

MEMPERTINGKATKAN INFRASTRUKTUR, KEMUDAHAN AWAM DAN PENGANGKUTAN BANDAR

18

I. PENDAHULUAN

18.01 Dalam tempoh Rancangan Malaysia Kelapan (RMKe-8), pembangunan infrastruktur dan kemudahan awam menyumbang kepada perkembangan rangkaian pengangkutan, bekalan air dan sistem pembetungan. Projek infrastruktur menyumbang kepada pertumbuhan ekonomi melalui pewujudan rantaian dan faedah limpahannya. Langkah juga diambil bagi meningkatkan kecekapan dan keandalan kemudahan dan perkhidmatan infrastruktur untuk menyokong aktiviti perdagangan dan perniagaan serta meningkatkan kualiti hidup.

18.02 Teras pembangunan infrastruktur dan kemudahan awam dalam tempoh Rancangan Malaysia Kesembilan (RMKe-9) akan memberikan tumpuan kepada peningkatan liputan rangkaian dan penggunaan kemudahan sedia ada secara lebih optimum bagi menyokong aktiviti ekonomi. Peningkatan akses kepada kemudahan infrastruktur di kawasan luar bandar, mod dan perkhidmatan pengangkutan yang lebih bersepadu serta sistem bekalan air yang berkualiti dan andal akan merupakan teras dalam perancangan serta pelaksanaan projek infrastruktur. Langkah akan dilaksanakan untuk mempertingkatkan pelbagai mod pengangkutan awam terutamanya di kawasan bandar bagi mengurangkan kesesakan lalu lintas dan pencemaran udara. Aspek alam sekitar akan diberikan penekanan dalam perancangan dan pelaksanaan projek untuk memastikan pembangunan mampan.

II. KEMAJUAN, 2001-2005

18.03 Pembangunan infrastruktur terus diberikan keutamaan dalam tempoh RMKe-8 memandangkan kemudahan dan perkhidmatan infrastruktur yang cekap dan andal adalah penting untuk menyokong pertumbuhan ekonomi. Sejumlah RM38.7 bilion dibelanjakan untuk meningkatkan keupayaan serta menaik taraf dan membaik pulih rangkaian infrastruktur dan kemudahan awam bagi memenuhi permintaan yang bertambah dan meningkatkan kualiti perkhidmatan.

Jalan Raya

18.04 Program pembangunan jalan raya telah dilaksana berdasarkan strategi serampang tiga mata, iaitu meningkatkan keupayaan, menyediakan akses ke kawasan luar bandar dan pembangunan baru serta meningkatkan keselamatan jalan raya. Sejumlah RM18.5 bilion dibelanjakan untuk pembangunan jalan raya manakala 22 projek dengan perbelanjaan berjumlah RM4 bilion dilaksanakan di bawah skim bayaran tertanggung. Beberapa jalan raya utama seperti Lebuhraya Pantai Timur Fasa 1 dari Karak ke Kuantan di Pahang, Jalan Pintas Muar di Johor, Jalan Nangoh-Kanibungan di Sabah dan Jalan Tanjung Kidurung-Suai-Bakam di Sarawak telah siap dibina untuk menyokong pembangunan koridor timur Semenanjung Malaysia serta Sabah dan Sarawak. Di bawah program penswastaan, sejumlah RM4 bilion dilaburkan untuk menyiapkan empat lebuhraya bertol dan memulakan pelaksanaan enam projek baru.

18.05 Di bawah program keselamatan jalan raya, keadaan jalan bagi 34 lokasi yang sering berlaku kemalangan dibaiki manakala 280 cerun berbahaya diperkukuh untuk memastikan keselamatan pengguna jalan raya. Di samping itu, sepanjang 122 kilometer (km) laluan motosikal dibina di beberapa jalan raya utama bagi mengurangkan kemalangan. Kempen keselamatan yang diselaraskan dengan lebih baik untuk meningkatkan amalan keselamatan jalan raya telah mengurangkan bilangan kemalangan. Kadar kemalangan maut berkurang daripada 5.7 kematian bagi 10,000 kenderaan berdaftar pada tahun 2000 kepada 4.2 pada tahun 2005.

