberi peluang pada banduan yang layak untuk menjalani proses pemulihan di luar tembok penjara, selain dalam persekitaran yang lebih terkawal dan dipantau. Ini selaras dengan hala tuju penjara kita untuk menyasarkan agar dua pertiga banduan yang layak dapat mengikuti program pemulihan komuniti. Dan ini secara langsung kita mengurangkan tekanan terhadap kapasiti penjara kita dan menyokong proses integrasi semula mereka dalam masyarakat.

Dan sebagai langkah terbaru, Yang Berhormat, kerajaan telah meluluskan pindaan dalam Dewan ini iaitu Rang Undang-undang Kehadiran Wajib Pesalah-pesalah

(Pindaan) 2025 yang membolehkan lebih ramai pesalah, khususnya hukuman tidak melebihi 10 tahun, dipertimbangkan untuk menjalani perintah kehadiran wajib. Yang Berhormat, ini merupakan langkah yang lebih proaktif dan inklusif.

Secara keseluruhannya, saya nak sebut, kerajaan sentiasa komited dan bersikap terbuka dalam meneliti serta memperkuuhkan dasar sedia ada berkaitan dengan penyalahgunaan dadah sejajar dengan pendekatan holistik yang berasaskan bukti dan berteraskan pemulihan. Komitmen ini kita buktikan melalui pelaksanaan dasar-dasar pengalihan penyalahgunaan dadah daripada sistem keadaan jenayah, khususnya hukuman pemenjaraan kepada program-program rawatan pemulihan yang lebih inklusif. Ini kita terjemahkan melalui pindaan Akta Penagih Dadah (Rawatan dan Pemulihan) 1983 yang telah pun berkuat kuasa pada 22 Ogos 2025.

Walau bagaimanapun, Yang Berhormat, kita dari masa ke semasa terus melakukan pelbagai usaha dan pendekatan-pendekatan meneroka perubahan-perubahan baru bagi kita memastikan isu yang kita hadapi dapat kita tangani dengan baik dan berkesan. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramlil bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Silakan Yang Berhormat Padang Besar. Soalan tambahan.

Tuan Rushdan bin Rusmi [Padang Besar]: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Kita tengok banyak juga itu.

Memandangkan lebih daripada 70 peratus banduan adalah terdiri daripada penagih dadah ataupun berkaitan dengan kesalahan dadah, jadi, soalan saya dalam usaha mengurangkan kesesakan penjara ini, apakah pelan tindakan oleh kementerian sendiri untuk menyelaraskan peranan agensi-agensi seperti AADK, JKM, pejabat kesihatan daerah dan pihak berkuasa tempatan bagi memastikan pesalah kecil ataupun yang dikenali sebagai klien juga oleh pusat rawatan dialihkan kepada program komuniti benar-benar mendapat sokongan holistik? Antaranya, termasuk penempatan kerja, kaunseling keluarga, rawatan susulan dan pemantauan risiko agar mereka tidak kembali kepada kitaran kesalahan dalam penjara.

Dan apakah kementerian bersedia meneroka model pembiayaan bersama antara Kerajaan Persekutuan, kerajaan negeri, badan zakat dan NGO bagi memperkuuhkan kapasiti pusat rawatan komuniti yang kini kekurangan fasiliti tenaga kerja dan kepakaran? Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan Yang Berhormat Menteri untuk menjawab.

Dr. Richard Rapu @ Aman anak Begri [Betong]: [Bangun]

Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa [Tampin]: [Bangun]

Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar bin Haji Nasarah: Dato' Yang di-Pertua, ini antara perkara yang diberikan perhatian oleh Kementerian Dalam Negeri melalui Jabatan Penjara.

Saya nak sebut bahawa sehingga Oktober 2025, sebanyak 5,777 peluang pekerjaan tambahan telah berjaya diwujudkan merentasi sektor perkhidmatan, pembuatan, perladangan, pembinaan serta penternakan dan pertanian. Ini bagi menyokong penempatan kerja banduan dibebaskan melalui pelepasan banduan secara berlesen dan perintah parol. Ini menggambarkan komitmen berterusan Jabatan Penjara Malaysia dalam memastikan prospek yang layak mendapat akses bagi sokongan *re-integrasi* yang terancang dan berkesan.

Melalui PBSL dan parol ini, banduan berisiko rendah berpeluang memulakan pekerjaan lebih awal dengan pemantauan profesional sekali gus membantu menstabilkan kehidupan mereka, membina keyakinan serta mengurangkan risiko mengulangka kesalahan. Ini menambahkan peluang-peluang rentas pelbagai sektorlah yang menunjukkan keberhasilan kerjasama strategi antara Jabatan Penjara dengan institusi dan juga dengan pihak-pihak yang berkaitan.

Dalam aspek penempatan kerja, Yang Berhormat— panjang sikit, Yang Berhormat. Kebajikan selepas pembebasan. Jabatan juga menyediakan rumah perantaraan Jabatan Penjara Malaysia iaitu inisiatif sementara bagi membantu prospek yang tidak mempunyai hala tuju, tempat tinggal atau perancangan selepas dibebaskan. Ini satu lagi pendekatan yang kita buat melalui perantaraan. Ini mereka bukan sahaja boleh tempat tinggal selamat, malah dibantu melalui penyediaan penempatan kerja, sokongan kaunseling dan sebagainya.

Dan, Yang Berhormat, dalam usaha kita mengurangkan kesesakan penjara, jabatan melaksanakan kolaborasi strategik dengan AADK, dengan pejabat kesihatan daerah dan pelbagai pihak lain. Kerjasama ini kita perkukuhkan melalui program-program MRT dan ini membolehkan AADK menerima maklumat lebih awal prospek yang bertujuan untuk menyelaras rawatan susulan dalam komuniti.

Dan yang penting, Yang Berhormat, saya nak sebut bahawa memang kita melakukan kerjasama dengan pelbagai pihak dan kita sangat mengalu-alukan jika ada NGO dan pihak-pihak yang ingin bekerjasama bagi sama-sama kita menangani isu yang ada di hadapan. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih, Yang Berhormat Menteri. Silakan, Yang Berhormat Tampin.

Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa [Tampin]: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Program rawatan dan pemulihan dadah merupakan elemen penting dalam mengurangkan kadar ketagihan berulang. Keberkesanan program ini pula amat bergantung pada keupayaan dan kakitangan pemulihan untuk menjalankan intervensi secara konsisten dan berkualiti.

Soalan saya kepada Yang Berhormat Timbalan Menteri. Berapakah nisbah kakitangan pemulihan, contohnya seperti kaunselor, pegawai pemulihan, pegawai psikologi dan sebagainya terhadap banduan-banduan yang menjalani program rawatan dadah? Serta, adakah nisbah tersebut mencukupi untuk memberikan perhatian sebaiknya kepada individu yang memerlukan? Terima kasih, Dato' Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan, Yang Berhormat Menteri.

Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar bin Haji Nasarah: Terima kasih sahabat saya Tampin. Dato' Yang di-Pertua, kalau kita lihat nisbah kakitangan pemulihan—kaunselor, pegawai pemulihan kepada banduan yang menjalani proses program rawatan dadah adalah faktor kritikal yang mempengaruhi kualiti dan keberkesanan rawatan yang dilaksanakan. Nisbah kakitangan penjara yang dikategorikan sebagai pegawai pemulihan adalah pada kadar satu per 300 iaitu satu sama dengan pegawai pemulihan untuk 300 banduan dalam kategori dadah. Satu per 300. Nisbah yang dicadangkan bagi memastikan program rawatan dan pemulihan dadah yang diberi berkesan dan berkualiti adalah pada kadar 1:35 sahaja.

■1120

Ini sangat berbeza. Ini jauh berbeza dengan konsep psikopendidikan yang dalam proses merawat dan memulihkan pesalah dadah. Intervensi kelompok yang dilaksanakan tidak boleh terlalu ramai. Tak boleh sangat terlalu ramai. Kita mengambil contoh nisbah tenaga pengajar dan murid di sekolah harian lah. Kalau seorang guru mengajar untuk 300 orang, Yang Berhormat boleh bayangkan bagaimana.

Walau bagaimanapun, sebenarnya tiada nisbah seragam di seluruh dunia. Nisbah yang dianggap mencukupi, dia bergantung kepada jenis program rawatan vs pengurusan kes. Jenis penjara dan juga bidang kuasa. Jadi, apa yang pentingkan, kita sentiasa nisbah kakitangan yang ada ini, kita gunakan secara optimum dan kita lakukan pelbagai usaha walaupun kita juga menghadapi cabaran-cabaran.

Banyak lagi kalau saya nak maklumkan. Kekangan masa, saya bagi bertulis pada Yang Berhormat. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat. Sebelum saya ke soalan yang seterusnya, Yang Berhormat Ipoh Barat ada? Ipoh Barat, Timbalan Menteri Ipoh Barat ada?

Timbalan Menteri Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat [Datuk Seri Dr. Noraini binti Ahmad]: Tak ada.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Jadi, usul ini Yang Berhormat akan bacakan? Usul. Selepas habis saya selesaikan urusan Jawapan Lisan ini, akan ada usul. Jika tak ada usul, 5.30 petang akan tutup kedai. Baik. Ada Menteri yang akan mengusulkan ini?

Beberapa Ahli: *[Berucap tanpa menggunakan pemberian suara]*

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Baik ya. Sebab saya nak tutup ini. Kalau tidak ada, saya hanya boleh guna kuasa budi bicara saya 15 minit sahaja. Kalau tak ada, lepas itu saya akan jalankan terus ya.

Baik, saya pergi ke soalan yang terakhir, memandangkan saya diberi tempoh satu setengah jam untuk mengendalikan jawapan lisan. Paling kuat 15 minit sahaja saya boleh langgar garis panduan. Bagi soalan 10 Yang Berhormat...

Datuk Seri Dr. Noraini binti Ahmad: Minta maaf. Minta maaf Speaker. Ipoh Barat *on the way*.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Baik.

Datuk Seri Dr. Noraini binti Ahmad: Dah masuk dah.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Tak apa. Tak apa. Baik, bagi saya teruskan dengan satu soalan terakhir ya. Bagi soalan 10, Yang Berhormat Kudat tidak ada, jadi saya terus ke soalan 11. Saya persilakan Tuan Zulkifli bin Ismail, Yang Berhormat Jasin.

Tuan Zulkifli bin Ismail [Jasin]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Soalan saya nombor 11.

[Soalan No. 10 – YB. Dato’ Verdon bin Bahanda (Kudat) tidak hadir]

11. Tuan Zulkifli bin Ismail [Jasin] minta Menteri Kesihatan menyatakan adakah kementerian bercadang untuk membina pondok pengawal yang kondusif di Pejabat Kesihatan Daerah Jasin, Klinik Kesihatan Jasin, Klinik Kesihatan Kemendor FELDA Kemendor dan *Wellness Hub* Merlimau.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato’ Dr. Ramli bin Dato’ Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri Kesihatan, sila jawab.

Timbalan Menteri Kesihatan [Dato Lukanisman bin Awang Sauni]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Untuk makluman Yang Berhormat, infrastruktur pondok pengawal telah disediakan di Pejabat Kesihatan Daerah Jasin, Klinik Kesihatan Jasin, Klinik Kesihatan FELDA Kemendor dan *Wellness Hub* Merlimau.

Pondok ini dilengkapi dengan kemudahan asas seperti ruang kerja, kerusi dan meja, lampu limpah, kipas dan baju hujan serta digunakan sebagai tempat berteduh sementara untuk pemeriksaan keluar masuk pelawat. Pengawal dikehendaki membuat rondaan berkala dan tidak statik di pondok tersebut. Ia adalah sejajar dengan ketetapan pejabat Ketua Pegawai Keselamatan Kerajaan (CGSO) bagi memastikan pematuhan terhadap standard perlindungan aset awam, pesakit dan kakitangan di fasiliti Kementerian Kesihatan.

Walau bagaimanapun, keluasan kawasan yang terhad di semua premis berkenaan menyukarkan pembinaan pondok kawalan keselamatan secara kekal atau lebih besar pada masa ini. Bagi penyelesaian jangka panjang, pembinaan pondok kekal yang kondusif dan dioptimumkan mengikut kesesuaian tapak akan dipertimbangkan bergantung kepada keupayaan peruntukan kewangan yang disediakan pada masa hadapan.

Sementara itu, KKM akan meneliti keperluan untuk menambah baik struktur kawalan sedia ada seperti pemasangan integrasi penebat haba, sistem pengudaraan pasif atau pelindung cuaca yang berdaya tahan tinggi untuk perlindungan dan kebajikan pengawal keselamatan yang bertugas serta pematuhan standard minimum keselamatan. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato’ Dr. Ramli bin Dato’ Mohd Nor]: Silakan Yang Berhormat Jasin. Soalan tambahan.

Tuan Zulkifli bin Ismail [Jasin]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih tuan Menteri di atas jawapan yang sangat jelas. Soalan ini sebenarnya adalah susulan dari kejadian kes gaduh yang membawa kematian pada Ogos tahun lalu di Hospital Jasin. Sekian, terima kasih. Tidak ada soalan tambahan.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Baik, sebelah kanan? Silakan. Jika tidak. Saya tutup. Belah kanan? Silakan Yang Berhormat.

Puan Wong Shu Qi [Kluang]: Ya, Tuan Yang di-Pertua...

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Kluang.

Puan Wong Shu Qi [Kluang]: ...Kerana soalan ini ada sentuh dengan *Wellness Hub*. Jadi, saya ingin tahu, berapa jumlahnya *Wellness Hub* di seluruh negara sekarang dan paling penting sekali sama ada Kementerian Kesihatan berhasrat kerjasama dengan komuniti setempat, memandangkan *Wellness Hub* betul-betul menerima respons yang agak baik.

Contohnya di kawasan saya, ramai warga emas sebenarnya bangun awal. Sebelum *Wellness Hub* dibuka pada jam 8 pagi, sudah ada warga emas beratur di luar sana untuk menggunakan fasiliti *Wellness Hub*.

Jadi, sama ada kementerian berhasrat kerjasama dengan komuniti setempat khususnya pengguna-pengguna yang selalu datang ke *Wellness Hub* supaya fasiliti awam ini boleh diguna secara sepenuhnya iaitu lebih awal, mereka boleh jaga dan bukan sahaja dijaga oleh penjawat awam kerana ini memang juga beban kepada penjawat awam. Hanya jaga masa waktu operasi 8 pagi ke 5 petang. Kalau kita boleh panjangkan, lebih manfaat kepada komuniti setempat. Itu sahaja cadangan saya. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri, silakan.

Dato Lukanisman bin Awang Sauni: Terima kasih Yang Berhormat Kluang. Tuan Yang di-Pertua, walaupun soalan keluar daripada soalan asas dan dasar ini. Untuk maklumat Ahli-ahli Dewan, ketika ini kita mempunyai 33 buah *Wellness Hub* di seluruh Malaysia dan jumlah ini akan bertambah daripada masa ke semasa berdasarkan kemampuan kewangan negara dan juga permintaan yang banyak daripada wakil-wakil rakyat, Ahli-ahli Parlimen di dalam Dewan ini.

Saya bersetuju dengan pandangan Yang Berhormat. Kita akan menambah baik berkenaan tata— tentang tatacara pengendalian *Wellness Hub* ini dan ada juga

permintaan daripada orang ramai agar tempoh masa *Wellness Hub* ini di-*extend, extended hours* *Wellness Hub* memandangkan terdapat golongan bekerja yang hanya dapat melawati *Wellness Hub* ini selepas waktu bekerja.

Dalam masa yang sama, kami berterima kasih atas sambutan terhadap *Wellness Hub* ini dan ini adalah merupakan *way forward* dengan izin, apa yang kita akan uruskan selain daripada pembinaan klinik-klinik kesihatan. Kita juga akan memperbanyakkan *Wellness Hub* untuk mempergiatkan langkah-langkah literasi pendidikan kesihatan, *prevention* kepada penyakit dan juga khidmat nasihat yang lebih komprehensif kepada masyarakat setempat. Dan juga kita akan mempertimbangkan agar kerjasama awam swasta juga dapat dipergiatkan untuk memberikan ruang dan juga tempat untuk pembinaan *Wellness Hub* pada masa akan datang. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Menteri. Satu benda yang menariklah. Menteri-menteri MADANI ini dia baik hati. Kalau dia tak nak jawab boleh tetapi dia jawab juga. Kalau ikut peraturanlah. *Alhamdulillah* ya. Baik, Yang Berhormat, sekarang tamatlah sesi untuk waktu pertanyaan-pertanyaan lisan.

[Sesi Pertanyaan-pertanyaan bagi Jawab Lisan tamat]

Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Undang-undang dan Reformasi Institusi) [Tuan M. Kulasegaran a/l V. Murugeson]: Dato' Yang di-Pertua. Dato' Yang di-Pertua, semasa Dato' Yang di-Pertua mencari saya, saya ada mesyuarat di luar.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Baik, baik. Kita faham Yang Berhormat amat sibuk. Terima kasih.

USUL**WAKTU MESYUARAT DAN URUSAN DIBEBASKAN
DARIPADA PERATURAN MESYUARAT**

11.28 pg.

Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Undang-undang dan Reformasi Institusi) [Tuan M. Kulasegaran a/l V. Murugeson]: Dato' Yang di-Pertua,

"Mengikut Peraturan Mesyuarat 12(1), saya mohon mencadangkan bahawa Mesyuarat pada hari ini tidak akan ditangguhkan sehingga selesai dibahas dan diputuskan di peringkat Jawatankuasa Kementerian Kerja Raya dan Kementerian Pengangkutan bagi Rang Undang-undang Perbekalan 2026 dan Usul Anggaran Perbelanjaan Pembangunan 2026 dan selepas itu Majlis Mesyuarat akan ditangguhkan sehingga jam 10 pagi, hari Selasa, 18 November 2025."

Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Ada Yang Berhormat menyokong?

Timbalan Menteri Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat [Datuk Seri Dr. Noraini binti Ahmad]: Saya mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Baik, Yang Berhormat. Ahli-ahli Yang Berhormat, sekarang saya kemukakan masalah kepada Majlis untuk diputuskan. Masalahnya ialah usul seperti yang dikemukakan tadi hendaklah disetujukan.

[Usul dikemukakan bagi diputuskan; dan disetujukan]

■1130

RANG UNDANG-UNDANG DIBAWA KE DALAM MESYUARAT

**RANG UNDANG-UNDANG PROFESION UNDANG-UNDANG
(PINDAAN) (NO.2) 2025**

Bacaan Kali Yang Pertama

Rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Akta Profesion Undang-undang 1976; dibawa ke dalam Mesyuarat oleh Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Undang-undang dan Reformasi Institusi) [Tuan M. Kulasegaran a/l V. Murugeson]; dibaca kali yang pertama; akan dibaca kali yang kedua pada Mesyuarat kali ini.

**RANG UNDANG-UNDANG RUKUN TETANGGA
(PINDAAN) 2025**

Bacaan Kali Yang Pertama

Rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Akta Rukun Tetangga 2012; dibawa ke dalam Mesyuarat oleh Menteri Perpaduan Negara [Datuk Aaron Ago anak Dagang]; dibaca kali yang pertama; akan dibaca kali yang kedua dan ketiga pada Mesyuarat yang sama.

RANG UNDANG-UNDANG

RANG UNDANG-UNDANG PERBEKALAN 2026

DAN

USUL ANGGARAN PEMBANGUNAN 2026

Jawatankuasa

Aturan Urusan Mesyuarat dibacakan bagi menyambung semula pertimbangan atas “Rang Undang-undang Perbekalan 2026 dan Anggaran Perbelanjaan Pembangunan 2026 dalam Jawatankuasa sebuah-buah Majlis.” **[Hari Ketujuh]**

[Majlis bersidang dalam Jawatankuasa]

[Timbalan Yang di-Pertua (Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor) mempengerusikan Jawatankuasa]

**Kepala B.27 [Jadual] –
Kepala P.27 [Anggaran Pembangunan 2026] –**

Tuan Pengerusi [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Bentara. Kepala Bekalan B.27 dan Kepala Pembangunan P.27 di bawah Kementerian Kerja Raya terbuka untuk dibahaskan di dalam Dewan.

Senarai dalam ini yang telah di-submit-kan, dengan izin, seramai 23 Yang Berhormat. Senarai mereka yang akan berbahas, pembuka tirai Yang Berhormat Bentong, diikuti Yang Berhormat Hulu Selangor, Yang Berhormat Sri Aman, Yang Berhormat Besut, Yang Berhormat Rasah, Yang Berhormat Alor Gajah, Yang Berhormat Sri Gading, Yang Berhormat Kuala Nerus, Yang Berhormat Miri.

Yang Berhormat Tumpat, Yang Berhormat Balik Pulau, Yang Berhormat Jeli, Yang Berhormat Klang, Yang Berhormat Pasir Salak, Yang Berhormat Lawas, Yang Berhormat Maran, Yang Berhormat Kuala Pilah, Yang Berhormat Kuala Langat, Yang Berhormat Padang Serai, Yang Berhormat Stampin, Yang Berhormat Langkawi, Yang Berhormat Arau, Yang Berhormat Mas Gading.

Dengan itu, untuk makluman, masa ditetapkan lima minit. Walau bagaimana, tertakluk kepada budi bicara Pengerusi yang mempengerusikan Majlis. Seterusnya saya mempersilakan Yang Berhormat Bentong untuk membuka tirai.

11.32 pg.

Puan Young Syefura binti Othman [Bentong]: *Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Terima kasih Dato' Pengerusi. Saya ingin merujuk terus kepada Butiran 80000 – Membina Jalan-jalan Baru. Di dalam perbahasan Belanjawan 2025 sebelum ini serta perbahasan RMK13, saya telah membangkitkan berkenaan dengan kepentingan untuk menyambung Projek LTU Bentong–Simpang Pelangai.

[Timbalan Yang di-Pertua (Puan Alice Lau Kiong Yieng) mempengerusikan Jawatankuasa]

Pelaksanaan projek ini juga akan memberi kesan langsung kepada kesejahteraan penduduk Simpang Pelangai. Ia bukan sahaja memendekkan masa perjalanan, malah memudahkan akses kepada perkhidmatan harian mereka seperti hospital serta mempercepatkan respons bantuan kecemasan, termasuklah bomba dan agensi penyelamat lain.

Dengan kata lain, projek ini bukan sekadar infrastruktur, ia merupakan keperluan keselamatan dan juga keperluan asas untuk masyarakat setempat. Jika projek ini diteruskan dengan segera, maka Simpang Pelangai dan di sekitarnya akan membangun dengan baik. Dalam jawapan Yang Berhormat Menteri Ogos lalu, permohonan ini telah diangkat untuk *Rolling Plan 1*, Rancangan Malaysia Ketiga Belas (RMK13) bagi pertimbangan Pusat. Namun, saya ingin bertanya, apakah status kelulusan projek ini dalam belanjawan kali ini dan apakah terdapat jangka masa tertentu untuk pelaksanaannya?

Tuan Pengerasi, seterusnya saya merujuk kepada Butiran 08260 – Naik Taraf dan Memulihkan Jalan. Sementara menunggu kelulusan jalan raya LTU, satu-satunya jalan keluar masuk penduduk Simpang Pelangai ke Bentong adalah melalui jalan lama yang bersimpang siur, gelap dan sering terputus sekiranya ada banjir kilat.

Ketiadaan saluran air yang baik menyebabkan keadaan jalan yang sering rosak dan membahayakan penduduk. Daripada Anggaran Penyenggaraan Jalan (APJ) 2024, meliputi penyenggaraan berkala *pavement*, bukan *pavement* serta lampu jalan dan isyarat dengan nilai keseluruhan RM15 juta, hanya RM2.67 juta yang telah diperuntukkan sehingga Oktober 2024. Apakah status pelaksanaan projek ini dan apakah ia telah siap sepenuhnya?

Bagi Jalan Persekutuan FT68, Kuala Lumpur–Bentong pula, Bentong menyambut baik komitmen daripada Kementerian bagi tujuan penyelenggaraan yang telah mengenal pasti dan merancang pelaksanaan 10 bilangan kerja berkala *pavement* bernilai RM14.5 juta serta lima bilangan kerja berkala bukan *pavement* bernilai RM1.4 juta dalam laluan ini.

Walau bagaimanapun, saya difahamkan permohonan naik taraf jalan ini yang dimohon oleh kerajaan negeri tidak dipertimbangkan bagi memberi laluan kepada projek-projek lain. Saya mohon agar permohonan ini turut diberikan keutamaan sebagai jalan alternatif yang penting bagi mengelakkan kesesakan di Lebuhraya Karak, khususnya di musim cuti dan perayaan.

Seterusnya, saya merujuk kepada Butiran 60000, Tuan Pengerusi, iaitu Naik Taraf Jalan Raya dan Laluan. Seperti yang kita sedia maklum, Lebuhraya KL–Karak merupakan laluan utama bagi penduduk dan pengguna jalan raya menuju ke Pantai Timur. Malangnya, laluan kritikal ini sering menjadi lokasi kemalangan.

Hampir setiap hari dan minggu kita menerima laporan mengenai lori, bas atau kereta yang terbalik di selekoh atau hilang kawalan. Keadaan bertambah buruk kerana laluan berkenaan terutamanya dari Genting Sempah menuju ke Bukit Tinggi masih lagi gelap sehingga hari ini dan tidak dilengkapi lampu jalan yang mencukupi. Banyak kali saya bangkitkan isu ini.

Menurut jawapan daripada pihak kementerian, pemasangan lampu jalan akan dilaksanakan melalui projek pelebaran Lebuhraya Karak yang telah diluluskan dan dibiayai sepenuhnya oleh syarikat konsesi. Namun, berdasarkan perjanjian konsesi, tempoh pelaksanaan projek pelebaran ini adalah sehingga empat tahun dan hanya siap pada tahun 2029.

Jadi, saya fikir tempoh menunggu sehingga 2029 ini terlalu lama. Dalam masa empat tahun ini, macam-macam perkara boleh terjadi. Berapa kemalangan yang akan berlaku? Adakah terdapat langkah sementara yang boleh dilaksanakan dengan segera bagi meningkatkan keselamatan pengguna lebuh raya ini sementara menunggu projek pelebaran lebuh raya ini siap sepenuhnya?

Jadi, saya mencadangkan agar lampu pantulan jalan yang dah tak berfungsi di sepanjang laluan dari Genting Sempah ke arah Bukit Tinggi ini boleh ditukar dahulu bagi membantu pemanduan di dalam gelap sementara kita menunggu pemasangan penuh lampu jalan.

Akhir sekali, saya ingin menyentuh projek pelebaran Simpang Ketari. Projek Simpang Ketari ini sangat penting untuk dilebarkan kerana saya faham projek ini belum lagi diangkat oleh kerajaan negeri pada *Rolling Plan 1*, Rancangan Malaysia Ketiga Belas. Saya mohon pihak kementerian untuk memberi pertimbangan yang sewajarnya untuk *rolling plan* seterusnya kerana pelebaran Simpang Ketari ini mestilah disiapkan sebelum siapnya stesen ECRL Bentong. Keadaan trafik di laluan ini sangat sesak dan akan bertambah teruk menjelang siapnya stesen ECRL tersebut.

Yang terakhir Puan Pengerusi, saya ingin merujuk kepada Butiran 020000 – Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Pembangunan Industri Pembinaan. Saya difahamkan pihak kementerian sentiasa meneroka inovasi baru dalam memastikan

pembangunan infrastruktur jalan yang *cost-effective* dan berdaya tahan. Kalau dua tahun sebelum ini, kementerian pernah mencuba teknologi *glow in the dark* akan tetapi didapati bahawa teknologi ini terlalu mahal dan tidak menepati piawaian kementerian.

Jadi, apakah teknologi-teknologi baru yang sedang diteroka kini khususnya dalam pembinaan jalan yang berdaya tahan, terutamanya dengan iklim negara kita yang sering berdepan dengan hujan sepanjang tahun, khususnya di musim Monsun Timur Laut. Bagaimanakah pihak kementerian mengkaji semula keperluan pembangunan infrastruktur jalan agar lebih murah dan berdaya tahan kerana kos penyelenggaraan akan meningkat saban tahun. Jadi, itu saja dari Bentong. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Bentong. Saya jemput Yang Berhormat Hulu Selangor.

11.38 pg.

Tuan Haji Mohd Hasnizan bin Harun [Hulu Selangor]: *Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Terima kasih Puan Pengerusi memberikan ruang kepada saya untuk sama-sama berbahas dalam Rang Undang-undang Perbekalan 2026, peringkat Jawatankuasa bagi Kementerian Kerja Raya.

Puan Pengerusi, saya terus kepada kod P.27 Butiran 02800 – berkenaan Memperbaiki, Mengganti dan Menaik Taraf Jalan dan Jambatan. Saya ingin mengaitkan dengan isu tempatan di kawasan saya, menyebabkan banjir kilat yang berulang kali terjadi sejak puluhan tahun lamanya di kawasan Kampung Sentosa dan perumahan Taman Seri Cahaya, Batang Kali.

Dalam bulan April 2025 sahaja, dua kali banjir kilat berlaku dalam sebulan di Taman Seri Cahaya. Penduduk belum sempat hilang penat mengemas, banjir datang lagi. Dan yang terbaru pada Oktober yang lepas. Antara punca utama yang dikenal pasti adalah *bottleneck* pada sistem saliran dan pembetungan sedia ada di jalan FT001 Jalan Kuala Lumpur–Tanjong Malim.

Masalah sistem saliran ini telah menyebabkan air menolak kembali ataupun *backflow*, dengan izin, ke kawasan kampung dan perumahan. Jika punca utama ini tidak diselesaikan, maka saya melihat projek-projek lain seperti kolam takungan atau menaik taraf longkang perumahan tidak akan berkesan sepenuhnya. Perbincangan besar pihak JKR di Daerah Hulu Selangor telah dijalankan sejak tahun 2023 lagi dan dimaklumkan

bahawa permohonan telah pun dibuat oleh pihak JKR daerah sebelum ini, namun masih belum diberikan kelulusan sehingga ke hari ini.

■1140

Jadi, saya mohon agar permohonan peruntukan bagi kerja-kerja naik taraf sistem saliran dan sistem pembetungan di FT001 Jalan Kuala Lumpur–Tanjong Malim, seksyen 438 ke 439 berdekatan dengan Masjid As-Sajidin Kampung Sentosa dapat diluluskan dengan kadar segera. Mohon perhatian yang serius kementerian bagi memastikan penduduk Taman Seri Cahaya dan Kampung Sentosa ini tidak lagi terjejas dengan isu banjir yang tidak berkesudahan.

Puan Pengerusi, seterusnya kod yang sama ialah iaitu P.27 Butiran 61000 berkenaan naik taraf jalan-jalan. Saya ingin mendapat perhatikan Kementerian Kerja Raya terhadap keperluan menaik taraf dan melebarkan Jalan Persekutuan FT001 laluan Kuala Lumpur–Tanjong Malim. Salah satunya ialah menaik taraf persimpangan Rasa bagi mengelakkan kesesakan. Baru-baru ini lampu isyarat di simpang Rasa telah diaktifkan semula setelah sekian lama tidak berfungsi lebih daripada tiga tahun atas faktor keselamatan pengguna jalan raya.

Namun begitu, keadaan trafik sesak terutamanya pada waktu puncak dan hujung minggu dari kedua-dua hala khususnya dari Batang Kali ke Rasa. Penyelesaian yang lebih menyeluruh iaitu pelebaran jambatan dari dua *lane* ke empat *lane* dan juga menaik taraf persimpangan Jalan Kuala Kali, Rasa ini perlu dilaksanakan bagi mengatasi masalah kesesakan ini. Selagi mana kerja menaik taraf geometri persimpangan tersebut dengan penambahan lorong atau *[Tidak jelas]* *lane* serta penambah baik sistem lampu isyarat tidak dilakukan, selagi itu masalah ini tidak akan selesai.

Puan Pengerusi, yang terakhirnya. Dalam kenyataan kementerian sebelum ini ada menyatakan bahawa ada 2,184 kes kemalangan yang telah direkodkan adalah membabitkan lokasi yang tiada lampu jalan. Ini statistik yang membimbangkan dan menunjukkan keperluan mendesak untuk memasang lampu jalan di lokasi yang berisiko. Saya ingin mengaitkan dengan dua contoh kritikal yang sering terjadi kemalangan di kawasan saya iaitu jalan B23, Jalan Hulu Yam Bharu–Batu Caves yang menghubungkan Daerah Hulu Selangor dan juga daerah Gombak dan juga jalan B66 Jalan Batang Kali–Genting Highlands.

Keadaan yang gelap telah menghalang pandangan dan mengancam keselamatan pengguna jalan raya. Tambahan pula, telah beberapa kali terjadinya

kejadian pokok tumbang di laluan ini. Kedua-dua laluan yang disebut ini juga menyediakan laluan alternatif utama. Jadi, sewajarnya laluan ini disegerakan pemasangan lampu jalan bagi mengelakkan kemalangan.

Saya mohon agar Jalan Hulu Yam Bharu–Batu Caves dan Jalan Batang Kali–Genting Highlands yang sudah pastinya ramai yang melalui jalan ini dijadikan sebagai lokasi keutamaan bagi pemasangan lampu jalan, sebaiknya pemasangan lampu solar ataupun LED di kawasan ini. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengersi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Hulu Selangor. Saya jemput Yang Berhormat Sri Aman.

11.43 pg.

Dato' Sri Doris Sophia anak Brodi [Sri Aman]: Terima kasih Puan Pengerusi. Sri Aman hanya ingin menyentuh tiga butiran di bawah Kepala Jalan Raya dan Jambatan Sarawak yang diperuntukkan jumlah anggaran perbelanjaan pembangunan RM9.6 bilion bagi tahun 2026. Pertama, Butiran 09280 – Membina Jalan-jalan. Di bawah butiran ini, sejumlah RM854 juta telah diperuntukkan bagi tahun 2026. Saya perhatikan terdapat peningkatan kira-kira RM300 juta berbanding peruntukan bagi tahun 2025 yang beranggaran RM553.6 juta.

Sehubungan itu, Sri Aman ingin bertanya sama ada kementerian mempunyai senarai projek-projek jalan raya yang akan dilaksanakan menggunakan peruntukan bagi tahun 2026. Sri Aman juga ingin mendapatkan penjelasan sama ada projek-projek yang telah Sri Aman pohon sebelum ini serta projek-projek yang tertangguh pelaksanaannya akibat kekangan dana atau peruntukan akan turut dilaksanakan menggunakan dana atau peruntukan di bawah butiran tersebut.

Projek-projek yang saya maksudkan ialah pertama, menaik taraf Jalan Batu Lintang mengikut piawaian JKR R5 dari persimpangan Pan Borneo ke Pekan Batu Lintang. Jalan ini merupakan satu-satunya akses menghubungkan Pekan Batu Lintang dengan Lebuhraya Pan Borneo.

Seperti yang kita sedia maklum, Kerajaan Indonesia akan memindahkan ibu negaranya ke Kalimantan Timur dan sedang dalam pembinaan. Maka, ia mestilah menjadi satu kemestian untuk membina jalan keselamatan di sepanjang sempadan antara Sarawak dan Indonesia sebelum ibu negara Indonesia berpindah.

Kedua, pembinaan jalan dari Pekan Batu Lintang pelbagai kampung ke sempadan Malaysia–Indonesia di Sungai Putong, Temiang dan Titikar. Ini adalah bertujuan untuk menyediakan jalan yang lebih yang baik, selamat dan selesa untuk kurang lebih 20 rumah panjang dan kampung di kawasan tersebut.

Puan Pengerusi, projek-projek jalan raya yang Sri Aman bangkitkan itu tadi amat *significant* dan penting bagi penduduk setempat kerana selain telah lama dinantikan, ia merupakan kemudahan asas yang penting bagi menjamin kesejahteraan dan keselamatan rakyat apatah lagi mereka mereka yang duduk atau tinggal tidak jauh dari sempadan Sarawak atau Malaysia dengan Indonesia.

Seperti yang kita sedia maklum, akses jalan yang baik dan selamat bukan sahaja memudahkan pergerakan serta urusan harian, malah membuka lebih banyak peluang ekonomi dan sosial kepada penduduk luar bandar untuk menikmati manfaat pembangunan yang setara dengan masyarakat di luar bandar.

Puan pengerusi, seterusnya Sri Aman ingin membangkitkan Butiran 20000 – Membina Persimpangan Bertingkat dan Jejambat. Di bawah butiran ini, Sri Aman perhatikan hanya RM300,000 diperuntukkan bagi tahun 2026 iaitu lebih rendah berbanding RM500,000 yang diperuntukkan pada tahun 2025.

Sri Aman ingin mengetahui apakah sebab atau pertimbangan yang menyebabkan peruntukan bagi tahun 2026 ini berkurangan sedangkan pembinaan persimpangan bertingkat jejambat masih amat diperlukan di Sarawak atau adakah peruntukan sebanyak RM300,000 bagi tahun 2026 ini dianggap mencukupi untuk melaksanakan semua projek pembinaan persimpangan bertingkat dan jejambat yang masih tertangguh atau berada pada peringkat cadangan pada masa ini.

Saya kemukakan soalan ini susulan cadangan saya semasa perbahasan Belanjawan 2026 peringkat dasar berhubung pembinaan persimpangan bertingkat dan jejambat di Simpang Batu Lintang serta Simpang Pantu di kawasan Sri Aman. Walaupun Menteri telah menjawab dan menyatakan bersedia untuk mempertimbangkan projek tersebut semasa menjawab pertanyaan saya tempoh hari— terima kasih ya. Namun, saya masih bimbang dengan tahap kecukupan peruntukan yang diumumkan.

Ini *last* Puan Pengerusi. Butiran 82000 – Lebuhraya Pan Borneo di mana RM1.37 bilion diperuntukkan. Puan Pengerusi, Sri Aman juga ingin mendapatkan penjelasan daripada pihak kementerian berapakah jumlah daripada peruntukan yang telah diluluskan di bawah butiran ini akan digunakan khususnya bagi tujuan

pemasangan lampu jalan di sepanjang Lebuhraya Pan Borneo. Walaupun soalan ini telah diajukan oleh Batang Lutar kepada Timbalan Menteri semasa sesi pertanyaan jawab lisan sebentar tadi, namun Sri Aman terpanggil untuk mengulangi pertanyaan tersebut memandangkan jajaran Lebuhraya Pan Borneo yang melalui kawasan Parlimen Sri Aman tidak disentuh dalam perancangan pemasangan dan penyelenggaraan lampu tersebut.

Puan Pengerusi, ini memandangkan masih terdapat beberapa bahagian jajaran tersebut belum dilengkapi dengan kemudahan pencahayaan yang mencukupi. Puan Pengerusi, kita semua sedia maklum bahawa pemasangan lampu jalan yang lengkap amat penting bagi menjamin keselamatan dan keselesaan pengguna jalan raya terutama pada waktu malam serta bagi memastikan Lebuhraya Pan Borneo *which is the only highway in Sarawak for now-lah dengan izin, benar-benar berfungsi sebagai lebuhraya selamat dan mesra pengguna.*

Sebelum mengakhiri ucapan, sekali lagi Sri Aman pohon kepada pihak KKR supaya dipertimbangkanlah permintaan dan permohonan tersebut kerana ia nya amat-amat diperlukan. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Sri Aman. Saya jemput Yang Berhormat Besut.

11.49 pg.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]: Terima kasih Puan Pengerusi. Saya terus kepada 02800 iaitu Memperbaiki, Mengganti dan Menaikkan Taraf Jalan dan Jambatan untuk mengetengahkan beberapa isu dan projek di kawasan Besut yang memerlukan perhatian kerajaan. Antaranya adalah keperluan untuk mengganti dan membaiki *railing* jambatan yang rosak dan kerja-kerja berkaitan di Jalan Seberang Jerteh ke sempadan negeri Kelantan. Anggaran tak banyak RM65 juta sahaja— RM65,000 sahaja, yang lain banyak lagi.

Selain itu, di sepanjang jalan Kuala Terengganu – Kota Bharu ada tujuh kerja lebih kurang iaitu pembaikan dengan izin *expansion joint* dan lain-lain kerja berkaitan diperlukan dengan anggaran RM315,000 sahaja.

■1150

Jadi, kerja-kerja pembaikan dan juga penyelenggaraan *expansion joint* tadi amat penting kerana komponen ini berfungsi menyerap pergerakan struktur jambatan akibat

perubahan suhu, juga beban trafik dan juga getaran. Kegagalan kita untuk selenggarakan boleh menjaskan tahap keselamatan pengguna jalan raya serta meningkatkan kos pembaikan jangka panjang, terutama di laluan kritikal seperti jalan Kuala Terengganu–Kota Bharu.

Jadi, di samping itu Jabatan Kerja Raya juga telah membuat beberapa permohonan iaitu sebanyak 15 kerja ya berkala dengan izin, *pavement*. Jadi, antaranya kerja-kerja *mill and pave* dan juga kerja-kerja menggantikan *bridge panel* yang rosak di jalan Kuala Terengganu–Kota Bharu juga dan kerja-kerja membaik pulih *guard rail* rosak di Kampung Raja.

Jadi, JKR Besut ini juga telah memohon untuk 15 kerja berkala bukan *pavement* seperti kerja-kerja membaik pulih longkang rosak atau tersumbat di jalan Jerteh–Kuala Besut dan kerja-kerja mengganti papan tanda baru di jalan Kuala Terengganu–Kota Bharu dan mengecat garisan jalan yang pudar di jalan Seberang Jerteh ke sempadan negeri Kelantan.

Puan Pengerusi, projek-projek yang saya sebutkan dan lain-lain lagi yang dipohon oleh pihak JKR Besut bukanlah sekadar kerja-kerja sistematik. Ia nya mencantikkan jalan, sebaliknya merupakan keperluan mendesak untuk memastikan kondisi jalan kita berada pada standard yang terbaik serta mencegah keselamatan pengguna jalan raya daripada terjejas.

Jadi, permohonan-permohonan ini sebenarnya telah diangkat sesuai dengan hasil *pavement condition analysis* yang menunjukkan jalan-jalan tersebut telah mengalami kerosakan dan perlu pembaikan segera. Keadaan struktur jalan dan ketahanan jalan sedia ada pula telah tamat tempoh, menyebabkan timbul kegusaran dari aspek keselamatan kepada rakyat yang berulang alik menggunakan jalan setiap hari. Tambahan pula, mengambil kira kesediaan infrastruktur tersebut berhadapan dengan Monsun Timur Laut, banjir maksud saya.

Jadi, oleh yang demikian, saya memohonlah agar pihak kerajaan ini mempertimbangkan permohonan-permohonan ini ya bagi memastikan rakyat tidak dinafikan hak mereka untuk mendapatkan kemudahan jalan. Jadi, saya nak nyatakan justifikasi ya permohonan ini. Yang saya nyatakan adalah keadaan struktur jalan ini, ketahanan jalan yang sedia ada telah— Dah tamat tempoh, perlu dibaiki dan pelaksanaan *pavement condition analysis* juga menunjukkan jalan tersebut telah mengalami kerosakan dan perlu dibaiki dengan segera.

Dan saya hanya nak tanya sebagai akhirnya, tentang untuk menaik taraf Laluan FT65. Dia panjang dia lebih kurang 3.5 kilometer untuk fasa pertamalah. Jadi, skop dia adalah turapan baru pembinaan sistem saliran, pengukuhan cerun, pembinaan jambatan kecil. Anggarannya lebih kurang RM12 juta. Ini besar sikit. Jadi, keseluruhan untuk yang saya nyatakan tadi, belanjanya lebih kurang RM25 juta. Itu sahaja yang kami minta.

Dan akhirnya, betul-betul akhir, Datuk Menteri. Nak tahu jambatan Jerteh dia punya status terkini. Dah ada dibuat iklan tak tempoh hari? Saya difahamkan 23 hari bulan itu hari dah dibuat iklan. Betul ataupun tidak, Menteri? Tak apa, lepas ini jawab. Terima kasih.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Besut. Saya jemput Yang Berhormat Rasah.

11.54 pg.

Tuan Cha Kee Chin [Rasah]: Terima kasih Puan Pengerusi atas peluang yang diberikan kepada saya turut serta dalam perbahasan Belanjawan 2026 Peringkat Jawatankuasa Kementerian Kerja Raya.

Pertama, saya ucapkan tahniah kepada kementerian ini sebab kementerian inilah yang mendapat peruntukan pembangunan yang paling tinggi di kalangan semua kementerian. Naik daripada RM9.32 bilion kepada RM9.6 bilion pada tahun ini. Jadi, saya percaya ia menunjukkan komitmen Kerajaan MADANI untuk memastikan pembinaan infrastruktur di seluruh negara sentiasa dalam keadaan yang terbaik.

Saya nak sebutkan secara spesifik pada hari ini berkenaan dengan satu butiran sahaja. Tapi ada beberapa pembinaan yang melibatkan jaringan jalan raya di kawasan saya iaitu di bawah Butiran 61000 – Naik Taraf Jalan-jalan. Yang mana kali ini RM2.8 bilion diperuntukkan berbanding dengan belanjawan sebelum ini.

Saya nak sebutkan yang pertamanya. Pembinaan jalan baru termasuk jejambat (*flyover*) daripada Tol Bandar Enstek FT362 ke Gateway Seremban iaitu yang melalui— Melibatkan jalan Labu di kawasan saya. Saya tahu, sebanyak RM500 juta diperuntukkan oleh Kerajaan Pusat. Saya nak tanya, setakat untuk Belanjawan 2026, berapa dia punya— Berapa juta pecahannya? Sebab projek ini bermula pada tahun sebelum ini 2024 sehingga 2028. Ia dalam empat tahun siap.

Saya nak sebut secara terbuka sebab projek ini dia bukan setakat melibatkan pembinaan, tetapi melibatkan pengambilan tanah untuk 62 lot yang termasuk lot kerajaan dan persendirian. Saya spesifik saya nak sebutkan, ia melibatkan pengambilan tanah SJK(C) Hillside. Sekolah telah dihubungi oleh JKR pada minggu ketiga bulan Ogos. Ketika itu saya kebetulan saya tanya soalan di Kamar Khas berkenaan dengan perkara ini. Sebelum itu, sekolah tidak mendapat apa-apa makluman secara bertulis ataupun secara lisan daripada agensi yang berkenaan.

Apa yang berlaku sekarang ini Yang Berhormat Timbalan Menteri, adalah kerana pengambilan keluasan tersebut menyebabkan lebih 40 peratus tempat parkir sekolah terjejas dan sekolah telah melantik *engineer* dia yang kebetulan merupakan *board member* LPS. Berbincang dengan jurutera JKR projek tersebut, memohon supaya ada kelonggaran sedikit, keluasan yang diambil itu boleh dikurangkan.

Untuk makluman Yang Berhormat Timbalan Menteri, apabila Timbalan Menteri balik ke Johor itu, nampak dari *highway*. Inilah satu antara— Jarang ada sekolah nampak dari *highway*. SJK(C) Hillside yang nampak dari *highway* dan sekolah SJK(C) ini adalah sekolah yang kedua paling ramai murid di kalangan semua SJK(C) di Negeri Sembilan. Kebetulan Yang Amat Berhormat Menteri Besar Negeri Sembilan ada di sini. Sekolah ini memang membangun dengan pesat. So, isu pengambilan tanah, wajib kita tahu. Sebab saya sendiri telah memperjuangkan naik taraf jalan ini ketika penggal pertama saya menjadi Ahli Parlimen.

Cuma, saya harap ada kelonggaran sedikit untuk sekolah ini. Minta jurutera buat jajaran semula dari segi teknikal bersama dengan jurutera daripada LPS sekolah supaya pengambilan itu boleh berkurangan sedikit. Sebab di sebelah dengan sekolah ini, ada satu kuil Hindu, dia pun lebih kurang macam itu juga. Perbincangan, sebab sekolah bukan tak mahu bagi tahu awal. Sekolah hanya dimaklumkan seperti yang saya sebut, minggu ketiga Ogos.

Selepas diwartakan dalam Warta Kerajaan Negeri Sembilan, dengan nombor warta dia yang nombor warta 677 pada 31 Julai. Sebelum pewartaan, sekolah tak dimaklumkan. Hanya dimaklumkan ketika itu. Saya telah berjumpa dengan Pengarah JKPTG Negeri Sembilan. Beliau kata boleh, tetapi mesti melalui JKR, agensi yang berkaitan.

Jadi, saya mohon jasa baik JKR di bawah KKR supaya memberikan kelonggaran. Mungkin keluasan yang diambil itu kalau kita boleh kurangkan dua, tiga

meter supaya tempat *parking* itu. Kalau sekarang ini, dia akan menyebabkan kesesakan lalu lintas yang teruk.

Jadi, perkara kedua di bawah ini Puan Pengerusi adalah berkenaan dengan fasa Jalan Lingkaran Tengah Seremban. Saya pernah sebut banyak kali. Projek pembinaannya berhenti selepas fasa 3B sejak RMK11 lagi. Jadi, bila dia akan diteruskan? Saya mohon supaya— Sebab jalan lingkaran tengah, kalau masuk lingkaran itu satu bulatan. Sekarang ini semi lingkaran. Dia dari Labu, dia berhenti. Saya mohon diteruskan ke Templer sehingga ke Ampangan. Dan jalan ini sangat berguna untuk memastikan kita boleh kurangkan kesesakan jalan lintas dengan mengambil kira pembangunan di kawasan-kawasan yang terbabit. 30 saat tambahan.

■1200

Dan perkara ketiga di bawah tajuk ini juga, satu lagi jalan iaitu Jalan Nilai, Labu dan Bandar Enstek yang sepanjang 16.3 km. Saya difahamkan jalan ini akan siap tahun depan dan boleh digunakan. Saya ucapkan terima kasih kepada kerajaan sebab ia akan membantu merancakkan lalu lintas ataupun ekonomi di kawasan Labu ke Bandar Enstek di bawah Parlimen Rasah.

Cuma saya hendak tanya, Yang Amat Berhormat Perdana Menteri ketika membentangkan Belanjawan 2026, ada sebut tol baharu yang akan dibina untuk *Malaysian Vision Valley* (MVV), sama ada itulah tempat dia sebab saya nampak ini ialah sambungan ke PLUS Highway. Mohon penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri ketika menggulung nanti. Dan saya harap Kementerian Kerja Raya terus cakna dalam memastikan pembangunan infra dan pastikan keadaan infra kita sentiasa dalam keadaan terbaik. Sekian, terima kasih Puan Pengerusi.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Rasah. Saya jemput Yang Berhormat Alor Setar.

12:01 tgh.

Tuan Afnan Hamimi bin Dato' Haji Taib Azamuddin [Alor Setar]: Terima kasih Yang Berhormat Puan Pengerusi, Yang Berhormat Timbalan Menteri yang turut berada di dalam Dewan.

Saya bangun untuk membahaskan Butiran 6000 dan 6100 berkaitan dengan naik taraf jalan raya dan laluan. Yang Berhormat Puan Pengerusi, saya juga bercakap selain daripada sebagai Ahli Parlimen, sebagai mewakili suara pengguna-pengguna motosikal.

Kebetulan minggu lepas saya ada sedikit perbincangan dengan 38 kelab motosikal dan mereka minta disampaikan suara ini ke dalam Parlimen. Ini berkaitan dengan Kementerian Kerja Raya.

Yang pertama mengenai isu laluan *Smart Lane*. Saya ingin penjelasan daripada pihak kementerian, sejauh mana *Smart Lane* ini mampu menyelesaikan kesesakan jalan raya? Kerana *Smart Lane* ini dia tidaklah sepanjang lebuh raya, dia terhad. Nanti bila *Smart Lane* itu dah habis, kereta yang di laluan *Smart Lane* itu akan masuk semula kepada laluan asal. Jadi, ia nya kalau dilihat logik akan kembali sesak selepas *Smart Lane* itu selesai.

Yang kedua, laluan *smart lane* ini asalnya ialah laluan kecemasan. Jadi, soalan saya, bagaimana laluan kecemasan ini hendak berfungsi ketika *Smart Lane* ini diaktifkan? Kita lihat banyak berlaku kemalangan motosikal, lebih-lebih lagi terutamanya. Dia *confuse* kereta itu bergerak ataupun berhenti. Biasanya yang berlaku dia ingat kereta itu bergerak, kemudian dia pun memandu di lorong *Smart Lane* itu.

Akhirnya, kereta itu sebenarnya berhenti dan dia terlanggar kereta yang sedang berhenti dan menyebabkan kemalangan dan berlaku kematian. Ini baru juga berlaku di— juga di Johor, sahabat saya sendiri yang baharu sahaja meninggal dunia. Saya tidak pasti apa sebenarnya yang berlaku, tapi kejadian itu berlaku di lorong kecemasan.

Yang ketiga ialah *Smart Lane* ini mendatangkan dilema kepada pengguna motosikal. Di lebuh raya, kita tidak ada spesifik laluan untuk motosikal, Yang Berhormat. Saya kira Yang Berhormat pun sedia maklum. Dan biasanya motosikal ini, dia akan memandu di lorong kiri. Apabila berlaku kesesakan lebuh raya, pengguna motosikal akan guna laluan kecemasan, itu biasa.

Apabila *Smart Lane* diaktifkan, pengguna motosikal ini hendak guna laluan mana? Kecemasan dah jadi *Smart Lane*, maka dia guna laluan yang paling kiri, kemudian laluan kanan, seterusnya. Akhir sekali, dia terpaksa menyelit-nyelit dicelah-celah kenderaan yang sibuk dan itu boleh meningkatkan berlaku risiko kemalangan kepada kenderaan dan kepada pengguna motosikal itu sendiri.

Pada sayalah, pada pengguna motosikal, laluan *Smart Lane* ini sedikit sebanyak sebenarnya menambah kesulitan kepada pengguna-pengguna motosikal dan mereka memerlukan jawapan yang lebih serius daripada pihak kerajaan untuk mereka juga ada hak di atas lebuh raya. Dan *Smart Lane* ini juga, kalau kita tengok sesetengah jalan itu,

lorong kecemasan itu sendiri sebenarnya dia agak sempit berbanding lorong-lorong biasa.

Ada—kadang-kadang ada batu, ada tayar, lebihan-lebihan daripada tayar-tayar lori, ada rumput yang tumbuh di celah-celah antara simen dan tar itu, menyebabkan licin. Dan lagi satu Yang Berhormat, kadang-kadang laluan *line* putih itu, ketika hujan dia agak licin untuk pengguna motosikal. Jadi, sebenarnya adakah laluan *line* putih itu, yang dicat itu mengambil kira ketika hujan dia tidak licin? Adakah teknologi itu sekarang kita guna pakai? Dan...

Dato' Rosol bin Wahid [Hulu Terengganu]: Alor Setar, Alor Setar. Sikit fasal *Smart Lane*. Sikit, ringkas sahaja.

Tuan Afnan Hamimi bin Dato' Haji Taib Azamudden [Alor Setar]: Oh, nak mencelih juga bab ini?

Dato' Rosol bin Wahid [Hulu Terengganu]: Sikit sahaja.

Tuan Afnan Hamimi bin Dato' Haji Taib Azamudden [Alor Setar]: Sila-sila, dengan cepatnya.

Dato' Rosol bin Wahid [Hulu Terengganu]: Ada saya dapat laporan, bahawa *Smart Lane* ataupun RFID tidak *tally* dengan *Touch n Go*. Maknanya, siapa yang masuk ikut RFID hendak pergi *Touch n Go*, dia tolak lain. Itu perlukan jawapan. Terima kasih.

Tuan Afnan Hamimi bin Dato' Haji Taib Azamudden [Alor Setar]: Saya mohon masukkan untuk Menteri jawab, terima kasih. Seterusnya adalah mengenai berkaitan butiran mengenai Lembaga Lebuhraya Malaysia. Apa kata kalau pihak kementerian cadang ataupun buat supaya di setiap plaza tol ini ataupun di R&R ini, kita sediakan bengkel kenderaan, Yang Berhormat sebab kita dapati banyak kenderaan-kenderaan yang rosak terutama motosikal yang sukar untuk dibaiki ketika dia rosak di tengah jalan.

Sebelum dia masuk *highway*, moto itu elok. Tetapi dalam *highway* itu, dia rosak, nak pergi cari dekat luar itu agar jauh. Walaupun ada perkhidmatan peronda lebuh raya, lebih cepat kalau ada *mobile foreman* yang boleh *repair* ataupun boleh ada bengkel yang agak sesuai di mana-mana R&R.

Berkait juga dengan laluan lebuh raya, laluan motosikal Yang Berhormat Timbalan Menteri. Ada laluan-laluan yang gelap, ada laluan yang selekohnya agak merbahaya. Kalau dia tak perlahan, dia akan menyebabkan terbabas. Dan biasanya, ini pengalaman saya sendiri, saya juga pengguna motosikal. Selepas plaza tol, laluan motosikal itu akan terhalang dengan kenderaan-kenderaan yang *parking*. Lori, kontena,

kenderaan-kenderaan lain yang berhenti ada hal kecemasan, menyebabkan pengguna motosikal ini terpaksa mengambil laluan yang laluan kenderaan biasa.

Saya bagi contoh, di Plaza Tol Duta. Untuk kita masuk Plaza Tol Duta, lepas Tol Duta itu ada Shell dan biasa lepas stesen minyak itu ada banyak *trailer parking*. Laluan itu laluan mendaki, menyebabkan motosikal terpaksa mengambil *side* yang agak kanan sikit dan ini menyebabkan bahaya sebab kereta baru hendak *start* memecut kelajuan di tempat yang begitu. Jadi, apa tindakan pihak kementerian?

Akhir sekali Yang Berhormat Timbalan Pengerusi, Yang Berhormat Puan Pengerusi ialah mengenai satu kejadian yang baru berlaku di Lebuhraya Pantai Timur 1 (LPT1). Ada video tular, di Jambatan Temerloh, konkrit pembahagi jalan yang agak mengelirukan. Daripada *highway* biasa ada tiga *lane*, sampai ke Jambatan Temerloh itu ada dua *lane* sahaja. Yang Berhormat Temerloh mungkin boleh sahkan. Ada kejadian video tular, motosikal dia naik atas pembahagi—konkrit pembahagi itu, dia terpelanting. Sudah ada dua video kejadian kemalangan berlaku di situ dan kedua-duanya adalah pengguna motosikal.

Jadi, saya mohon pihak KKR dalam merangka jalan raya ini, sila beri perhatian serius kepada pengguna motosikal kerana mereka adalah pengguna yang besar di Malaysia ini dan mereka juga membayar cukai jalan sepetimana pengguna lain bayar dan nyawa mereka juga bernilai. Terima kasih Yang Berhormat Puan Pengerusi.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Alor Setar. Saya jemput Yang Berhormat Sri Gading.

12.07 tgh.

Tuan Haji Aminolhuda bin Hassan [Sri Gading]: Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh. Terima kasih Puan Pengerusi. Pertama sekali, tahniah dan terima kasih daripada warga Parlimen Ayer Hitam dan juga Parlimen Sri Gading yang berjiran kerana laluan jalan yang berkaitan dengan FT50 telah siap, mungkin 99 peratus.

Namun, rakyat di kawasan berkenaan ada sedikit aduan tentang kesesakan yang berpusat di *traffic light* Parit Raja itu sendiri. Kerana apa? Kerana untuk makluman Timbalan Menteri, orang Johor, hanya ada satu *U-turn* daripada Parit Hamid, simpang Parit Hamid dengan Parit Raja. Jaraknya lebih kurang 5.4 kilometer, tetapi hanya satu sahaja ada *U-turn*. Jadi, agak jauh. Maka, kebanyakan penduduk yang hendak ke

bandar, yang hendak ke pekan ataupun daripada pekan hendak balik ke kampung, mengambil masa ataupun mengambil satu laluan sahaja iaitu *traffic light* Parit Raja.

Cadangan daripada Sri Gading, supaya ada satu lagi *traffic light* boleh dibina di Taman Kelisa, Parit Raja yang jaraknya daripada *traffic light* Parit Raja adalah sekitar 2.2 kilometer sahaja dan boleh mengelakkan kesesakan yang berlaku di persimpangan yang berkenaan. Saya merujuk perkara ini daripada Butiran 02800 – Memperbaiki, Mengganti dan Menaik taraf Jalan dan Jambatan.

Puan Yang di-Pertua, Puan Pengurus, Butiran 81000 – Membina Jalan-jalan Baharu di mana kalau kita sedia maklum, peruntukan ini walaupun macam berkurangan sebanyak RM6.66 juta, namun perkara penting untuk pembinaan jalan baharu ini. Cadangan daripada Sri Gading agar pembinaan lebuh raya masa hadapan mengambil kira teknologi keselamatan yang pintar khususnya sebagaimana yang disebut oleh Alor Setar tadi.

Penggunaan lebuh raya yang tidak ada secara khusus untuk kenderaan motosikal dan kemalangan-kemalangan berlaku, banyak berlaku disebabkan oleh motosikal kerana mereka kadang-kadang bukan kerana laju, tetapi kerana terhimpit oleh kenderaan besar ataupun kenderaan yang lain.

■1210

Perkara yang berkaitan ini juga, Sri Gading ingin bertanya kepada kementerian berkaitan dengan jalan negeri dan Jalan Persekutuan. Ya, jalan negeri dan Jalan Persekutuan, di mana daripada dalam Parlimen Sri Gading ada dua jalan yang selalu berlaku kemalangan maut iaitu Jalan Parit Botak dan Jalan Seri Bengkal. Di mana kalau kita lihat, jalan ini tidak ada bahu jalan.

Bila tidak ada bahu jalan, makna kenderaan motosikal akan bersama dengan kenderaan-kenderaan besar. Dan ini selalu berlaku kemalangan maut yang menyebabkan kadang-kadang, bukan sahaja dari segi kehilangan nyawa, tetapi juga mengakibatkan kecederaan dan kemalangan, kehilangan anggota.

Sebagai contohnya pada tahun ini, seorang pelajar perempuan Tingkatan 5 yang akan mengambil peperiksaan SPM mengalami kemalangan sehingga terpaksa dipotong kakinya. Adik Nur Khairunnisa terpaksa menjalani peperiksaan SPM dalam keadaan tidak ada kaki.

Jadi, ini perkara yang perlu kita cuba bantulah, ya, Kerajaan *Federal* atau pun Kerajaan Persekutuan, kalau sekiranya dapat pelebaran bahu Jalan Parit Botak dan Seri

Bengkal ini dengan bantuan untuk memudahkan kenderaan-kenderaan kecil iaitu penggunaan motosikal yang kebanyakannya digunakan oleh orang kampung. Kerana jalan ini jalan kampung, walaupun tidak ada bandar tetapi ia nya menjadi satu laluan yang sangat penting kepada rakyat dalam penggunaan jalan ini.

Seterusnya, berkaitan dengan yang akhir, pembinaan struktur jalan dan pembinaan pembangunan industri pembinaan. Di mana peruntukan 030200, di mana kalau kita lihat bahawa seandainya KKR berhasrat mengoptimumkan semula bangunan hotel terbiar di beberapa kawasan R&R. Ini juga kalau kita lihat, sebagai contohnya, beberapa bangunan hotel yang terbiar sebagai contohnya yang paling dekatnya itu di Ayer Keroh.

Kadang-kadang kita dapat melihat ia nya kosong begitu sahaja. Seandainya boleh ditransformasikan sebagai ruang rehat moden bukan sekadar tempat penginapan, tetapi boleh dijadikan konsep seperti *coworking space*, bilik santai keluarga, ruang mesyuarat kecil, yang mana boleh jadi dimensi baharu kepada fungsi R&R yang ada di negara kita.

Dan ini boleh menyebabkan timbul hab sosioekonomi mikro yang boleh meningkatkan produktiviti perjalanan, untuk dia datang mesyuarat peringkat kecil, peringkat orang yang berdekatan. Jadi, ini juga adalah memberikan peluang kepada peniaga-peniaga khususnya mereka yang berhampiran di kawasan berkenaan. Jadi, itu sahaja apa yang saya cuba bawa pada pagi ini. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Sri Gading. Saya jemput Yang Berhormat Kuala Nerus.

12.13 tgh.

Dato' Dr. Hj. Alias bin Razak [Kuala Nerus]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Salam sejahtera. Terima kasih Puan Pengerusi kerana mengizinkan Kuala Nerus untuk turut serta dalam perbahasan Jawatankuasa Kementerian Kerja Raya pada hari ini.

Tuan Pengerusi, peruntukan bagi KKR tahun 2026, kalau kita lihat berjumlah RM10.69 bilion meningkat sedikit berbanding RM10.35 bilion pada tahun 2025. Namun, di sebalik angka yang besar ini, terdapat beberapa perkara yang perlu diberi perhatian serius agar pembangunan negara benar-benar adil dan menyeluruh termasuk untuk rakyat Kuala Nerus, khususnya dan juga negeri Terengganu.

Pertama, saya ingin menyentuh di bawah Butiran 30000 - Aset Perbelanjaan Mengurus. Di bawah Butiran ini, saya ingin menekankan soal keberkesanan perbelanjaan. Walaupun jumlah keseluruhan meningkat, kita melihat penurunan besar dalam komponen aset mengurus iaitu daripada RM60.7 juta pada tahun 2025 pada hanya RM25.9 juta pada tahun 2026.

Oleh itu saya mohon pencerahan, sejauh mana penurunan bajet komponen aset mengurus ini akan menjelaskan penyelenggaraan aset sedia ada seperti sekolah, hospital dan bangunan kerajaan termasuklah di Terengganu. Saya bimbang jika bajet penyelenggaraan dikurangkan, kos jangka panjang akan lebih meningkat yang akhirnya akan menjelaskan rakyat sebagai pengguna.

Di bawah Butiran 010300 - Pusat Kecemerlangan Kejuruteraan dan Teknologi JKR. Mengenai isu pembinaan mampan ini, kementerian menetapkan sasaran 90 peratus projek baharu bernilai RM10 juta ke atas menggunakan *Building Information Modelling* iaitu BIM menjelang tahun 2026. Memang diakui, BIM sememangnya teknologi penting dalam industri pembinaan bagi meningkatkan kecekapan, ketepatan dan kolaborasi antara semua pihak berkepentingan sepanjang kitaran hayat projek. Tetapi, cabaran besar ialah kebolehan kontraktor tempatan.

Banyak kontraktor kecil di Pantai Timur, khususnya di Terengganu belum bersedia dari segi kepakaran dan kos. Saya bimbang sekiranya tiada latihan dan insentif kerajaan, hanya syarikat besar di bandar-bandar utama sahaja yang akan mendapat tender projek. Manakala kontraktor-kontraktor kecil, khususnya di Terengganu terus terpinggir.

Oleh itu, apakah perancangan kerajaan bagi mendepani situasi ini? Dan apakah jaminan kerajaan bahawa latihan BIM yang disasarkan kepada 1,000 personel menjelang tahun 2026 diagih secara adil di Pantai Timur khususnya di negeri Terengganu.

Di bawah Butiran 020000 – Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Pembangunan Industri Pembinaan. Di bawah tajuk ini, data menunjukkan hanya 52.93 peratus Jalan Persekutuan telah dinaik taraf pada tahun 2024, tetapi sasaran melonjak kepada 85 peratus bagi 2025–2026.

Saya mohon pencerahan kerajaan sejauh mana sasaran kerajaan ini melibatkan jalan-jalan persekutuan di Terengganu. Untuk makluman Tuan Pengerusi, beberapa Jalan Persekutuan di Terengganu perlu dan saya mohon dinaik dengan segera bagi

memenuhi keperluan semasa rakyat. Antaranya, Jambatan Buluh Gading bagi menyelesaikan isu kesesakan dari Bulatan Batu Enam, Kuala Nerus menuju ke Manir.

Kedua, pelebaran jalan Manir ke Gong Badak. Dan ketiga, *missing link* daripada Bandar Baru Kuala Nerus ke Jalan Kelantan, yang menghubungkan Kuala Terengganu dengan Kota Baharu, Kelantan. Ingin saya tekankan di sini...

Dato' Rosol bin Wahid [Hulu Terengganu]: Kuala Nerus, boleh tambah satu lagi?

Dato' Dr. Hj. Alias bin Razak [Kuala Nerus]: Ha, sila.

Dato' Rosol bin Wahid [Hulu Terengganu]: Jalan antara Kuala Jeneris ke Tasik Gawi yang tanahnya telah pun diambil dan ini untuk hendak menyambut Tahun Melawat Malaysia tahun hadapan, itu permohonan daripada orang Terengganu. Setuju tak Kuala Nerus. Terima kasih.

Dato' Dr. Hj. Alias bin Razak [Kuala Nerus]: Saya setuju, masukkan dalam ucapan saya. Ingin saya tekankan di sini juga, Jalan Persekutuan di Pantai Timur adalah nadi utama untuk pelancongan sepertimana yang disebut oleh Hulu Terengganu itu tadi.

Tuan Shaharizukirnain bin Abd Kadir [Setiu]: Kuala Nerus, Setiu. Sikit.

Dato' Dr. Hj. Alias bin Razak [Kuala Nerus]: Sila, sila.

Tuan Shaharizukirnain bin Abd Kadir [Setiu]: Saya nak bangkitkan tentang isu jalan, selekoh berbahaya di sempadan antara Kuala Nerus dan Setiu di Sungai Tong. Jadi, saya cadang untuk diluruskan jalan, setuju tak?

Dato' Dr. Hj. Alias bin Razak [Kuala Nerus]: Saya setuju. Mohon dimasukkan di dalam ucapan saya.

Logistik pelancongan, perikanan dan pengangkutan hasil pertanian amat penting bagi menjamin keseimbangan pembangunan wilayah di negara ini. Jika sasaran ini tidak dicapai, pembangunan rakyat luar bandar akan terus ketinggalan dan terpinggir. Saya mohon jaminan kerajaan bahawa projek naik taraf tidak hanya tertumpu di Lembah Klang, di negeri-negeri maju tetapi juga ingat-ingatlah di kawasan-kawasan Pantai Timur, khususnya di negeri Terengganu.

Dan akhirnya Puan Pengerusi. Butiran 031200 – Cawangan Alam Sekitar dan Kecekapan Tenaga. Dalam bajet untuk cawangan alam sekitar dan kecekapan tenaga pada tahun 2026, hanyalah sekitar RM7.48 juta sahaja. Satu angka yang terlalu kecil berbanding keseluruhan bajet kementerian.

Dalam konteks perubahan iklim, adakah kerajaan benar-benar serius dengan agenda hijau atau sekadar meletakkan alam sekitar sebagai pelengkap dalam belanjawan. Terengganu antara negeri yang paling terdedah kepada bencana iklim iaitu banjir besar yang berulang saban tahun. Hakisan pantai yang semakin kritikal dan ancaman kenaikan paras laut yang menjelaskan komuniti pesisir pantai.

Oleh itu, pelaburan dan kecekapan tenaga dan perlindungan alam sekitar adalah pelaburan untuk menyelamatkan nyawa, harta benda dan masa depan ekonomi negeri. Jadi, bagaimana dengan bajet ini mampu menampung kos saintifik pembangunan teknologi hijau, program mitigasi banjir serta perlindungan pantai yang memerlukan ratusan juta ringgit. Mohon pencerah. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Kuala Nerus. Saya jemput Yang Berhormat Miri.

■1220

12.20 tgh.

Tuan Chiew Choon Man [Miri]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua atas peluang yang diberikan.

Saya ingin merujuk kepada Kepala P.27, Butiran 09280 – Membina jalan-jalan bagi jalan raya dan jambatan Sarawak. Terlebih dahulu saya ingin mengucapkan setinggi-tinggi penghargaan kepada Kementerian Kerja Raya kerana telah meluluskan dua projek yang akan dilaksanakan bagi memperbaiki dan menaik taraf Jalan Kuala Baram Bypass, Miri dan Sungai Baram sehingga ke Institut Latihan Pengindustrian Miri.

Berkenaan dengan satu projek lagi iaitu kerja awalan bagi projek naik taraf Bulatan GK atau Pujut 3 kepada persimpangan lampu isyarat serta menaik taraf Jalan Bulatan Puchong ke Sungai Lutong – Lorong dari Bulatan Saberkas ke persimpangan Pujut 7 bahagian Miri yang diluluskan kepada *Rolling Plan 4* Rancangan Malaysia Kedua Belas yang meliputi siasatan tapak (SI) dan kajian impak trafik ukur tanah.

Dimaklumkan oleh YB Menteri juga, pelaksanaan projek fizikal untuk projek ini, agensi Pusat telah memberikan kelulusan di bawah Rancangan Malaysia Ketiga Belas ini, *Rolling Plan 1* dengan kos keseluruhan RM70 juta. Difahamkan juga makmal pengurusan nilai peringkat kajian nilai akan dilaksanakan pada tahun 2026 bagi memuktamadkan skop dan kos projek ini. Sesungguhnya projek ini telah amat dinantikan oleh rakyat di Miri.

Sekian lama kami menunggu kerana ia merupakan *bottle neck* dengan izin, untuk menyambung Pusat Bandar Miri dengan penduduk di bahagian utara di Miri dan juga pengunjung dari negara Brunei. Setiap hari kesesakan masih berlaku disebabkan oleh *bottle neck* ini. So, rakyat memang berharap projek ini dapat disiapkan dengan seawal yang mungkin. Terima kasih atas keprihatinan dan kelulusan yang diberikan oleh kerajaan terhadap projek ini.

Saya ingin mengambil kesempatan ini untuk memohon perincian dan maklumat tentang projek ini. Terutama sekali:

- (i) unjuran tarikh siap kerja-kerja awalan projek ini yang diluluskan di bawah *Rolling Plan 4 RMK12*;
- (ii) skop dan kerja yang dirancang bagi kerja-kerja fizikal yang diluluskan di bawah *Rolling Plan 1 RMK13*;
- (iii) tempoh pelaksanaan makmal pengurusan nilai peringkat kajian nilai bagi projek ini; dan
- (iv) tempoh pelaksanaan bagi kerja-kerja fizikal atau pembinaan bagi projek ini berdasarkan skop dan kerja yang dirancang.

Seterusnya, saya ingin rujuk kepada Butiran 82000 – Lebuhraya Pan Borneo. Saya ingin memohon kepada kerajaan untuk mempercepatkan proses penyiapan Pan Borneo sepenuhnya di Sarawak, terutamanya bagi bahagian terakhir di bahagian Miri. Difahamkan juga, projek ini telah terletak di bawah Pakej Projek WPC11.

Saya juga ingin memohon kerajaan untuk menerangkan perancangan dalam usaha penyelenggaraan Lebuhraya Pan Borneo ini supaya dapat memastikan jalan raya ini sentiasa dalam keadaan yang baik.

Ketiga, saya juga ingin memohon perancangan kerajaan dari segi penyediaan kemudahan terutamanya R&R dan juga *connectivity* dari segi signal telekomunikasi di sepanjang jalan Lebuhraya Pan Borneo Sarawak.

Dan akhir sekali, saya rujuk kepada Kepala B.27 Butiran 030900 – Cawangan Kerja Pendidikan. Saya memohon supaya Kementerian Kerja Raya dapat meneliti dan memantau projek pelaksanaan terutamanya projek penyiapan baki kerja, sedangkan pembinaan menaik taraf sekolah daif bagi SK Sayed Othman, Miri yang sudah lama tertangguh. Memohon supaya pemantauan tambahan diberikan supaya projek ini dapat disiapkan sepenuhnya pada tahun hadapan. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Miri. Saya jemput Yang Berhormat Arau.

12.24 tgh.

Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim [Arau]: Terima kasih Puan Pengerusi. Terima kasih rakyat Malaysia, orang muda, orang Balung.

Yang Berhormat, MARRIS ya. B.27, Butiran 02000 ya. Jadi MARRIS— kita tahu bahawa ini jalan yang, yang telah tertakluk kepada kenyataan Datuk Sri Fadillah Yusof, *“Kerajaan negeri hanya dibenarkan menyelenggara jalan negeri yang telah didaftarkan dalam sistem MARRIS dan tertakluk kepada kategori serta skop penyelenggaraan yang dinyatakan dalam GP MARRIS.”*

Yang Berhormat, ini jalan yang didaftarkan, tetapi dalam jalan yang didaftarkan, ada jalan yang mudah rosak, ada jalan yang tak didaftarkan. Saya tengok, saya perhatikan tengok kawasan-kawasan di Sabah, di Sarawak juga, Lanang saya tak tahu, mungkin jalan elok ya, di Perlis supaya jalan yang mudah rosak, yang bersambung dengan jalan negeri itu, pendaftarannya terbuka. Bukan pendaftaran yang kita tetapkan.

Contohnya, saya baru balik daripada Balung. Balung ya Yang Berhormat. Saya baru balik Balung, saya pergi ke Kampung Serudung Baru, Andrassy, jalan-jalan Bukit Kueng, Jalan Kinabutan, Jalan Ranggu, Jalan Cocoa, Jalan Balung sebagai contoh. Saya tengok ini sudah pasti jalan ini tidak didaftarkan tetapi daifnya luar biasa. Jadi kita minta supaya satu bentuk pendaftaran yang lebih terbuka agar kerajaan dapat melihat perkara ini dengan lebih mendalam.

Saya tahu jawapannya kata mungkin Menteri kata, *“Ha ini boleh rujuk kepada Kementerian Luar Bandar.”* Kita tahu, kita boleh merujuk merata tempat tetapi yang ini yang khusus. Saya berharap Menteri KKR ini bagus, Timbalan Menteri tengok cara jawab ini, baru boleh puji ya. Tapi saya minta supaya dilihat pendaftaran ini dibuat secara terbuka, Yang Berhormat supaya membolehkan jalan-jalan daif ini, kita selenggara, selenggarakan.

Jalan ini kalau— kalau diselenggara setahun dua kali pun, masih rosak tapi sekurang-kurangnya ada usaha kerajaan untuk menyelenggarakannya. Jadi, saya minta supaya jalan-jalan kecil ini dapat dibuat pendaftaran terbuka dalam bentuk kita lihat kerosakan yang dihadapi.

Keduanya, kita cadangkan supaya audit dalaman dan juga pendaftaran wajib dalam JKR ini supaya tidak— jalan-jalan yang saya sebutkan tidak tertinggal.

Kemudian yang kedua Yang Berhormat, bahawa DOSM telah mencatatkan bahawa kenaikan harga simen sebanyak empat peratus. Jadi, di antara tempat-tempat yang tertinggi kenaikannya ialah di wilayah— di Selangor, Wilayah Persekutuan, Melaka, Negeri Sembilan dan Sandakan. Empat persen naik dan diikuti Johor (3.5); Pahang (3.3). Ini laporan DOSM, April 2025. Tetapi kenaikan ini tidak diselaras dengan kadar jadual kadar harga JKR.

Jadi, kita minta supaya jadual kadar harga ini mesti diperhatikan. Kalau tidak, kelas FG1, dia menghadapi masalah. Kalau mereka menghadapi masalah, jalan-jalan ini terbengkalai. Jadi, saya ingin bertanya kepada Yang Berhormat, apakah jadual— yang ini telah disebutkan beratus kali di Parlimen ini. Jadual Kadar Harga itu boleh diselaraskan dengan kenaikan harga barang.

Akhir sekali Yang Berhormat, ini saya nak sebut sebab ini tentang kenaikan pangkat ya, iaitu berhubung dengan B.27, Butiran 010100. Tentang J9, Yang Berhormat. Ambilan 2008 J9. J8 dah habis. Mereka dah naik masuk ke J12. Tapi ambilan 2009, J9 juga setengahnya berkhidmat sudah 16 tahun, mereka tidak dinaikkan pangkat ke J12. Sekarang ini, jumlahnya sudah beratus orang.

Jadi Yang Berhormat, tolong perhatikan benda ini. Apakah kerajaan akan melihat pendekatan yang lebih *transparent* dengan izin, yang dibuat oleh JPA. Kita boleh bagi mereka *time base* khas untuk penyandang ataupun pangkat *one off*. Kalau tidak, banyak daripada mereka ini akan menghadapi masalah setelah bertugas begitu lama, mungkin hanya pencen di J12.

Jadi, ini ialah tidak wajar kita lakukan kepada mereka dalam keadaan mereka ini mempunyai kelulusan yang tinggi, teknokrat, tiba-tiba bila masuk skim kerajaan, mereka menghadapi masalah. Yang Berhormat, tolong perhatikan kenapa 2008 dah habis? 2009 dengan 2000— ambilan 2009, sampai sekarang tak dapat kenaikan pangkat dan mereka telah bertugas dengan begitu lama.

■1230

Jadi, terima kasih. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*. Semoga kawan-kawan di Balung, Tanjung Batu, Merotai, Kunak, Karambunai dan apa tu, Petagas memenangi pilihan raya.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih, Yang Berhormat Arau. Saya jemput Yang Berhormat Balik Pulau. *[Dewan ketawa]*

12.30 tgh.

Dato' Muhammad Bakhtiar bin Wan Chik [Balik Pulau]: Sempat kempen ye, Arau. Pengerusi, terima kasih daripada Balik Pulau kerana diberi peluang untuk bahas di Dewan yang mulia ini. Saya terus kepada Butiran 040200 – Cawangan Kejuruteraan Cerun.

Saya ingin menarik perhatian di Dewan yang mulia ini tentang kejadian tanah runtuh yang berlaku pada hari Khamis, 23 Oktober di Jalan Tun Sardon. Satu laluan yang menghubungkan Balik Pulau dengan dunia luar dan laluan ini merupakan antara dua nadi utama pergerakan pendudukan Balik Pulau ke seluruh Pulau Pinang termasuklah ke tempat kerja, tempat— pergi hospital dan sekolah-sekolah.

Kejadian tersebut bukan sahaja mengganggu aliran trafik malah menjadi kebimbangan keselamatan kepada pengguna jalan raya, lebih-lebih lagi apabila berlaku hujan lebat yang luar biasa kebelakangan ini.

Malaysia kini mempunyai 34,400 cerun dikenal pasti oleh JKR menunjukkan betapa besarnya keperluan pemantauan infrastruktur melibatkan kawasan berbukit. Lebih membimbangkan, 1,087 cerun telah dikategorikan sebagai berisiko tinggi setakat September 2025. Jadi kedudukan Jalan Tun Sardon yang berbukit dan berselekok menjadi laluan ini sangat terdedah kepada risiko tanah runtuh seperti apa yang berlaku baru-baru ini. Di kawasan seperti Jalan Tun Sardon yang berbukti ini, selekok tajam dan terdedah kepada hujan lebat, risiko cerun dan kemalangan saling memperkuatkan antara satu sama lain.