18.06 Tumpuan juga diberikan untuk meningkatkan akses ke kawasan luar bandar. Bagi tujuan ini, sejumlah RM714 juta dibelanjakan untuk membina 340 km jalan luar bandar dengan piawai minimum JKR-R3¹. Di samping itu, sebanyak RM1.6 bilion dibelanjakan untuk membina dan menyenggara 500 km jalan kampung bagi menyediakan akses kepada 2.5 juta penduduk.

18.07 Pembinaan jalan raya baru yang lebih pesat telah meningkatkan rangkaian dan jarak jalan raya daripada 66,391 km pada tahun 2000 kepada 77,673 km pada tahun 2005. Sehubungan ini, Indeks Pembangunan Jalan Raya (RDI) meningkat daripada 0.75 kepada 0.85. Kebanyakan negeri di Semenanjung Malaysia mencatatkan RDI yang lebih tinggi berbanding dengan indeks kebangsaan, seperti ditunjukkan dalam *Jadual 18-1*.

Pengangkutan Bandar

18.08 Strategi pengangkutan bandar ditumpukan kepada pembangunan sistem pengangkutan awam yang bersepadu, cekap dan andal bagi menggalakkan pengguna lebih menggunakan pengangkutan awam, khususnya di Lembah Klang.

¹ JKR-R3 jalan mempunyai kelebaran minimum 3 meter dan had laju 70 km sejam.

JADUAL 18-1

PETUNJUK PEMBANGUNAN JALAN RAYA, 2000-2005

Negeri	Panjang Jalan Raya (Km)		Kepadatan Jalan ¹		Tahap Perkhidmatan ²		Indeks Pembangunan Jalan ³	
	2000	2005	2000	2005	2000	2005	2000	2005
Johor	6,780.3	7,179.0	0.34	0.36	2.45	2.31	0.91	0.91
Kedah	5,469.8	5,494.8	0.58	0.58	3.27	2.97	1.36	1.32
Kelantan	2,704.4	2,843.6	0.18	0.19	1.99	1.89	0.60	0.60
Melaka	1,698.4	2,013.3	1.03	1.22	2.63	2.82	1.64	1.86
Negeri Sembilan	3,842.6	4,162.3	0.58	0.63	4.44	4.40	1.60	1.66
Pahang	7,753.4	7,791.6	0.22	0.22	5.98	5.46	1.14	1.09
Perak	5,017.0	7,058.0	0.24	0.34	2.40	3.13	0.76	1.03
Perlis	544.6	716.1	0.67	0.88	2.62	3.19	1.33	1.68
Pulau Pinang	1,736.2	2,098.6	1.64	1.99	1.30	1.43	1.48	1.69
Sabah	10,975.1	16,090.7	0.15	0.22	4.22	5.49	0.80	1.10
Sarawak	6,228.6	6,471.6	0.05	0.05	3.01	2.80	0.39	0.38
Selangor	7,871.3	9,815.0	0.99	1.23	1.88	2.07	1.36	1.60
Terengganu	4,345.7	4,515.4	0.34	0.35	4.81	4.44	1.27	1.24
Wilayah Persekutuan	1,423.4	1,423.4	3.67	3.67	0.95	0.87	1.87	1.79
Malaysia	66,390.8	77,673.4	0.20	0.24	2.83	2.97	0.75	0.85

Sumber: Unit Perancang Ekonomi

Nota: ¹ Ukuran panjang lorong jalan raya dibahagikan dengan jumlah keluasan kawasan.

² Ukuran jumlah panjang lorong jalan raya bagi 1,000 penduduk.

³ Ukuran tahap pembangunan jalan raya yang mengambil kira keluasan dan jumlah penduduk negara.