Runtuhan kecil (*the minor slips*) dengan izin, air bertakung, aliran deras di bahu jalan, penglihatan terhad serta keadaan yang licin adalah faktor utama yang menyumbang kepada kemalangan. Oleh itu, adalah tidak mencukupi untuk hanya melihat cerun sebagai isu geoteknikal dan kemalangan sebagai isu trafik semata-mata. Kedua-duanya memerlukan pendekatan bersepadan yang melibatkan pemantauan cerun secara masa nyata, sistem amaran awal hujan dan tanah runtuh, penyelenggaraan jalan di kawasan cerun berisiko, peningkatan lampu jalan, *guard rail*, papan tanda amaran serta reka bentuk semula selekok dan cerun kritikal.

Saya juga ingin mengambil kesempatan untuk merakamkan setinggi-tinggi penghargaan kepada pasukan cerun JKR dan juga JKR Daerah Barat Daya yang bertindak segera dan cekap. Mereka bukan sahaja dapat membersihkan runtuhan serta mengeluarkan batu-batu besar yang menghalang laluan semasa kejadian tanah runtuh tersebut, tetapi mereka juga berjaya menstabilkan cerun dalam masa yang singkat. Dan hasil usaha itu, saya ingin merekodkan di sini bahawa jalan telah berjaya dibuka semula pada Jumaat, 31 Oktober. Satu tindakan pantas yang sangat dihargai oleh rakyat Balik Pulau.

Terima kasih juga kepada Yang Berhormat Menteri KKR yang datang juga melawat kerja-kerja penstabilan cerun di FT06 di jalan ke Teluk Bahang. Ini menunjukkan keprihatinan YB Menteri dan saya cukup berasa berterima kasih dengan keprihatinan tersebut.

Pengerusi, saya juga ingin mencadangkan JKR mempertimbangkan model keselamatan cerun di Hong Kong yang terbukti berjaya mengurangkan risiko tanah runtuh secara drastik sejak 70-an. Saya pernah melawat GO ataupun Geotechnical Engineering Office di Hong Kong dan mereka mempunyai pangkalan data cerun yang komprehensif dan penilaian risiko berterusan.

Dan juga mereka mempunyai audit cerun tahunan untuk mengenal pasti cerun yang perlu dibaik pulih sebelum kegagalan berlaku. Dan sistem amaran awal berasaskan hujan yang juga memberi notifikasi kepada pengguna dan pihak berkuasa. Dan standard kejuruteraan yang— cerun yang lebih ketat, termasuklah *soil nailing*, *subsurface drainage* dan *retaining walls*. Pendekatan ini saya rasa amat sesuai diterapkan di Malaysia dan di kawasan cerun tinggi seperti Balik Pulau, Bukit Bendera, Genting dan Cameron Highlands serta bandar-bandar bukit di Sabah dan Sarawak.

Dengan kejadian tanah runtuh di Jalan Tun Sardon yang jalan utama tadi, saya juga ingin mengesyorkan supaya KKR memulakan kajian kebolehlaksanaan pembinaan terowong menghubungkan Balik Pulau ke Bukit Jambul. Cadangan ini penting kerana jumlah trafik kawasan bandar yang semakin meningkat, kebergantungan terhadap dua laluan utama yang sering terganggu oleh tanah runtuh, banjir dan runtuhan batu, dan keperluan laluan alternatif untuk situasi kecemasan. Saya berharap supaya pihak KKR sekurang-kurangnya akan memulakan *feasibility study* di bawah Rancangan Malaysia akan datang.

Mengikut Butiran 81000 iaitu membina jalan-jalan baharu atau pun projek baharu. Sebanyak RM96. — RM96 bilion. Saya ingin bertanya, jika Timbalan Menteri dapat berkongsi senarai projek-projek baru, terutama yang melibatkan negeri Pulau Pinang sebab FT06, jalan utama yang merupakan *missing link* daripada bukit belah Teluk Kumbar ke PUSPAKOM itu, merupakan *missing link* yang masih belum dibina. Saya berharap supaya FT06 merupakan projek yang dalam senarai tersebut, yang penting untuk melengkapkan jaringan jalan di kawasan tersebut dan memberikan impak positif kepada mobiliti rakyat dan pembangunan kawasan sekitar.

Saya ingin bertanya secara khusus kepada pihak kementerian, bilakah projek FT06 ini boleh dimulakan secara rasmi? Saya yakin bahawa Kementerian Kerja Raya akan terus komited melakukan kerja-kerja penyelenggaraan, pemantauan, peningkatan kejuruteraan serta pembinaan infrastruktur baharu demi memastikan jalan-jalan di negara kita lebih selamat, lebih efisien dan lebih berdaya tahan. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Balik Pulau. Saya jemput Yang Berhormat Jeli.

12.36 tgh.

Tuan Zahari bin Kechik [Jeli]: Puan Pengerusi, mohon izin saya untuk menyentuh tiga butiran secara bersekali iaitu Butiran 60000 – Naik Taraf Jalan Raya dan Laluan, Butiran 61000 – Naik Taraf Jalan-jalan, Butiran 71000 – Memperelok dan Membalik Pulih Jalan. Ketiga-tiga butiran yang saya nyatakan tadi melibatkan peruntukan sebanyak RM3.2 bilion.

Dengan peruntukan yang sebesar ini, Jeli amat berharap agar Kerajaan MADANI memberi tumpuan yang lebih dan istimewa kepada bumi Kelantan yang satu-satunya negeri yang tidak mempunyai rangkaian jalan raya yang boleh dikategorikan sebagai lebuh raya.

Jalanraya Timur-Barat dari Bandar Jeli ke sempadan Kelantan–Perak sejauh 40 kilometer memerlukan naik taraf. Saya difahamkan laluan dari sempadan Kelantan–Perak ke Gerik telah pun dinaik taraf dengan pemasangan lampu solar sebanyak 385 biji. Jika di sebelah Jeli pula dinaik taraf seperti mana tadi, penambahan lorong dan pemasangan lampu-lampu jalan, akan boleh—akan menjadi sempurnalah Jalan Timur-Barat ini untuk memberikan keselesaan dan keselamatan kepada pengguna yang sering menggunakan laluan ini.

Demikian juga laluan jalan dari Jeli ke Gua Musang melalui Kuala Balah, FT66. Laluan ini merupakan laluan penting ke Gua Musang dan terus ke Kuala Lumpur. Terkini, laluan ini mengalami banyak kerosakan yang amat memerlukan penyelenggaraan dan naik taraf. Bertepatan dengan kepentingan laluan ini, amat wajar ia nya dinaik taraf dengan kadar segera. Dan paling terbaharu berlaku runtuhan jalan di lokasi Sungai Terah berdekatan dengan Gua Musang.

Jalan Batu Gajah-Lawang, FT199 dan saya yakin laluan ini pernah dilalui oleh Timbalan Menteri, YB Pontian dahulu dan saya yakin dia amat mahir dengan jalan ini kerana kami pernah— kita pernah membongceng motosikal bersama-sama. Jalan ini telah siap dinaik taraf di kilometer tiga hingga kilometer lima pada tahun 2023. Namun, pada akhir tahun 2024, di lokasi yang sama berlaku runtuhan di bahu jalan akibat banjir yang melimpah.

Meskipun permohonan telah dibuat, sehingga kini belum nampak ada kerja-kerja pembaikan. Tetapi secara keseluruhannya, jalan ini perlu kepada naik taraf dan perbaikan kerana di musim perayaan, jalan ini merupakan jalan alternatif utama untuk perantau yang balik dari luar dan masuk ke Kelantan setiap kali perayaan dan jalan ini amat sibuk dan perlu kepada pelebaran dan juga lampu jalan.

Tuan Pengerusi, Butiran 89000 – Pengambilan Balik Tanah untuk Projek Jalan ataupun Jambatan. Isu ini pernah saya suarakan dalam perbahasan saya di peringkat Jawatankuasa pada tahun lepas. Sekali lagi, saya ingin menarik perhatian kerajaan bahawa amat penting isu pengambilan tanah ini dapat diselesaikan lebih awal. Malahan, saya cadangkan ia nya diselesaikan malah sebelum SST dikeluarkan kepada kontraktor. Ini untuk mempastikan satu-satu projek itu tidak tergendala ataupun terbengkalai atas sebab pengambilan tanah yang tidak selesai.

■1240

Contoh nyata di Jeli iaitu satu projek— Projek Membina Jalan Baru dari Kampung Jalan Malaysia ke Kampung Berdang. Tarikh mula projek 30 Jun 2022. Tarikh sepatut siap 29 Jun 2025. EOT telah diberikan dan tarikh siap baru ialah pada 30.12.2027. Pengambilan tanah melibatkan 49 lot, baharu selesai cuma 25 lot, di mana kuota telah diberi surat Borang K oleh JKR. Dan terkini, baharu memulakan kerja-kerja *clear tapak* selepas tiga tahun lebih SST dikeluarkan. Bayangkan Tuan Pengerusi, akibat daripada kesulitan ataupun tidak selesainya masalah pengambilan tanah ini, menyebabkan ia nya tergendala selama tiga tahun.

Maka sebab itu saya cadangkan supaya masalah ini dapat diselesaikan dengan segera agar projek ini dapat diteruskan dengan secara dengan lancar dan akan membolehkan rakyat di sana, rakyat Jeli menggunakan jalan ini dengan sebaik mungkin dan harap dapat disiapkan pada tarikh EOT yang baru dikeluarkan itu. Sekian Tuan Pengerusi.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Jeli. Saya jemput Yang Berhormat Klang.

12.41 tgh.

Tuan Ganabatirau a/l Veraman [Klang]: Terima kasih Puan Pengerusi atas peluang yang diberi untuk mengambil bahagian dalam perbahasan peringkat Jawatankuasa ini tentang Kementerian Kerja Raya. Suatu kementerian yang telah menerima peruntukan besar iaitu sebanyak RM1.08 bilion bagi perbelanjaan mengurus dan RM9.61 bilion bagi perbelanjaan pembangunan di bawah Butiran B/P.27.

Dalam Anggaran Perbelanjaan Persekutuan, jumlah ini menjadikan kementerian ini antara salah satu penerima peruntukan pembangunan tertinggi dalam belanjawan kali ini. Namun peruntukan besar ini mesti diterjemahkan kepada projek yang benar-benar memberi impak kepada rakyat, khususnya dalam aspek penyelenggaraan jalan raya, pembinaan infrastruktur asas dan pemantauan mutu kerja kontraktor, khususnya di bandar raya Klang.

Puan Pengerusi, pertama sekali saya ingin membangkitkan isu yang sangat kritikal di kawasan saya, iaitu keperluan kajian tanah dan pemilihan jenis bitumen yang lebih terperinci dalam pembinaan dan penyelenggaraan jalan raya. Di Klang, khususnya di kawasan yang banyak digunakan oleh kenderaan berat seperti Pelabuhan Klang, Jalan Kebun dan kawasan industri berhampiran Bandar Bukit Raja, jalan-jalan ini mudah rosak dan berlubang walaupun baru saja dibaiki.

Keadaan ini berlaku kerana jalan-jalan tersebut dibina di atas jenis *marine clay* yang lembut dan tidak stabil, tetapi kajian geoteknikal yang mendalam tidak dijalankan dan jenis bitumen yang digunakan tidak sesuai dengan keadaan tanah dan bebanan trafik berat.

Saya ingin merujuk kepada butiran B/P.27 Kementerian Kerja Raya, khususnya aktiviti Butiran 020300 – Cawangan Kejuruteraan Geoteknik yang menerima peruntukan sebanyak RM9.7 juta bagi tahun 2026. Fungsi aktiviti ini adalah untuk memastikan reka

bentuk jalan mematuhi spesifikasi piawaian bermutu tinggi dan kos yang ekonomik serta menyediakan khidmat kepakaran teknikal dalam kejuruteraan geoteknik.

Selain itu, terdapat juga peruntukan besar di bawah aktiviti B/P, Butiran 1900 – Penyelidikan dan Pembangunan Kejuruteraan yang diperuntukkan sebanyak RM58.57 juta. Dana ini seharusnya digunakan secara strategik untuk menyelesaikan masalah jalan rosak berulang di Klang, bukan sekadar membaiki jalan yang sama berulang kali. Tidak kira berapa kali kita tampal jalan ia tetap rosak semula.

Maka, sudah tiba masanya kita beralih kepada pendekatan reaktif, kepada pendekatan proaktif iaitu dengan memperkuuh kajian tanah, meneroka bahan binaan alternatif yang lebih tahan lasak dan membangunkan teknologi pembinaan yang sesuai dengan keadaan tanah tropika dan bebanan trafik berat.

Saya memohon agar sebahagian daripada peruntukan ini disalurkan secara khususnya untuk kawasan Klang yang menjadi nadi logistik negara. Jika kita terus melakukan perkara yang sama dan mengharapkan hasil yang berbeza, kita bukan sahaja membazir wang rakyat, tetapi juga gagal menyelesaikan masalah asas yang telah berlarutan bertahun-tahun.

Saya juga ingin menarik perhatian Dewan yang mulia ini kepada salah satu isu yang semakin meruncing di kawasan saya, iaitu masalah sistem saliran dan perparitan yang tidak mencukupi dan tidak selenggara dengan baik, yang menjadi antara punca utama banjir kilat berulang di Klang. Setiap kali hujan lebat, Klang pasti dilanda banjir. Bukan kerana rakyat tidak prihatin, tetapi kerana infrastruktur asas kita tidak lagi mampu menampung pertumbuhan pesat dan kepadatan kawasan ini.

Saya merujuk kepada sebenarnya perparitan di bawah jagaan KKR. Kawasan seperti Bandar Bukit Raja, Pandamaran, Bayu Perdana, Meru, Kampung Bukit Raja, Kampung Johan Setia, Taman Teluk Pulai dan Jalan Kebun sering menjadi mangsa banjir kilat. Longkang yang sempit, tersumbat dan tidak selenggara secara berkala menyebabkan air tidak dapat mengalir dengan lancar. Keadaan ini bukan sahaja mengganggu kehidupan harian rakyat tetapi juga menjelaskan operasi perniagaan dan keselamatan awam.

Satu lagi isu yang amat membimbangkan, kejadian banjir di lebuh raya utama termasuk Lebuhraya Shah Alam (KESAS) dan Lebuhraya Selat Klang. Baru-baru ini Plaza Tol Kemuning di Lebuhraya KESAS dan Lebuhraya Selat Klang dilaporkan dinaiki

air dan menyebabkan kesesakan trafik yang teruk, termasuk penutupan jalan dan lorong motosikal akibat bertakung air yang tidak dapat dialirkan dengan baik.

Apabila lebuh raya pun banjir, ini menunjukkan bahawa sistem saliran kita bukan saja lemah di kawasan perumahan dan industri tetapi juga infrastruktur utama negara. Keadaan ini bukan saja menyusahkan rakyat tetapi juga menjasaskan imej negara sebagai pusat logistik dan perdagangan.

Saya mengakhiri dengan perkataan— saya dah berulang sebab saya ada banyak perkara sebenarnya Puan Pengerusi. Saya memohon agar sebahagian besar daripada peruntukan yang disalurkan secara khusus perlu dijaga kepada kawasan Klang. Kawasan Klang adalah menjadikan nadi logistik negara. Bukan saja begitu, Klang menyumbang, penyumbang— antara penyumbang terbesar juga bagi KDNK negara. Jika kita terus melakukan perkara yang sama dan mengharapkan hasil yang berbeza, kita akan membazir wang rakyat. Dan saya harap, KKR, kementerian akan memberi perhatian khusus kepada segala projek yang diluluskan kepada di kawasan Klang. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Klang. Saya jemput Yang Berhormat Pasir Salak.

12.47 tgh.

Tuan Haji Jamaludin bin Yahya [Pasir Salak]: *Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi taala wabarakatuh* dan salam sejahtera. Puan Pengerusi, Butiran 02800 – Memperbaiki, Mengganti dan Menaik Taraf Jalan dan Jambatan.

Pasir Salak ingin menarik perhatian kepada isu keadaan jalan kampung yang semakin mendesak, khususnya laluan A145 Kampung Bandar Air menuju Kampung Hujung Rintis. Kawasan ini merupakan laluan harian penduduk untuk ke sekolah, ke kebun dan tempat kerja. Namun keadaannya, kini tidak lagi memenuhi tahap keselamatan asas dengan permukaan yang rosak, berlopak serta air bertakung apabila hujan lebat. Menurut Aishah Ayep penduduk kampung, mohon jalan diturap semula kerana banyak jalan berlekuk dan berlubang.

Dari segi dasar di bawah maksud Bekalan 27, Kementerian Kerja Raya, Kerajaan Persekutuan telah memperuntukkan RM148.05 juta, khusus bagi komponen 02800 – Memperbaiki, Mengganti dan Menaik Taraf Jalan dan Jambatan bagi tahun 2026.

Peruntukan ini sepatutnya memberi ruang untuk menangani keperluan kritikal di kampung-kampung, termasuk laluan seperti di kawasan Pasir Salak. Namun setakat ini, tiada penyelarasan yang jelas tentang status pembaikan jalan ini walaupun aduan berulang telah dikemukakan.

Oleh itu, Pasir Salak memohon penjelasan, bilakah pembaikan jalan kampung A145 Kampung Bandar Air, Kampung Hujung Rintis dijadualkan dalam perancangan JKR daerah, berdasarkan peruntukan 02800 tahun 2026? Dan apakah justifikasi kelewatan apabila keadaan jalan ini semakin menjelaskan keselamatan pengguna serta ekonomi setempat?

Puan Pengerusi, Pasir Salak berharap penjelasan diberikan secara spesifik termasuk tarikh skop kerja dan kaedah pelaksanaan supaya penduduk menerima kepastian yang mereka perlukan.

■1250

Puan Pengerusi, Pasir Salak juga ingin menyentuh Butiran 80000 – Membina Jalan-jalan Baru yang memperuntukkan RM2 juta bagi tahun 2026 berbanding RM2.287 juta pada 2025 dan RM4.6 juta perbelanjaan sebenar pada 2024. Peruntukan ini menunjukkan pengurangan berterusan untuk kerja pembinaan jalan baharu di Semenanjung.

Dalam konteks keperluan akses yang meningkat terutamanya kawasan yang belum mempunyai sambungan jalan yang memadai, penurunan ini perlu dijelaskan. Kementerian harus menyatakan sama ada pengurangan ini disebabkan perubahan keutamaan, rasionalisasi projek atau penangguhan pembinaan.

Selain daripada itu, apabila jumlah keseluruhan pembangunan infrastruktur jalan mencecah RM4.378 bilion untuk tahun 2026, kejelasan mengenai kaedah pemilihan lokasi jalan baru adalah penting untuk memastikan peruntukan RM2 juta ini digunakan secara optimum dan tidak menyebabkan jurang akses antara wilayah. Pasir Salak ingin meminta penjelasan sama ada kementerian mempunyai senarai prioriti bagi projek jalan baharu yang disahkan melalui penilaian teknikal serta komponen mana yang akan diberi keutamaan dalam ruang fiskal yang semakin mengecil ini.

Sekian, terima kasih, Puan Pengerusi.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Pasir Salak. Saya jemput Yang Berhormat Lawas. Yang Berhormat Lawas.

12.51 tgh.

Dato Henry Sum Agong [Lawas]: Terima kasih, Puan Pengerusi. Menyentuh Butiran 12201 – Pejabat Baru Kerajaan Persekutuan (di Luar Kuala Lumpur). Isu kekurangan ruang pejabat untuk kesemua pegawai Kerajaan Persekutuan di Lawas sehingga memaksakan pejabat kerajaan tertentu menyewa bangunan swasta untuk dijadikan pejabat perlu diberi perhatian khusus.

Untuk makluman, Wisma Persekutuan lama yang menempatkan pegawai-pegawai Persekutuan di Lawas sekarang tidak mencukupi. Saya pernah bangkitkan isu ini di dalam Dewan yang mulia sebelum ini dan berharap ia nya akan mendapat pertimbangan sewajarnya. Untuk menyelesaikan masalah ini, saya mohon dan mencadangkan agar sebuah kompleks pejabat Kerajaan Persekutuan yang baharu dibina di Lawas.

Butiran 09280 – Membina Jalan-jalan. Dengan terbinanya sebuah lapangan terbang baru di Lawas menggantikan lapangan terbang sedia ada di kawasan daerah kecil Sundar, maka perlu diwujudkan jaringan jalan raya baru ke kawasan-kawasan tertentu selain jalan utama yang menghubungi lapangan terbang tersebut perlu diadakan.

Sehubungan itu, saya mohon dan mencadangkan agar dibina sebuah infrastruktur jalan raya dari Awat-Awat di Sundar menuju ke lapangan terbang baru dan terus ke Punang, Kuala Lawas dan ke Merapok, sempadan dengan Sipitang, Sabah sebagai jalur pintas dan jalan tepi laut.

Tadi kawan saya Yang Berhormat dari Miri menyentuh tentang perkara yang sama iaitu Butiran 82000 – Lebuhraya Pan Borneo. Saya ingin mengucapkan setinggi-tinggi penghargaan dan terima kasih kepada kerajaan dan Kementerian Kerja Raya di atas pelaksanaannya infrastruktur jalan raya Pan Borneo di Sarawak yang kini hampir siap sepenuhnya. Tahniah dan syabas kepada kontraktor yang terlibat menjayakan projek tersebut.

Dengan jarak jalan raya tersebut dari Sematan di selatan Sarawak menuju ke Miri di utara sejauh lebih kurang 1,000 kilometer, maka timbulah persoalan mengenai pembinaan projek R&R di sepanjang jalan. Sehubungan dengan itu, saya menyeru kepada Kementerian Kerja Raya supaya menyediakan kemudahan tersebut di tempat-tempat tertentu di sepanjang jalan untuk memberi ruang dan peluang kepada usahawan

tempatan berniaga selain memberi manfaat kepada para mengguna jalan raya menikmati kemudahan lain yang disediakan kerajaan.

Puan Pengerusi, itu saja. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih, Yang Berhormat Lawas. Saya jemput Yang Berhormat Maran.

12.55 tgh.

Dato' Sri Dr. Haji Ismail bin Abd Muttalib [Maran]: Terima kasih Yang Berhormat Pengerusi kerana izinkan saya untuk turut membahaskan berkaitan Jawatankuasa Kementerian Kerja Raya. Saya ingin meneliti beberapa butiran penting di bawah Kementerian Kerja Raya yang membabitkan peruntukan pembangunan jalan raya, penyelenggaraan keselamatan lebuh raya serta keberkesanan pelaksanaan projek KKR — Kementerian Kerja Raya.

Saya ingin menarik perhatian Dewan yang mulia ini kepada Butiran 010000 – Pengurusan yang melibatkan peruntukan sejumlah RM473 juta 2026. Saya ingin bertanya, bagaimana kementerian memastikan peruntukan besar bagi pengurusan pentadbiran dan peningkatan kapasiti organisasi menyumbang kepada peningkatan keberkesanan penyampaian projek infrastruktur? Dan, apakah penambahbaikan khusus yang dirancang untuk tahun 2026?

Dato' Pengerusi, di bawah Butiran 010000 – Pengurusan, saya ingin menyentuh agenda transformasi digital dalam sektor infrastruktur awam untuk mengurangkan kos penyelenggaraan, meningkatkan integriti kontrak dan mempercepatkan kelulusan projek. Saya ingin bertanya, apakah status terkini pelaksanaan *Buidling Information Modelling* (BIM) di seluruh negara dan apakah cabaran semasa yang dihadapi?

Bilakah Jabatan Kerja Raya akan melaksanakan sistem e-tender secara penuh bagi memastikan proses perolehan lebih telus? Dan apakah status pelaksanaan wajib penggunaan BIM bagi semua projek bernilai RM10 juta ke atas? Saya juga ingin tahu, apakah kadar pematuhan sehingga kini?

Dato' Pengerusi, Butiran 040000 – Penyelenggaraan Aset Tak Alih yang melibatkan RM2.8 bilion bagi penyelenggaraan jalan persekutuan dan RM5.6 bilion untuk jalan negeri. Namun, peruntukan besar ini lebih bermakna jika keberkesanan, ketelusan dan impak kepada keselamatan jalan raya benar-benar dekat di hati rakyat.

Saya ingin bertanya, apakah purata kos sebenar penyelenggaraan jalan persekutuan bagi setiap kilometer untuk tahun 2025? Dan berapakah kos purata per kilometer yang digunakan oleh Jabatan Kerja Raya dalam merangka peruntukan penyelenggaraan bagi tahun 2026? Bagaimana Kementerian Kerja Raya menangani peningkatan kos penyelenggaraan aset jalan dan bangunan supaya tidak membebankan bajet tahun-tahun mendatang? Dan apakah pecahan terperinci peruntukan penyelenggaraan jalan persekutuan bagi tahun 2026 mengikut negeri?

Berapakah jumlah keseluruhan jalan FELDA yang telah diselenggara pada tahun 2025? Dan apakah sasaran penyelenggaraan jalan FELDA bagi tahun 2026? Dan apakah jadinya JKR di sektor FELDA yang dahulunya berada di mana-mana dalam kawasan FELDA? Berapakah jumlah jalan sekunder yang telah dinaik taraf sehingga 2025? Berapakah agihan perolehan peruntukan pembaikan jalan federal di kawasan bandar-bandar utama dan juga pembaikan jalan federal di negeri-negeri?

Tuan Pengerusi, saya juga ingin memohon maklumat khusus melibatkan jalan di Maran di Pahang, kawasan saya. Persoalan, berapakah peruntukan penyelenggaraan jalan persekutuan khusus untuk Pahang dan daerah Maran bagi tahun 2026? Berapakah jumlah aduan jalan rosak di Pahang yang selesai dalam tempoh SLA? Mohon kementerian melihat kembali keperluan lampu-lampu jalan di Parlimen Maran. Berapakah peruntukan yang telah disalurkan? Lampu solar, Yang Berhormat Pengerusi, juga boleh dilaksanakan di akhir-akhir ini dalam usaha menjimatkan peruntukan Kementerian Kerja Raya.

Saya juga mencadangkan, meminta supaya Kementerian Kerja Raya melihat balik jajaran baru jalan Loji Air Kertau, Chenor, Maran—Jalan 130 ataupun 133—yang telah berpuluhan kali dibaiki dan melibatkan berjuta-juta Ringgit.

■1300

Saya mencadangkan supaya satu *alignment* baharu, aliran baharu dicari bagi memastikan jalan ini sentiasa dapat digunakan dengan baik.

Persoalan lain yang saya ingin suarkan, apakah rancangan pembaikan cerun di Semenanjung dalam tahun 2026? Apakah tempoh penyelenggaraan yang ditetapkan kerajaan untuk isu jalan berlubang, cerun runtuh dan jambatan usang pada tahun 2026? Berapakah jumlah aduan yang diterima berkaitan jalan berlubang, cerun tidak stabil dan jambatan uzur melalui MyJalan dan—MyJalan pada tahun 2024 dan 2025? Serta

berapa peratus aduan telah diselesaikan bagi tempoh tersebut? Apakah kriteria jelas bagi pemilihan kontraktor penyelenggara jalan dan cerun pada tahun 2026?

Akhir sekali, Tuan Pengerusi, Butiran 040200 – Cawangan Senggara Fasiliti Bangunan. Saya ingin tahu kedudukan rumah-rumah kerajaan, kakitangan kerajaan yang didahului di letak di bawah Kerja Raya. Berapakah jumlah bilangan kuarters-kuarters kerajaan di bawah selenggaraan JKR? Berapa banyakkah kuarters kerajaan yang terbiar dan tidak diselenggara dengan baik?

Apakah langkah kerajaan dalam menentukan supaya kuarters-kuarters ini dapat ditangani dengan baik dan mencari jalan penyelesaian supaya kuarters-kuarters ini tidak terbiar, kawasan-kawasan yang merugikan kerajaan dan akhirnya sekitar kawasan kuarters-kuarters ini keadaannya cukup memalukan kerana dengan kawasan semak-semun dan sebagainya? Tuan Pengerusi, terima kasih banyak.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Maran. Ahli-ahli Yang Berhormat, Majlis bersidang semula sebagai Majlis Mesyuarat.

[Majlis Mesyuarat bersidang semula]

[Timbalan Yang di-Pertua (Puan Alice Lau Kiong Yieng) mempengerusikan Mesyuarat]

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Ahli-ahli Yang Berhormat, Mesyuarat ditangguhkan dan akan disambung semula jam 2.30 petang nanti. Terima kasih.

[Mesyuarat ditempohkan pada pukul 1.02 tengah hari]

[Mesyuarat disambung semula pada pukul 2.30 petang]

[Timbalan Yang di-Pertua (Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor) mempengerusikan Mesyuarat]

[Majlis bersidang dalam Jawatankuasa]

[Timbalan Yang di-Pertua (Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor) mempengerusikan Jawatankuasa]

Tuan Pengerusi [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: *[Membaca sepotong doa]* Yang Berhormat, kita sambung balik perbahasan. Dipersilakan Yang Berhormat Kuala Langat.

2.33 ptg.

Dato' Dr. Ahmad Yunus bin Hairi [Kuala Langat]: *Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Dato' Pengerusi memberikan kesempatan untuk saya turut berbahas dalam peringkat Jawatankuasa. Saya terus kepada B.27 Kementerian Kerja Raya, Butiran 050000 – Program Khusus. Program atau aktiviti 050500 – Pembayaran Bil Lampu Jalan dan Lampu Isyarat Jalan Persekutuan Seluruh Malaysia. Pada tahun 2025, anggaran RM0.2026, anggaran RM49 juta.

Saya nak mencadangkan agar keperluan lampu jalan sepanjang Jalan Morib ke Tanjung Sepat dan juga Banting ke Klang, FT05 yang saya kira ini adalah satu antara yang terbanyak aduan kepada JKR Kuala Langat yang saya dimaklumkan berkaitan dengan pencahayaan ini dan ia juga melibatkan kemalangan-kemalangan yang berlaku di samping keadaan jalan yang kadang-kadang banyak berlubang-lubang terutamanya—walaupun apabila selepas berlaku ditampal, program *pothole*, tetapi selepas hujan dia akan memberikan masalah kepada pengguna, terutamanya waktu musim hujan ini.

Dan saya mencadangkan penggunaan lampu solar seperti mana yang saya lihat dan sepanjang jalan KESAS menuju ke Pelabuhan Barat di Pelabuhan Klang dan beberapa tempat lain menggunakan kaedah lampu solar ini dan dia sangat memberikan manfaat yang baik di samping mungkin pada peringkat awalnya ialah pembinaan memakan kos yang besar tetapi ia sangat menjimatkan daripada sudut bil-bil yang perlu dijelaskan.

Terus kepada P.27 Kementerian Kerja Raya, Jalan Raya dan Jambatan di Semenanjung. Butiran 60000 – Naik Taraf Jalan Raya dan Laluan. 2025, peruntukan sebanyak RM142.4 juta dan nampak menurun pada tahun 2026, RM135 juta dan saya melihat bahawa WCE ini walaupun belum beroperasi sepenuhnya kerana ada beberapa seksyen yang belum selesai, terutamanya bagi Kuala Langat, WCE ini saya ingat telah mula digunakan bukan sahaja sebagai laluan alternatif tapi saya melihat pengguna-pengguna semakin rancak menggunakannya.

Cuma saya nak melihat, nak minta kepada kementerian supaya ada naik taraf jalan PFT 31, di antara persimpangan WCE Banting ke persimpangan FT32 PETRONAS Perindustrian Olak Lempit kerana jalan ini masih lagi dalam keadaan dua lorong terutamanya waktu puncak sekarang ini pun dia menyebabkan kesesakan yang begitu

ketara dan ada juga aduan-aduan yang sampai kepada saya sehingga menyebabkan kelewatan untuk sampai ke KLIA. Sama ada Terminal 1 atau Terminal 2, dan kelewatan untuk penerbangan disebabkan oleh kesesakan ataupun gangguan laluan pada jalan ini.

Saya mencadangkan supaya dua lorong ini ditambahkan kepada empat lorong dan kalau dapat disekalikan juga untuk kajian penggunaan— dibangunkan jejantas untuk pejalan kaki dan juga sikal, sama ada motosikal ataupun basikal kerana jalan ini juga menghubungkan daripada kawasan perkampungan yang menghubungkan antara seberang jalan ke sekolah ataupun seberang jalan ke masjid yang saya kira sangat penting apabila pembangunan kepada empat lorong ini akan dapat dilaksanakan.

Saya kira nanti apabila pembangunan Pulau Carey. Pelabuhan Pulau Carey akan menjadi salah satu jalan utama dan bukan sahaja jalan alternatif dan saya kira pada masa itu pun mungkin akan berlaku kesesakan yang lebih teruk apabila berlaku pembangunan itu nanti.

Saya juga nak dapat maklumat daripada kementerian, berkaitan dengan status terkini. Seksyen 3 WCE yang sepanjang 150 meter yang dipunyai oleh 19 empunya tapak tanah ataupun rumah di situ yang masih— saya tak tahu apa sekarang, mungkin status ini masih belum selesai. Walaupun 75 peratus daripada RM9 juta peruntukan yang diuntukkan telah diberikan dan tempoh lanjutan untuk perpindahan itu juga diberikan.

Tetapi, nampaknya macam seolah-olah ada— masih belum ada penyelesaian lagi dan saya harapkan ini dapat dilakukan dengan sebaik mungkin kerana projek ini pun dah tertangguh hampir dua tahun dan saya ingat ini akan memberikan kesan kepada sudut kewangan negara kita dan mungkin akan berlaku juga kenaikan harga dan sebagainya. Dan kalau ini dapat diselesaikan, saya kira WCE, jalannya beralun ini juga dapat— boleh dilihat semula.

Saya juga nak menyentuh kepada jalan FT32. Jalan yang berombak-ombak. Kalau boleh ini dapat juga dilihat, dapat diselesaikan, di samping pencahayaan juga memberikan masalah. Bagi pengguna yang selalu menggunakan mungkin tak ada masalah. Tetapi bagi orang luar yang sesekali menggunakan, ada beberapa kawasan yang apabila kalau kenderaan bergerak agak laju ia akan menyebabkan kenderaan itu melambung dan mungkin akan menyebabkan kemalangan di kawasan ini.

Terima kasih, Dato' Pengerusi.

Tuan Pengerusi [Dato' Dr. Ramlil bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Kuala Langat. Selanjut, dipersilakan Yang Berhormat Padang Serai.

2.39 ptg.

Dato' Azman bin Nasrudin [Padang Serai]: *Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih, Dato' Pengerusi. Saya terus kepada tajuk perbahasan kita pada hari ini Kepala P.27 Butiran 60000 – Naik Taraf Jalan Raya dan Laluan dan Jambatan di Semenanjung.

Saya ingin menyebut tentang naik taraf Lebuhraya Utara–Selatan di Juru ke Sungai Dua. Lebuh raya ini dikhabarkan jalannya 17.8 kilometer dan kosnya dianggarkan kemungkinan tidak kurang daripada RM3 bilion. Jadi, antara perkara yang menjadi perhatian saya ialah jalan ini telah sedia sibuk, telah pun sedia sesak.

Jadi, antara masalah yang bakal berlaku jika pembinaan ini dijalankan, kesesakan trafik, pembinaan berlaku di jajaran Lebuhraya Utara-Selatan yang sedia ada terutamanya antara Plaza Tol Juru dan Plaza Tol Sungai Dua yang merupakan laluan trafik yang cukup tinggi.

■1440

Hari ini, tiap-tiap hari sebelah petang ataupun sebelah pagi, trafiknya sangat tinggi. Jadi, penutupan lorong ataupun lengcongan jalan adalah tidak dapat dielakkan apabila pembinaan ini dimulakan dan akan menyebabkan kesesakan yang lebih teruk semasa waktu puncak pembinaan. Jadi, tarikh jangka masa pembinaan ini saya dikhabarkan dalam pelancaran pembinaan lebuh raya bertingkat ini antara 24 bulan ke 48 bulan. Jadi, dalam keadaan hari ini pun, kita telah melalui suatu keadaan yang sangat sesak.

Jadi— Seterusnya masalah yang mungkin berlaku adalah impak kepada perniagaan tempatan, aktiviti pembinaan termasuk kerja-kerja tanah dan pengangkutan bahan mungkin menjaskan akses dan operasi perniagaan di kawasan sekitar, terutamanya di persimpangan kritikal yang akan dinaik taraf seperti persimpangan bertingkat Juru Utara (Auto City) dan sekitar susur jalan baru.

Kemudian, isu perolehan tanah dan utiliti. Walaupun projek ini kebanyakan di jajaran lebuh raya sedia ada, mungkin terdapat isu berkaitan tanah ataupun pemindahan utiliti yang boleh melambatkan jadual kerja.

Kemudian, kebisingan dan pencemaran kepada penduduk dan pengguna lebuh raya berhampiran akan terdedah kepada bunyi bising, habuk dan pencemaran udara yang tinggi.

Dato' Pengerusi, apa yang saya nak sebutkan di sini ialah saya pernah menyebutkan walaupun projek ini telah pun dilancarkan, telah pun diluluskan untuk dibina supaya kerajaan mengkaji— Dapat mengkaji untuk diberikan perhatian kepada Lebuhraya NCE daripada Changkat Jering ke Sungai Petani bagi fasa 1 yang kemungkinan jaraknya 78 kilometer, tetapi kosnya saya yakin jauh lebih rendah sebab ia melibatkan kawasan yang tidak ada pembangunan, kawasan hutan, kawasan pertanian, kawasan tanah persendirian dan sebagainya.

Jadi Dato' Speaker, Dato' Pengerusi, saya melihat kepada keperluan. Lebuh raya bertingkat ini adalah untuk menyuraikan trafik, mengurangkan kesesakan. Jadi, pandangan saya pada petang ini ialah kalau kita boleh membina dahulu Lebuhraya NCE ini di 78 kilometer Changkat Jering ke Sungai Petani, ia dapat menyuraikan trafik dalam masa beberapa tahun ini untuk dilencangkan, tidak melalui Juru dan Sungai Dua, tetapi terus ke Sungai Petani daripada kenderaan daripada selatan, daripada Perak, daripada Kuala Lumpur dan sebagainya yang ke utara.

Jadi, selepas siap lebuh raya ini, mungkin boleh dibina lebuh raya bertingkat sebab sudah ada pun alternatif kepada Lebuhraya Utara–Selatan, yang mana alternatifnya ialah NCE ini dan kesesakan dapat kita kurangkan.

Seterusnya Dato' Pengerusi, saya nak membangkitkan tentang kawasan saya dalam Butiran 60000 juga Naik Taraf Jalan Raya. Di jalan FT169, daripada Kulim Hi-Tech ke Sungai Kob, saya difahamkan sudah ada permohonan daripada JKR kawasan untuk menaik taraf jalan raya ini daripada dua lorong kepada empat lorong sebab kesesakannya sangat teruk ketika waktu kemuncak dan waktu perayaan.

Juga, satu lagi ialah FT169 daripada Lunas ke Padang Serai, juga saya dimaklumkan, difahamkan sudah ada permohonan daripada JKR untuk menaik taraf jalan raya ini FT136 ini daripada dua lorong kepada empat lorong. Jadi, Dato' Pengerusi, itu sahaja yang saya nak sebutkan dalam perbahasan saya pada hari ini. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat. Berikut, dipersilakan Yang Berhormat Stampin.

2.44 ptg.

Tuan Chong Chieng Jen [Stampin]: Terima kasih Dato' Pengerusi. Saya masuk terus kepada Butiran 010200 iaitu Dasar dan Pengurusan Korporat. Saya merujuk

kepada dasar pengurusan pelaksanaan projek dan secara spesifik yang berkenaan dengan harga komponen kontrak-kontrak kerajaan yang akan dipengaruhi oleh kenaikan kos pengangkutan kebelakangan ini.

Saya menyeru supaya Kementerian membenarkan kontraktor-kontraktor yang telah dianugerahkan projek-projek kerajaan yang harga kontrak mereka pun telah ditetapkan dan disetujukan, agar dibenarkan dinaikkan harga kontrak mereka khususnya bagi komponen-komponen kontrak yang akan dipengaruhi oleh kenaikan kos pengangkutan.

Alasan seruan saya adalah kerana kebelakangan ini, Kementerian Pengangkutan telah melancarkan Operasi Perang Lebih Muatan Kenderaan Perdagangan dan akan melaksanakan penguatkuasaan yang ketat terhadap lori-lori yang membawa muatan melebihi had muatan yang dibenarkan.

Walaupun untuk jangka masa yang panjang, langkah Kementerian Pengangkutan ini adalah akan menaikkan tahap industri pengangkutan di negara kita dan juga demi keselamatan semua orang di jalan raya. Namun, untuk jangka masa segera iaitu sekarang, ramai kontraktor yang telah komited dalam kontrak-kontrak pada sesuatu harga pembekalan bahan binaan, akan terjejas teruk.

Sebelum pelancaran operasi itu, kita semua tahu ia adalah amalan-amalan yang terbuka dan berleluasa di industri pengangkutan khususnya yang membawa batu, pasir, tanah, besi dan *premix* dan bahan-bahan binaan bahawa muatan yang mereka bawa, memang adalah jauh melebihi had muatan yang dibenarkan dalam permit mereka. Kebanyakan membawa muatan yang melebihi 50 peratus atau *more* atau lebih daripada had muatan disyaratkan dalam permit mereka.

Semasa membuat tender dan sebut harga untuk membida projek kerajaan, anggaran kos yang dibuat oleh mereka adalah berlandaskan kos pengangkutan yang prevalen dalam industri iaitu membawa bahan-bahan binaan dengan 50 peratus melebihi had muatan lori. Harga itu adalah jauh lebih murah daripada jika bahan-bahan tersebut dibawa dengan mematuhi had muatan dalam permit lori mereka.

Mengikut anggaran industri, dengan penguatkuasaan yang ketat berkenaan muatan kenderaan perdagangan, sudah pastinya kos pengangkutan akan menaik sekurang-kurangnya dengan 40 peratus bilangan barang yang boleh dibawa dengan satu lori, satu trip sebelum penguatkuasaan itu, sekarang akan mengambil satu lori, satu setengah atau dua trip untuk membawanya.

Oleh itu, sekiranya kerajaan— Kementerian Kerja Raya tidak membenarkan kenaikan harga kontrak yang sebelum ini telah disetujui, mustahil untuk kebanyakan kontraktor-kontraktor yang dianugerahkan kontrak-kontrak kerajaan agar menjalankan kontrak mereka tanpa kerugian yang besar. Kemungkinan juga kita akan ditinggalkan dengan banyak projek sakit.

Demi kebaikan industri pembinaan, saya seru kepada kementerian agar membenarkan suatu *review* ke atas *variation of price*, ke atas harga-harga dalam kontrak yang akan dipengaruhi oleh polisi pematuhan yang ketat terhadap had muatan ini.

Perkara keduanya adalah berkenaan dengan Butiran 020100 – Dasar dan Pembangunan dan juga 020200 – Cawangan Jalan raya. Ini juga ada berkaitan dengan Kementerian Pengangkutan, tetapi yang menjadi faktor utama penentuan keputusan Kementerian Pengangkutan itu adalah dari Kementerian Kerja Raya.

Kita semua tahu di Sarawak iaitu berat dengan muatan (BDM) kenderaan perdagangan yang ditetapkan di— Untuk kenderaan lori-lori dan kenderaan perdagangan di Sarawak adalah kurang daripada yang BDM untuk kenderaan perdagangan di Semenanjung Malaysia.

Salah satu sebab ada perbezaan itu adalah kerana alasan yang diberi oleh Kementerian Kerja Raya bahawa Pan Borneo Highway itu belum siap dibina. Sekarang, Pan Borneo Highway pun sudah siap dibina di Sarawak. Maka, adalah sampai masa untuk itu BDM dinaikkan.

Oleh itu, saya dan— Saya telah dapat maklumat daripada Kementerian Pengangkutan bahawa tak ada apa halangan untuk dinaikkan BDM untuk kenderaan perdagangan di Sarawak, kecualinya perlu dapat persetujuan daripada Kementerian Kerja Raya atas kenaikan BDM.

■1450

Oleh itu, saya seru kepada Kementerian Kerja Raya bahawa memberikan kelulusan kepada Kementerian Pengangkutan supaya BDM untuk kenderaan-kenderaan perdagangan di Sarawak dinaikkan dan disamakan dengan tahap BDM di Semenanjung Malaysia, sini. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat. Berikut, dipersilakan Yang Berhormat Langkawi.

2.50 ptg.

Dato' Haji Mohd Suhaimi bin Haji Abdullah [Langkawi]: Terima kasih Dato' Dr. Pengerusi. Butiran 040100, 030900, 08250. Pada tahun hadapan, kementerian ini menerima RM1 bilion perbelanjaan mengurus dan RM9.6 bilion perbelanjaan pembangunan. Saya fikir, ini ialah satu nisbah yang baik antara belanja pengurusan dan pembangunan.

Pada muka surat 318, ada dinyatakan mengenai Outcome 2: Industri pembinaan negara yang berdaya saing, yang mana sasaran 90 peratus untuk pelaksanaan *Building Information Modeling* (BIM) bagi projek baru bernilai RM10 juta ke atas. Selain itu, terdapat juga pelaksanaan sistem penarafan (*rating tools*) menerusi QLASSIC dan SHASSIC selain sasaran personel binaan yang telah menjalani latihan *Building Information Modeling* sebanyak 1,000 orang.

Saya ingin mendapatkan maklumat daripada Yang Berhormat, lanjut mengenai *outcome* ini. Berapa banyak kah projek bernilai RM10 juta ke atas yang akan menggunakan BIM pada tahun depan dan berapa banyak keterlibatan pekerja tempatan dalam *outcome* ini?

Saya juga ingin menyentuh mengenai perkara Program 2: Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Pembangunan Industri Pembinaan. Seperti tertera di muka surat 320, Anggaran Perbelanjaan Persekutuan yang mana kementerian akan memastikan perancangan dan pembangunan infrastruktur jalan yang efektif serta memantau Program Penswastaan Penyelenggaraan supaya memenuhi spesifikasi yang telah dipersetujui. Hal ini berkaitan dengan Butiran 040100 sepertimana yang saya sebut tadi, Cawangan Senggara Fasiliti Jalan dengan peruntukan RM12 juta.

Tuan Pengerusi, kita berdepan satu persoalan besar mengenai arah tuju Jabatan Kerja Raya hari ini. JKR bukan lagi seperti agensi teknikal yang pernah menjadi tulang belakang pembangunan negara. JKR tidak lagi mengurus kuari, JKR tidak lagi menjalankan kerja-kerja penurapan jalan, JKR juga semakin kurang menjalankan pemantauan terhadap kerja-kerja penyelenggaraan.

Saya juga ingin merujuk Butiran 03900 – Cawangan Kerja Pendidikan. Dalam membincangkan hal ini kerana ia melibatkan kepakaran dan kemahiran pegawai serta kakitangan terlibat. Budaya yang diamalkan hari ini menyaksikan hampir semua urusan ini diserahkan sepenuhnya kepada konsesi iaitu *main contractor* dan subkontraktor yang menerima projek tanpa nilai tambah yang jelas kepada rakyat.

Di sesetengah negeri pula, kerja-kerja yang dahulunya menjadi bidang kuasa JKR, kini diserah terus kepada Pejabat Ketua Menteri, seolah-olah JKR hanya tinggal nama. Pegawai-pegawai profesional dalam JKR pun dilaporkan tidak lagi bebas bersuara, malah ada sesetengah masa halaman media sosial rasmi JKR dan KKR sendiri memilih untuk menyekat komen rakyat seolah-olah lebih berminat menutup suara awam daripada menjawab isu sebenar. Terbaru pada Julai lalu, KKR mengumumkan akan melantik audit luar untuk pantau penyelenggaraan jalan. Apa guna jurutera daerah dan pegawai-pegawai JKR?

Saya juga ingin bertanya kepada kementerian, sejauh manakah seriusnya isu urus tadbir dan tatakelola dalam KKR? Kes-kes seperti menjual bahan turapan bukanlah suatu yang asing, seolah-olah harta kerajaan boleh diperdagangkan sesuka hati tanpa ada tindakan tegas. Dalam isu ini juga, penyelewengan dan ketirisan berlaku secara sistematik membabitkan rantaian tertentu daripada pengantara, jabatan, konsesi, kontraktor utama hingga ke lapisan-lapisan subkontraktor.

Setiap sen daripada bajet ini adalah amanah rakyat. Maka, selagi wujud ruang untuk manipulasi antara lapisan konsesi dan subkontraktor, selagi bahan kerajaan dianggap boleh diambil sesuka hati, maka kita akan terus melihat penyelenggaraan jalan yang sambil lewa, projek yang tidak berkualiti dan nyawa rakyat yang terancam. Saya tidak melihat iltizam yang kukuh daripada pihak kerajaan untuk menangani isu ini.

Dato' Dr. Yang di-Pertua, Tuan Pengerusi, saya ingin merujuk kepada Program 4: Penyelenggaraan Aset Tak Alih yang boleh juga dikaitkan dengan Butiran 08250 – Kajian Perlindungan Pembaikan Cerun-cerun yang mana kerajaan menyentuh tentang pengurusan cerun dan tanah runtuh.

Isu pengurusan cerun bukan lagi perkara kecil. Negara kita dengan geografi berbukit dan taburan hujan yang tinggi, kini berdepan risiko tanah runtuh yang semakin kerap. Setiap kali berlaku runtuhan, bukan sahaja infrastruktur musnah, tetapi nyawa rakyat turut dipertaruhkan. Namun, adakah polisi ini benar-benar dilaksana, dipatuhi dan dikemas kini?

Kita jangan nafikan jurang antara polisi dan pelaksanaan semakin melebar. Realitinya, berapa ramai pemaju kontraktor PBT malah agensi sendiri yang benar-benar mematuhi garis panduan cerun tanpa kompromi. Terima kasih Dato' Dr. Yang di-Pertua.

Tuan Pengerusi [Dato' Dr. Ramlie bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Langkawi. Selanjut, dipersilakan Yang Berhormat Tumpat.

2.56 ptg.

Dato' Hajah Mumtaz binti Md Nawi [Tumpat]: Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh. Terima kasih Yang Berhormat Dato' Dr. Pengerusi. Saya merujuk kepada 010300 kecemerlangan kejuruteraan, kecekapan tenaga. Merujuk kepada penyelenggaraan bagi feri Pengkalan Kubor-Tak Bai yang telah pun dilancarkan bulan September baru-baru ini, sehingga kini dah banyak kali dah berlaku kerosakan ataupun pembaikan yang menyebabkan berlaku penangguhan ataupun menunda perjalanan di antara kedua negara dan melibatkan kerugian.

Jadi, saya ingin tahu sedangkan ini adalah satu feri yang baru, kenapakah tidak ada penyelesaian yang lebih baik kepada feri baru ini supaya ia nya tidak mengganggu perjalanan? Dari segi penyenggaraan secara berkala ataupun sebagainya, saya ingin tahu, berapakah bilangan yang telah pun dibaiki dan kenapa? Dan saya juga ingin mencadangkan kepada kerajaan supaya segala penyenggaraan itu dibuat oleh anak tempatan, bukan lagi dihantar kepada ataupun mendapatkan kerjasama daripada pihak yang berada di Lumut kerana kos sangat jauh. Itu yang pertama.

Yang kedua, kita dapat dengan adanya feri baru ini, kita dapat bilangan lori yang dapat naik ke feri ini lebih kurang berbanding dengan sebelum ini. Jadi, ini akan menyebabkan ruang untuk rakyat naikkan ekonomi lagi terjejas.

Yang ketiga, fasiliti di jeti dan feri ini tidak mesra OKU. Jadi, kita harap dapat diperbaiki kerana bila mesra OKU dapatlah juga mesra untuk warga emas dan juga wanita hamil dan orang-orang yang sakit.

Yang keempat, berkenaan dengan keadaan lampu isyarat di simpang empat, Cabang Empat Tok Mek Ngah yang menyebabkan jalan makin *jammed*. Kita difahamkan ia telah pun naik— dimohon untuk dibuat penambahbaikan. Walau bagaimanapun, saya juga ingin sebut di sini bahawa dalam kecemerlangan kejuruteraan ini, kena lihat Jalan FT134 Kota Bharu-Pengkalan Kubor ini merupakan jalan yang sentiasa dilanda banjir dan sebelum ini, kalau tahun-tahun sebelum ini, ada beberapa tempat yang tak kena banjir jalan JKR.

Tapi hari ini, jalan tersebut sebagai contohnya jalan di hadapan Sekolah Bunohan itu telah pun berlaku banjir menyebabkan tidak dapat dihantar barang-barang bantuan untuk ke pusat-pusat pemindahan. Jadi, perlu kepada satu lagi perincian oleh pihak JKR supaya boleh meninggikan jalan-jalan utama terutama di kawasan banjir. Itu yang pertama.

Yang kedua, di bawah 030100 – Cawangan Arkitek. Kita melihat bahawa banyak jambatan yang di dalam negara kita ini tidak ada identiti secara spesifik. Dalam negara-negara lain yang kita lihat, jambatan ini menjadi monumen bersejarah, tarikan pelancongan seolah-olahnya mereka ini ada identiti, ada dasar. Jadi, dalam negara kita sejauh manakah ia dikawal oleh sesuatu dasar supaya jambatan yang kita bina ini dengan kos yang sangat-sangat mahal akan menjadi monumen sejarah dan tarikan pelancong?

Begitu juga dengan keutamaan pembinaan dan pengurusan lebuh raya. Jadi, saya banyak kali sebut tentang LPT3. Kita mahu tahu juga apakah perancangan jangka panjang kerana kita tahu bahawa jalan di antara Johor ke Kelantan ini sepatutnya jalan raya ini menjadi tulang belakang, mobiliti negara yang perlu diberikan keutamaan dalam apa juu tindakan kerajaan.

Di bawah 040100 untuk Cawangan Senggara Fasiliti Jalan. Saya ingin tanya, apakah KPI jalan yang dibuat? Kerana hari ini kita tengok banyak jalan yang dibuat, kadang-kadang dia hanya boleh berfungsi kurang daripada lima tahun. Setiap kali pilihan raya, perlu diperbaharui sedangkan di negara lain, kita nampak jalannya lebih tahan.

Jadi, apakah KPI yang diguna pakai dan juga saya ingin tahu, sejauh manakah kerjasama ataupun kelulusan daripada NIOSH, daripada pihak KJR, daripada pihak PDRM untuk dibuat sebarang cat untuk *line* kuning, *line* merah di kawasan kemalangan kerana hari ini kita lihat seolah-olah gerakan itu hanya dibuat bila berlaku aduan, baru ada tindakan.

Jadi, saya juga ingin tahu, berapakah kos yang dihabiskan untuk jalan-jalan di Kelantan, jalan-jalan utama kerana kita lihat banyak jalan-jalan ini cat putih di tengah jalan itu tak nampak. Bila kita minta *line*, bila kita tanya, dia kata tidak ada peruntukan, tidak ada bajet. Jadi, adakah bajet seperti ini tidak dimasukkan dalam perancangan kerajaan kerana ini menyebabkan kemalangan pada waktu malam terutamanya. Dan juga saya tahu bahawa dalam kerja raya ini ada terlibat juga dalam pembinaan ECRL kerana melibatkan jambatan dan juga stesen-stesen.

■1500

Jadi, di Kelantan ini kita nampak bahawa ada keperluan di kalangan ECRL ini untuk sampai ke Rantau Panjang. Jadi, perlu kepada beberapa stesen dan juga jambatan yang perlu kepada kajian yang lebih lanjut.

Di bawah 00400, saya juga ingin tanya, apakah— bagaimanakah penyelenggaraan di antara PBT dan juga JKR dibuat di peringkat negeri kerana hari ini banyak kita lihat berlaku kelambatan pembaikan jalan-jalan seperti jalan ini bila membabitkan pihak-pihak yang berbeza? Begitu juga dengan cawangan kejuruteraan cerun di bawah 08250, kita lihat ada kajian perlindungan, pembaikan cerun-cerun di Sabah.

Tapi saya tak nampak, ada tak kajian perlindungan dan pembaikan cerun-cerun di Semenanjung? Sedangkan hari ini bila berlaku banyak gempa bumi, dah adapun gempa bumi dekat Johor, berlaku banyak banjir dan bencana, kita perlu melihat kajian-kajian seperti ini. Dan saya lihat juga perkembangan dari segi bajet jauh berbeza di antara 2024 dengan 2025 bila cerun-cerun ini dibuat pembaikan, nampaknya kos meningkat. Sejauh manakah kerajaan kita melihat dan mengikut kepada *Sendai Framework* untuk *disaster management* bagi *mitigation risk* untuk bencana?

Dan yang terakhir di bawah 02800 untuk memperbaiki, mengganti dan menaikkan taraf jalan. Saya ingin bertanya, apakah perkembangan untuk Jalan Kota Bharu FT134 untuk pembinaan *pave* dan longkang konkrit dan jejambat untuk *roundabout* bagi Pasir Pekan? Dan juga kita ada memohon jeantas 20000 bagi stesen kereta api di Wakaf Bharu. Jadi, saya percaya bahawa kementerian ini mempunyai bidang kuasa untuk infrastruktur jalan dan jeantas ini.

Saya harap ia dapat dibantu kerana ia merupakan keperluan bagi rakyat di Tumpat dan juga rakyat di Kota Bharu dan seluruh Kelantan kerana [*Tidak jelas*] yang terdekat. Dan begitu juga dengan perkembangan untuk Jambatan Pengkalan Kubor-Tak Bai yang saya kira tidak jauh ataupun tidak panjang. Panjangnya lebih kurang dalam 10.6 kilometer sahaja. Kita harap dapat mengetahui perkembangan pada hari ini. Terima kasih.

Tuan Pengerusi [Dato' Dr. Ramlil bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Tumpat. Pembahas yang terakhir. Dipersilakan Yang Berhormat Kuala Pilah.

3.02 ptg.

Dato' Haji Adnan bin Haji Abu Hassan [Kuala Pilah]:
Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh dan salam sejahtera. Terima kasih Yang Berhormat Dato' Dr. Pengerusi.

Terus Kuala Pilah merujuk kepada Butiran 020000 – Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Pembangunan Industri Pembinaan. Kementerian KKR kini menetapkan sasaran 90 peratus projek bernilai RM10 juta ke atas, dilaksanakan menggunakan *Building Information Modeling* (BIM) ataupun BIM menjelang 2026. Kuala Pilah menyokong penuh arah tuju ini kerana ia dapat mengurangkan pembaziran dan meningkatkan ketelusan kos.

Namun, penggunaan BIM masih rendah di peringkat kontraktor kecil dan sederhana. Kuala Pilah menyarankan kementerian untuk menambah peruntukan latihan di bawah JKR, CREaTE bagi membolehkan lebih ramai kontraktor tempatan memperoleh kemahiran digital yang selaras dengan standard industri global.

Dalam masa yang sama, konsep infrastruktur hijau dan reka bentuk mampu perlu melalui inisiatif MyCREST dan INFRASTAR perlu diteruskan supaya setiap projek pembangunan jalan dan bangunan kerajaan bukan sahaja berkualiti tetapi turut menyumbang kepada pengurangan jejak karbon negara.

Yang Berhormat Dato' Dr. Pengurus, Kuala Pilah merujuk Butiran 040000 dan juga tak alih Butiran 040100 – Senggara Fasiliti Jalan. Kementerian perlu memberi perhatian terhadap prestasi konsesi penyelenggara jalan yang menerima tender untuk kerja-kerja selenggara di bawah Program Penswastaan Penyelenggaraan Jalan Persekutuan. Terdapat rungutan mengenai kerja-kerja tampalan tidak berkualiti dan kelewatan pembaikan di beberapa jajaran luar bandar.

Kuala Pilah mencadangkan agar kementerian mewujudkan sebuah sistem penilaian prestasi KPI konsesi yang lebih telus dan boleh diakses bagi memastikan pemantauan lebih berkesan. Kontraktor yang gagal mencapai KPI harus disemak semula atau ditamatkan kontraknya lebih awal supaya hanya syarikat yang benar-benar berkeupayaan diberikan kontrak seliaan.

Merujuk kepada Butiran 31000 dan juga 60000. Kuala Pilah ingin mendapatkan status terkini projek jalan pintas Tanjung Ipoh–Beting yang menjadi harapan penduduk setempat bagi mengurangkan kesesakan dan peningkatan keselamatan jalan raya. Dimaklumkan terdapat dua fasa yang telah diluluskan iaitu Fasa 1 Tanjung Ipoh–Beting dan Fasa 2 Tanjung Ipoh–Ulu Bendul.

Memandangkan projek ini telah berada dalam radar perancangan kementerian, Kuala Pilah ingin mendapatkan penjelasan mengenai status terkini termasuk kemajuan *value assessment* dan *value engineering* untuk kedua-dua fasa ini. Garis masa bagi

kerja reka bentuk dan tender serta anggaran jadual pelaksanaan fizikal. Kuala Pilah berharap agar projek ini dapat dipercepatkan kerana ia membawa nilai yang besar terhadap keselamatan dan keselesaan pengguna jalan raya, pengurangan kesesakan serta peningkatan akses ekonomi di kawasan sekitar Tanjung Ipoh, Terachi dan juga Beting.

Kuala Pilah merujuk Butiran 60000 – Naik Taraf Jalan Raya dan Laluan. Jalan Bukit Putus–Terachi masih bersaiz dua lorong sempit. Kualiti perjalanan di jajaran ini semakin terjejas akibat kapasiti jalan yang tidak sempadan dengan pertambahan trafik tahunan di kawasan sekitar Bukit Putus dan Terachi. Kuala Pilah mencadangkan agar Kementerian Kerja Raya mempercepat pelan pembesaran dan pelebaran jalan ini termasuk menilai semula reka bentuk kejuruteraan di beberapa selekoh tajam yang dikenal pasti berisiko tinggi.

Yang Berhormat Dato' Dr. Pengurus, projek ini bukan sekadar soal kemudahan tetapi soal keselamatan. Jajaran Bukit Putus–Terachi menjadi laluan penting yang menghubungkan kawasan pelancongan, pertanian dan pendidikan. Justeru, pembesaran dan pelebaran jalan ini akan memberi impak terus kepada keselamatan ekonomi tempatan dan kualiti hidup penduduk.

Yang Berhormat Dato' Dr. Pengurus, perjalanan daripada Seremban ke Kuala Pilah selalunya mengambil masa 30 hingga 45 minit sahaja. Tetapi di waktu kesesakan trafik, ia nya akan mengakibatkan kesesakan sehingga lima ke tujuh jam. Oleh yang demikian, Kuala Pilah mencadangkan agar dulunya program ataupun pembesaran jalan daripada Bukit Putus sehingga ke Kampung Sawah Liat, Ulu Bendul diteruskan kerana asal matlamat penjajaran ataupun pelebaran jalan tersebut ialah untuk pembesaran FT51 di antara Seremban ke Kuala Pilah. Tapi ia nya telah dihentikan separuh jalan.

Dan oleh yang demikian, Kuala Pilah mencadangkan agar pelebaran tiga lorong. Jikalau kos melibatkan pada asalnya empat lorong agak sedikit mungkin tinggi dari segi kosnya, tetapi dengan adanya mungkin cadangan pelebaran tiga lorong, dengan izin, *adjustment* boleh dibuat apabila berlakunya kesesakan trafik pada setiap masa.

Dan oleh kerana itulah sekali lagi Kuala Pilah mencadangkan agar kementerian dapat melihat *activate* semula pelebaran jalan ini kerana ia nya sedikit sebanyak akan dapat mengurangkan kesesakan, *pressure*, tekanan yang berlaku apabila setiap kali berlakunya trafik yang teruk, lalu lintas yang teruk di antara Kuala Pilah dan Seremban.

Pembinaan Butiran 81000, laluan Jalan Seremban–Kuala Pilah–Serting boleh dikatakan sebagai antara jalan utama yang paling padat di Negeri Sembilan dan ia telah lama menjaskan pelancaran trafik dan membebankan penduduk sekitar. Pihak jalan pintas, projek jalan pintas Seremban–Kuala Pilah–Serting dilihat sebagai penyelesaian yang mampu mengurangkan kesesakan dan memacu pembangunan wilayah tengah negeri Sembilan.

Dengan adanya pihak swasta yang telah menyatakan minat, malah turut menerima perhatian serius dan keutamaan daripada kerajaan negeri melalui Yang Amat Berhormat Menteri Besar Negeri Sembilan, MP ataupun Ahli Parlimen Port Dickson, Kuala Pilah berharap kementerian menyegerakan pelaksanaan projek ini melalui kaedah *Private Finance Initiative* (PFI) dengan mana-mana syarikat yang berkeupayaan.

Projek ini wajar diberikan keutamaan dalam perancangan pembangunan jalan baharu kerana manfaatnya bukan sahaja kepada Kuala Pilah tetapi juga kepada keseluruhan laluan penghubung antara Seremban, Jempol dan seterusnya ke Pantai Timur.

Akhirnya Yang Berhormat Dato' Dr. Pengerusi, Kuala Pilah menyokong usaha Kementerian Kerja Raya dalam memperkuuh jaringan jalan negara. Namun, projek-projek yang memberi impak langsung kepada keselamatan ekonomi luar bandar wajar diberi keutamaan. Oleh yang demikian, sekian Kuala Pilah menyokong. Terima kasih Yang Berhormat Dato' Dr. Pengerusi.

Tuan Pengerusi [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Kuala Pilah. Sekarang tibalah masa untuk Menteri menjawab. Masa diberi 30 minit. Silakan Menteri.

3.08 ptg.

Timbalan Menteri Kerja Raya [Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan]: Assalamualaikum warahmatullah. Salam sejahtera. Selamat petang. Salam Malaysia MADANI.

Tuan Pengerusi [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Waalikumsalam.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Terima kasih Dato' Dr. Yang di-Pertua. Kementerian amat menghargai semua Ahli Parlimen yang telah membuat ucapan, pandangan, teguran dan sebagai mana kata pantun:

*Dalam taman dibuai lamunan,
Setinggi awangan sepenuh bahtera;
Ahli Parlimen cadang pembangunan,
Demi perjuangan rakyat sejahtera.*

Jawapan masih datang lagi ke meja saya ini dan saya dah beritahu kepada pegawai-pegawai jika seorang Ahli Parlimen itu jangan dipecah-pecahkan jawapannya sebab satu Ahli Parlimen kadang-kadang dia memberikan tiga, empat perkara. Jadi, saya cuba yang terbaik. Bentong, Hulu Selangor, Sri Aman, Besut dan saya catat semua sekali.

Catatan peribadi saya dan juga catatan pegawai. Rasah, Alor Setar, kemudian Sri Gading, Kuala Neris, Miri, Arau, Balik Pulau, Jeli, Klang, Pasir Salak, Lawas, Maran, Kuala Langat, Padang Serai, Stampin, Langkawi, Tumpat dan Kuala Pilah.

■1510

Semuanya tercatat dengan baik, Dato' Yang di-Pertua, sama ada mereka ada di sini atau tidak ada di sini, saya cubalah menjawab sehabis baik. Sebagaimana yang disebut, memang betul kementerian daripada 28, Kementerian Kerja Raya mendapat DE ataupun *development expenditure* yang tertinggi. Kita ada 28 kementerian di negara kita ini. Nombor satu, memang kamilah RM9.607 juta – RM9.6 bilion, 357 butiran projek. Daripada 357 butiran projek untuk tahun depan itu, butiran baharu – 109 butiran baharu. Butiran sambungan – 228 butiran, butiran penyenggaraan – 20 butiran.

Berapakah nilai-nilainya? Memang kita dapat dari setahun ke setahun bertambah. Sebagai contoh, tahun 2024 RM8.561 bilion, tahun 2025 (RM9.327 bilion), tahun 2026 (RM9.607 bilion). Daripada perkara tersebut, jalan dan jambatan yang paling banyak RM2.642 bilion, cerun (RM168 juta), bangunan (RM167 juta). Jumlah RM2.978 bilion ini dari segi peruntukan penyenggaraan, Bukan pembinaan ya, penyenggaraan.

Kemudian, untuk tahun depan negeri yang paling tinggi mendapat peruntukan daripada semua negeri yang lain ialah Sabah. Sabah dapat RM2.175 bilion, Sabah. Kita sedang ada Pilihan Raya Negeri Sabah ini, ya. Jadi saya ingin mengumumkan, daripada semua negeri, yang paling tinggi ialah Sabah. Yang kedua, negeri yang tertinggi ialah Sarawak, RM1.915 bilion.

Apakah di antara item RM9.607 juta itu? Antaranya ialah Pan Borneo Sabah-Sarawak – RM1.3 bilion. Kemudian, Sabah-Sarawak Link Road – RM300 juta (Fasa 1), Fasa 2 – RM300 juta. Kemudian, Lebuhraya Trans Borneo – RM200 juta. Lingkaran

Tengah Utama yang melibatkan Kelantan-Pahang – RM782 juta. Kota Bharu-Kuala Krai, ini untuk kita menyelesaikan, RM305 juta. Lorong tambahan PLUS, ini negeri Johor. Fasa 1 – RM200 juta, Fasa 2 – RM150 juta, Fasa 3 – RM55 juta, Fasa 4 kita bagi tanda dululah, RM800,000. Kemudian, lorong memotong ada lagi. Ini antara senarai, tadi ada Ahli Yang Berhormat meminta tentang senarai. Saya dah jawab sebahagian.

Bagi saya berpindah kepada satu persatu. Tebal ini, satu persatu. Pertama, Bentong menyebut beberapa perkara. Bentong telah menyebut beberapa perkara. Saya ingin maklum pada Yang Berhormat Bentong antara langkah yang akan dilaksanakan di kawasan kerja-kerja pelebaran Lebuhraya KL-Karak; pemasangan lampu limpah, terutamanya di lokasi berisiko dan selekoh dan kita juga pastikan pelan pengurusan trafik dilaksanakan secara menyeluruh dengan ada penghalang jalan, lampu amaran berkelip, pengurusan trafik.

Kita nak besarkan lebuh raya ini mulai seawal mungkin dan kita kena mengikut segala piawaian teknikal dan prosedur operasi standard (SOP) dan pasukan trafik akan bekerja 24/7 bagi memastikan keadaan sentiasa terkawal, dengan ada tindakan kecemasan dan sebagainya. Pada masa ini, kerja pemasangan pemantul cahaya baharu di pembahagi jalan dilaksanakan secara berfasa, bersekali kerja naik taraf pembahagi jalan NJB (*New Jersey Barrier*), kerja penyenggaraan garisan jalan yang dilaksanakan bagi memastikan tahap *reflectivity* mematuhi piawaian dan penandaan semula garis jalan dilakukan di lokasi yang didapati garisan jalan telah pudar.

YB Bentong, dalam RP5-RMK12, kementerian telah mengangkat kepada agensi Pusat mengenai Simpang Ketari berstatus LTU ini. Kita juga berharap agar Kerajaan Negeri Pahang dapat mengangkatnya untuk menjadikan perkara utama untuk Bentong.

Seterusnya, permohonan naik taraf persimpangan Ketari yang terletak di FT8, Jalan Bentong-Gua Musang. Kita perlu dapatkan daripada negeri juga ya. Bentong baik dengan kerajaan negeri, tentunya perkara ini boleh dilihat oleh kerajaan negeri.

Puan Young Syefura binti Othman [Bentong]: Yang Berhormat Timbalan Menteri, boleh saya tanya sikit soalan tambahan.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Ya sila.

Puan Young Syefura binti Othman [Bentong]: Dato' Pengerasi, tadi saya tak sempat sikit nak bertanya tentang soalan isu yang sangat panas beberapa hari ini iaitu tentang keputusan Genting Highlands yang mengenakan caj jalan persendirian. Jadi

sebagai MP, sudah tentu saya telah berjumpa dengan pihak Genting Highlands dan mendengar sendiri ulasan mereka.

Namun, kerana mereka telah mengeluarkan kos yang sangat besar sejak tahun 1960-an, namun saya ingin bertanya kepada pihak kementerian, memandangkan ini adalah tanah persendirian dan belum pernah ada kes pembinaan tol di tanah persendirian, apakah langkah kementerian untuk di masa hadapan untuk kita menangani isu ini?

Dan apakah tol sememangnya boleh dikenakan oleh pihak swasta, terutamanya apabila tanah itu adalah tanah kerajaan negeri yang diberikan secara premium kepada syarikat dan juga ia merupakan laluan yang telah lama digunakan oleh orang ramai terutamanya dari Genting Sempah nak ke Batang Kali itu memang kerap orang menggunakan jalan tersebut dari Pahang ke negeri Selangor. Jadi, minta penjelasan dari pihak kementerian. Terima kasih.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Itu memang satu isu yang panas sekarang ini disebut dalam akhbar dan juga pertanyaan-pertanyaan daripada orang ramai. Ingin saya jelaskan bahawa Yang Berhormat Menteri Kerja Raya telah membuat kenyataan media, antara lain perkara yang disebut oleh Yang Berhormat Menteri ialah bahawa jalan itu jalan persendirian.

Dan Kerajaan Pusat tiada kaitan dengan jalan persendirian itu. Yang ada kaitan ialah kerajaan negeri dan Majlis Perbandaran Bentong untuk memastikan bagaimanakah pelaksanaannya. Pada pandangan kami, perkataan tol harap jangan digunakan sebab ia mengelirukan dengan 33 konsesi tol yang ada di lebuh raya-lebuh raya.

Oleh itu, saya kira mungkin boleh ditukar kepada caj kenderaan. Apakah kesannya caj kenderaan itu kepada pihak Genting Highlands? Saya kira jika mereka meletakkan harga yang tinggi, kuranglah pelancong datang ke tempat itu. Itu risiko yang perlu mereka ambil. Pelancong akan pergi ke tempat lain yang tidak ada caj ataupun bukan jalan persendirian.

Dan pada pandangan saya secara peribadi, saya kira pekerja tidak perlulah dikenakan caj. Kemudian, orang-orang yang memiliki tanah di situ bukan hanya dimiliki oleh Genting, mungkin Genting telah menjual kepada pihak lain. Misalnya ada hotel-hotel yang telah dibina bukan oleh Genting. Saya kira perkara itu perlu dirundingkan oleh pihak mereka.

Kita ada Institut Aminuddin Baki di situ. Tak kanlah mereka juga nak dikenakan caj. Jadi saya kira Jalan Batang Kali ke situ yang laluan umum saya kira tidak patut dikenakan caj.

Dato' Hajah Mumtaz binti Md Nawi [Tumpat]: [Bangun]

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Hanya mereka yang nak pergi bergembira di atas itu, saya kira wajar mereka dikenakan caj lah. Kepada mereka yang melaluinya atas tujuan sosial...

Dato' Hajah Mumtaz binti Md Nawi [Tumpat]: Menteri.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: ...Saya tak nampak ia patut dikenakan caj dan itu pandangan sayalah.

Dato' Hajah Mumtaz binti Md Nawi [Tumpat]: Saya nak tanya sikit Pengerusi.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Sila, sila tetapi ini hal kerajaan negeri.

Dato' Hajah Mumtaz binti Md Nawi [Tumpat]: Berkait dengan benda yang sama. Adakah dalam sekiranya nak dipanggil caj persendirian, adakah ini memerlukan suatu pindaan kepada mana-mana akta? Kerana saya percaya, walaupun kita nak benarkan siapa-siapa buat pun, dia mesti ada satu dasar dan satu akta yang khas kerana ini akan menyebabkan berlaku banyak lagi kes-kes lain selepas ini.

■1520

Jadi, apakah kerajaan dah ada satu dasar ataupun akta yang berkaitan dengan charge persendirian seperti ini? Terima kasih.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Ya. Apa yang— pada pandangan sayalah ya, sebagaimana yang saya selalu maklum di sini bahawa ada 11 jenis jalan di negara kita ini. Di bawah Kementerian Kerja Raya ini hanya melaksana tanggungjawab Jalan Persekutuan dan juga lebuh raya. Di peringkat negeri, seterusnya jalan negeri, peruntukan MARRIS ada ditimbulkan oleh pelbagai pihak Ahli Yang Berhormat yang bertanya.

Peruntukan MARRIS ini bukan di bawah Kementerian Kerja Raya, tetapi di bawah Kementerian Kewangan. Mereka melaksanakan tanggungjawab dalam Perlembagaan memberikan peruntukan MARRIS mengikut panjang jalan di kawasan negeri yang berkaitan. Ada formulanya.

Yang itu Kementerian Kewangan patut menjawab soalan-soalan mengenai peruntukan MARRIS mengikut negeri dan saya tahu bahawa dalam satu mesyuarat

penting kerajaan terdahulu bahawa kita telah membuat keputusan peruntukkan MARRIS bukan hanya untuk jalan negeri, tetapi juga untuk jalan bandaran boleh guna peruntukan MARRIS untuk jalan kampung boleh guna Peruntukkan MARRIS.

Ada Ahli-ahli Yang Berhormat yang menimbulkan nama-nama jalan yang tertentu, rupa-rupanya jalan itu ialah jalan negeri. Kemudian jalan yang rosak itu rupanya jalan bawah (KKDW) Kementerian Kemajuan Desa dan Wilayah, ada Ahli Yang Berhormat yang menimbulkan perkara itu, itu juga boleh digunakan peruntukan MARRIS. Dulu hanya jalan negeri, tetapi sekarang ini jalan taman boleh, jalan bandaran boleh, jalan kampung boleh, jalan pertanian boleh.

Ini jalan persendirian ini, jalan persendirian— saya kira urusan tanah adalah urusan kerajaan negeri, jalan yang dibina di atas tanah di bawah urusan kerajaan negeri itu dia adalah di bawah kerajaan negeri juga. Jika ada peraturan-peraturan yang tertentu, saya kira tentunya perkara itu melibatkan majlis perbandaran yang berkaitan. Jadi, sama ada, ada peruntukan khusus ini di bawah KPKT ya, saya harap adalah perkara-perkara yang boleh kita tentukan melalui KPKT. Akta yang tertentu di bawah majlis perbandaran untuk menangani isu jalan-jalan persendirian. Cukup sekadar itu ya, Bentong panjang dah. Ramai lagi, *[Ketawa]* dah 16 minit ini.

Hulu Selangor, Naik Taraf Longkang FT1 Banjir Kilat di Kampung Sentosa, Seri Cahaya, naik taraf persimpangan Rasa, lampu jalan di Hulu Yam Bharu. Ini saya ingin maklum, negeri tidak ada menghantar apa-apa permohonan di RP1, RMK13. Kemudian persimpangan Rasa, negeri juga tiada memohon, yang ketiga Batu 23 Ulu Yam Baharu, B66 Batang Kali-Genting Highlands adalah jalan negeri, oleh itu dia perlu dirujuk pada kerajaan negeri untuk menambah lampu jalan di jalan tersebut dan peruntukkan MARRIS boleh digunakan.

Seterusnya Sri Aman, lampu jalan Lebuhraya Pan Borneo di kawasan Sri Aman, lampu jalan ini di laluan tersebut kita pertimbangkan jika ia memenuhi kriteria, jika ia adalah *blackspot*, jika ia adalah persimpangan. Kita hendak pasang lampu jalan di seluruh lebuh raya, tidak ada kemampuan itu. Oleh itu, kita ada kaedah-kaedah lain contohnya pemantulan di pinggir *guard reel* itu, misalnya. Itu boleh membantu untuk keselamatan. Kemampuan untuk mencahayakan seluruh jalan di seluruh negara Malaysia ini, tidak mampu dilakukan kerana kos yang tinggi.

Jadi minta maaf tentang perkara itu, hanya di kawasan *blackspot*, kita akan pasang lampu solar dan juga kawasan persimpangan mungkin di kawasan pekan-pekan yang tertentu, itu kita pasang lampu.

Besut— Besut baik hari ini. Dia bertanya dengan sopan apa semua ya. Maka, *[Ketawa]* saya ingin menyebut perkara yang sopan jugalah Besut ini. Bagi tahun 2025, kementerian ini telah memperuntukkan RM2 juta bagi melaksanakan kerja penyelenggaraan berkala pavemen dan berkala bukan pavemen di laluan FD189. Secara keseluruhannya, kita telah memperuntukkan 9.123 juta bagi melaksanakan kerja penyelenggaraan di laluan Persekutuan Daerah Besut. Banyak jugalah itu ya.

Tahun 2026, pihak JKR sedang menyediakan Arahan Kerja bagi Tahun 2026 yang dikemukakan pada kementerian ini berdasarkan senarai keutamaan. Yang ini Besut tanya tentang Jambatan Besut. Yang ini saya hadir sendiri ke jambatan itu dan memaklumkan bahawa Kerajaan Pusat bersetuju untuk membina jambatan merentasi Sungai Besut di Jalan Jerteh Besut, Terengganu.

Dan status semasa tender dijangka pada pertengahan Disember Yang Berhormat Besut, dijangka masuk tapak pada April 2026 dan anggaran kos 124 juta, besar itu untuk Besut. Pontian pun tak dapat banyak itu. Tetapi kita memikirkan tempat itu jem dan sebagainya dan perlu penambahbaikan di kawasan itu.

Seterusnya YB Rasah. Ya, kajian trafik impak sosial bagi projek membina Jalan Lingkar Tengah Seremban, kita luluskan kajian trafik itu RM750,000. Kita hendak buat kajian trafik terlebih dahulu. Ini satu bab Rasah ini ada beberapa bab.

Alor Setar menarik hari ini, Alor Setar pun baik hari ya, cerita fasal motosikal sebab beliau adalah penunggang motosikal.

Tuan Cha Kee Chin [Rasah]: Timbalan Menteri, Timbalan Menteri. Rasah.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Rasah ada lagi lepas ini.