Langkah yang diambil termasuk penyusunan semula sistem pengangkutan awam menerusi program Integrasi dan Penyusunan Semula Pengangkutan Awam di Lembah Klang (INSPAK). Di bawah program INSPAK, perkhidmatan bas dipertingkatkan khususnya bagi menyokong sistem rel bandar dan seterusnya mengoptimumkan potensi sistem rel sebagai tulang belakang perkhidmatan pengangkutan awam di Lembah Klang. Projek infrastruktur seperti pembinaan jejantas dan laluan pejalan kaki berbumbung ke stesen dilaksanakan untuk melancarkan hubungan antara stesen rel bandar. Dalam tempoh Rancangan, penumpang purata sehari bagi semua perkhidmatan rel bandar menunjukkan peningkatan, seperti ditunjukkan dalam *Jadual 18-2*.

18.09 Kajian Dasar dan Strategi Pengangkutan Negara yang disiapkan pada tahun 2003 menyediakan inventori dan mengemas kini status rancangan, kajian serta projek pengangkutan dan projek yang berkaitan dengan pengangkutan yang dilaksanakan oleh Kerajaan. Kajian mendapati kebanyakan kenyataan dasar lebih khusus kepada mod tertentu dan berkaitan dengan pembangunan mod tersebut sahaja. Sehubungan ini, keperluan dan isu dalam membangunkan dasar pengangkutan negara yang menyeluruh termasuk pengangkutan bandar juga dikenal pasti.

JADUAL 18-2

**PENUMPANG PURATA SEHARI PERKHIDMATAN
REL BANDAR, 2001-2005**

	2001	2002	2003	2004	2005
STAR LRT (Ampang/Sri Petaling Line)	88,801	91,702	107,082	120,426	125,208
PUTRA LRT (Kelana Jaya Line)	143,778	149,105	154,869	160,361	165,695
KLIA Ekspres dan KLIA Transit	-	4,983	7,323	9,990	12,075
KL Monorel	-	-	23,872	33,837	44,442
KTM Komuter	57,339	60,504	67,522	74,960	85,733

Sumber: Unit Perancang Ekonomi

18.10 Projek Sistem Maklumat Pengangkutan Bersepadu (ITIS) yang meliputi kawasan seluas 243 km persegi merangkumi Bandaraya Kuala Lumpur dan kawasan sekitarnya disiapkan pada akhir tahun 2005. Pengusaha pengangkutan awam dan pengguna jalan raya lain dapat menggunakan kemudahan ITIS untuk mendapatkan maklumat trafik semasa serta mengenal pasti lokasi kenderaan supaya dapat merancang perjalanan dengan lebih berkesan. Maklumat semasa boleh diperolehi melalui laman web ITIS, pusat panggilan ITIS, paparan visual dan radio.

18.11 Projek utama jalan bandar yang dilaksanakan untuk menambah baik aliran lalu lintas di Kuala Lumpur termasuk projek *Stormwater Management and Road Tunnel (SMART)* serta jejambat Kampung Pandan-Sultan Ismail dan Jalan Mahameru-Jalan Sentul. Projek lain yang dimulakan pembinaannya termasuk persimpangan bertingkat Jalan Tebrau-Pasir Gudang, Johor dan Karamuning, Kota Kinabalu di Sabah serta Jalan Lingkaran Luar Butterworth (BORR), Pulau Pinang.

Pengangkutan Kereta Api

18.12 Pembangunan subsektor kereta api ditumpukan ke arah meningkatkan kecekapan dan kualiti perkhidmatan untuk menyediakan perkhidmatan bersepadu yang selamat, cekap dan andal bagi kereta api penumpang dan barang. Projek utama yang dilaksanakan untuk menaik taraf infrastruktur kereta api termasuk projek landasan berkembar elektrik Rawang-Ipoh, membaik pulih landasan dan jambatan, pemodenan sistem semboyan dan komunikasi serta pembelian lokomotif dan gerabak. Landasan khusus dari Kempas ke Pelabuhan Tanjung Pelepas (PTP), Johor dan dari Kerteh ke Pelabuhan Kuantan telah disiapkan. Walau bagaimanapun, tarikh siap projek landasan berkembar Rawang-Ipoh dijadualkan semula dari bulan Oktober 2004 kepada bulan Disember 2007.