Tuan Cha Kee Chin [Rasah]: Lepas ini ada lagi? Okey, okey.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Ada lagi, ada. Kertas-kertas ini ber— putus-putus. *[Ketawa]* Yang Smart Lane ini Yang Berhormat Alor Setar, tentunya kita buka hanya pada tarikh tertentu ketika hari raya, perayaan apabila terlalu sesak waktu-waktunya, baru kita buka. Jika tidak, kawasan *Smart Lane* yang merupakan kawasan laluan kecemasan itu boleh diguna oleh pelbagai pihak. Termasuklah motosikal.

Saya adalah pengguna lebuh raya yang tegar Yang Berhormat. Perjalanan dari KL ke Pontian mengambil masa tiga jam. Dua jam setengah saya lalu lebuh raya. Jadi, apa yang Yang Berhormat sebut ini saya faham sangatlah tentang perkara ini. Dan kita mengucapkan terima kasih lah kepada Yang Berhormat kerana *Smart Lane* ini merupakan satu inisiatif, *quick win high impact* bagi pengurusan trafik pada ketika sesak. Dan dia tidaklah selalu diadakan *Smart Lane* itu kecuali pada ketika-ketika yang tertentu sahaja.

Termoplastik atau *high performance thermoplastic* jenis *all weather* itu, itu adalah garisan jalan yang digunakan dan ia diguna pakai oleh LLM menggunakan *Guidelines of Expressway Road Marking*. Oleh itu standard di mana-mana apa yang kita guna. Kalau dia licin sikit itu, kita kena berhati-hatilah supaya tak ada cara lain pun ya *thermoplastic* itu. Tetapi dari semasa ke semasa tentu ada kaedah-kaedah.

Sebagai contoh ada datang ke kementerian bagaimana mereka ada kaedah untuk mengelakkan jalan licin. Ini satu teknologilah. Tetapi kita masih lagi memeriksa cadangan itu, bagaimana jalan di selekoh, di *corner* boleh dipasang dengan jenis bitumen yang tertentu menyebabkan jalan itu tidak lagi licin.

Ada—semua sekali ini ada tujuh perkaralah disebut tentang Alor Setar ni. Saya akan bagi Alor Setar *detail* banyak tentang, satu tajuk *detail* banyak. [Ketawa] Kadang-kadang orang satu tajuk tak ada *detail* pun, tetapi ini satu tajuk banyak betul saya hendak bagi kepada Alor Setar. Saya letak kat tepi ini supaya lepas ini. Boleh bagi Alor Setar sekarang? [Sambil menunjukkan dokumen][Ketawa]

Okey. [Bentara mengambil jawapan bertulis daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri untuk diberi kepada Yang Berhormat Alor Setar]

Tuan Haji Ahmad Fadhli bin Shaari [Pasir Mas]: Lain macam ini, ada *deal* ke?

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Oh, [Ketawa] Sri Gading. Sri Gading juga menyebut tentang laluan motosikal lebuh raya. Ini boleh kongsilah jawapan itu, Sri Gading dengan Alor Setar. Pembangunan semula bangunan R&R di lebuh raya ini untuk jadikan *co-working space, family space*.

■1530

Saya ingin maklumkan di—R&R Ayer Keroh khususnya disebut. Ini pun tempat laluan kita lah, Sri Gading. Sri Gading—KL, Sri Gading—KL—Simpang Renggam—Sedenak—Pontian. Jadi, kita tahuolah tempat itu. Macam berhantu je tempat itu kan. Oleh itu, nak disebut di sini bahawa bangunan hotel R&R berkenaan sedang diteliti untuk

dibangunkan semula dengan cadangan infrastruktur kenderaan elektrik iaitu hab pengecasan kenderaan elektrik berkelajuan pantas.

Pembangunan berkenaan juga akan mengambil kira penyediaan ruang niaga baharu yang lebih mesra pengguna bagi memenuhi keperluan semasa pengguna lebuh raya. Kemudian, Sri Gading juga naik taraf Jalan Parit Botak dan Jalan Seri Bengkal, J9 dan J125. Oleh kerana namanya pun J, Yang Berhormat Sri Gading J maksudnya Johor lah. Jadi dia jalan negeri. Kalau FT, itu Federal Trunk. Itu Jalan Persekutuan. Itu ikut dia punya— saudara-saudara boleh, Ahli-ahli Yang Berhormat boleh perasan kalau FT itu Jalan Persekutuan.

Tetapi kalau J9, J125 ini ia adalah laluan jalan negeri. Oleh itu, bidang kuasa laluan tersebut terletak di bawah penyeliaan dan selenggaraan kerajaan negeri untuk Jalan Parit Botak dan Jalan Seri Bengkal.

Tuan Haji Aminolhuda bin Hassan [Sri Gading]: Boleh nak tanya sedikit?

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Boleh.

Tuan Haji Aminolhuda bin Hassan [Sri Gading]: Pertama sekali lah, terima kasih kepada Timbalan Menteri yang telah berikan jawapan yang baik. Cuma satulah, adakah kerajaan negeri boleh buat permohonan kepada *Federal* untuk naik taraf jalan berkenaan sebab kawasan itu memang selalu sering berlaku kemalangan.

Dan kemalangan itu, biasanya maut lah sebab kereta laju-laju. Dia tak ada space ataupun ruang untuk kenderaan kecil, motosikal. Itu antara persoalannya lah. Seandainya boleh, maka mungkin boleh dicadangkan kepada kerajaan negeri untuk mohon permohonan tambahan untuk nak ambil tanah dan sebagainya. Terima kasih.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Kaedahnya jika jalan kerajaan negeri nak dijadikan Jalan Persekutuan, dia ada kaedah, ada permohonan dan sebagainya. Ada dua, tiga jalan di negeri Johor. Jalan negeri jadi Jalan Persekutuan dan akhirnya, Jalan Persekutuan itu boleh kita naik tarafkan kerana kemungkinan kerajaan negeri ada apa ini bajet yang terhad dan ini boleh dibuat. Saya kira Yang Berhormat boleh menulis kepada kerajaan negeri dan Kerajaan Persekutuan di dua surat yang s.k. salinan kepada masing-masing. Itu cadangan.

Miri, apakah perancangan kerajaan mengenai Seksyen Lambir, WPC11? Keadaan yang baik, berfungsi tahap maksimum. Ini jajaran ya LPB, Pan Borneo Sarawak. Keseluruhan jalan telah siap sebenarnya, dibuka kepada pengguna awam.

Ada sedikit sahaja lagi, itu yang belum. Kita akan pastikan keperluan kritikal, pengalihan paip air milik itu di jajaran tersebut kena segera disiapkan.

Saya ingin menyebutlah LPB Sarawak ini selain daripada sedikit je perkara itu. Jadi 99 peratus siap. Saya harap perkara ini boleh segera. Kemudian, kerja-kerja awalan untuk naik taraf Jalan Bulatan Puchong–Sungai Lutong yang disebut oleh YB Miri. Jangkaan tarikh siap bagi kerja-kerja awalan ialah pada pertengahan tahun 2026. YB Arau, dia tak ada di sini. YB Balik Pulau, ada? Ada ya.

Berdasarkan kelulusan projek RP1 RMK13, terdapat tiga projek yang diluluskan oleh Kementerian Ekonomi yang berkaitan, yang disebut di Pulau Pinang, Balik Pulau. Pertama, kerja awalan projek naik taraf Jalan FT006 dari Bayan Lepas ke Teluk Kumbar, Seksyen 20 hingga Seksyen 23.

Kerja awalan yang kedua, kerja awalan naik taraf laluan Persekutuan FT001 dari Persimpangan Permatang (Seksyen 720) ke Jambatan di atas Sungai Junjung (Seksyen 740) Simpang Ampat, Seberang Perai, Selatan menggantikan Jambatan FT311 yang merentasi sungai di Jalan Persekutuan FT311, Seberang Perai Tengah.

Bagi kerja awalan di FT006 Teluk Kumbar, jajaran terlibat di Seksyen 20 hingga Seksyen 23 melibatkan kawasan *missing link* di kawasan ini. Tulisan *engineer* macam doktor juga tulisan. Jadi, saya ya lah— saya dah beritahu mereka ini.

Dato' Dr. Hj. Alias bin Razak [Kuala Nerus]: Yang Berhormat Pengerusi, Yang Berhormat Menteri.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Ya. Gurau, gurau.

Dato' Dr. Hj. Alias bin Razak [Kuala Nerus]: Yang Berhormat Menteri, Yang Berhormat Pengerusi.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Sila.

Dato' Dr. Hj. Alias bin Razak [Kuala Nerus]: Minta penjelasan sedikit.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Kuala Nerus, tentang apa?

Dato' Dr. Hj. Alias bin Razak [Kuala Nerus]: Kuala Nerus sudah terlepas itu, saya ingat. Saya ada tanya tentang empat jalan tadi. Kuala Nerus. Pertama, Jambatan Buluh Gading. Yang kedua, Jalan Manir, Gong Badak. Yang ketiga, *missing link* Bandar Baru Kuala Nerus ke Jalan Kelantan. Yang keempat, tambahan tadi Hulu Terengganu, jalan sambungan LPT2 ke Kuala Jeneris untuk ke Kenyir dan juga Setiu untuk luluskan jalan di sempadan Kuala Nerus–Setiu.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Saya sebenarnya Dato' Pengerusi, saya boleh jawab semua. Ada semua sini tetapi perlu tiga jam sebab banyak isu-isu, *detail* dan sebagainya dan jawapan mereka juga *detail*. Saya kira pastinya akan dijawab secara bertulis kepada semua ini tetapi ada...

Dato' Dr. Hj. Alias bin Razak [Kuala Nerus]: Bertulis pun okey. Bertulis pun okey, tak apa. Terima kasih.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Terima kasih atas—baik betul hari ini pembangkang semua. Jeli, Kelantan. Jeli ini kawan-kawan saya.

Tuan Zakri bin Hassan [Kangar]: Pembangkang semua baik-baik.

Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan: Jeli ini kawan lama. Seksyen 198 hingga Seksyen 224.9, Jeli, Kelantan. Lulus Jeli ya. Yang Berhormat Jeli, saya ingin maklumkan bahawa antara skop utama yang terlibat ini Lebuhraya Jeli–Perak ini. Nama lebuh raya tetapi duduk dua lorong je. Sebab itulah jalan paling besar sebelum ini itu sebab panggil lebuh raya, dan kita akan membina lorong memotong sepanjang dua kilometer, menaik taraf permukaan jalan, pemberian cerun, menaik taraf pembetung, pemasangan lampu solar, untuk lulus dalam RP1 Rancangan Malaysia Ketiga Belas.

Jalan yang kita naik motosikal itu. Tadi Jeli ada sebut, saya naik motosikal ketika beliau bersama-sama lah dalam parti yang sama. Sekarang ini parti beliau ini lain sedikit ya sebab dia duduk di tengah. Jadi kami dah tak adalah berapa naik motosikal lagi. Tetapi kawan tetap kawan.

Ini pemasangan lampu jalan, laluan tersebut akan mempertimbangkan pemasangan lampu jalan atas faktor keselamatan di Jalan Jeli–Gua Musang, laluan Jalan Batu Gajah, Rawang sebab dia jadi jalan alternatif apabila berlaku waktu-waktu sesak dan waktu-waktu apa ini hari-hari cuti panjang.

Seterusnya apa lagi ini, Klang. Ya, saya faham apa yang disebut oleh Klang bahawa jalannya selalu rosak. Kita sedang mencari beberapa kaedah. Ada beberapa kaedah alternatif dari segi pembuatan jalan. Ada kaedah daripada PETRONAS menggunakan plastik campur bitumen. Ada kaedah daripada syarikat menggunakan *crumb rubber* campur bitumen iaitu tayar-tayar terpakai. Ada kaedah yang digunakan di Amerika Syarikat dipanggil HIMA telah dibuat dilaksanakan di satu persimpangan empat di Jalan Kota Bharu.

Inisiatif sendiri yang dibuat dan dilapor kepada JKR dan kita—JKR ada meminta syarikat berkaitan satu seksyen di Klang yang mana jalan tersebut boleh tahan lama

menggunakan kaedah yang digunakan dengan teknologi yang disebut itu. Jadi, dia bukan hanya untuk Klang tetapi juga untuk kawasan-kawasan lain yang jalannya selalu rosak.

Dato' Pengerusi, sebagai mana saya sebut 30 minit memang tak cukup mengenai BIM dan sebagainya itu, *Building Information Modelling*. Ada beberapa yang menimbulkan. Kita akan ada apa yang dipanggil sebagai makmal BIM di setiap negeri. Jadi apabila kita ada makmal BIM setiap negeri mulai tahun depan, kontraktor-kontraktor boleh menggunakan makmal tersebut dengan caj yang tidaklah mahal, jika mereka menggunakan perisian yang dibeli sendiri. Itu antaranya – antara beberapa perkara yang disebut.

Selain daripada itu Ahli-ahli Yang Berhormat, kaedah untuk memastikan tempat kita terjaga dari segi jalan dan sebagainya ini, hendaklah melalui UPEN negeri dan juga exco kerajaan negeri. Jika mereka meletakkan pada prioriti utama, maka pada tahun seterusnya Yang Berhormat akan dapat segala permohonan itu.

■1540

Walaupun dari negeri Perlis, walaupun dari negeri Kedah, walaupun dari negeri Kelantan dan juga Terengganu, ini Kerajaan MADANI yang baik, yang berlaku adil kepada semua. Terima kasih Yang Berhormat.

Tuan Pengerusi [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Baik, Yang Berhormat, masalahnya ialah wang sejumlah RM1,084,692,100 untuk kepala B.27 Anggaran Perbelanjaan Mengurus 2026 jadi sebahagian daripada jadual hendaklah disetujukan.

[Masalah dikemukakan bagi diputuskan, dan disetujukan]

[Kepala B.27 diperintahkan jadi sebahagian daripada Jadual]

Tuan Pengerusi [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Baik, Yang Berhormat, masalahnya bahawa perbelanjaan di bawah kepala P.27 dalam Anggaran Perbelanjaan Pembangunan 2026 hendaklah diluluskan.

[Masalah dikemukakan bagi diputuskan, dan disetujukan]

[Kepala P.27 diperintahkan jadi sebahagian daripada Anggaran Perbelanjaan]

**Kepala B.28 [Jadual] –
Kepala P.28 [Anggaran Pembangunan 2026] –**

Tuan Pengerusi [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat-Yang Berhormat, ke kementerian yang selanjutnya iaitu Kementerian Pengangkutan. Kepala Bekalan B.28 dan Kepala Pembangunan P.28 di bawah Kementerian Pengangkutan terbuka untuk dibahas.

Dalam senarai yang berada dengan saya ini, terdapat 18 Yang Berhormat akan berbahas. Senarai berkenaan adalah seperti berikut; Yang Berhormat Klang, Yang Berhormat Jerantut, Yang Berhormat Miri, Yang Berhormat Merbok, Yang Berhormat Tampin, Yang Berhormat Bukit Gantang, Yang Berhormat Bakri, Yang Berhormat Setiu, Yang Berhormat Petaling Jaya, Yang Berhormat Padang Rengas, Yang Berhormat Shah Alam, Yang Berhormat Pengkalan Chepa, Yang Berhormat Bangi, Yang Berhormat Padang Serai, Yang Berhormat Beruas, Yang Berhormat Kuala Krai, Yang Berhormat Rantau Panjang dan akhirnya Yang Berhormat Jelutong. Masa diberi lima minit dan ini dan saya mempersilakan Yang Berhormat Klang untuk membuka tirai.

3.43 ptg.

Tuan Ganabatirau a/l Veraman [Klang]: Dato' Pengerusi, terima kasih kerana memberi saya ruang untuk turut serta dalam perbahasan berkenaan Kementerian Pengangkutan dalam Sesi Belanjawan 2026 ini.

Saya amat menghargai peluang ini untuk membawa suara rakyat Klang yang sangat bergantung kepada sistem pengangkutan awam yang cekap dan berdaya saing. Berdasarkan Belanjawan 2026, Kementerian pengangkutan diperuntukkan sebanyak RM6.768 bilion yang merangkumi RM1.659 bilion untuk Perbelanjaan Mengurus dan RM5.109 bilion untuk Perbelanjaan Pembangunan secara langsung.

Namun, saya ingin tahu secara khusus berapa banyak daripada peruntukan yang akan dibelanjakan untuk pembangunan infrastruktur pengangkutan awam Klang. Klang adalah kawasan yang padat, aktif dan penyumbang besar kepada ekonomi negara. Maka, perbelanjaan untuk pengangkutan awam di sini bukan sekadar keperluan, tetapi satu pelaburan strategik.

Maka, saya ingin mendapatkan maklumat terkini berkenaan status projek LRT Laluan Shah Alam (LRT3) dan Laluan Rel Pantai Timur (ECRL), yang melibatkan kawasan Klang. Adakah LRT3 benar-benar akan mula beroperasi sepenuhnya

menjelang penghujung tahun 2025 seperti yang dijadualkan? Dan apakah langkah-langkah yang sedang diambil untuk memastikan kesiapsiagaan operasi? Selain itu, apakah perkembangan terkini bagi Jajaran ECRL yang melalui Klang dan bilakah dijangka ia akan mula beroperasi sepenuhnya?

Rakyat Klang amat berharap agar kedua-dua projek ini dapat disiapkan mengikut jadual dan memberi manfaat langsung kepada mobiliti serta ekonomi setempat. Saya juga ingin bertanya sama ada peluang pekerjaan, kontrak penyelenggaraan dan pengurusan operasi LRT3 dan ECRL ini akan diberi kepada penduduk Klang? Kita perlu pastikan bahawa pembangunan ini turut memberi manfaat ekonomi kepada komuniti setempat, bukan hanya kepada syarikat luar.

Dato' Yang di-Pertua, dalam Belanjawan 2026, sebanyak RM7.9 bilion telah diperuntukkan untuk TVET, termasuk RM3 bilion oleh HRD Corp untuk latihan dalam sektor teknologi tinggi dan pengangkutan, serta RM1.3 bilion kepada institusi TVET, KPM.

Pada tahun akan datang, saya sarankan Kementerian Pengangkutan bekerjasama dengan pihak KPM untuk memperkasakan latihan lokomotif dan marin dalam kalangan anak-anak muda di Klang. Latihan melibatkan pengurusan sistem rel, penyelenggaraan tren, operasi LRT dan perkapalan harus dimartabatkan di Bandar Raya Klang.

Institusi dan infrastruktur pendidikan berkaitan bidang lokomotif dan marin ini harus dibawa ke Klang, memandangkan Klang merangkumi infrastruktur pengangkutan yang megah seperti LRT3, KTM, ECRL dan Pelabuhan Klang. Saya percaya bahawa pemerkasaan latihan ini akan menarik minat anak-anak muda di kawasan Klang untuk menceburi bidang tersebut, membawa pembangunan dan membina kerjaya yang stabil.

Saya juga ingin membangkitkan isu infrastruktur jalan raya di sekitar stesen LRT, walaupun LRT menawarkan penyelesaian kepada kesesakan, jalan-jalan di sekitar stesen seperti Bandar Baru Klang, Bukit Raja dan Johan Setia sering sesak dan tidak diselenggara dengan baik. Saya mohon agar peruntukan khas daripada pembangunan Kementerian Pengangkutan digunakan untuk menaik taraf jalan dan membina laluan pejalan kaki yang selamat dan memasang papan tanda yang jelas di sekitar stesen LRT. Ini penting untuk memastikan akses stesen tidak menjadi punca kesesakan yang baru.

Saya menyambut baik langkah Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ), dan kementerian Pengangkutan yang memperkenalkan SOP dan garis panduan baru

terhadap kenderaan berat, termasuk larangan penggunaan lorong kanan dan penguatkuasaan terhadap muatan berlebihan. Langkah ini penting untuk meningkatkan keselamatan jalan raya. Memandangkan statistik menunjukkan peningkatan kemalangan melibatkan lori. Namun, dalam melaksanakan peraturan ini, saya ingin menggesa agar pengusaha lori diberi masa yang mencukupi dan sokongan kewangan yang bersesuaian untuk menyesuaikan diri dengan peraturan baru.

Berdasarkan Belanjawan 2026, kerajaan telah memperkenalkan insentif kepada penguasa kenderaan berat untuk memasang alat pengehad kelajuan, *speed limitation device* (SLD) melalui elau modal khas. Saya mohon agar peruntukan dan insentif seperti ini juga diperluas kepada pengusaha lori yang terkesan dengan pelaksanaan peraturan muatan agar mereka tidak terbeban secara mendadak dan dapat terus beroperasi dengan selamat dan berdaya saing.

Jika beban ini diletakkan secara mendadak ke atas pengusaha lori, ia boleh menyebabkan kenaikan harga perkhidmatan logistik kerana jumlah muatan yang dibenarkan semakin berkurang. Akhirnya kesan ini akan menjangkau kepada harga barang dan perkhidmatan secara keseluruhan dan rakyat biasa akan turut menanggung kos tersebut. Oleh itu, perlaksanaan peraturan ini perlu dilakukan secara terancang, berperingkat dan tidak menggugat kestabilan mana-mana pihak.

Dato' Pengerusi, sekali lagi saya ucapkan terima kasih atas peluang yang diberikan untuk menyuarakan pandangan dan keperluan rakyat Klang dalam perbahasan ini. Saya amat berharap agar segala cadangan yang telah dibangkitkan, khususnya berkaitan pembangunan dan penyelenggaraan sistem pengangkutan awam serta infrastruktur sokongan di Klang dapat diberi perhatian sewajarnya oleh pihak kementerian.

Klang adalah nadi logistik dan perdagangan negara dan dengan perancangan serta pelaburan yang tepat, kita mampu menjadikan daerah ini sebagai model sistem pengangkutan moden yang menyumbang secara langsung kepada pertumbuhan ekonomi negara secara menyeluruh. Terima kasih, Dato'.

Tuan Pengerusi [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Klang. Saya, selanjutnya mempersilakan Yang Berhormat Jerantut.

3.49 ptg.

Tuan Ir. Ts. Haji Khairil Nizam bin Khrudin [Jerantut]:
Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh dan salam sejahtera. Terima kasih kepada Dato' Dr. Tuan Pengerusi kerana memberikan ruang kepada saya untuk berbahas berkenaan dengan hal ehwal Kementerian Pengangkutan bagi Peringkat Jawatankuasa.

Tuan Pengerusi, bajet yang diberikan kepada Kementerian Pengangkutan adalah lebih kurang RM6.8 bilion. Jadi, persoalan saya secara *general*, secara dasarnya, apakah— berapakah jumlah perbelanjaan yang diperuntukkan bagi tahun kewangan 2026 bagi pelaksanaan syor-syor yang telah diangkat oleh pasukan khas berkenaan dengan kemalangan maut yang melibatkan pasukan FRU dan juga mahasiswa UPSI kita dan secara terperinci, apakah item-item tersebut?

■1550

Yang kedua, Tuan Pengerusi, Butiran 12100 berkenaan dengan Pejabat/Bangunan Baru, Peralatan dan Pengkomputeran JPJ.

Kenaikan melebihi 56.6 peratus bagi tahun 2025, iaitu dari RM73.3 bilion RM169 bilion bagi tahun 2026. Jadi, diminta untuk pihak kementerian memperincikan berkenaan dengan kesemua projek-projek di bawah peruntukan ini sebab saya perhatikan banyak perbelanjaan sebenar daripada butiran ini sentiasa jauh daripada apa yang telah dianggarkan.

Dan Jerantut mencadangkan agar kementerian boleh memperuntukkan sedikit daripada belanjawan ini untuk menubuhkan Pejabat JPJ Cawangan Jerantut ataupun sekurang-kurangnya mewujudkan kaunter perkhidmatan JPJ di Jerantut ataupun mewujudkan beberapa kiosk-kiosk JPJ di Jerantut untuk memudahkan kepenggunaan rakyat di Jerantut yang merupakan di antara daerah yang terbesar di Semenanjung Malaysia.

Juga berkaitan dengan JPJ Tuan Pengerusi iaitu Butiran 10000 – Emolumen, 020300 – Pengangkutan Jalan, serta 040200 – Dasar Baharu Pemodenan Penguatkuasaan JPJ. Soalan daripada Jerantut ialah dengan penambahan emolumen dan penambahbaikan pengurusan JPJ, apakah ada perancangan di peringkat kementerian untuk menambah baik sistem *roadblock* yang dibuat, dilaksanakan oleh JPJ? Kita tidak menolak yang *roadblock* ini penting untuk memastikan adanya penguatkuasaan. Cuma, kalau dilihat kepada negara-negara maju, *roadblock* itu dibuat

pada jumlah lorong yang ada, kalau empat lorong, empat loronglah. Kalau tiga lorong, tiga lorong. Tetapi, ini tidak berlaku di Malaysia, dia jadi satu lorong menyebabkan berlakunya kesesakan luar biasa.

Dan pernah ada jawapan daripada pihak kementerian mengatakan kita ada kurang penguat kuasa. Kalau kurang penguat kuasa, kita kena *strategize*-lah supaya penguat kuasa itu ada sebab kita tidak mahu kita menghukum mereka yang menjaga undang-undang. Kita hendak buat penguatkuasaan ini kepada mereka yang tak ikut undang-undang, tetapi kita menyusahkan mereka yang mengikut undang-undang, itu yang pertama.

Yang keduanya, Tuan Pengerusi, dah menjadi trend JPJ sekarang ini dia buat *roadblock* dekat tengah-tengah highway. Tengah-tengah *highway*. Kalau itulah rasanya efektif untuk membuat penguatkuasaan, bagaimana pula perasaan bagi pengguna yang membayar tol di *highway*? Dan pengguna-pengguna ini biasanya Tuan Pengerusi, orang yang menggunakan *highway* ini orang yang tak membuat kesilapanlah. Sebab dekat *highway* ini tak boleh lari dah, dia *straightforward* jer. Kalau jalan kampung, jalan bukan *highway* kita boleh ada laluan-laluan tikus, biasanya begitu.

Jadi, kenapa kita buat menyebabkan berlakunya kesesakan luar biasa? Ini bukannya keran ada kemalangan ataupun kerana musim—musim luar biasa seperti cuti raya dan sebagainya. Ini dibuat di tengah-tengah *highway*; tak sepatutnya berlaku. Dan kemudiannya ia juga dibuat sekarang ini trendnya dibuat di pusat-pusat bandar pada malam-malam minggu menyebabkan berlakunya kesesakan luar biasa yang menyebabkan pelancong dalam negeri yang melancong ke negeri ataupun bandar-bandar terbabit tidak mahu mengulangi trip mereka ke bandar tersebut kerana kesesakan yang mereka alami. Ini menyebabkan pengurangan pendapatan kepada rakyat setempat khususnya.

Kemudiannya Butiran 020300, Tuan Pengerusi, berkenaan dengan layanan terhadap kenderaan Malaysia oleh pihak penguasa Singapura. Saya menerima banyak aduan mengenai tindakan keras oleh pihak berkuasa Singapura terhadap kenderaan Malaysia. Ada kenderaan yang menghantar ahli keluarga ataupun rakan ke Changi Airport pun ditahan, dirakam oleh pemandu PHV Singapura malah terdapat kes kenderaan disita atas dakwaan perkhidmatan pengangkutan haram.

Bermula Julai lalu, sudah dilaporkan lebih 126 kenderaan Malaysia telah disita termasuk alasan seperti tiada insurans walaupun pemilik, pemegang perlindungan sah

untuk perjalanan luar negara. Dalam masa yang sama, kenderaan PHV Singapura seperti *Grab*, *Gojek* dan lain-lain bebas memasuki Malaysia mengambil penumpang, menghantar pelanggan merata-rata dalam negara dan menjalankan operasi komersial di sini. Keadaan ini menimbulkan persoalan besar.

Jadi, soalan saya pada MOT, apakah MOT menilai isu ini sebagai satu ketidakseimbangan ketara dalam pelaksanaan dasar rentas sempadan dan apakah pendirian MOT terhadap tindakan penyitaan dan penalti berat terhadap kenderaan Malaysia berbanding dengan kenderaan mereka yang masuk ke dalam negara kita?

Tuan Penggerusi, dua isu lagi sikit, ringkas, berkenaan dengan pertama tentang—tentang Butiran 00400 – PPP/PFI berkenaan dengan KSP. Kerajaan Negeri Kedah kini telah mematuhi enam daripada lapan nasihat Majlis Perancangan Fizikal Negara (MPFN) dan kesemua tujuh laporan kajian teknikal telah mendapat kelulusan penuh tanpa sebarang halangan daripada agensi teknikal berkaitan.

Saya ingin merakamkan— Jerantut ingin merakamkan ucapan setinggi-tinggi penghargaan kepada Yang Amat Berhormat Perdana Menteri, Dato' Seri Anwar bin Ibrahim atas kelulusan lanjutan tempoh lima tahun tambahan bagi membolehkan kerajaan negeri meneruskan kerja-kerja pematuhan baki nasihat MPFN serta memulakan pembangunan awal komponen *industrial* ataupun *business park* dan Sidam Logistics, Aerospace & Manufacturing (SLAM) Hub.

Saya ingin memohon penjelasan daripada pihak kerajaan status peruntukan bagi pembangunan Sidam Logistics, Aerospace & Manufacturing (SLAM) Hub yang tidak dimasukkan dalam *Rolling Plan 1*. Mohon agar butiran projek tersebut dapat dimasukkan semula dalam *Rolling Plan 2* dan apakah kerajaan turut merancang membantu kerajaan negeri untuk menyediakan peruntukan bagi pembangunan infrastruktur di komponen *industrial* dan *business park* yang telah dibenar juga untuk dibangunkan terlebih dahulu.

Dan akhirnya Tuan Penggerusi, Butiran 30000 – Projek Pengangkutan Udara. Soalan kepada kementerian berkenaan dengan lapangan terbang antarabangsa yang berada di dalam negara kita. Adakah adanya penguatkuasaan di peringkat kementerian untuk mengadakan mesin pengimbas untuk beg-beg yang masuk daripada pelancong dalam dan luar negara di *airport* tersebut untuk memastikan keselamatan barang yang dimasukkan supaya tidak adanya dadah, duit haram dan sebagainya?

Yang kedua, apakah tindakan kementerian ataupun tindakan luar biasa kementerian sebagai *regulator* kepada MAHB untuk mengelakkan kejadian ‘*waterfall*

jadian' yang berlaku baru-baru ini di KL Terminal 1 yang memalukan negara? Sekian Tuan Pengerusi, terima kasih. *Assalamualaikum.*

Tuan Pengerusi [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: *Waalaikumussalam,* terima kasih Yang Berhormat. Dipersilakan, Yang Berhormat Miri.

3.57 ptg.

Tuan Chiew Choon Man [Miri]: Terima kasih Tuan Pengerusi atas peluang yang diberikan.

Saya merujuk kepada Kepala P.28, Butiran 13000 – Pembinaan dan Menaik Taraf Infrastruktur Lapangan Terbang. Terlebih dahulu saya ingin merakamkan setinggi-tinggi penghargaan kepada kerajaan atas kelulusan sebanyak RM2.3 bilion bagi pembangunan lapangan terbang di negara kita termasuk di Lapangan Terbang Miri.

Ini merupakan satu berita baik untuk rakyat Miri kerana setelah projek ini siap, bukan sahaja dapat mendatangkan keselesaan, tetapi juga mampu menarik lebih banyak pesawat yang boleh datang ke Miri. Dan ini secara tidak langsung akan merangsang ekonomi di kawasan Miri.

Soalan saya adalah tentang perincian skop dan komponen kerja bagi menaik taraf Lapangan Terbang Miri dan juga tempoh pelaksanaan projek berdasarkan skop dan komponen kerja yang terancang.

Seterusnya, saya ingin merujuk kepada Butiran 0 — maaf, Kepala B.28, Butiran 030700 – Subsidi Perkhidmatan Udara Luar Bandar. Terima kasih kepada kerajaan kerana terus membekalkan subsidi kepada perkhidmatan udara luar bandar yang membolehkan tiket penerbangan ke kawasan luar bandar kekal mampu milik biarpun tidak menguntungkan. Saya ingin memohon kerajaan jelaskan, bagaimana skim subsidi ini dilaksanakan dalam menetapkan harga tiket penerbangan dari luar bandar?

Saya juga ingin cadangkan kepada kerajaan untuk mencontohi sesetengah negara bagi memperkenalkan subsidi perkhidmatan kepada pesara bagi anggota polis dan tentera kita. Ini akan merupakan satu kaedah tanda penghargaan kepada jasa mereka terhadap negara, umpamanya KTM Berhad boleh menawarkan diskaun tambang perjalanan untuk perkhidmatan ETS dan Intercity kepada veteran ATM yang berpencen dan isteri. Saya mohon kerajaan boleh mempertimbangkan supaya subsidi dan diskaun boleh diberikan kepada veteran ATM dan juga bekas — pesara anggota polis.

Dan negara yang mempunyai wilayah kepulauan seperti di Jeju di Korea Selatan, mereka juga telah memperkenalkan diskon untuk penduduk di wilayah tersebut. Kalau kita tidak mampu melakukan untuk semua orang, mungkin saya cadangkan kita boleh memberikan diskon juga tiket penerbangan kepada warga emas daripada rakyat Sabah dan Sarawak yang ingin pergi atau balik daripada Semenanjung.

■1600

Seterusnya saya merujuk kepada Butiran 031100 – Subsidi Tiket Penerbangan (Flysiswa dan Musim Perayaan). Terima kasih juga kepada kerajaan atas keprihatinan kepada mahasiswa dari Sabah dan Sarawak yang melanjutkan pelajaran di IPTA di Semenanjung Malaysia dan juga bagi yang sebaliknya. Ini dapat meringankan beban mahasiswa di IPTA. Namun, saya juga ingin mohon daripada kerajaan untuk terus memperluaskan program ini kepada mahasiswa di IPTS supaya mereka turut dapat menerima manfaat ini.

Berkenaan dengan subsidi musim perayaan. Ini juga satu inisiatif yang sangat baik untuk meringankan beban rakyat kita untuk balik ke kampung halaman mereka. Namun, saya memohon supaya kerajaan dapat umumkan lebih awal program ini ataupun meletakkan program ini sebagai program perkara tahunan. Supaya dapat membantu untuk perancangan lebih awal.

Ramai yang sekarang sedang contohnya tertanya-tanya sama ada program ini akan diteruskan pada tahun hadapan dan mereka juga dilema kerana harga tiket pada musim perayaan semakin meningkat tetapi mereka tidak dapat kepastian sama ada program ini akan dilanjutkan ke tahun hadapan.

[Tuan Yang di-Pertua mempengurusikan Jawatankuasa]

Akhir sekali saya merujuk kepada Butiran 010300 – pengurusan Udara. Saya ingin menyentuh tentang isu masalah *flight delay* dengan izin AirAsia. Pada taklimat bulan Ogos lalu, kami difahamkan bahawa hujung bulan Oktober kira-kiranya lebih banyak pesawat akan disediakan dan dapat mengurangkan masalah kelewatan jadual.

Namun, sampai sekarang masalah kelewatan jadual tetap kerap berlaku, terutamanya bagi jadual penerbangan pada sebelah malam. Oleh itu, saya memohon supaya kementerian dapat kerjasama dengan pihak syarikat AirAsia untuk memudahkan atau mempercepatkan segala proses diperlukan bagi mengatasi masalah *flight delay* dengan izin, yang masih kerap berlaku. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi: Baik seterusnya saya jemput Merbok.

4.02 ptg.

Tuan Mohd Nazri bin Abu Hassan [Merbok]: Baik, terima kasih Tan Sri Pengerusi. *Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera.

Tan Sri Pengerusi, saya terus kepada Kepala P.28, 020100 – Agensi Pengangkutan Awam Darat (APAD). Merbok ingin mengetahui adakah pihak kementerian mencadang untuk melakukan semula APAD termasuk langkah-langkah yang diambil untuk meningkatkan tadbir urus kecekapan pengoperasian permit serta pengurangan birokrasi yang membakar operator dan industri dan adakah kerajaan mempunyai KPI yang jelas untuk membaiki kelewatan dalam pengeluaran lesen dan permit?

Apakah langkah-langkah yang telah diambil oleh pihak kementerian untuk meningkatkan ketelusan proses membuat keputusan dalam APAD, termasuk penyiaran garis masa pemprosesan, kriteria ketelusan serta alasan penolakan permohonan bagi memastikan keadilan kepada semua pemohon-pemohon?

Merbok ingin mencadangkan agar pihak kementerian untuk mendigitalkan sepenuhnya perkhidmatan APAD dan mengurangkan kebergantungan kepada proses manual yang sering menimbulkan kelewatan serta ruang manipulasi dan cadangan agar kajian keberkesanan impak *assessment* dengan izin dijalankan terhadap dasar-dasar APAD. Termasuk penstrukturkan semula laluan bas, pensyaratuan permit, dan penetapan tambang yang lebih efisien.

Saya ingin menyentuh sedikit berkenaan dengan pengendali *e-hailing* ini. Sebelum ini timbul isu ketidakadilan berhubung aduan sistem agihan tempahan yang berat sebelah, termasuk diskriminasi berdasarkan bahasa. Merbok ingin mengetahui adakah perkara ini telah dapat ditangani oleh APAD serta menjamin semua pengendali *e-hailing* ini wajib memastikan sistem mereka adil dan saksama kepada semua pemandu berdaftar dalam sistem mereka.

Dan jika ada pelanggaran syarat, pelesenan APAD boleh mengambil tindakan kepada pengendali-pengendali *e-hailing* ini di bawah Akta Pengangkutan Awam Darat 2010 iaitu Akta 175. Merbok menyarankan agar APAD tidak akan berkompromi dalam

memastikan keadilan dan ketelusan dalam industri *e-hailing* agar memberikan keadilan kepada pemandu-pemandu *e-hailing* ini.

Butiran seterusnya 020300 – Pengangkutan Jalan. Yang diperuntukkan sejumlah RM700 juta. Ada sedikit penurunan dari tahun— bukan dari tahun ini. Sekarang ini kita sering melihat sikap sebenar pemandu-pemandu di atas jalan raya melalui media-media sosial yang dirakam menggunakan *dashcam* yang dipasang dalam kenderaan. Berbagai-bagai jenis kesalahan salah laku dan perangai pemandu, termasuklah pergaduhan yang sering kita lihat seperti tiada lagi tolak ansur dan kesabaran dan kecekapan dalam mengendalikan emosi dan kenderaan di jalan raya yang dikongsi bersama.

Merbok ingin mengetahui adakah terdapat usaha daripada pihak kementerian dalam mentadbir sistem latihan, pengujian dan pelesenan pemandu ini untuk merombak atau menambah baik sistem dan kurikulum sekolah memandu ini agar lebih komprehensif dan menitikberatkan latihan-latihan tatasusila yang baik, agar kementerian dapat melatih pemandu-pemandu baharu atau lama ini yang didapati melanggar peraturan supaya lebih bersabar dan berhemah apabila mereka berada di atas jalan raya.

Seterusnya 020700 – Pihak Berkusa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM). Merbok ingin mengetahui kenapakah tiada apa-apa peruntukan perbelanjaan kepada CAAM untuk tahun hadapan.

Seterusnya Kepala P. 28, Butiran 00900 – Meningkatkan Keupayaan KTMB. Merbok ingin mengetahui apakah peruntukan ini termasuk juga untuk mempercepatkan *Road to Rail initiative* yang boleh mengurangkan kesesakan dan kemalangan di jalan raya.

Dan yang terakhir Merbok ingin bertanya...

Tuan Zakri bin Hassan [Kangar]: Merbok, cehah Merbok. Sikit boleh?

Tuan Mohd Nazri bin Abu Hassan [Merbok]: Ya, sila.

Tuan Zakri bin Hassan [Kangar]: Okey berkaitan dengan ETS ini, ETS ini harga walaupun tiket dia agak mahal kadang-kadang hampir sama dengan harga tiket penerbangan murah, tetapi dia mendapat permintaan yang amat tinggi. Adakah Merbok setuju bahawa kawal selia harga tiket ini perlu dibuat oleh kementerian untuk membolehkan masyarakat pelbagai golongan untuk menaiki ETS ini? Terima kasih.

Tuan Mohd Nazri bin Abu Hassan [Merbok]: Terima kasih. Ya, Kangar saya setuju dengan pendapat Kangar bahawa perkhidmatan ETS ini perlu dilipatgandakan kekerapan ataupun ditambahkan *coach* yang baharu kerana permintaan yang sangat tinggi. Kerana saya setiap minggu pun menggunakan ETS untuk pulang dan balik ke kawasan.

Dan yang terakhir, Merbok ingin bertanya adakah pihak kementerian dalam memberikan keselesaan dan nilai tambah kepada pelanggan-pelanggan KTMB ini untuk memberikan WiFi percuma yang pantas kepada pelanggan-pelanggan mereka, terutamanya dalam perkhidmatan jarak jauh seperti dalam ETS yang disebut oleh Kangar tadi.

Kerana apa? Kita ada peranti di dalam ETS tu terutamanya dalam kelas *business*. Boleh ada tetapi kita tak boleh tengok video itu kerana apabila kereta api lalu di kawasan hutan dan sebagainya kita tidak ada akses kepada internet. Boleh kita pasangkan macam dengan apa Starlink ke kita dapat WiFi percuma dan kita boleh bagi kepada semua penumpang. Kerana pejalan jarak jauh. Mungkin *boring* ke dalam kereta api lama. Jadi, saya minta kepada KTMB untuk melihat perkara tersebutlah.

Jadi, saya rasa sampai *takat* itu, Pengerusi. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi: Baik, saya jemput Tampin.

4.08 ptg.

Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa [Tampin]: *Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*, salam sejahtera, salam Malaysia MADANI. Terima kasih Tan Sri Pengerusi kerana memberi keizinan kepada saya untuk turut sama mengambil bahagian di dalam perbahasan RUU Perbekalan 2026 peringkat Jawatankuasa bagi Kementerian Pengangkutan.

Terlebih dahulu saya, Tampin dan rakan-rakan mengalu-alukan kehadiran pelajar-pelajar dari Universiti Teknologi Malaysia (UTM) ke Dewan Rakyat. Tampin adalah bekas pelajar kejuruteraan awam UTM. [*Tepuk*]

Tuan Mohd Sany bin Hamzan [Hulu Langat]: Oh, dah makan roti Gardenia?

Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa [Tampin]: Tan Sri Speaker—Tan Sri Pengerusi, izinkan saya memulakan perbahasan dengan menyentuh Butiran 020600 – Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS) dengan nilai peruntukan berjumlah RM17 juta bagi tahun 2026.

Hampir setiap minggu negara kita dikejutkan dengan laporan kemalangan yang melibatkan lori, treler dan bas. Kemalangan yang berlaku bukan hanya mengorbankan pemandu kenderaan tersebut tetapi juga melibatkan pengguna jalan raya yang tidak bersalah. Kemalangan demi kemalangan telah menyebabkan rakyat melihat keadaan ini bukan lagi sekadar satu kebetulan, tetapi merupakan satu kegagalan yang memerlukan tindakan menyeluruh daripada kementerian.

Pertama, terdapat rungutan konsisten bahawa kenderaan berat yang beroperasi di lebuh raya dan Jalan Persekutuan tidak menjalani penyelenggaraan berkala. Brek bermasalah, tayar haus dan muatan berlebihan. Terdapat juga laporan bahawa setengah pemandu kenderaan berat ditekan dengan jadual penghantaran yang padat dan terpaksa memandu dalam keadaan letih. Pemandu yang tidak cukup rehat merupakan bom jangka bergerak di atas jalan raya.

Ketiga, tidak lain bukan adalah tidak mematuhi had kelajuan yang dibenarkan. Saya ambil contohlah apabila kenderaan-kenderaan berat yang rosak di atas jalan tetapi tidak meletakkan tanda “awas” ataupun tanda “kenderaan rosak”.

■1610

Akibatnya, pengguna jalan raya yang terlanggar belakang kenderaan tersebut. Ini menyukarkan pemandu-pemandu lain yang terpaksa menghadapi bencana kemalangan sebegini.

Dan persoalan saya, berapakah jumlah saman yang telah dikeluarkan oleh JPJ terhadap pemilik dan syarikat pengendali kenderaan berat yang gagal menjalani pemeriksaan berkala sepanjang lima tahun ini? Berapakah bilangan individu yang pernah dijatuhkan hukuman penjara serta apakah pula usaha kementerian untuk menangani isu pemandu kenderaan berat yang terikat dengan jadual penghantaran yang tidak realistik?

Dan persoalan terakhir saya mengenai isu ini, bilakah peraturan had kelajuan baru untuk kenderaan berat akan dibuat oleh kementerian untuk mengukuhkan lagi aspek keselamatan dan memastikan pemanduan lebih terkawal di lebuh raya serta jalan utama di seluruh negara?

Seterusnya Tan Sri Pengerusi, saya ingin beralih ke Butiran 050600 – Program Keselamatan Pemanduan Motosikal dengan nilai peruntukan berjumlah RM2 juta bagi tahun 2026. Terlebih dahulu, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada kerajaan dan

kementerian kerana terus menanggung bayaran mendapatkan lesen motosikal kelas B2 bagi menyokong belia kurang mampu terlibat dalam perkhidmatan penghantaran.

Pada zaman ini, lesen memandu bukan lagi satu pilihan. Lesen memandu merupakan keperluan untuk bekerja, mengurus tugas harian dan menyara keluarga. Namun demikian, sedarkan kementerian akan rungutan rakyat di luar sana mengenai harga lesen motosikal mahupun kereta yang terlalu tinggi dan membebankan? Keadaan ini menyebabkan ramai rakyat menangguhkan pengambilan lesen ataupun lebih malang lagi memandu tanpa lesen, sekali gus menambahkan risiko keselamatan jalan raya.

Menurut Majlis Pengurangan Kecurian dan Kemalangan Kenderaan Malaysia, terdapat sekitar sembilan juta penunggang motosikal dalam negara ini didapati tidak memiliki ataupun memperbaharui lesen memandu yang sah selepas tamat tempoh. Angka ini cukup membimbangkan.

Soalan saya kepada kementerian, apakah faktor utama yang menyebabkan kos lesen memandu ini semakin meningkat saban tahun? Adakah disebabkan harga latihan, kos ujian memandu JPJ ataupun bagaimana? Dan adakah kementerian mempunyai unjuran kos sebenar untuk mendapatkan lesen B2 dan lesen D di peringkat nasional? Perkara ini perlu dijelaskan supaya wujudnya ketulusan dan rakyat mengetahui komponen kos sebenar.

Pada kesempatan ini, saya menyeru agar kementerian mengambil langkah segera dengan menurunkan kos pengambilan lesen kenderaan motosikal dan juga kereta agar lebih realistik dan mesra poket rakyat.

Seterusnya Tan Sri Pengerusi, saya ingin beralih ke butiran terakhir iaitu Butiran 020300 – Pengangkutan Jalan dengan nilai peruntukan berjumlah RM702 juta bagi tahun 2026. Pada Jun 2025, Kementerian Kerja Raya dikatakan telah menyerahkan cadangan kenaikan cukai terhadap kenderaan berat kepada Kementerian Pengangkutan dan Kementerian Kewangan sebagai salah satu kaedah untuk menampung beban baik pulih jalan raya yang semakin kritikal iaitu dianggarkan mencecah RM4 bilion setahun.

Kenderaan berat memberikan tekanan lebih besar kepada jalan raya. Maka, adalah adil untuk mengenakan cukai yang mencerminkan impak sebenar terhadap infrastruktur. Selain itu, cadangan ini juga bakal meningkatkan kepatuhan muatan dan keselamatan pengguna jalan raya. Sehubungan dengan itu, saya ingin mengetahui,

apakah respons atau pendirian kementerian terhadap cadangan kenaikan cukai kenderaan berat tersebut?

Cadangan menaikkan cukai kenderaan berat bukanlah serangan terhadap industri logistik, tetapi satu prinsip asas yang mencemar atau merosakkan jalan patut membantu menampung kos pemulihian. Ini adalah konsep tanggungjawab bersama dan keadilan sosial. Jika dilaksanakan dengan teliti, kita bukan sahaja dapat membaiki jalan raya yang rosak, tetapi juga menggalakkan budaya pengangkutan yang lebih bertanggungjawab dan mampan.

Justeru itu, saya ingin menyeru pihak kementerian agar mempertimbangkan cadangan ini dengan serius dan segera memulakan rundingan bersama pihak berkepentingan. Kesan muatan berlebihan terhadap jalan raya adalah realiti dan menyumbang kepada beban besar kewangan negara serta risiko keselamatan pengguna jalan raya.

Tan Sri Pengerusi, sekian sahaja daripada saya setakat ini.

*Proton Saga berwajah baharu,
Jangan memandu sambil leka;
Ikut had laju cermat selalu,
Moga selamat di jalan raya.*

Saya mohon menyokong. Terima kasih Tan Sri Pengerusi.

Tuan Pengerusi: Baik, terima kasih. Seterusnya, saya jemput Bukit Gantang.

4.14 ptg.

Dato' Syed Abu Hussin bin Hafiz Syed Abdul Fasal [Bukit Gantang]:

Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh. Tan Sri Pengerusi, Butiran 020100 – Agensi Pengangkutan Awam Darat dan Butiran 60000 – peruntukan Pengangkutan Awam Bandar.

Tan Sri Pengerusi, peruntukan yang disediakan adalah besar. Hampir RM3 bilion. Adakah ini melibatkan bandar-bandar lain atau hanya di Kuala Lumpur sahaja? Usaha meningkatkan mobiliti bandar melalui MRT, LRT, bas elektrik dan BRT mesti mampu menyelesaikan *integration mode*, dengan izin. Kita tidak boleh hanya menambah lebih banyak rel tanpa memikirkan integrasi yang lebih sesuai dan efisien.

Hari ini, rakyat masih berhadapan isu pertukaran mod yang tidak selesa dan jarak jalan kaki yang jauh dan tidak sesuai dengan cuaca negara yang tidak menentu

hujan dan panasnya. Maka di sini, perkhidmatan teksi bandar adalah servis terbaik dan relevan sepanjang masa untuk perkhidmatan pintu ke pintu dan *door-to-door service*, dengan izin. Kerajaan mesti meneruskan perkhidmatan teksi bandar sebagaimana bandar-bandar utama di seluruh dunia. London dengan *black cab*-nya, Indonesia dengan *blue cab*, Singapura dengan Comfort, Bangkok dengan Bangkok Taxi dan New York, *NYC yellow*.

Tetapi di Malaysia, identiti teksi bandar bertukar apabila Menterinya dah mula bertukar. Saya difahamkan oleh pemandu dan pengusaha teksi sekarang bahawa kini kerajaan akan membawa masuk teksi *blue cab* daripada Jakarta dan teksi Comfort daripada Singapura ke negara ini. Saya harap maklumat ini tidak benarlah. Apakah kita tidak mampu mengendalikan teksi yang telah bertapak bertahun-tahun di sini? MOT perlu memberikan perhatian dan keadilan kepada pemandu-pemandu teksi dan pengusaha-pengusaha teksi yang sedia ada.

Yang pertama, penambahan permit untuk menjadikan industri lebih relevan. Yang kedua, identiti teksi merah-putih dikekalkan. Jangan campur-campur dengan *colour* lain. Subsidi diberikan secara adil kepada *e-hailing* dan teksi bandar. Penyelaras dan pendigitalan meter mesti dilaksanakan dengan *e-hailing* dan bertujuan menyelaras kadar tambang antara teksi bandar dan *e-hailing*, di mana *e-hailing* tidak kawalan dalam kadar tambang oleh pihak MOT.

Syarikat *e-hailing* yang sedang monopoli ialah *Grab*, mendapat ruang yang besar dengan bilangan permit yang tidak ada had. Setelah kemasukan *e-hailing* dan selepas COVID, daripada 60 syarikat teksi, cuma tinggal 30 sahaja yang sedang beroperasi sekarang. Itu pun hidup segan untuk menunggu tutup. Daripada 30 teksi itu, cuma hanya dua sahaja teksi bumiputera yang masih wujud pada masa sekarang.

Saya mencadangkan, satu agensi dilantik sebagai penaung, pemangkin dan penyelaras untuk mengintegrasikan dan men-*digitalization* semua pemain-pemain industri *transport* bandar khususnya Kuala Lumpur dan agensi yang paling sesuai adalah Khazanah Nasional Berhad kerana Khazanah sedang membangunkan projek Greater KL dan memperbanyakkan lokasi-lokasi pelancongan.

Seterusnya Butiran 00800 – Projek Membaik Pulih dan Mengukuhkan Landasan Keretapi Pantai Timur. Peruntukan sebanyak RM183 juta. Projek ECRL Pantai Timur, laluannya menghubungkan Lembah Klang, Negeri Sembilan, Pahang, Terengganu, Kelantan sepanjang 665 kilometer, dijangka mula beroperasi pada Januari 2027 dengan

kelajuan 160 kilometer per jam. Apakah kerajaan mampu menyiapkan projek sebanyak RM183 juta ini pada tahun 2026? Persoalannya, berapa fasa yang akan dibuat oleh kerajaan dan berapa banyak buah syarikat terlibat dalam projek ini?

Butiran 00900 – Meningkatkan Keupayaan KTMB. Dengan peruntukan RM1 bilion — RM1.0945 bilion, apakah pecahan perbelanjaan antara pemilihan *rolling stock* baharu dan stesen-stesen baru? Berapa buah syarikat tempatan dan syarikat luar terlibat dalam projek ini? Apakah kerajaan akan menimbang untuk membuat *car train* seperti yang dibuat oleh negara maju?

Peruntukan ini menunjukkan komitmen kerajaan untuk menaikkan taraf *public train*. Kita tahu orang melihat perbelanjaan besar, tetapi syarikat yang dilantik masih tidak dapat melaksanakan perkhidmatan yang efisien. Contohnya, *aerotrain* KLIA sangat memalukan. Dah berapa lama tak juga-juga siap.

Akhir sekali, saya ingin tahu, syarikat mana yang terlibat dalam pembinaan tren, berapa unit dan siapakah— apakah dijadikan sebagai *future industry* untuk pembinaan tren di Malaysia? Sekian, terima kasih. Mohon menyokong.

Tuan Pengerusi: Baik, saya jemput Bakri.

4.19 ptg.

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Terima kasih Tan Sri Pengerusi.

■1620

Butiran 010500 – Perancangan Strategik dan Antarabangsa. Tan Sri Pengerusi, dalam Rancangan Malaysia Ketiga Belas, kerajaan telah menetapkan sasaran untuk memisahkan fungsi dan tanggungjawab antara RAC dan KTMB daripada 20 peratus kini kepada 90 peratus menjelang tahun 2030 dengan tujuan memperkenalkan sistem multi operator dan mengenakan *charge track*.

Tan Sri Pengerusi, saya, pada prinsipnya saya menyokong dan memberikan— memandangkan bahawa dasar ini adalah dasar yang baik. Namun, berdasarkan pengalaman-pengalaman di luar negara, dasar pemisahan menegak atau dengan izin *vertical separation* ini, dia memberi banyak pengalaman yang gagal, malah ada yang telah melemahkan secara keseluruhan keupayaan sistem rel negara.

Tuan Pengerusi, rasional asal penubuhan RAC pada tahun 1992 adalah untuk memindahkan beban hutang infrastruktur daripada KTMB supaya syarikat operasi dapat berfungsi dengan lebih cekap dan komersial. Tetapi selepas 30 tahun, realitinya adalah

KTMB masih bergantung kepada subsidi dan geran daripada kerajaan, manakala RAC kekal sebagai pemegang aset tanpa aliran hasil yang stabil. Maka, persoalan besar di sini, adakah kita benar-benar mahu menambahkan satu lagi lapisan birokrasi sedangkan masalah sebenar bukan pada siapa yang memiliki aset tersebut tetapi masalah yang sebenar adalah berkenaan dengan tadbir urus, model pembiayaan dan produktiviti operasi?

Tan Sri Pengerusi, banyak juga pengalaman di negara-negara lain. Yang pertama, di United Kingdom. Melalui Railtrack, selepas pemisahan dan penswastaan infrastruktur, mengalami siri kemalangan besar dan akhirnya muflis pada tahun 2001.

Yang kedua, New Zealand. Selepas liberalisasi penuh, infrastrukturnya terabai sehingga akhirnya diambil alih semula oleh kerajaan.

Yang ketiga, di Eropah Timur. Selepas liberalisasi, gaji pekerja rel jatuh mendadak dan keselamatan operasi terjejas akibat terlalu banyak kontraktor *sub-tier*.

Tan Sri Pengerusi, kesatuan sekerja di Jerman dan Republik Czech juga menentang keras dasar pemisahan ini kerana ia memecahkan struktur rundingan bersama dan menurunkan maruah pekerjaan dalam sektor rel awam. Hakikatnya adalah dasar liberalisasi rel awam yang berdasarkan prinsip pengoperasian pasaran tidak pernah memberikan bukti dan keyakinan bahawa penambahan baik terhadap kualiti infrastruktur, kecekapan operasi maupun harga tiket. Sebaliknya, apa yang selalu diperhatikan adalah fragmentasi pertindihan fungsi dan akhirnya rakyat sebagai pengguna menjadi mangsa kepada perkhidmatan yang tidak konsisten.

Justeru, saya ingin mendapatkan penjelasan daripada pihak kerajaan, apakah hala tuju sebenar berhubung dengan dasar pemisahan fungsi antara RAC dan KTMB ini? Adakah kerajaan bercadang untuk menyemak semula pelaksanaan dasar ini atau mempertimbangkan langkah penyepaduan semula (*reintegration*) antara RAC dan KTMB bagi memastikan tadbir urus, kecekapan dan keselamatan operasi rel dapat diperkuuhkan?

Tan Sri Pengerusi, hari ini cabaran baharu yang sedang dihadapi adalah kebergantungan yang semakin tinggi terhadap perkhidmatan penyelenggaraan luar ataupun *outsourcing* dalam KTMB. Banyak kerja-kerja penyelenggaraan dan pembaikan teknikal sama ada *rolling stock maintenance*, *electrification system* atau *signaling* diserahkan kepada kontraktor luar termasuklah vendor asing seperti Reltech, SMH Rail.

Akibatnya, KTMB sendiri semakin kehilangan kapasiti teknikal untuk menguruskan sistemnya secara menyeluruh. Dalam jangka panjang, ini bukan saja meningkatkan kos penyelenggaraan, malah telah menjadikan kita terlalu bergantung kepada pihak ketiga. Sedangkan, jika kita lihat contoh antarabangsa seperti Deutsche Bahn dari Jerman dan SNCF dari Perancis, kedua-duanya mengekalkan *inhouse technical unit* yang kuat untuk melatih jurutera, memindahkan teknologi dan membangunkan kapasiti penyelenggaraan jangka panjang.

Saya ingin bertanya pada kerajaan, apakah langkah yang akan diambil untuk mengurangkan kebergantungan kepada *outsourcing* dan memperkuuh semula kapasiti teknikal dalaman KTMB supaya kita dapat mengendalikan perkhidmatan rel nasional kita yang mempunyai keupayaan sebenar untuk menyelenggara asetnya secara berdaya saing?

Tan Sri Penggerusi, saya tertarik dengan kenyataan Yang Berhormat Menteri berhubung inisiatif *Road to Rail* iaitu strategi untuk memindahkan sebahagian besar pengangkutan kargo daripada jalan raya ke rel. Pendekatan ini bukan saja dapat mengurangkan kesesakan jalan raya dan pelepasan karbon, malah turut meningkatkan keselamatan jalan raya serta ketepatan dan kebolehpercayaan sistem logistik nasional.

Namun, persoalannya ialah apakah pelan konkret kerajaan untuk memastikan *Road to Rail* ini benar-benar berlaku bukannya sekadar satu slogan? Kini, jumlah kargo yang diangkut melalui rel adalah sekitar lima hingga enam juta tan setahun, jauh lebih rendah berbanding dengan potensi sebenar dan jauh di bawah sasaran kerajaan iaitu pengangkutan kargo melalui rel meningkat dua kali ganda menjelang tahun 2030. Malah, utamanya jelas— masalah utamanya sangat jelas, kapasiti lokomotif dan *rolling stock* yang sangat terhad. Bilangan lokomotif aktif sekarang dianggar tidak sampai 30 unit yang beroperasi secara konsisten, manakala sebahagian besar *freight wagon* sudah berusia lebih daripada 25 tahun.

Jika kerajaan serius dengan cadangan *Road to Rail*, ia mestilah bermula dengan pelaburan tambahan iaitu:

- (i) menambahkan bilangan lokomotif *diesel electric modern*;
- (ii) memodenkan gerabak kargo mengikut jenis muatan seperti *container*, petroleum dan bahan mentah industri; dan

- (iii) meningkatkan kecekapan terminal rel seperti Padang Besar, Port Klang, Kempas Baru dan Segamat supaya urusan *loading* dan *unloading* boleh dijalankan dengan lebih cepat.

Tuan Pengerusi: Masa YB.

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Yang keempat, mewujudkan integrasi dengan pelabuhan dan zon industri utama supaya rel benar-benar menjadi tulang belakang logistik, bukan seperti sekarang hanya sekadar pelengkap. Sebagai contoh, Thailand dan Vietnam kini sedang melaksanakan strategi *model shift to rail* dengan memberikan insentif cukai dan tarif yang lebih rendah kepada syarikat logistik yang menggunakan rel, sesuatu yang kita boleh pertimbangkan dalam konteks Malaysia.

Maka, Tan Sri Pengerusi, saya berharap cadangan kerajaan untuk memindahkan kebanyakan trafik kita, kebanyakan lalu lintas kita daripada jalan raya ke rel ini adalah satu dasar yang konsisten dan serius supaya kita dapat menyelesaikan atau sekurang-kurangnya mengurangkan kesesakan lalu lintas yang berlaku di jalan raya sekarang. Saya tidak mahu apa yang berlaku sekarang setiap hujung minggu PLUS Highway ataupun Lebuhraya Utara-Selatan akan menjadi sangat-sangat sesak dan tiada sebab.

■1630

Maka saya harap kerajaan memberikan penekanan yang sepautnya untuk membangunkan pengangkutan rel terutamanya bagi jajaran-jajaran baharu yang tidak ada pengangkutan rel sekarang.

Tuan Pengerusi: Baik.

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Itu saja cadangan daripada Bakri. Sekian, terima kasih Tan Sri Pengerusi.

Tuan Pengerusi: Baik. terima kasih. Saya jemput Setiu.

4.30 ptg.

Tuan Shaharizukirnain bin Abd Kadir [Setiu]: Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh. Tuan Pengerusi, saya pergi kepada Butiran 020100 – Agensi Pengangkutan Awam Darat (APAD). Berlaku pertambahan untuk Bajet 2026 iaitu RM4.043 juta. Merujuk kepada butiran ini, berkaitan perkhidmatan bas di daerah Setiu. Pada September yang lepas, yang Berhormat Menteri telah melancarkan Program Transformasi Perkhidmatan Bas Berhenti-Henti (BAS.MY) iaitu perkhidmatan bas baharu ke Merang yang amat dialu-alukan oleh penduduk Setiu.

Namun, saya ingin memohon agar laluan bas ini diperluaskan perkhidmatannya hingga ke Kampung Mangkuk. Memandangkan Kampung Mangkuk telah diisyiharkan sebagai kampung pelancongan negeri Terengganu dan kini menjadi tumpuan utama pelancong. Langkah ini akan memudahkan lagi akses pelancong. Selain itu, perkhidmatan ini juga penting untuk pelajar yang berulang-alik ke Sekolah Menengah Penarik, berikutan pergantungan syarikat perkhidmatan bas sekolah oleh JPJ yang menyebabkan ramai pelajar sukar ke sekolah.

Laluan ini juga penting untuk diperluaskan perkhidmatan bas kerana ada sebuah klinik yang sedang dalam pembinaan iaitu Klinik Rhu 10 dah hampir siap dan Rhu 10 ini juga merupakan destinasi utama bagi penggemar udang celup tepung (UCT).

Tuan Pengerusi, seterusnya sebab butiran yang sama iaitu kelewatan serta mutu baik pulih yang tidak memuaskan oleh pihak kontraktor CCCC, China Communications Construction Company berhubung kerosakan jalan dan infrastruktur di Setiu yang berpunca daripada pembinaan Projek Laluan Rel Pantai Timur (ECRL).

Penduduk berdepan jalan berlubang, mendap dan sempit akibat hakisan dan berdebu walaupun sudah ada yang dibaik pulih, namun ia nya hanya bersifat sementara dan tidak tahan lama. Saya sering mendapat sungutan daripada penduduk kerana ia nya telah lama berlarutan walaupun pelbagai aduan telah dibuat berkali-kali.

Antara lokasi yang terjejas termasuk:

- (i) Jalan Persekutuan di Kampung Sungai Bari rosak akibat laluan jentera berat;
- (ii) jalan negeri di Kampung Bukit Nenas ke Corner Pink termasuk kawasan hadapan Kilang Sawit Bukit Nenas masih mendap dan tidak rata walaupun diturap banyak kali;
- (iii) jalan belakang Sekolah Menengah Kebangsaan Tengku Ibrahim Bandar Permaisuri digunakan oleh pengangkut batu menyebabkan kerosakan dan kerosakan jalan disebabkan oleh pembinaan landasan kereta api ECRL ini; dan
- (iv) parit-parit tersumbat akibat kerja tanah yang menghalang aliran air dan meningkatkan risiko banjir Kampung Bintang, Kampung Kuala Kubang dan lain-lain di Pasir Tawar.

Saya tidak menyalahkan pihak MRA dalam isu ini. Saya dimaklumkan pelbagai aduan, teguran, laporan telah disalurkan oleh pihak MRA kepada CCCC. Namun,

masalah sebenarnya ia terletak pada CCCC ini yang mengambil sikap sambil lewa. Kadang-kadang lambat dan sering melakukan pemberian separuh jalan. Penduduk terpaksa melalui jalan yang tidak selamat setiap hari, malah ada kerja baik pulih yang rosak kembali dalam masa singkat kerana tidak dibuat secara menyeluruh.

Projek ECRL di Terengganu kini hampir siap, 93.55 peratus setakat September 2025 dan dijangka mula beroperasi pada awal Januari 2027. Di Setiu, amat bimbang apabila kerja-kerja pembinaan ECRL semakin menghampiri fasa akhir. Mereka mungkin meninggalkan kerosakan sedia ada tanpa dipulihkan dengan sempurna. Kita tidak mahu setelah projek tersebut siap, penduduk pun terpaksa menanggung kesan jangka panjang.

Sehubungan itu, saya mohon agar pihak kementerian mengarahkan semua pihak terbabit untuk melakukan semakan menyeluruh terhadap semua jalan, parit, infrastruktur dan kemudahan awam yang terkesan akibat projek ini.

Butiran 010300 – Udara. Seterusnya butiran ini, isu pertama di bawah butiran ini ialah ada keperluan menaik taraf kemudahan asas di lapangan terbang khususnya bilangan kerusi menunggu serta kemudahan tandas, tempat duduk yang disediakan di balai berlepas dan balai ketibaan masih tidak mencukupi terutamanya pada musim puncak. Ini memberi kesan besar kepada warga emas, keluarga yang mempunyai anak kecil, OKU dan pelancong yang baru tiba setelah perjalanan panjang.

Selain itu, reka bentuk tandas di KLIA masih tidak memenuhi keperluan pengguna Muslim yang memerlukan keperluan istinjak yang sesuai dan warga emas terutama yang pertama kali datang ke KLIA. Reka bentuk tandas yang menempatkan saluran paip di dalam mangkuk tandas sangat menyukarkan penggunaan. Pohon perhatian kementerian dalam hal ini.

Akhir sekali Tuan Pengerusi, di bawah butiran yang sama iaitu isu kebocoran di KLIA yang beberapa kali tular dan dilaporkan media. Kita semua maklum bahawa KLIA adalah pintu masuk utama negara dan setiap kali berlaku insiden kebocoran di balai ketibaan atau kawasan komersial, ia secara langsung memberi gambaran kelemahan penyelenggaraan negara dengan peruntukan pengurusan aset dan penyelenggaraan yang ditambah pada tahun 2006. Saya ingin mendapatkan penjelasan.

Ada kementerian telah menetapkan pelan tindakan khusus untuk menyelesaikan isu kebocoran ini secara menyeluruh termasuk audit struktur bangunan, sistem saliran bumbung dan penyelenggaraan berkala. Dan lebih penting adakah kementerian akan

memperkenalkan mekanisme akauntabiliti baharu supaya operator atau kontraktor yang lalai dikenakan tindakan tegas bukan sekadar pembetulan sementara yang akhir berulang lagi. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi: Baik. Seterusnya, jemput Petaling Jaya.

4.37 ptg.

Tuan Lee Chean Chung [Petaling Jaya]: Terima kasih Tan Sri Pengerusi. Untuk Butiran 020300 – Pengangkutan Jalan. Saya ingin membawa suara daripada para pemandu lori yang sekarang kita tahu perang lebih muatan membabitkan kenderaan perdagangan menerusi Operasi Penguatkuasaan Bersepadu telah pun bermula sehingga 31 Disember.

Dilaporkan oleh gabungan pembina-pembina Malaysia bahawa sebanyak 6,000 buah *concrete mixer truck* diperlukan dan ini bakal meningkatkan kos pembinaan dan harga rumah dan bangunan ekoran berat muatan itu dikuat kuasa secara ketat sekarang. Dan kenaikan kos logistik turut akan menaikkan kos perniagaan, kadar inflasi serta mengakibatkan kesesakan lalu lintas. Bolehkah saya tahu, apakah pandangan serta langkah kementerian *soft landing* yang boleh dilaksanakan supaya kesannya lebih mudah diterima oleh industri dan rakyat?

Selain itu Tan Sri Pengerusi, dimaklumkan bahawa kementerian juga akan merangka undang-undang bagi membolehkan tindakan diambil bukan sahaja terhadap pemandu dan syarikat pengangkutan tetapi juga kepada pengirim dan penerima barang yang terlibat dalam aktiviti lori membawa muatan berlebihan. Bolehkah saya tahu, mengetahui bilakah RUU tersebut akan di bentang dalam Dewan yang mulia ini?

Seterusnya, Butiran 020600 – Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia. Selain itu, kita sedar bahawa sebanyak 6,000 kematian direkodkan akibat naas jalan raya setiap tahun ataupun 16 kematian setiap hari. Dan berdasarkan data tersebut, sebanyak 70 peratus kemalangan maut yang berlaku membabitkan penunggang motosikal.

Tan Sri Pengerusi, bolehkah saya tahu mengetahui, mengapakah tidak dibina ataupun tidak ada rancangan untuk membina lorong motosikal eksklusif untuk para penunggang seperti yang diamalkan di negara-negara lain? Selain itu, adakah penunggang motosikal boleh dilarang untuk menggunakan lebuh raya yang tidak

mempunyai ruang *buffer* untuk penunggang-penunggang motosikal ini sehingga membahayakan nyawa mereka?

Dan kemudian, mengikut Butiran 020100 – APAD. Tan Sri Pengerusi, tentang perancangan pengangkutan awam. Dimaklumkan bahawa setiap kelulusan merancang ataupun KM tidak melibatkan input, pemberian input oleh APAD. Ini yang mengakibatkan selalunya berlaku pembinaan perhentian bas hantu yang kita katakan kerana perhentian bas itu akhirnya tiada perkhidmatan bas. Dan penambahan penduduk tanpa perkhidmatan bas yang seiring serta perancangan yang tidak mengambil kira keperluan penggunaan pengangkutan awam.

■1640

Bolehkah saya tahu bahawa adakah kerajaan akan mewajibkan supaya pegawai APAD turut *sit in* menghadiri mesyuarat kelulusan sesuatu projek dan supaya segala kesan impak trafik ataupun *traffic impact assessment* dengan izin, perlu mendapat kelulusan APAD dahulu.

Saya juga ingin beralih, Tan Sri Pengerusi kepada Butiran 00800 – Projek Membahik Pulih dan Mengukuhkan Landasan Kereta api Pantai Timur. Saya bangkitkan ini bukan sebab saya dari Petaling Jaya, tapi mak saya adalah orang *Kelate*, orang Kelantan. Jadi selepas banjir besar berlaku beberapa tahun lalu, perkhidmatan tren KTM dari Kelantan ke Kuala Lumpur telah terhenti selama bertahun-tahun, sekurang-kurangnya lebih lima tahun tanpa pemulihian.

Keadaan ini memberi kesan besar kepada ramai pelajar luar bandar, di negeri yang melanjutkan pelajaran di Kuala Lumpur. Kini, mereka yang ingin ke KL terpaksa membeli tiket kapal terbang atau menaiki bas. Jika perkhidmatan tren terus ke Kuala Lumpur dapat dipulihkan, sekurang-kurangnya mereka mempunyai satu lagi pilihan yang lebih menjimatkan, selamat dan stabil.

Ini bukan isu kecil. Bagi banyak keluarga, ia nya melibatkan beban kewangan yang sangat nyata. Ada pihak mungkin kata Tan Sri Pengerusi, “*Tunggulah ECRL. ECRL hampir siap. Jadi, tidak perlu pulihkan tren lagi*”. Namun, alasan ini sebenarnya tidak munasabah sebab sebelum ECRL benar-benar beroperasi sepenuhnya, permintaan dalam tempoh kekosongan ini tetap wujud. Kita tidak boleh biarkan pelajar, pekerja, warga emas malah penumpang yang ingin pulang ke kampung terus menanggung kesusahan ini. Keadaan sekarang ialah penumpang dari Wakaf Bharu atau Tumpat perlu

menaiki tren ke arah selatan hingga ke Gemas dahulu, sebelum dapat menukar tren ke Kuala Lumpur.

Ia nya sangat menyusahkan dan membuang masa. Dahulu tren dari negeri Kelantan boleh terus ke KL dan juga terus ke JB. Kini, hanya ada JB yang masih ada laluan terus — Johor yang masih ada laluan terus manakala ke KL perlu melalui pertukaran tren. Persoalan saya, apakah status terkini pembaikan kereta api jajaran Kelantan ke Kuala Lumpur? Itu saja perbahasan saya. Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi: Baik. Seterusnya saya jemput Padang Rengas.

4.42 ptg.

Kapten Azahari bin Hasan [Padang Rengas]: *Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Terima kasih Tan Sri Pengerusi.

Di bawah Butiran P.28 09000 – Perkhidmatan Kereta api. Saya ingin menyentuh dua perkara penting yang memberi kesan langsung kepada rakyat di Padang Rengas dan wilayah utara Perak. Pertama, saya mohon agar kementerian menambah kekerapan tren ETS ke arah utara serta menjadikan stesen KTM Padang Rengas sebagai hentian tetap. Ramai penduduk, pelajar dan pekerja terpaksa ke Kuala Kangsar atau Taiping semata-mata untuk dapatkan tren sedangkan Stesen Padang Rengas mempunyai kemudahan yang lengkap dan potensi pengguna yang tinggi. Penambahan satu atau dua hentian harian tidak akan menjaskan operasi ETS malah memberi impak besar kepada mobiliti rakyat luar bandar.

Kedua, saya menggesa kerajaan menyambung semula perkhidmatan komuter dari Ipoh ke Kuala Lumpur. Sambungan ini amat dinantikan oleh penduduk Perak tengah dan Kuala Kangsar kerana ia dapat mengurangkan kesesakan lebuh raya PLUS, menjimatkan kos harian dan mengurangkan pelepasan karbon. Ia juga sejajar dengan aspirasi pengangkutan hijau serta matlamat ekonomi rakyat di bawah Belanjawan 2026.

Tan Sri Pengerusi, di bawah Butiran B.28 020300 – Penguatkuasaan dan Keselamatan Jalan. Saya ingin menarik perhatian terhadap isu lori-lori berat milik syarikat industri seperti YTL Cement dan kargo yang sering parkir secara sembarangan di kawasan Padang Rengas khususnya di hadapan stesen minyak dan di tepi jalan utama serta di hadapan taman-taman. Keadaan ini bukan sahaja menghalang pandangan keluar masuk kenderaan tetapi juga menimbulkan risiko tinggi kemalangan

kepada pengguna jalan raya termasuk pelajar, penunggang motosikal dan penduduk tempatan.

Saya mohon agar Kementerian Pengangkutan bersama JPJ dan pihak berkuasa tempatan melaksanakan tindakan tegas termasuk peningkatan rondaan dan penguatkuasaan bersepadu serta menilai keperluan untuk membina zon parkir khas di kawasan industri sekitar Padang Rengas. Pada masa sama syarikat-syarikat besar seperti YTL Cement perlu menunjukkan tanggungjawab sosial korporat (CSR) dengan menyediakan kawasan parkir lori sendiri yang selamat dan tidak menjelaskan keselamatan awam.

Saya juga mencadangkan agar kerajaan menukuhan pasukan tindakan khas parkir lori berat di bawah MOT bagi menyelaras tindakan bersama JPJ, PDRM dan PBT terutama di kawasan industri yang berisiko tinggi. Keselamatan rakyat tidak boleh dikompromi atas alasan operasi industri.

Tan Sri Penggerusi, saya juga ingin menyentuh dua perkara di bawah Butiran B.28 010200 dan 020200 berkaitan industri perkapalan dan maritim negara. Pertama, Malaysia sebagai negara maritim mesti bersedia menghadapi perubahan global apabila industri perkapalan antarabangsa kini beralih kepada bahan api boleh perbaharui (*renewable fuel*) untuk mencapai sasaran *net zero carbon*. Negara jiran seperti Singapura dan Jepun telah mula melaksanakan migrasi tenaga kapal mereka.

Persoalannya, apakah perincian Belanjawan 2026 untuk membantu syarikat perkapalan tempatan melakukan peralihan tenaga ini? Langkah ini memerlukan pelaburan besar bagi penaik tarafan enjin kapal, penyelidikan dan pembangunan pelabuhan hijau. Tanpa sokongan kerajaan, pemilik kapal tempatan berisiko ketinggalan dan kehilangan daya saing serantau.

Kedua, saya ingin menyentuh perlaksanaan *Malaysia Yacht Code* (MYC) di bawah Jabatan Laut yang meletakkan *Langkawi International Yacht Registry* (LIYR) sebaris dengan pendaftaran kapal layar antarabangsa. Nilai industri ini kini melebihi RM100 bilion, namun potensi ini belum diterjemah pada penjanaan hasil tempatan. Saya mohon kerajaan meneliti sama ada Belanjawan 2026 menyediakan insentif atau geran khas bagi menggalakkan penglibatan syarikat tempatan dalam sektor pembinaan kapal, penyelenggaraan dan pembangunan marina. Industri maritim bukan sahaja nadi perdagangan, tetapi simbol kemampuan teknologi negara.

Oleh itu, saya harap Belanjawan 2026 memberi tumpuan kepada peralihan tenaga hijau dan pengukuhan ekosistem maritim tempatan. Sekian, terima kasih Tan Sri Pengerusi.

Tuan Pengerusi: Baik. Seterusnya, saya jemput Shah Alam.

4.48 ptg.

Tuan Haji Azli bin Yusof [Shah Alam]: Assalamualaikum, salam sejahtera dan salam Malaysia MADANI. Tan Sri Pengerusi, terima kasih saya ucapkan atas peluang untuk membahaskan peruntukan RUU Perbekalan 2026 khususnya untuk Kementerian Pengangkutan. Saya ingin menumpukan perbahasan kepada tiga isu utama yang berkaitan langsung dengan keperluan rakyat, infrastruktur dan keselamatan pengangkutan.

Pertama, Butiran 60000 – Pembangunan Awam Bandar berjumlah RM2.792 bilion. Saya ingin bangkitkan tentang perkara yang selalu dinanti-nantikan oleh warga Lembah Klang iaitu projek LRT3 yang menghubungkan Bandar Utama dan Johan Setia. Rakyat amat ternanti-nanti pembukaan dan pengoperasian LRT3 ini terutamanya selepas beberapa kali tarikhnya dipinda dan ditangguhkan.

Menurut Menteri Pengangkutan baru-baru ini, pembukaan LRT3 dirancang pada 30 September selepas penyerahan penuh projek yang dijangka dilakukan pada 31 Julai 2025. Namun, terdapat laporan kelewatan disebabkan oleh proses ujian tren 24 jam serta *fault free run* yang masih berjalan. Namun demikian, tarikh baharu diumumkan akhir bulan Oktober. Tetapi bulan Oktober pun sudah berlalu, dan akhirnya tarikh yang kita akan tunggu-tunggu ialah pada Disember 2025.

■1650

Soalan saya adakah pembukaan LRT3 ini akan dapat direalisasikan setelah semua ujian keselamatan dan kebolehpercayaan dilaksanakan dengan sempurna.

Saya mohon penjelasan telus daripada Kementerian Pengangkutan mengenai status terkini dan menyatakan dengan jelas tarikh anggaran pembukaan mengambil kira sebarang kelewatan yang mungkin akan berlaku lagi.

Selain daripada itu, saya juga menerima banyak pertanyaan daripada warga Shah Alam yang merujuk kepada sistem *feeder* berkenaan dengan *first mile* dan juga *last mile* yang melalui kawasan kediaman dan komersial untuk memudahkan orang ramai membuat perancangan awal apabila LRT ini dibuka nanti.

Saya merujuk kepada pihak berkuasa tempatan yang saya kira merupakan agensi yang terlibat secara langsung menyusun laluan-laluan yang berkenaan. Namun, maklum balas yang saya terima ialah ia masih belum dimuktamadkan dengan Kementerian Pengangkutan. Jadi, saya pun merasa agak tertanya-tanya LRT3 ini akan dibuka tidak berapa lama lagi tetapi kesediaan kita untuk menghubungkan sistem ini dengan kediaman orang ramai belum lagi dapat dimuktamadkan. Mohon penjelasan daripada pihak kementerian berhubung dengan perkara ini.

Kedua, Tan Sri Pengerusi berhubung dengan Butiran 40000 – Menaik Taraf dan Pembangunan Sistem Kawalan/Pengurusan Trafik dengan belanja pembangunan RM110 juta. Isu ini membimbangkan kerana kemalangan kerap melibatkan kenderaan berat di persimpangan Alam Budiman, Persiaran Mokhtar Dahari, di mana penduduk sering mengadu bahawa lori yang membawa muatan yang berat menggunakan laluan pintas melalui Taman Alam Budiman menyebabkan risiko kemalangan yang meningkat.