18.13 Penstrukturan semula telah dilaksanakan untuk meningkatkan daya maju operasi Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB). Langkah ini melibatkan, antara lain, penyusunan semula organisasi KTMB kepada tiga unit perniagaan strategik (SBU), iaitu Perkhidmatan Pengangkutan Barang, Antara Bandar dan Komuter untuk beroperasi sebagai entiti perniagaan autonomi manakala ibu pejabat menyediakan khidmat sokongan dari segi penggubalan dasar dan hala tuju yang strategik. SBU Perkhidmatan Pengangkutan Barang kekal sebagai penyumbang utama kepada hasil KTMB.

18.14 Bagi meningkatkan perkhidmatan kereta api di Sabah, projek menaik taraf infrastruktur kereta api dari Tanjung Aru ke Tenom dilaksanakan secara bersama oleh KTMB dengan Jabatan Keretapi Negeri Sabah. Penggantian landas dan pembaikan kecil lokomotif dan gerabak disiapkan pada tahun 2003 manakala kerja menaik taraf dan memperkukuh landasan, jambatan dan stesen serta sistem semboyan dan komunikasi telah dimulakan pada tahun 2005.

Pelabuhan

18.15 Pembangunan pelabuhan terus ditumpukan ke arah menambah keupayaan, menaik taraf peralatan dan kemudahan serta meningkatkan kecekapan perkhidmatan pelabuhan dan perkhidmatan berkaitan. Projek utama dilaksanakan untuk meningkatkan keupayaan pelabuhan termasuk pembinaan dermaga tambahan Pelabuhan Barat di Pelabuhan Klang, PTP, Pelabuhan Pulau Pinang dan Pelabuhan Kuantan serta terminal kontena dan jeti minyak di Teluk Sapangar, Sabah dan *Second Inner Harbour Basin* di Pelabuhan Bintulu, Sarawak.

18.16 Jumlah kargo yang dikendalikan di pelabuhan meningkat daripada 223.9 juta tan metrik pada tahun 2000 kepada 369.4 juta tan metrik pada tahun 2005, seperti ditunjukkan dalam *Jadual 18-3*. Antara pelabuhan utama, Pelabuhan Klang mencatatkan peningkatan 57 peratus dalam pengendalian kontena daripada 70 juta tan metrik pada tahun 2000 kepada 110 juta tan metrik pada tahun 2005 manakala PTP meningkat 102 peratus daripada 29.5 juta tan metrik kepada 59.6 juta tan metrik. Pelabuhan Klang dan PTP disenaraikan pada kedudukan ke-13 dan ke-16 di dunia pada tahun 2004 mengikut bilangan kontena yang dikendalikan seperti dilaporkan dalam *Containerisation International Year Book 2005*.

18.17 Sungai digunakan sebagai mod perkhidmatan pengangkutan dan juga untuk menggalakkan pelancongan, terutamanya di Sarawak dan Melaka. Terminal bot ekspres dan jeti dibina dan dinaik taraf bagi meningkatkan keselamatan dan keselesaan pengangkutan sungai di Sarawak. Projek membersihkan dan mencantikkan Sungai Melaka juga dilaksanakan termasuk pembinaan benteng sungai, laluan pejalan kaki dan jambatan.