Tambahan pula, jalan ini merupakan jalan yang sentiasa sibuk disebabkan oleh peningkatan kawasan-kawasan kediaman perumahan dan juga pembangunan yang semakin pesat di Shah Alam di kawasan yang berhampiran.

Saya mendapat banyak aduan daripada orang ramai, walaupun tidak ada laporan yang tepat daripada mana-mana agensi tetapi apabila adanya berlaku kemalangan, saya sering menerima aduan ataupun laporan bergambar daripada penduduk yang menunjukkan bahawa kenderaan berat adalah di antara punca berlakunya kemalangan di situ sama ada kerana mereka ini memandu terlalu laju ataupun kerana bahan-bahan yang seperti pasir dan batu-batuhan yang akhirnya keluar dan menyebabkan jalan situ mengundang kepada bahaya khususnya kepada penunggang-penunggang motosikal.

Oleh sebab itu, saya ingin bertanya setakat manakah kejayaan perang lebih muatan kenderaan perdagangan yang diumumkan oleh Yang Amat Berhormat Menteri baru-baru ini. Adakah pihak kementerian juga mengambil kira laluan Persiaran Mokhtar Dahari sebagai salah satu daripada kawasan yang menjadi tumpuan kepada usaha yang dilakukan ini?

Yang terakhirnya Tan Sri Pengerusi ialah melibatkan Butiran 00200 – Kajian Strategik Pengangkutan melibatkan belanja pembangunan RM11.4 juta. Kita memaklumi bahawa peningkatan bilangan kenderaan peribadi semakin bertambah daripada tahun ke tahun. Mengikut Institute of Planners, ia melaporkan bahawa kira-kira

47.3 peratus daripada jumlah kenderaan berdaftar adalah merupakan kenderaan persendirian.

Ini menunjukkan betapa bergantungnya negara kita kepada kereta ataupun kenderaan peribadi. Walaupun kerajaan sentiasa mempertingkatkan kemudahan pengangkutan awam, LRT, ECRL, BTS dan seumpamanya tetapi penggunaan kenderaan persendirian ini juga melibatkan sikap pengguna.

Jadi, isu ini menimbulkan persoalan, adakah kerajaan mempertimbangkan untuk melaksanakan kaedah giliran (*rationing*) untuk memasuki pusat bandar ataupun laluan tertentu yang memang sudah terlalu sibuk seperti model yang digunakan oleh bandar-bandar lain di negara jiran seperti di Manila, mereka mengehadkan pergerakan kereta berdasarkan digit terakhir nombor plat pada hari tertentu ataupun pada waktu-waktu puncak. Di Jakarta, mereka menggunakan sistem *odd-even*, kereta yang nombor plat yang ganjil atau genap hanya dibenarkan untuk masuk ke jalan-jalan tertentu pada hari-hari yang tertentu.

Saya mencadangkan agar Kementerian Pengangkutan dan pihak perancangan bandar mempertimbangkan kaedah dan mulakan kajian dasar ini supaya giliran kenderaan ini dapat dilakukan pada suatu masa yang terdekat untuk kita melangkah ke arah Kuala Lumpur ini ataupun Lembah Klang sebagai menjadi sebuah metropolis di mana kenderaan semakin meningkat daripada semasa ke semasa. Tan Sri Yang di-Pertua, sekian Shah Alam mohon menyokong.

Tuan Pengerusi: Baik, seterusnya saya jemput Pengkalan Chepa.

4.55 ptg.

Datuk Dr. Ahmad Marzuk bin Shaary [Pengkalan Chepa]: Terima kasih kepada Tan Sri Pengerusi. Saya mulakan dengan Butiran 020100 – Agensi Pengangkutan Awam Darat (APAD). Isu yang berkaitan dengan operator bas dari Singapura. Saya ingin menarik perhatian kementerian secara tegas bahawa isu permintaan pengusaha Singapura untuk mendapatkan permit bas ekspres di Malaysia bukanlah isu baharu, untuk berpuluh-puluh tahun Singapura telah beroperasi dalam pasaran domestik negara kita melalui jalan belakang menggunakan syarikat Malaysia yang meng-Ali Baba-kan permit sah mereka. Satu amalan yang jelas menyalahi undang-undang tetapi telah berlaku begitu lama akibat kelemahan penguatkuasaan dan kelonggaran dasar dalam sektor pengangkutan awam darat.

Apabila kerajaan mula memperketatkan pemantauan dan memperkemaskan peraturan, pengusaha-pengusaha yang bergantung kepada modus operandi secara haram ini mula rasa terhimpit, maka timbulah desakan supaya kerajaan membuka semula permit bas ekspres kepada syarikat asing bagi menghalalkan operasi yang sebelum ini berjalan di luar daripada kerangka undang-undang.

Saya ingin menegaskan bahawa Dasar Pengangkutan Awam Negara kita masih jauh belum kemas berbanding dengan yang sepatutnya, masih belum stabil dan memerlukan pembetulan dasar-dasar besar secara dalam ruang yang diberikan kepada operator asing untuk memasuki pasaran Malaysia. Keutamaan mesti diberikan kepada pengusaha tempatan, kelangsungan industri dan kedaulatan sektor pengangkutan awam darat.

Tuan Pengurus, laporan yang kita terima juga menunjukkan terdapat operator bas persiaran berdaftar di Singapura yang menjual tiket di pasaran domestik Malaysia. Walhal, APAD telah pun menegaskan bahawa operator asing hanya dibenarkan untuk lawatan *overnight stay* dan tidak dibenarkan menyediakan perkhidmatan ekspres atau menjual tiket dalam talian di Malaysia.

MOTAC juga telah menetapkan garis panduan jelas lesen bas persiaran asing ini. Kita tak boleh biarkan perkara ini terus berlaku dan kerajaan perlu mengambil tindakan yang tegas, drastik dan *enforcement* mesti diperkuuhkan.

Kerana apa Tuan Pengurus, pertama pengusaha bas ekspres tempatan telah melabur jutaan ringgit untuk mematuhi syarat-syarat pelesenan, standard keselamatan, penyelenggaraan dan juga had umur kenderaan. Mereka terikat dengan garis panduan ketat APAD dan juga MOTAC. Adalah amat tidak wajar jika operator asing diberikan kelonggaran sehingga mereka terlepas daripada syarat yang sama. Ini bukan persaingan, ini pencerobohan industri yang meruntuhkan keadilan dari sudut pasaran kenderaan pengangkutan ini.

Yang kedua, terdapat perbezaan standard teknikal dan juga had umur kenderaan Malaysia dan Singapura. Malah, terdapat kes yang dilaporkan bas melebihi had umur dikesan ketika pemeriksaan di Malaysia yang datang daripada negara Singapura. Isu ini adalah isu keselamatan rakyat, bukan isu kecil yang boleh disapu di bawah karpet.

Ketiga, jika dibenarkan operator Singapura akan menikmati semua kos operasi dalam Ringgit Malaysia, minyak dibeli dalam negara kita lebih murah daripada negara Singapura, penyelenggaraan murah, tayar kenderaan, alat ganti, tol dan kos operasi

juga murah. Tetapi, keuntungan dikutip dalam Dolar Singapura. Mereka akan mendapat kelebihan kompetitif yang tidak mungkin dapat disaingi oleh pengusaha tempatan. Ini akan membunuh industri bas ekspres Malaysia, bukan sekadar menjelaskannya.

Maka saya mendesak dua perkara kepada kerajaan.

■1700

Yang pertama, MOT, dalam Dewan pada hari ini, sila nyatakan pendirian rasmi kerajaan di atas desakan ini. Kerana saya dapat ura-ura kerajaan mungkin akan pertimbangkan untuk operator Singapura ini beroperasi dalam negara kita. Jadi, saya nak tanya kepada kerajaan, adakah kerajaan akan tolak atau pertimbangkan permintaan mereka ini? Jika cadangan perubahan dasar ini nak dibuat *task force*, dasar bersama MOT perlu dibentuk terlebih dahulu untuk menilai implikasi terhadap pelaburan keselamatan dan kelangsungan industri tempatan.

Butiran yang kedua, Tan Sri Pengerusi, saya nak sebutkan tentang *aerotrain* KLIA – 020100 telah menerima kritikan susulan gangguan teknikal yang berulang 19 kali sepanjang tiga bulan beroperasi. Antara faktor yang diuar-uarkan adalah masalah isyarat, kegagalan pam saliran, kerosakan bekalan kuasa serta insiden luar jangka seperti penumpang membuka pintu secara paksa. Ramai pengguna menyifatkan kerosakan ini sebagai memalukan negara dan menyoal tentang keberkesanan pengurusan serta pembaziran dana awam bernilai RM456 juta.

Oleh itu, saya ingin bangkitkan tiga perkara. Pertama, sejauh mana APAD berperanan dalam menyiasat perkara ini dan bilakah audit *aerotrain* akan dikeluarkan? Yang kedua, adakah kerajaan telah meneliti risiko kesan daripada kes ini dan apakah langkah yang telah dirangka bagi mengurangkan masalah ini daripada berulang? Dan yang terakhir, Tan Sri Pengerusi, berapakah jumlah penalti yang dikenakan kepada operator kontraktor *aerotrain* KLIA sepanjang tempoh *defect liability period* ini berlaku?

Sekian, terima kasih.

Tuan Pengerusi: Baik. Seterusnya, saya jemput Bangi.

5.01 ptg.

Tuan Syahredzan bin Johan [Bangi]: Terima kasih Tan Sri Pengerusi. Saya mulakan perbahasan saya dengan mengucapkan syabas dan tahniah kepada Kementerian Pengangkutan atas kesungguhan untuk memperkenalkan inisiatif-inisiatif

bagi meningkatkan keselamatan jalan raya. Ini kesungguhan dan nekad politik yang kita tak pernah saksikan dalam pentadbiran-pentadbiran terdahulu.

Saya terus merujuk kepada kod 020100 – Agensi Pengangkutan Awam Darat (APAD). Saya sambut baik kenaikan peruntukan untuk tahun hadapan iaitu lebih kurang RM18.6 juta, Tan Sri Pengerusi, ketimbang RM14.5 juta tahun ini. Peruntukan ini penting bagi memastikan sokongan yang mencukupi kepada APAD.

Berkenaan dengan APAD ini, dilaporkan bahawa APAD, seperti yang telah disentuh juga oleh Pengkalan Chepa tadi, akan membuka kertas siasatan berkenaan dengan sistem *aerotrain* KLIA disebabkan isu-isu gangguan perkhidmatan sistem tersebut. Saya ingin mengetahui, adakah siasatan telah bermula? Adakah ia nya telah selesai? Dan sekiranya telah selesai, apakah hasil siasatan yang dijalankan oleh pihak APAD?

Masih juga dengan APAD. Saya juga merujuk kepada penggantungan operasi bas Aeroline yang disebabkan apa yang dikatakan penyalahgunaan lesen dengan mengambil dan menurunkan penumpang di lokasi yang tidak dibenarkan. Syarikat dikatakan telah berulang kali beroperasi di luar terminal tanpa kebenaran meskipun telah diberi amaran, Tan Sri Pengerusi, dan juga telah diberikan surat tunjuk sebab.

Isu ini telah menjadi polemik, Tan Sri Pengerusi, di mana APAD pula dipersalahkan, kementerian juga dipersalahkan. Walhal yang tidak mematuhi lesen operasi adalah pihak syarikat. Peraturan, Tan Sri Pengerusi, mestilah dipatuhi. Dan mungkin sebelum ini pihak berkuasa menutup sebelah mata tetapi di bawah Kerajaan MADANI ini, kita tidak boleh bertoleransi pada kesalahan yang berulang.

Orang kita, Tan Sri Pengerusi, suka menjadikan Singapura sebagai contoh, kononnya sebuah negara maju. Tapi, orang kita jugalah yang sanggup terima ketidakpatuhan, pelanggaran peraturan hanya sebab ia nya memudahkan mereka. Kalau bas ambil penumpang di tempat yang tidak sepatutnya, ini membahayakan penumpang dan juga pengguna jalan raya, Tan Sri Pengerusi.

Jadi, kalau ada perkara yang tidak diingini berlaku, yang akan dipersalahkan akhirnya juga pihak berkuasa. Jadi, saya berharap pihak kementerian dapat menggunakan peluang ini untuk menjelaskan sejelas-jelas supaya tidak ada lagi polemik di luar sana berkenaan dengan isu Aeroline ini.

Saya seterusnya merujuk kepada kod 020300, Tan Sri Pengerusi, Pengangkutan Jalan. Di sini terdapatnya pengurangan peruntukan daripada RM738 juta tahun ini

kepada RM701 juta untuk tahun hadapan. Saya ingin mendapat penjelasan daripada pihak kementerian, mengapa terdapatnya pengurangan ini? Kerana, saya khuatir, Tan Sri Pengerusi, ia memberi kesan kepada usaha kita, usaha kementerian untuk menjadikan lebuh raya, jalan raya kita lebih selamat.

Di samping itu, saya juga ingin menyatakan sokongan saya kepada operasi pihak JPJ ke atas kenderaan berat lebih muatan. Saya menghargai ketegasan Menteri dalam hal ini yang menunjukkan sekali lagi tekad politik kementerian untuk menyelesaikan isu yang sekian lama berlarutan ini. Dan kita tahu, terdapatnya tekanan hebat— dalam Dewan ini pun banyak yang bangkitkan tekanan hebat daripada pihak berkepentingan terhadap operasi JPJ ini yang mana terdapat dakwaan bahawa ia memberi kesan kepada kos pengangkutan dan juga menyebabkan kelewatan dan sebagainya.

Saya tidak nafikan bahawa ada kemungkinan ini, Tan Sri Pengerusi, tetapi dalam hal keselamatan jalan raya, kita tidak boleh berkompromi. Disebabkan sebelum-sebelum ini tak ada penguatkuasaan, maka bila ada penguatkuasaan, ada kosnya, maka kita kata janganlah terlalu tegas. Tak boleh macam itu, Tan Sri Pengerusi.

Saya juga ingin mendapatkan data terkini daripada JPJ mengenai tindakan yang telah diambil ke atas kenderaan berat lebih muatan, jumlah saman yang dikeluarkan, jumlah syarikat dan pemilik yang digantung atau dibatalkan terus permit mereka. Di samping itu, saya juga ingin mendapatkan status terkini pelaksanaan mandatori *speed limitation device* atau SLD ke atas kenderaan berat yang saya difahamkan telah berkuat kuasa pada 1 Oktober yang lepas.

Apakah peratus kenderaan berat yang telah memasang SLD ini setakat ini? Dan apakah tindakan yang akan diambil kepada syarikat kenderaan berat yang tidak mematuhi pelaksanaan mandatori ini, Tan Sri Pengerusi?

Akhir sekali— maaf, dua lagi perkara. Seterusnya, kod 040200 di bawah Dasar Baru iaitu Pemodenan Penguatkuasaan JPJ. Untuk ini, saya lihat, Tan Sri Pengerusi, ada RM18 juta yang diperuntukkan kepada kementerian. Saya ingin mendapat perincian mengenai inisiatif ini kerana jumlah yang disalurkan adalah satu jumlah yang agak besar sebanyak RM18 juta.

Akhir sekali Tan Sri Pengerusi, saya juga ingin mendapatkan maklumat daripada pihak kementerian, apakah perancangan kementerian untuk mendapatkan hasil bagi pihak kementerian itu sendiri? Saya tanya soalan ini sebab saya merujuk kepada laporan yang kita dapat, laporan berita beberapa minggu, beberapa bulan yang lepas,

yang mana kita dapat tahu bahawa 50,000 pemandu teksi dan bas telah mendapat caruman perlindungan sosial daripada pihak kementerian dan jumlah ini atau dana ini datangnya daripada hasil bidaan nombor plat istimewa yang dilaksanakan oleh pihak kementerian.

Jadi, saya nak tahu, apakah perancangan pihak kementerian untuk meningkatkan lagi hasil supaya akhirnya hasil ini boleh disalurkan semula kepada inisiatif-inisiatif yang akan membantu rakyat pada akhirnya? Itu saja, Tan Sri Pengerusi. Sekian, terima kasih. Bangi mohon menyokong.

Tuan Pengerusi: Baik, terima kasih. Saya jemput Padang Serai.

5.08 ptg.

Dato' Azman bin Nasrudin [Padang Serai]: *Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih, Tan Sri Pengerusi.

Statistik daripada laporan-laporan media seperti yang disiarkan oleh *Sinar Harian, MalaysiaGazette* dan *Astro Awani* membuktikan satu naratif yang menyedihkan. Tragedi kenderaan berat seolah-olah tidak ada kesudahan. Kenderaan berat menggunakan lorong kanan secara haram, lori yang membawa muatan berlebihan dan pemandu yang tidak cukup rehat. Ini adalah pemandangan biasa yang kita saksikan, tetapi nampaknya tidak biasa bagi kementerian untuk mengambil tindakan yang cukup drastik dan berkesan.

Yang Berhormat Tan Sri Pengerusi, sekarang mari kita tumpukan perhatian kepada program dan peruntukan yang sepatutnya menangani isu ini. Di bawah Program 1: Pengurusan, Aktiviti 4: Darat, Butiran 010400 mempunyai fungsi yang antara lain menyatakan menggubal dasar dan perundangan untuk menyokong teknologi hijau dan melaksanakan fungsi operasi perkhidmatan.

Persoalan saya. Di manakah penekanan khusus dan komitmen yang nyata terhadap penguatkuasaan yang lebih tegas dan garang terhadap kenderaan berat? Fungsi ini kelihatan terlalu umum dan seolah-olah mengaburi tumpuan kepada isu kritikal keselamatan jalan raya yang disebabkan oleh kenderaan berat.

Yang lebih membimbangkan di bawah Program 2: Perkhidmatan Pengangkutan, Aktiviti 3: Pengangkutan Jalan, Butiran 020300, dengan jelas menyatakan fungsinya termasuk— (c), menguat kuasa undang-undang pengangkutan jalan dengan komited dan berintegriti.

■1710

Ini adalah aktiviti yang paling langsung berkaitan. Namun, apabila kita melihat peruntukan kewangan yang diberikan, timbul persoalan besar tentang komitmen sebenar kementerian. Tan Sri Pengerusi, izinkan saya mengajak Dewan yang mulia ini melihat butiran perbelanjaan mengikut Kod (Objek am) dan Aktiviti. Untuk Aktiviti 020300 – Pengangkutan Jalan. Peruntukan bagi tahun 2026 adalah RM701,985 juta.

Jumlah ini kelihatan besar pada permukaannya. Namun, apakah pecahan sebenar peruntukan ini untuk penguatkuasaan, khusus menangani kenderaan berat? Adakah peruntukan ini mencukupi untuk menambah bilangan pegawai penguat kuasa, membeli peralatan canggih seperti *weigh-in-motion sensor*, kamera laju pintar dan sistem pengawasan yang berupaya mengesan kenderaan berat yang menyalahi undang-undang secara *real time*.

Kita pula— kita lihat pula di bawah Dasar Baru, terdapat Aktiviti 040200 – Pemodenan Penguatkuasaan JPJ, Butiran 04200 dengan peruntukan RM18,804 juta untuk tahun 2026. Soalnya, adakah jumlah ini memadai untuk suatu pemodenan yang kononnya menyeluruh? Berapakah bilangan kenderaan penguatkuasaan baharu yang dibeli? Berapakah unit alat pengesan muatan berlebihan, *portable weight bridge* yang akan dipasang di lokasi-lokasi *hotspot*?

Perincian ini amat kurang jelas dan ini menimbulkan keraguan sama ada ini sekadar projek *announcement* untuk menenangkan orang ramai, berbanding satu pelan tindakan yang kukuh. Bandingkan dengan peruntukan besar yang disalurkan kepada projek-projek infrastruktur pembangunan yang lain, yang mungkin memberi impak jangka panjang tetapi mengabaikan keperluan mendesak untuk menyelamatkan nyawa pada hari ini.

Tan Sri Pengerusi, mari kita lihat pula prestasi *outcome* dibuat, yang dijanjikan di bawah *Outcome 2*, kepatuhan terhadap undang-undang. Terdapat KPI peratusan kadar pematuhan had laju di kawasan *hotspot*. Peratus yang disasarkan 100 peratus untuk 2025 dan 2026. Sasaran 100 peratus adalah satu idealisme yang baik. Tetapi bagaimanakah untuk mencapainya tanpa strategi penguatkuasaan yang lebih agresif dan peruntukan yang mencukupi?

Kita dimaklumkan tentang trend membimbangkan, kenderaan berat menggunakan lorong kanan. Adakah dengan sekadar sasaran 100 peratus di atas kertas

tanpa peningkatan kapasiti penguatkuasaan yang ketara, isu ini akan selesai? Ini ibarat “menggenggam garam, ingin menahan ribut.”

Tan Sri Pengerusi, sebagai yang akhirnya Tan Sri Pengerusi, kepada isu kenderaan berat ini. Dengan teknologi moden hari ini, *dashcam* dan sebagainya, kita lihat setiap hari pengguna-pengguna jalan raya yang melanggar lalu lintas, salah guna undang-undang dan sebagainya. Saya menyeru kepada Kementerian Pendidikan, Kementerian Pengangkutan, melalui Yang Berhormat Menteri, untuk memberi penjelasan yang meyakinkan kepada Dewan ini dan kepada rakyat Malaysia.

Apakah pelan strategi spesifik dan peruntukan kewangan terperinci di bawah Butiran 020300 dan Butiran 040200 yang diperuntukkan khusus untuk meningkatkan penguatkuasaan terhadap kenderaan berat? Mengapakah sasaran pengurangan Indeks Kematian Jalan Raya begitu statik dan tidak mencerminkan azam untuk mengurangkan kadar kemalangan dengan lebih ketara?

Ketiga, bagaimanakah kementerian memastikan bahawa peruntukan yang besar ini benar-benar *trickle down* kepada prosedur lapangan dan bukannya habis di peringkat pentadbiran dan projek-projek infrastruktur yang besar-besar sahaja? Terima kasih Tan Sri Pengerusi.

Tuan Pengerusi: Baik, seterusnya saya jemput Beruas.

5.14 ptg.

Dato' Ngeh Koo Ham [Beruas]: Terima kasih Tan Sri Pengerusi kerana membenarkan saya membahas tentang Kementerian Pengangkutan. Butiran yang hendak saya bahaskan ialah Butiran 020300 – Pengangkutan Jalan. Saya memohon kepada kerajaan untuk mengkaji semula peraturan mengenai berat muatan untuk sesuatu kenderaan. Pengusaha-pengusaha industri pengangkutan mengadu bahawa peraturan-peraturan sekarang ini tidak munasabah.

Contohnya, badan tanpa muatan sebuah lori 3,090 kilogram atau BTM 3,090 kg, hanya dibenarkan berat badan dengan muatan 5,000 kilogram sahaja atau BTM 5 tan. Ini bermaksud lori sedemikian hanya boleh mengangkut 1,910 kilogram.

Untuk lori sedemikian kalau muatan tidak melebihi dinding lori yang sama tinggi dengan kepala lori, muatannya kalau dimuatkan dengan kelapa sawit, muatannya adalah lebih kurang 4.5 metrik tan.

Ini bermaksud undang-undang hanya benarkan lebih kurang dua metrik tan tetapi muatan yang biasa dibawa adalah 4.5 metrik tan. Jika muatan sedemikian tidak membahayakan, peraturan haruslah ditukar untuk membenarkan muatan sedemikian.

Contoh kedua, muatan tangki yang mengikut spesifikasi JPJ. Muatan penuh mesti dibenarkan tanpa mengira beratnya kerana jika ia tidak dipenuhi ia amat merbahaya kerana kalau sebuah lori itu membawa muatan yang tidak penuh dalam tangki, cecair dalam tangki itu akan bergoyang dan ia merbahaya untuk membawa lori tangki sedemikian.

Setiap kali kita nampak kalau ada penguatkuasaan, banyak lori yang tiba-tiba tidak berjalan dan ditinggalkan di tepi-tepi jalan. Pengusaha industri pengangkutan ini sangat penting untuk pembangunan negara kita. Mereka bukannya penjenayah.

Jadi, saya harap peraturan dapat diselaraskan agar muatan yang dibenarkan itu munasabah. Tetapi— dan apabila muatan itu sudah munasabah dan pengusaha industri pengangkutan tidak mengikutnya, kita mestilah berlaku tegas terhadap mereka supaya keselamatan atas jalan raya itu dapat dijaga.

Perkara kedua yang saya ingin bawa kepada pihak kerajaan ialah tindakan menyenaraikan *or black listing* kenderaan yang dikatakan tidak membayar saman. Dari segi undang-undang, saman ini sebenarnya *offer to compound*. *Offer to compound* ini bermaksud seseorang yang dikatakan melakukan kesalahan ditawar untuk membayar sejumlah kompaun tanpa pergi ke mahkamah. Tetapi dengan polisi menyenaraikan semua yang dikatakan tak bayar saman ini, kita sudah melanggar prinsip undang-undang jenayah iaitu “*Innocent until proven guilty*.”

Jadi, Menteri baru-baru ini menyatakan terdapat 5.5 juta saman kompaun ini yang tidak dibayar. Tentulah dalam 5.5 juta ini ada banyak kompaun, *offer to compound* ini, saman ini yang dikeluarkan secara salah atau tidak mengikut undang-undang. Saya pun sendiri pernah, hampir menjadi mangsa, dikatakan masa universiti, dikatakan kereta saya diletakkan di tempat yang tidak dibenarkan sementara saya hanya menggunakan motosikal sahaja.

Jadi, ada kadang-kadang, ada kes di mana nombor kenderaan disilap tulis oleh pihak pegawai. Ada kalanya plat nombor ini digunakan oleh penjenayah dan ada kalanya pegawai tidak memahami peraturan mengeluarkan saman yang tidak sepatutnya dikeluarkan. Banyak kali juga saman datang selepas banyak bulan dan pemandu dan tuan punya kenderaan sudah lupa tentang insiden sedemikian.

Saya habisi dengan cadangan saya. Saya cadangkan kepada kerajaan supaya tegas membawa kes ke mahkamah jika sesuatu saman itu atau kompaun, *offer to compound* ini tidak dibayar. Ini akan memaksa dan menyebabkan ramai orang yang melakukan kesalahan akan berebut-rebut untuk membayar kompaun itu kerana takut dibawa ke mahkamah. Sementara memberikan hak kepada mereka yang tidak bersalah, mempertahankan kedudukan mereka tanpa dipaksa mengakui bersalah sungguhpun tidak bersalah.

■1720

Saya berharap prinsip ini dapat kerajaan ini pertahankan agar mereka yang tidak bersalah tidak dipaksa membayar kompaun kerana takut disenaraihitamkan. Terima kasih Tan Sri Pengerusi.

Tuan Pengerusi: Baik, saya jemput Kuala Krai.

5.20 ptg.

Tuan Haji Abdul Latiff bin Abdul Rahman [Kuala Krai]:
Bismillahirrahmanirrahim. Terima kasih Tan Sri Pengerusi kerana memberi peluang kepada Kuala Krai mengambil bahagian dalam perbahasan peringkat Jawatankuasa Kementerian Pengangkutan.

Kuala Krai ingin merujuk kepada butiran-butiran berikut. Pertamanya ialah B.031100 – Subsidi Tiket Penerbangan. Saya ingin mengemukakan beberapa persoalan berhubung isu penetapan harga siling tiket kapal terbang. Pertama, apakah asas kerajaan dalam menentukan harga siling ini? Adakah ia benar-benar berpaksikan data permintaan dan kos operasi syarikat penerbangan atau ia hanya langkah jangka pendek untuk meredakan tekanan rakyat semasa musim perayaan?

Yang kedua, adakah kerajaan sedar bahawa walaupun harga siling ditetapkan, rakyat masih terbeban dengan caj sampingan seperti yuran perkhidmatan caj bagasi dan cukai lapangan terbang yang tidak termasuk dalam siling tersebut. Jika kerajaan benar-benar mahu mengurangkan beban rakyat, mengapa tiada mekanisme yang mengawal kenaikan harga sepanjang tahun, bukan hanya musim perayaan. Adakah kerajaan mengakui wujudnya masalah struktur dalam industri penerbangan yang perlu diperbetulkan?

Tan Sri Pengerusi, B.040200 – Pemodenan Penguatkuasaan JPJ. Seperti yang kita maklum, kerajaan kini menawarkan diskaun sehingga 70 peratus bagi saman yang

boleh dikompaun. Suatu langkah *one-off* untuk mengurangkan tunggakan lebih RM6 bilion di seluruh negara.

Namun, persoalan yang penting yang ingin saya bangkitkan ialah kerajaan telah mengumumkan bahawa bermula 1 Januari 2026, satu prinsip baru akan dilaksanakan iaitu *the less you delay, the less you pay*. Di bawah sistem ini pembayaran cepat diberi diskau, manakala kelewatan melebihi 60 hari boleh membawa kepada tindakan mahkamah dan juga senarai hitam ataupun *blacklist* yang menghalang pembaharuan cukai jalan.

Soalan saya adalah, adakah saman-saman lama termasuk yang tertunggak bertahun-tahun akan turut dimasukkan ke dalam sistem baharu ini atau kerajaan hanya memfokuskan saman baharu selepas 1 Januari 2026 dan saman lama juga akan dikenakan struktur kompaun baharu yang lebih tegas?

Soalan yang kedua ialah apakah mekanisme kerajaan untuk menyelesaikan baki saman lama selepas tamat tempoh diskau 70 peratus? Adakah akan terus diambil tindakan *blacklist* automatik atau kerajaan akan memperkenalkan fasa peralihan sebelum tindakan keras dilaksanakan?

Tan Sri Pengurus, Butiran P.12100 – Pejabat Baru JPJ. Adakah melalui peruntukan ini termasuk dalam butiran iaitu pembukaan pejabat baru JPJ di Kuala Krai? Saya ingin menarik perhatian kementerian terhadap keperluan mendesak untuk membuka sebuah pejabat JPJ di Kuala Krai. Hari ini penduduk di Kuala Krai seperti di Sungai Sam, Chuchoh Puteri, Sungai Mel dan lain-lain bergantung kepada pejabat JPJ di Machang iaitu pejabat terdekat yang jaraknya lebih 60 kilometer.

Namun, hakikatnya JPJ Machang sentiasa sesak, penuh dan tidak mampu menampung jumlah pelanggan yang datang dari pelbagai daerah dari Machang sendiri, Kuala Krai, Tanah Merah, Pasir Puteh bahkan Jeli dan sebagainya. Rakyat terpaksa beratur panjang mengambil nombor seawal pagi dan ada yang terpaksa datang semula keesokan hari kerana kapasiti yang terhad.

Tan Sri Pengurus, saya merujuk kepada Butiran P.00800 iaitu Projek Membangun Pulih dan Mengukuhkan Landasan Keretapi Pantai Timur. Kerajaan telah memperkenalkan set kereta api DMU yang lebih moden sejak beberapa tahun yang lalu lebih laju dan lebih cekap. Namun realitinya, DMU ini masih tidak dapat dipandu pada kelajuan optimum kerana landasan di laluan Pantai Timur yang masih uzur, rosak dan tidak memenuhi standard kelajuan sebenar *train* moden.

Persoalannya ialah apakah jangka masa sebenar pembaikan landasan Kuala Krai-Kuala Lipis dan terus ke Gemas dapat disiapkan sepenuhnya? Rakyat sudah dengar terlalu banyak pengumuman tetapi terlalu sedikit perkembangan di lapangan. Adakah kerajaan dapat memberi garis masa yang telus, bukan sedang dilaksanakan, bukan dalam peringkat kajian, tetapi tarikh siap yang konkret? Bilakah bangunan baharu berkaitan isu yang sama, isu kemudahan kereta api ini, bilakah bangunan baharu stesen kereta api Dabong akan dapat dimulakan setelah kelulusan telah diberikan sebelum ini.

Tan Sri Pengerusi, merujuk kepada Butiran P.13000 iaitu Pembinaan dan Menaik Taraf Infrastruktur Lapangan Terbang. Pada 14 November 2025, Terminal 1 KLIA mengalami kebocoran teruk ketika hujan lebat. Dengan usia KLIA yang telah hampir 30 tahun sudah tentu perlu kepada penyelenggaraan yang menyeluruh bukannya membaiki bahagian-bahagian tertentu sahaja.

Saya ingin penjelasan daripada Yang Berhormat Timbalan Menteri, apakah perancangan MOT melalui MAHB bagi memastikan penyelenggaraan menyeluruh dapat dilaksanakan kerana KLIA adalah antara lapangan terbang termoden suatu ketika dahulu, tetapi kini bumbungnya bocor dan *aerotrain* nya pula rosak walaupun sudah diganti dengan set baru yang bernilai sekitar RM456 .

Perkara ini amat merosakkan imej negara kerana KLIA adalah pintu masuk penting dan utama. Mengapa kerja-kerja menaik taraf bumbung dijalankan tanpa langkah darurat yang mencukupi untuk menghadapi hujan lebat dan apakah jaminan bahawa projek-projek menaik taraf ini dapat diselesaikan secepat mungkin, terutama menjelang *Visit Malaysia 2026*? Terima kasih Tan Sri Pengerusi.

Tuan Pengerusi: Baik, seterusnya saya menjemput Rantau Panjang.

5.26 ptg.

Dato' Hajah Siti Zailah binti Mohd Yusoff [Rantau Panjang]:
Bismillahirrahmanirrahim, assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh dan salam sejahtera. Terima kasih, Tan Sri Pengerusi kerana memberi peluang kepada saya untuk sama-sama membahaskan peringkat Jawatankuasa Kementerian Pengangkutan. Menyentuh Butiran 00800 – Projek Membuat Pulih dan Pemulihan Landasan Keretapi Pantai Timur — Mengukuhkan Landasan Keretapi Pantai Timur. Dan juga 00900 – Meningkatkan Keupayaan KTMB.

Mewakili rakyat di Rantau Panjang, saya, sekali lagi mengucapkan terima kasih di atas kelulusan untuk menghidupkan semula laluan kereta api daripada Pasir Mas ke Rantau Panjang sebagaimana yang telah diumumkan di Dewan yang mulia ini. Cuma, isu yang berbangkit ialah saya ingin tahu apakah perancangan kerajaan dalam proses kelulusan ini? Apakah dari segi jangka masa hadapan?

Sebab kita tidak mahu kalau kereta api sedia ada yang memakan masa daripada Kelantan ke Kuala Lumpur hampir 14 ataupun 15 jam baru sampai. Sekiranya kereta api dengan menggunakan sistem yang sama, sudah tentulah tidak memberi impak yang besar kepada rakyat dan penumpang begitu juga kepada ekonomi.

Jadi, apakah perancangan untuk *upgrade* supaya memberi impak yang maksimum kepada penumpang dan begitu juga sekali gus boleh menggantikan ramai pelancong terutama untuk berhubung dengan negara jiran. Sebagaimana yang kita semua tahu, projek ECRL akan siap dijangka tahun 2027.

Jadi, apakah kerajaan bercadang selaras dengan perkembangan teknologi ini akan di-*upgrade* laluan kereta api ke Pantai Timur Kelantan–Kuala Lumpur ini kepada laluan ETS sebagaimana yang dilaksanakan di negeri lain supaya manfaatnya kepada rakyat. Apakah perancangan juga dalam pembangunan ini? Adakah ia akan diadakan pusat untuk dagangan seperti kemudahan pengurusan kargo dan sebagainya sebab di Rantau Panjang ada taman halal yang industri halal yang ada berhampiran dengan jalan kereta api yang lama, tetapi tidak ada penghubung kemudahan dengan kargo kereta api.

Jadi, saya harapkan supaya dimasukkan dalam perancangan supaya diadakan usaha untuk membolehkan supaya barang-barang yang dikeluarkan daripada industri halal ini terus boleh dibawa ke Thailand dan seterusnya melalui perkhidmatan kereta api ini. Saya ingin tahu juga apakah kajian yang telah dibuat berkaitan dengan keselamatan jambatan? Sebab jambatan yang sedia ada itu, umurnya lama. Jadi, sejauh mana kajian telah dibuat penggunaan jambatan yang sedia ada ataupun akan dibina jambatan baru dan begitu juga rel kereta api yang sedia ada.

Apakah projek-projek industri hilir yang akan diwujudkan? Termasuk juga stesen kereta api baru yang akan diwujudkan apabila dibuka laluan baru ini dan apakah kerjasama dibuat dengan projek yang akan dibina dalam masa yang terdekat ini iaitu pembesaran ICQS di Rantau Panjang. Sebab stesen kereta api yang lama hanya bersebelahan dengan kedudukan ICQS yang lama, ICQS yang sekarang ini.

Jadi, saya ingin tahu sejauh mana penyelarasan dibuat supaya projek ini dapat memberi impak yang maksimum kepada rakyat. Jadi, kita harapkan dengan projek ini memberikan kesan yang besar terutama kepada ekonomi, pelancongan dan juga memudahkan dari sudut kawalan keselamatan.

■1730

[Timbalan Yang di-Pertua (Puan Alice Lau Kiong Yieng) mempengerusikan Jawatankuasa]

Tuan Yang di-Pertua, saya menyentuh 1400, berkaitan dengan MIROS yang mana pada 27 September yang lalu berlaku kemalangan lori di Plaza Tol Bukit Kajang, yang mana satu lori barang merempuh tiga kenderaan yang mengakibatkan kematian seorang bayi.

Jadi, saya ingin tahu sejauh mana tindakan tegas telah dibuat kepada terutama kepada pemandu-pemandu dari sudut terutama supaya mereka mematuhi arahan keselamatan. Dan sejauh mana penyiasatan dibuat terhadap kes ini dan begitu juga isu pemalsuan rekod penyelenggaraan kenderaan termasuk juga penyelenggaraan tayar dan sebagainya. Jadi, apakah tindakan yang telah dibuat oleh kerajaan?

Yang seterusnya, saya juga tertarik menyentuh Butiran 010000 berkaitan pengurusan tiket kapal terbang di musim perayaan. Jadi, mengambil kira keperluan terutama penduduk rakyat di Sabah dan Sarawak di musim perayaan yang terpaksa berdepan dengan harga tiket kapal terbang yang mahal sehingga dua, tiga kali ganda, apakah perancangan kerajaan untuk memastikan supaya harga siling tiket ini tidak dieksplotasi oleh syarikat penerbangan yang menyebabkan beban yang besar, terutama kepada penduduk-penduduk yang berada di Sabah dan Sarawak, supaya perkara ini dapat dimanfaatkan terutama kepada penumpang di golongan B40. Terima kasih Tuan Pengerusi.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Rantau Panjang. Saya jemput pembahas terakhir, Yang Berhormat Jelutong.

5.31 ptg.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Terima kasih Puan Pengerusi. Saya ingin mulakan perbahasan saya dengan merujuk kepada Butiran

050600 – Program Keselamatan Pemanduan Motosikal. Asalnya, saya tidak disenaraikan untuk pembahasan. Tetapi saya telah memohon untuk membahas kerana hari ini sebelum datang ke Parlimen, saya telah melawat keluarga seorang penuntut Tingkatan 5, mendiang Jason Lee yang telah meninggal dunia apabila motosikal yang ditunggang oleh beliau terlibat dalam satu kemalangan dengan sebuah bas.

Dan saya amat sedih dan dukacita apabila saya mendapati bahawa mendiang Jason Lee ini merupakan seorang pelajar Tingkatan 5 yang belajar di St. Xavier. Dan walaupun beliau menunggang motosikal itu dan saya percaya telah pun menjalani kursus dan latihan untuk menunggang motosikal tetapi kemalangan ini masih berlaku.

Jadi, saya mohon dan bukan sahaja kejadian ini. Banyak sangat kejadian-kejadian melibatkan motosikal di mana penunggang-penunggang motosikal, rata-rata menjadi mangsa kepada kemalangan. Jadi, saya mohon kementerian kalau boleh memberi perhatian kepada perkara ini dan memberi penekanan kepada aspek-aspek keselamatan, di mana penunggang-penunggang motosikal diberi tatacara dan bimbingan di atas latihan untuk mereka menunggang motosikal dengan cara yang lebih selamat bagi mereka diri sendiri. Cuma mohon penjelasan daripada Menteri dalam perkara ini.

Pada masa yang sama, saya amat tertarik dengan perincian yang diberikan oleh Menteri berkenaan dengan isu yang melibatkan projek ECRL. Dan saya di sini menyentuh Butiran 08000 – Projek Membaik pulih dan Mengukuhkan Landasan Kereta Api Pantai Timur. Di sini, saya menyokong penuh inisiatif yang dibuat oleh kementerian. Walaupun saya tidak tinggal di Pantai Timur dan bukan seorang Ahli Parlimen Pantai Timur, saya kagum dengan penjelasan Menteri bahawa jumlah yang akan dibelanjakan dalam kos pembinaan untuk Laluan Rel Pantai Timur adalah RM50.27 bilion, di mana selain daripada kos pembinaan, kos pembangunan yang terlibat adalah RM24.69 bilion.

Jadi, saya tidak tahu kenapakah ia menjadi polemik apabila laluan LRT Mutiara di Pulau Pinang, jumlahnya hanya melibatkan RM17 bilion sahaja berbanding dengan projek ECRL yang melibatkan jumlah sebanyak RM50 bilion, di mana jumlahnya jauh lebih banyak daripada jumlah yang dibelanjakan untuk projek LRT Mutiara di Pulau Pinang.

Jadi, syabas dan tahniah kepada Menteri dan kementerian. Kita lihat bahawa kita— walaupun kerajaan kita merupakan kerajaan yang tidak disokong oleh Kerajaan-kerajaan Kelantan, Terengganu dan Pahang, Kerajaan Kelantan dan Terengganu, tetapi

masih kita masih lagi memastikan bahawa infrastruktur yang memberi manfaat kepada rakyat di kawasan-kawasan tersebut terus kita beri perhatian untuk kita laksanakan.

Isu yang terakhir yang ingin saya sentuh adalah isu yang melibatkan kejadian yang berlaku di Langkawi baru-baru ini, di mana 30 mayat kelihatan terapung di Langkawi pada bulan November. Cuma saya ingin mohon perincian, Butiran 010200 iaitu Maritim. Bagaimanakah, apakah langkah-langkah yang bakal diambil oleh pihak maritim untuk memastikan bahawa kejadian ini yang melibatkan sebuah bot yang membawa warganegara Myanmar, memasuki perairan Malaysia ini melibatkan lebih kurang 30 warganegara Myanmar yang cuba memasuki Langkawi telah pun menjadi mangsa pedagang-pedagang yang cuba membawa masuk mereka melalui perairan Malaysia.

Cuma saya mohon penjelasan, apakah langkah-langkah yang akan diambil oleh pihak maritim untuk membanteras memastikan bahawa kejadian ini tidak berulang. Puan Pengerusi, sekian terima kasih. Saya mohon menyokong.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Jelutong. Sekarang saya jemput Yang Berhormat Menteri untuk menjawab. Masa 30 minit.

5.37 ptg.

Menteri Pengangkutan [Tuan Loke Siew Fook]: Terima kasih kepada Puan Yang di-Pertua, Puan Pengerusi. Kementerian Pengangkutan Malaysia menyambut baik Belanjawan 2026. Kerajaan Perpaduan, Kerajaan MADANI yang bertemakan Belanjawan MADANI, Keempat Belanjawan Rakyat untuk memastikan kemakmuran ekonomi yang diraih dapat diterjemahkan kepada peningkatan kualiti dan taraf hidup rakyat termasuklah menerusi sektor pengangkutan.

Inisiatif-inisiatif Belanjawan 2026 yang dibentangkan oleh Yang Amat Berhormat Perdana Menteri, sesungguhnya mencerminkan pengurusan fiskal yang bertanggungjawab dan seimbang bagi menyokong dan mempercepat agenda reformasi negara. Di samping menangani isu utama rakyat, sejumlah RM6.768 bilion telah diperuntukkan oleh kerajaan kepada Kementerian Pengangkutan bagi keseluruhan anggaran perbelanjaan mengurus dan pembangunan bagi tahun 2026 iaitu peningkatan sebanyak 2.59 peratus berbanding peruntukan tahun lalu. MOT yakin menerusi

peruntukan di bawah Belanjawan 2026 ini akan terus memastikan kemampunan dan daya maju sektor perkhidmatan pengangkutan negara.

Puan Pengerusi, menerusi peruntukan belanja mengurus tahun 2026, MOT diperuntukkan sebanyak RM1.659 bilion iaitu penurunan sebanyak RM43.2 juta atau 2.54 peratus berbanding tahun lalu. Manakala, peruntukan belanja pembangunan meningkat sebanyak 4.38 peratus berbanding tahun 2025 iaitu sebanyak RM5.109 bilion bagi pelaksanaan 125 projek dan program yang telah diluluskan di bawah *Rolling Plan 1 Rancangan Malaysia Ketiga Belas Tahun 2025*.

Daripada jumlah tersebut, sebanyak 94 projek ataupun program sambungan sedia ada, 11 projek di kelas OE ke DE dan bakinya sebanyak 20 projek ataupun program baru yang diluluskan di bawah Belanjawan 2026.

Puan Pengerusi, Kementerian Pengangkutan berterima kasih kepada Ahli-ahli Yang Berhormat yang telah menyampaikan perbahasan ke atas Belanjawan 2026 bagi MOT di peringkat Jawatankuasa ini. Izinkan saya menjawab beberapa persoalan yang telah pun dikemukakan oleh Ahli-ahli Yang Berhormat. Namun begitu, dalam tempoh masa yang singkat ini, agak mustahil untuk saya menjawab setiap persoalan yang telah dilontarkan.

Saya akan menjawab beberapa tema besar dan kalau soalan-soalan yang spesifik, saya akan cuba menjawab secara lisan dan meminta pihak sekretariat untuk memberikan jawapan lisan kepada Ahli-ahli Yang Berhormat terhadap soalan-soalan yang spesifik.

Yang pertamanya dalam sektor darat. Puan Pengerusi, ramai Ahli-ahli Yang Berhormat yang bertanyakan berkenaan dengan status projek LRT 3.

■1740

Memang saya tahu bahwa projek ini mendapat perhatian umum dan ramai yang bertanya bilakah projek ini akan dapat disiapkan atau pun dimulakan perkhidmatan.

Untuk makluman Ahli Yang Berhormat, tarikh sasaran terkini bagi pengoperasian Transit Aliran Ringan 3 Laluan Shah Alam telah disemak semula kepada 31 Disember 2025, iaitu ambang tahun baru pada tahun ini, iaitu pada hari terakhir bulan Disember tahun 2025, berbanding sasaran pindaan terdahulu iaitu 31 September. Berdasarkan perkembangan terkini Projek LRT 3 atau pun Laluan Shah Alam adalah dalam fasa-fasa akhir *testing* dan *commissioning* untuk menjamin keandalan dan keselamatan.

Sekiranya semua aktiviti T&C ini dapat disempurnakan, maka laluan tersebut boleh dibuka menjelang akhir bulan Disember.

Pihak kementerian bersama Prasarana Malaysia Berhad dan pihak berkuasa berkaitan sedang memberikan keutamaan penuh kepada aspek keselamatan, kebolehpercayaan operasi dan pematuhan teknikal sebelum tarikh pembukaan dapat disahkan secara muktamad. Sebarang perkembangan lanjut akan dimaklumkan dari masa ke semasa setelah proses verifikasi terakhir dimuktamadkan.

Saya hendak menyatakan bahawa memang perancangan dan juga sasaran kita ialah 31 Disember. Namun, ini sangat tertakluk kepada hasil *testing* kita, hasil ujian kita. Kerana dalam perkhidmatan rel ini, salah satu perkara yang sangat penting ialah dari segi ujian terakhir yang sedang kita laksanakan. Dalam tempoh beberapa minggu yang lalu ini, kita sedang melaksanakan *free fault testing*, atau pun *free fault run*, supaya untuk memastikan apabila dibuka nanti tidak berlaku apa-apa gangguan teknikal dan sebagainya. Jadi, selepas ini, memang ada juga dia punya beberapa ujian lagi dan juga ujian untuk memastikan ketersediaan operasi dalam semua aspek operasi, termasuk stesen, termasuk rel, termasuk kakitangan dan sebagainya.

Jadi, semua itu memang kita sedang laksanakan. Kita ada tempoh daripada sekarang sampai 31 Disember. Tidak sampai dua bulan. Satu bulan lebih sedikit sahaja. Maka, kita sudah tentu berharap dapat dimuktamad dan dapat dilaksanakan menjelang 31 Disember.

Namun begitu, keputusan terakhir bila tarikh pembukaan itu perlu dimuktamadkan selepas pihak berkuasa berpuas hati dengan semua ujian-ujian yang akan dilaksanakan ini. Jadi, saya harap Ahli-ahli Yang Berhormat dapat memberikan masa dan juga kepercayaan kepada kementerian untuk memastikan semua perkara itu dapat dilaksanakan sebelum tarikh pengoperasian ini dapat diumumkan.

Untuk makluman juga, Rapid Rail Sdn Bhd telah melantik 956 orang pekerja bagi tujuan persediaan pengoperasian dan penyelenggaraan perkhidmatan LRT 3 ini. Pelantikan tersebut merangkumi pelbagai kategori kakitangan, termasuk pasukan operasi, teknikal, kejuruteraan dan sokongan bagi memastikan sistem dapat berfungsi dengan lancar, selamat dan efisien apabila mula beroperasi kelak. Ini berkenaan dengan LRT 3.

Seterusnya, untuk menjawab...

Tuan Haji Azli bin Yusof [Shah Alam]: Yang Berhormat. Shah Alam.

Tuan Loke Siew Fook: Ya.

Tuan Haji Azli bin Yusof [Shah Alam]: Saya juga ada bangkitkan tentang perkhidmatan *first mile* dan juga *last mile* yang kita belum dapat lagi satu maklumat yang tuntas daripada pihak PBT. Jadi, saya mohon juga penjelasan daripada pihak Yang Berhormat berhubung dengan perkara itu. Walau bagaimanapun, kami memang memberikan sepenuh, 100 peratus kepercayaan kepada Yang Berhormat dan juga pihak Kementerian Pengangkutan. Terima kasih.

Tuan Loke Siew Fook: *First mile* dan *last mile* itu bukan ia hanya bergantung kepada bas. Memang kita dari segi bas berhenti-henti itu ada. Tetapi, *first mile* dan *last mile* itu juga kita ada hubung kaitnya dengan sektor *e-hailing*. Jadi, sektor *e-hailing* pun memang ada berusaha untuk memastikan bahawa perkhidmatan *first mile* dan *last mile* ini dapat diperhebatkan, dapat diperbanyak di kawasan-kawasan sekitar dengan stesen-stesen LRT ini. Pihak Prasarana juga ada menyediakan perkhidmatan DRT, dan DRT juga antara satu mode untuk memastikan perjalanan antara *first mile* dan *last mile* dapat diperbanyak.

Seterusnya, Puan Pengerusi. Yang Berhormat Jerantut ada meminta perincian—perincian itu banyak. Saya akan serahkan secara bertulis kepada Yang Berhormat Jerantut.

Cadangan untuk membuka cawangan baharu di Jerantut, kita cuba untuk melihat sama ada dapat dilaksanakan. Namun begitu, kaunter bergerak JPJ Mobile ini memang sentiasa digerakkan dan kita faham bahawa agak sukar untuk kita menyediakan pejabat di semua daerah, di semua tempat. Namun begitu, di kawasan-kawasan yang strategik dan sesuai, kita akan pertimbangkan supaya pejabat-pejabat cawangan dapat diperbanyak di seluruh negara. Tetapi, kita lebih kepada kaunter bergerak dan juga penggunaan kiosk. Kiosk-kiosk ini dapat disediakan dengan lebih banyak di kawasan-kawasan tumpuan atau pun kawasan-kawasan strategik.

Puan Pengerusi, saya nak masuk kepada satu isu yang juga banyak dipertanyakan tadi, diperbahaskan. Berkenaan dengan penguatkuasaan kementerian terhadap isu kenderaan melebihi muatan. Saya nak berterus terang mengatakan bahawa saya ada sedikit terkilan dan dukacita dengan pandangan Ahli-ahli Yang Berhormat, termasuk daripada *Backbenchers*, seolah-olah mereka ini cuba memberikan perspektif atau pun cuba menjadi jurucakap kepada mereka-mereka yang membawa muatan berlebihan ini.

Dalam perkara ini, saya berharap semua Ahli Yang Berhormat dapat menyokong usaha kerajaan, menyokong usaha Kementerian Pengangkutan untuk memerangi satu isu yang berpuluhan tahun ini. Ini bukan isu politik. Ini satu isu keselamatan, yang saya harap semua Ahli Yang Berhormat, tak kiralah *backbenchers* ataupun pembangkang, sama-sama kita memerangi isu ini. Kerana, isu ini ialah isu nyawa manusia. Ini bukan isu *dollar and cent*. Ini isu nyawa manusia.

Ada Ahli Yang berhormat minta supaya kita bagi kelonggaran, bagi masa, bagi sokongan kewangan lagi kerana nak mengadaptasi peraturan baru. Saya nak tegaskan dalam Dewan yang mulia ini, ini bukannya peraturan baru, ini bukannya undang-undang baru. Mereka tahu berapa BDM mereka, berat dalam muatan mereka berapa. Tetapi, ini adalah satu fenomena yang telah pun wujud dalam negara kita ini berdekad-dekad, bertahun-tahun, isu *overloading* ini.

Isu *overloading* ini bukannya perkara baru. Ahli-ahli Yang Berhormat jangan bercakap seolah-olah kita diperkenalkan dasar baharu, perkenalkan peraturan baharu. Saya hanya menguatkuasakan peraturan dan undang-undang sedia ada yang telah dilanggari oleh pengusaha-pengusaha ini berpuluhan tahun... [Tepuk]

Ada yang minta *soft landing*, bagi tempoh peralihan. Saya nak tanya Ahli-ahli Yang Berhormat yang cakap macam itu, dalam isu kemalangan, ada *soft landing* tak? Ada peralihan tak? Kalau kita bagi tempoh peralihan sekarang, bagi *soft landing* sekarang, siapa Ahli Yang Berhormat yang boleh bagi jaminan, dalam tempoh saya tidak buat penguatkuasaan, tidak ada kemalangan berlaku? Tolong bangun, kalau ada... [Tepuk] Kalau mana Ahli Yang Berhormat yang minta saya buat *soft landing*, tolong bangun cakap, “*Saya boleh jamin tidak ada kemalangan dalam tempoh itu*”. Boleh atau tidak?

Bayangkan apa berlaku kalau atas tekanan Ahli Yang Berhormat, saya umum di sini *soft landing*. Besok semua pengusaha-pengusaha itu dah— mereka boleh menyambutlah, mereka boleh *celebrate*-lah, tak peduli dah penguatkuasaan, bawa sesuka hati mereka. Berat sampai berapa, sesuka hati mereka. Kalau esok dia langgar mati, siapa bertanggungjawab? Adakah Ahli Yang Berhormat yang minta saya *soft landing* itu bertanggungjawab? Adakah syarikat itu bertanggungjawab?

Betul, tekanan banyak. Tiap-tiap hari saya terima memorandum daripada dewan perniagaan, daripada persatuan, ada pemandu lori dalam hari Rabu ini nak demo dekat depan Parlimen. Tetapi, dalam isu ini, saya nak nyatakan, selaku Menteri Pengangkutan,

saya tidak akan berkompromi... *[Tepuk] No negotiation.* Saya dah cakap dalam Dewan yang mulia ini.

Kalau nak minta kita bincang bagaimana nak fasilitet, bantu sektor untuk membuat peralihan, saya alu-alukan. Tetapi, bagi pandangan konstruktif. Jangan minta kita perlahan dari segi penguatkuasaan. *The moment* kita cakap *soft landing*, benda ini akan gagal. Sebab, saya dah tengok dah dalam 10, 20 tahun ini, menteri-menteri pengangkutan sebelum ini yang cuba selesaikan, apabila ada tekanan, buat *U-turn, soft landing*. *The moment soft landing*, tidak akan ada *landing*-lah. Dia tidak akan ada *soft landing* punya, takkan ada *landing*, takkan ada penyelesaian.

■1750

Cuma dengan tegasan ketegasan dan keinginan politik, *political will* yang kuat, baru kita boleh memerangi isu ini. Tanpa satu *political will* yang kuat, ada tekanan daripada Ahli Yang Berhormat, Menteri *U-turn* tak berlakulah. Mereka kat luar ini akan *celebrate*. Saya hendak bagi tahu— betul saya faham Ahli Yang Berhormat ada tekanan daripada macam-macam pihak, tetapi dengar juga orang ramai, dengar juga masyarakat umum, berapa orang yang menyokong kita jangan kuatkuasakan dengan tegas.

Ramai yang menyokong kita. Jadi, jangan bimbang, yang membantah itu bilangan kecil sahaja, yang menyokong penguatkuasaan tegas supaya kita perangi isu ini, lebih ramai, lebih banyak. Yang kita tahu, ada pengusaha pemandu-pemandu lori ini ditekan dari segi kadar upah, dari segi kadar sewa mereka dan sebagainya. Ini daripada syarikat-syarikat besar, yang kita akan deal dengan syarikat-syarikat besar ini juga. Kita hendak membantu pemandu lori, bukan kita hendak memangsakan pemandu lori.

Dalam perkara ini, kita tahu pengusaha-pengusaha lori kecil-kecil ini dia ada tekanan. Sekarang dia kata, kadar sewa tak ditingkatkan, kadar upah tak ditingkatkan. Kita akan *deal* dengan syarikat-syarikat dan juga industri-industri ini yang hendak naikkan harga dan sebagainya. Saya dah *raise* dalam kabinet minta KPDN masuk juga. Antipencatuan, Anti – *Act Profiteering* dan sebagainya. Kalau mana-mana industri yang cuba meningkatkan harga dengan tidak berpatutan, mereka akan dikenakan tindakan.

Tetapi dari segi sewa ataupun kadar kepada pengusaha-pengusaha, mereka kena— mereka kena buat penyelaras kerana selama ini yang menjadi mangsa ialah pengusaha-pengusaha, pemandu-pemandu lori kecil. Mereka ditekan dari segi kadar mereka. Apabila saya buat polisi ini untuk buat satu penguatkuasaan yang tegas, maka

industri-industri besar, syarikat-syarikat besar kena menyelaraskan kadar kepada pemandu-pemandu ini. Dan saya harap upah dan juga gaji yang setimpal dibayar balik kepada pemandu.

Kalau pengusaha-pengusaha lori kecil ini, kalau mereka dipaksa *overloading*, mereka yang menanggung, bukan dari segi— dari segi keselamatan jalan raya sahaja. Lori mereka cepat rosak. Dan yang paling— musibah paling besar ialah kepada masyarakat umum, kemalangan berlaku. Tiap-tiap hari Ahli-ahli Yang Berhormat cakap fasal jalan berlubang. Dekat Sabah sekarang ini kempen pilihan raya, jalan berlubang-lubang. Mengapa keadaan jalan raya negara kita macam itu. Bukan kita tak ada duit untuk penyelenggaraan.

Tadi baru saya buat mesyuarat Kabinet berkenaan dengan keselamatan jalan raya. Pihak JKR ada, pihak KKR ada. Kata betul, penyelenggaraan kita tiap-tiap tahun berbilion ringgit kita belanjakan. Tetapi mengapa keadaan jalan kita cepat rosak, walaupun di selenggara, cepat rosak. Antara masalahnya ialah *over loading*, ada *over loading* ini begitu keterlaluan. Lebih 80 peratus, lebih 100 peratus pun ada.

Jadi, ini mesti kita tangani. Tanya mereka balik, dekat Thailand ada tak *overloading*? Thailand hari ini sudah tak ada *overloading* kerana ketegasan kerajaan mereka. Negara China ada tak *overloading*? Tak ada. Ada satu syarikat dari negara China baru-baru ini, saya dengar dia kata dengan orang, dalam *market* dia cakap siapa tak *overloading*? Kalau cakap macam itu, kenalah dia. Negara China tak ada, negara China tak siapa berani *overloading*, tak ada mana-mana pengusaha berani *overloading*. Inilah ketegasan yang kita perlu sebagai kerajaan untuk kita selesaikan masalah ini. [Tepuk] Kerana, jangka masa panjang dari segi *benefit* kepada negara, banyak kalau kita boleh selesaikan isu ini.

Yang pertamanya, pemandu-pemandu ini dia lebih tenang, tak perlulah tiap-tiap hari dia takut kena penguat kuasa. Saya tahu dulu ada orang cakap nanti kena sogoklah, kena pau lah. Tiap-tiap bulan kena ada sogok berapa supaya *overloading* itu tak akan dikenakan saman dan sebagainya.

Kalau bagi kerjasama macam itu, tak ada *overloading*, tak payahlah pau. Betul tak? [Tepuk] Tak adalah isu sogok-sogok ini. Saya tak nak JPJ dicemarkan dengan imej begitu, saya tak nak mana-mana penguat kuasa kita diberikan satu imej yang begitu negatif. Seolah-olah ini kita boleh pau, kita boleh— makan pau bolehlah. Tapi jangan kena

pau. Jadi, saya harap, sama-sama kita bekerjasama untuk pastikan isu *overloading* ini dapat diselesaikan.

Kalau kita dapat bertahan, bertahan berbulan-bulan, apa tekanan datang pun, kita bertahan, semua Ahli Yang Berhormat sokong saya, saya yakin isu ini akan kita selesaikan. [*Tepuk*]

Tak ada siapa berani hendak ugut kita, betul ada ugutan, nak demo depan Parlimen nanti, hari Rabu. Mungkin ada lori-lori *park* dekat depanlah. Saya bagi notis dulu, nanti Ahli Parlimen tak boleh masuk Parlimen. Mungkin dia *park* depan Parlimen dulu. Tapi ugutan macam itu, kalau kita tunduk kepada mereka, kita tak payah *govern*-lah, betul tak?

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Betul.

Tuan Loke Siew Fook: Kita tak payah *govern*, kalau kita tunduk kepada ugutan macam tu. Jadi saya harap, Ahli-ahli Yang Berhormat dalam perkara ini, mesti kita bersama-sama. Kita hendak bantu rakyat, kena lihat kepada kepentingan keseluruhan masyarakat, bukannya kepada segelintir sahaja. Ada yang masih tak faham. Kita kena fahamkan mereka.

Saya tahu ada isu teknikal dan sebagainya, kita cuba selesaikan, kita hendak *facilitate* permohonan permit lebih cepat. Di Sabah Sarawak ada isu dia *axle load* lebih rendah daripada Semenanjung. Macam yang dibangkitkan oleh Yang Berhormat Stampin kepada saya. Saya tahu ada dekat Sarawak dengan Sabah pengusaha-pengusaha mengeluh. Dia kata *axle load* dekat Sabah Sarawak lebih rendah daripada Semenanjung. Memang betul, kerana ini adalah satu peraturan yang dikenakan oleh JKR mengikut kepada *spec* ataupun ketersediaan kemudahan jalan raya dan jambatan. Di Sabah Sarawak dia punya *load* lebih rendah daripada Semenanjung.

Yang ini kita kena lihat, yang ini kita sedang lihat, kita juga sedang berbincang dengan JKR, dengan Kementerian Kerja Raya supaya boleh tak samakan *axle load* di antara Semenanjung dan Sabah Sarawak. Saya rasa Sarawak boleh lebih cepat buat kerana Pan Borneo telah siap. Banyak jalan-jalan raya telah pun siap dinaik taraf dan sebagainya.

Jadi perkara itu saya rasa kita boleh dalam konteks macam itu, kita boleh bantu, kita akan bantu. Tetapi jangan datang ke Dewan yang mulia ini minta saya berlembut dengan orang-orang yang membawa *overloading* dengan berlebihan ini. Ini saya hendak

tegaskan, saya tidak akan berkompromi dan saya tidak akan tunduk kepada mana-mana permintaan seperti itu. *[Tepuk]*

Kalau saya jadi *one term Minister* pun, saya jadi *one term Minister* lah, tak apa. *[Tepuk]* Bagi saya, kalau saya boleh selesaikan isu ini, bagi saya kepuasan yang paling besar, kerana ini satu isu legasi yang berpuluhan tahun tidak ada menteri pengangkutan yang berani memerangi isu ini. *[Tepuk]*

Jadi, saya harap *backbenchers* boleh faham, bahawa ketegasan ini sangat diperlukan. Kalau saya berlembut, tak ada masalah yang boleh diselesaikan. Jadi, saya harap, Ahli-ahli Yang Berhormat dapat memahami pendirian saya.

Seterusnya, sektor udara...

Tuan Ahmad Tarmizi bin Sulaiman [Sik]: Yang Berhormat Menteri, mungkin sikit Sik. Ya, saya yakin semua kita bersetuju penguatkuasaan yang tegas untuk kita membasmi *overloading* ini, tapi juga kita lihat soal liabiliti itu perlu lebih jelas. Maknanya dari segi SOP nya. Sama ada penerima ataupun pengirim barang itu kontena ataupun lori itu. Itu yang mungkin dipertikaikan oleh pelbagai pihak. Termasuk juga dalam soal VGM – *Verified Gross Mass* ini ada kontena dia kata di pelabuhan okey, muatannya sudah— maknanya mengikut spesifikasi yang sepatutnya. Tetapi, bila bergerak di jalan raya, ini sudah pun maknanya melebihi had.

Jadi, ini perlu dilihat secara menyeluruh bahawa penguatkuasaan ini *last* di mana-mana sahaja, termasuk di pelabuhan ataupun di jalan raya itu. Dan saya yakin semua pengguna kita di sini juga bersetuju dengan langkah penegasan oleh pihak kementerian dalam soal ini, terima kasih.

Tuan Loke Siew Fook: Terima kasih Ahli Yang Berhormat, yang pertamanya dari segi kontena dan sebagainya. Memang betul ada dia punya timbang dekat pelabuhan. Dan memang sudah tentu kita akan ada buat pelarasan. Kalau timbang dekat pelabuhan diterima, itu tidak menjadi masalah.

Sebenarnya, isu berat muatan ini, dari segi kontena dia tak menjadi masalah besar, sebab kontena ini dia tertakluk kepada piawaian peraturan antarabangsa, dia kena naik kapal. Dia tak boleh melebihi muatan dan sebagainya. Yang kita lawan sekarang ini, bukannya dari segi lori-lori kontena, yang paling besar masalah kita bukan lori kontena. Masalah paling besar ialah lori-lori *tipper*, lori yang membawa bawa mineral, bawa batuan, bawa pasir, bawa balak. Ini lori-lori yang selalu had melebihi muatan.

■1800

Dari segi liabiliti, kita sedang melihat— Bahagian Darat Kementerian Pengangkutan sekarang ini masih lihat bagaimana kita nak memberikan— liabiliti itu juga dipertanggungjawabkan kepada *consignor*. Kerana pemilik kargo itu kadang-kadang kita faham pengusaha lori kata, “*Saya dipaksa, saya diminta mesti bawa jumlah ini*”. Kalau tak dia punya kontrak dibatalkan.

Jadi, kita lihat sekarang ini bukan sahaja pengusaha ada liabiliti tetapi pihak *consignor* juga ada liabiliti. Jadi, ini sedang kita perincikan bagaimana kita boleh kuatkuasakan undang-undang itu. Setakat ini kita nak lihat peruntukan dalam Akta Pengangkutan Jalan dan juga Akta Pengangkutan Awam Darat apa seksyen yang boleh kita guna pakai.

Dalam perkara ini, memang sedang kita rangkakan satu dasar bagaimana kita memberikan liabiliti ini kepada beberapa pihak, termasuk juga kepada *consignor* supaya semua pihak dia tak berani lagi kerana ini satu ekosistem. Ekosistem ini dia bukan sahaja pemandu lori, kita faham pemandu lori kalau diberikan pilihan dia tak nak *overloading*.

Yang paling penting dalam ekosistem ini ialah pemilik kargo yang mengupah ataupun mengambil kontrak dengan syarikat-syarikat pengangkutan ini ataupun syarikat lori ini untuk mengangkut barang mereka. Jadi, kalau liabiliti itu boleh diletakkan kepada pihak *consignor*, kita yakin bahawa mereka tak berani lagi memaksa untuk had melebihi muatan ini. Jadi, perkara ini saya ucap terima kasih. Memang kita sedang melihat bagaimana kita nak uruskan isu ini.

Puan Pengerusi, saya ada tinggal lima minit sahaja lagi. Saya nak masuk kepada sektor udara. Sektor udara ini satu perkara yang saya nak bagi pencerahan sebab ada Ahli Yang Berhormat Merbok ada bertanya mengapa Pihak Berkuasa Penerbangan Awam (CAAM) tidak ada peruntukan untuk tahun depan

Memang betul, dalam buku bajet tak ada lagi peruntukan untuk pihak berkuasa penerbangan CAAM. Mengapa begitu? Ini satu reformasi yang telah kita laksanakan terhadap CAAM. Kerana Pihak Berkuasa Penerbangan Awam Malaysia (CAAM) sejak dua bulan yang lalu telah menjadi badan berkanun diasingkan saraan. Dan mereka telah ada *financial independence*, dengan izin. Kerana dulu mereka memerlukan suntikan dana setiap tahun. Seperti yang kita baca dalam buku bajet ini setiap tahun perlukan

RM200 juta untuk disalurkan kepada CAAM untuk mereka membelanjakan kos operasi mereka.

Tetapi bermula tahun depan, kita tak memerlukan lagi suntikan dana ini. Mengapa? Kerana yang pertamanya mereka telah menjadi badan berkanun diasingkan saraan dan dibebaskan. Maksudnya, mereka juga ada kemampuan kewangan untuk membayar gaji, emolumen kakitangan mereka. Dan dari segi operasinya tak memerlukan lagi suntikan dana. Kerana apa yang kita laksanakan ialah kita telah mengkaji balik dan juga mempertingkatkan *charge on aeronautical*.

Caj *aeronautical* kepada pengguna-pengguna ruang udara negara kita. Ini telah menyebabkan kenaikan hasil kepada CAAM. Jadi, ini satu perkara yang saya telah pernah jawab di sini, mengapa kita buat begitu. Kerana berpuluhan tahun kita punya caj *aeronautical* tak pernah dinaikkan. Kerana separuh daripada caj *aeronautical* ini daripada syarikat-syarikat penerbangan asing yang melalui ruang udara negara-negara kita.

Jadi, kita bagi macam perkhidmatan yang sangat murah kepada *foreign airlines* ini.

Tuan Mohd Nazri bin Abu Hassan [Merbok]: Menteri.

Tuan Loke Siew Fook: Jadi, kita naikkan caj-caj itu untuk pertingkatkan hasil kita dan hasilnya ialah kita tak perlu lagi suntik dana kepada CAAM.

Tuan Mohd Nazri bin Abu Hassan [Merbok]: Boleh saya bertanya, berapakah jumlah caj *aeronautical* ini yang telah kita kutip pada tahun ini ya?

Tuan Loke Siew Fook: Kita baru ini, tahun 2025 baru memperkenalkan caj yang baharu ini. So, kalau tak silap saya pertengahan tahun. Anggaran kita setahun ialah kita dapat mengutip lebih kurang RM400 hingga RM500 juta. Jadi, itu cukup untuk kita menanggung keseluruhan kos operasi CAAM. Yang sebelum ini memerlukan RM200 juta suntikan. Dia kutip hanya dalam RM100 juta lebih, dulu, mengikut kadar lama.

Jadi, kadar baharu ini dapat dikutip sehingga RM400 juta setahun. Jadi, itu mencukupi untuk kita bukan sahaja dapat menanggung keseluruhan kos operasi CAAM, tetapi apa yang lebih penting kita naikkan gaji kepada kakitangan CAAM. Terutamanya *traffic controller* kita, *air traffic controller* kita. Jadi, sudah tentu kita mengharapkan kecekapannya lebih baik daripada *air traffic controller* ini.

Kerana kecekapan ATC kita ini juga ada hubung kait dengan isu-isu yang dibawa oleh Yang Berhormat; kelewatan pesawat, kelewatan penerbangan, kadangkala *take-off*

kita agak lambat dan sebagainya. Jadi, perkara-perkara itu sedang ditangani dan kita mengharapkan dengan adanya kemampuan kewangan yang lebih baik dalam CAAM, perbagai inisiatif baharu dapat dilaksanakan, dapat diperkenalkan di peringkat CAAM untuk kita membantu mempertingkatkan efisiensi CAAM supaya penerbangan negara kita ini dapat berdaya saing dengan lebih hebat. Jadi, itu jawapan yang saya sampaikan kepada Yang Berhormat Merbok.

Ramai lagi yang bertanya berkenaan saya tahu ada satu isu yang memang panas, memang besar, memang sesuatu yang kita tak menjangkakan berlaku dalam Terminal 1 KLIA pada hari jumaat yang lepas, di mana ada kejadian air hujan mencurah dalam bangunan terminal.

Mengapa berlaku begitu? Memang seperti yang telah dinyatakan oleh MAHB, sebenarnya penyelenggaraan bumbung sedang dilaksanakan pada hari itu. Kecuaian kontraktor apabila hujan lebat berlaku, mereka tanpa mengalihkan bahan-bahan binaan mereka, mereka terus bergerak keluar daripada tapak tersebut.

Jadi, itu menyebabkan ada bahan binaan, ada kayu dan sebagainya yang tertinggal di atas bumbung dan menyebabkan ada sekatan dan menyebabkan *gutters* ataupun *water gutters* dalam bangunan terminal itu tersekat dan air tercurah dalam bangunan terminal. Itu sesuatu yang sangat-sangat mendukacitakan. Saya tahu imej itu sangat memalukan. Imej itu memang dari segi gambar dan video akan memberikan satu imej yang begitu negatif kepada negara kita.

Perkara itu memang sesuatu yang sangat sukar untuk dimaafkan. Jadi, pihak MAHB sudah tentu diminta untuk mengambil tindakan tegas kepada pihak kontraktor yang mungkin dari segi SOP nya tidak buat dengan baik menyebabkan berlakunya satu kejadian seperti ini yang sudah tentu memberikan kesan yang agak negatif. Ini satu persepsi yang negatif.

Kita faham, kita tahu tetapi kontraktor yang sedang melaksanakan tugas itu perlu dipertanggungjawabkan. Jadi, perkara ini akan diambil tindakan seterusnya oleh pihak MAHB. Dan perkara-perkara lain yang sedang kita ambil maklum dan juga tindakan...

Kapten Azahari bin Hasan [Padang Rengas]: YB Menteri.

Tuan Loke Siew Fook: ...termasuklah isu *aerotrain* dan sebagainya. Memang itu perkara yang dalam pengetahuan kita dan MAHB sedang juga telah pun membuat satu sidang media untuk memberikan penjelasan dalam perkara itu. Kalau boleh Puan Pengerusi boleh bagi saya dua, tiga minit sahaja okey? Batu dan— tadi ada.

Kapten Azahari bin Hasan [Padang Rengas]: YB Menteri, Padang Rengas minta mengenai isu maritim dan juga ETS. Boleh diberi jawapan? Serta komuter.

Tuan Loke Siew Fook: Yang pertamanya, maritim. Industri perkapalan. Yang Berhormat Padang Rengas ada bertanya berkenaan dengan bagaimana membantu syarikat perkapalan membuat peralihan tenaga.

Ini sememang jawapan itu ada. Kalau dari segi spesifiknya saya akan jawab secara bertulis kepada Yang Berhormat. Berkenaan dengan komuter utara, apa soalannya?

Kapten Azahari bin Hasan [Padang Rengas]: Minta disambung komuter Ipoh ke KL dan juga sampai kekerapan ETS ke utara?

Tuan Loke Siew Fook: Ya, yang pertamanya, Yang Berhormat, dari segi komuter ini dia punya jarak tak boleh terlalu panjang. Dia ada jarak tertentu yang kita hadkan kerana yang pertamanya *coach*, *coach* komuter ini dia tak ada tandas. Jadi, dia ada peraturan syarat dalam kita punya *railway scheme* kita. Komuter ini biasanya dia berhenti-henti. Kalau terlalu panjang, masa yang diperlukan untuk selesaikan satu perjalanan *trip* itu sangat terlalu panjang.

Jadi, sekarang ini ia Tanjung Malim sampai ke KL. Jadi, itu dalam lingkungan satu jam, satu jam setengah dan begitu. Kalau kita nak sambung sampai Ipoh, dia punya komuter mungkin ambil tiga, empat jam untuk sampai.

Kapten Azahari bin Hasan [Padang Rengas]: Menteri, maksud saya sebab daripada utara sampai ke Ipoh dah ada. Sekarang Ipoh ke Tanjung Malim yang tak ada komuter.

Tuan Loke Siew Fook: Itu kalau katakan Ipoh ke Tanjung Malim dan sebagainya, ia mangkin berperingkat kita akan lihat. Tetapikekangan kita yang ada sekarang ini *rolling stock* tak cukup. Macam komuter utara.

Saya nak tambah. Memang kita dah buat *procurement* untuk tambah sepuluh set lagi untuk komuter utara. Untuk memastikan perjalanan yang lebih kerap di antara Ipoh ke utara dan juga terutamanya dari sektor Butterworth ke Padang Besar.

■1810

Itu memang satu sektor yang sangat penting kerana ramai yang memerlukan perkhidmatan tersebut yang kita telah tambah tetapi itu mengambil masa dua, tiga tahun untuk siapkan *rolling stock* tersebut. Untuk *rolling stock* sedia ada, memang tak mencukupi. Saya tahu bahawa keadaan Komuter Utara ini agak kurang memuaskan.

Jadi, kita memang berharap untuk meningkatkan kapasiti dan juga perkhidmatan Komuter Utara dan dapat ditambah kawasan-kawasan lain. Jadi, perkara ini apabila *rolling stock* mencukupi, kita boleh pertimbangkan untuk melihat laluan-laluan yang ramai permintaan dia. Perkara-perkara lain seperti yang saya katakan Puan Pengerusi, saya akan meminta pihak sekretariat untuk menjawab, memberikan jawapan secara bertulis.

Dato' Hajah Siti Zailah binti Mohd Yusoff [Rantau Panjang]: Yang Berhormat Menteri, minta jawab sikit berkaitan dengan isu penyambungan semula rel Rantau Panjang. Apa konsep yang akan diperluaskan? Minta penjelasan.

Tuan Loke Siew Fook: Untuk makluman, hari itu saya dah jawab dalam Dewan yang mulia ini. Saya juga berterima kasih kepada Yang Berhormat Rantau Panjang. Saya dah nyatakan bahawa Kuala Krai ke Rantau Panjang akan dihidupkan semula landasan tersebut sekarang sebab Yang Berhormat Rantau Panjang telah banyak kali bercakap. Landasan itu, koridor itu sedia ada tetapi landasan sudah daif sebab dah lebih 10 tahun tidak digunakan.

Jadi, fasa pertama ini, kita nak hidupkan semula trek tersebut terlebih dahulu. Ada banyak kerja-kerja pemuliharaan kena dibuat menggunakan koridor sedia ada, memulihkan trek tersebut. Tetapi saya juga minta supaya lihat bagaimana kita dapat mengintegrasikan dengan ECRL kerana itu sangat penting. Kalau kita tak dapat integrasikan dengan ECRL, maka dia tak *serve the purpose* ataupun dia tak ada nilai tambah yang banyak. Jadi, memang perkara itu saya telah minta pihak MRL iaitu pemaju untuk ECRL untuk melihat bagaimana integrasikan dengan sektor KTM sampai ke Rantau Panjang. Terima kasih.

Dato' Hajah Siti Zailah binti Mohd Yusoff [Rantau Panjang]: Yang Berhormat Menteri di atas penjelasan dan kami sangat mengharap supaya persiapan itu termasuk juga kemudahan untuk kargo sebab kita ada Taman Halal Hub di Rantau Panjang yang tidak ada kemudahan untuk berkaitan dengan kargo.

Tuan Loke Siew Fook: Ya. Saya, saya, saya bersama Yang Berhormat dalam perkara ini. Memang prioriti saya adalah kargo sebenarnya kerana kalau kita dapat menyediakan satu perkhidmatan kargo yang baik, sudah tentu dia akan menjadi pemangkin kepada pembangunan perindustrian di kawasan Pantai Timur dan perkara itu memang selari dengan hasrat dan juga dasar pengangkutan negara kita untuk

melihat bagaimana pengangkutan rel kargo ini dapat membantu pembangunan perindustrian.

Dan memang Rantau Panjang itu, kita dah nyatakan bahawa itu satu kawasan strategik yang perlu kita letak satu kemudahan kargo dekat sana. Bukan sahaja untuk masyarakat ataupun di kawasan Rantau Panjang tetapi dia ada— dia satu ada satu kelebihan strategiknya kerana kita nak menarik kargo-kargo daripada selatan Thailand supaya selatan Thailand boleh menggunakan perkhidmatan kita sebagai *gateway* kepada pasaran eksport mereka. Jadi, itu yang kita sedang lihat dan kita akan cuba membantu untuk memastikan itu dapat integrasikan.

Saya rasa itu sahaja Puan Pengerusi. Terima kasih atas masa tambahan yang diberikan. Semua persoalan-persoalan yang lain akan dijawab secara bertulis. Terima kasih.

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri.

Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah iaitu wang sejumlah RM1,659,153,900 untuk Kepala B.28 Anggaran Perbelanjaan Mengurus 2026 jadi sebahagian daripada Jadual hendaklah disetujukan.

[Masalah dikemuka bagi diputuskan, dan disetujukan]

[Kepala B.28 diperintah jadi sebahagian daripada Jadual]

Tuan Pengerusi [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Masalahnya bahawa perbelanjaan di bawah Kepala P.28 dalam Anggaran Perbelanjaan Pembangunan 2026 hendaklah diluluskan.

[Masalah dikemuka bagi diputuskan, dan disetujukan]

[Kepala P.28 jadi sebahagian daripada Anggaran Perbelanjaan]

[Majlis Mesyuarat bersidang semula]

[Timbalan Yang di-Pertua (Puan Alice Lau Kiong Yieng) mempengarusikan Mesyuarat]

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Ahli-ahli Yang Berhormat, Mesyuarat Dewan hari ini ditangguhkan sehingga jam 10 pagi, hari Selasa, 18 November 2025. *[Mengetuk tukul]*

[Dewan ditangguhkan pada pukul 6.14 petang]