JADUAL 18-3

**KEUPAYAAN PELABUHAN, BILANGAN DERMAGA, KREN,
KAPAL SINGGAH DAN JUMLAH KARGO YANG DIKENDALIKAN
DI PELABUHAN¹, 2000-2010**

	2000	2005	2010
Keupayaan Pelabuhan (juta tan metrik)	324.9	443.3	570.0
Bilangan Dermaga	221.0	233.0	242.0
Bilangan Kren ²	131.0	217.0	265.0
Bilangan Kapal Singgah	81,313.0	98,345.0	130,000.0
Jumlah Kargo Dikendalikan (juta tan metrik)	223.9	369.4	539.0
Am	23.3	44.7	47.0
Pukal Cecair	87.5	103.8	202.0
Pukal Kering	28.6	38.2	44.0
Kontena	84.5	182.7	246.0
Kontena (juta TEUs)	4.9	12.1	18.0

Sumber: Unit Perancang Ekonomi

Nota: ¹ Termasuk Port Klang, Pulau Pinang, Pasir Gudang, Tanjung Pelepas, Kuantan, Kemaman, Bintulu, Kota Kinabalu, Lahad Datu, Sandakan, Tawau, Kuching, Miri, Rajang, Lumut, Teluk Ewa, Kuala Perlis, Kuala Kedah, Tanjung Bruas, Port Dickson, Kerteh, Sungai Udang, Tanjung Lempung dan Labuan.

² Termasuk gantri dan kren pelbagai guna.

Lapangan Terbang

18.18 Dalam tempoh RMKe-8, jumlah penumpang yang dikendalikan di lapangan terbang meningkat daripada 32.9 juta pada tahun 2000 kepada 42.8 juta pada tahun 2005. Kemudahan lapangan terbang dinaik taraf untuk memenuhi permintaan trafik udara yang meningkat. Di Sarawak, lapangan terbang baru dibina di Limbang dan Bintulu manakala lapangan terbang di Miri dan Sibu dinaik taraf bagi melengkapkan mod pengangkutan lain terutamanya ke kawasan pedalaman. Kerja menaik taraf lapangan terbang di Alor Setar dan Kota Bharu juga disiapkan.

18.19 Usaha mempromosi Lapangan Terbang Antarabangsa KL (KLIA) sebagai hab udara menghasilkan pertambahan kekerapan penerbangan oleh syarikat penerbangan sedia ada serta syarikat penerbangan baru yang memulakan operasi. Bilangan penumpang yang dikendalikan di KLIA meningkat daripada 16.8 juta pada tahun 2000 kepada 23.2 juta pada tahun 2005. Dalam kaji selidik yang dijalankan oleh *Airports Council International (ACI)* dan *International Air Transport Association (IATA)* pada tahun 2005 dari segi tahap kepuasan pelanggan, KLIA disenaraikan di tempat ketiga dalam kategori lapangan terbang terbaik di dunia dan tempat pertama dalam kategori 15-25 juta penumpang setahun.

Bekalan Air

18.20 Antara projek utama yang dilaksanakan bagi memastikan bekalan air yang mencukupi dan berterusan untuk memenuhi permintaan air domestik dan industri ialah pembinaan Loji Rawatan Air (LRA) Rasa Fasa II dan LRA Bukit Badong Fasa II di Selangor, LRA Gadek di Melaka, LRA Gemencheh di Negeri Sembilan dan LRA Bintulu di Sarawak. Empat empangan juga siap dibina, iaitu Empangan Beris di Kedah, Empangan Chereh di Pahang, Empangan Jus di Melaka dan Empangan Kelalong di Sarawak. Kapasiti pengeluaran bekalan air telah meningkat daripada 11,917 juta liter sehari (jlh) pada tahun 2000 kepada 14,226 jlh pada tahun 2005. Liputan bekalan air pula meningkat daripada 92 peratus kepada 95 peratus dalam tempoh yang sama.

18.21 Sejumlah RM640 juta dibelanjakan untuk mengurangkan kadar air tidak terhasil (NRW). Beberapa langkah diambil termasuk mengganti paip lama sepanjang 3,380 km dan meter air yang lama, mengurangkan kecurian air, membaik pulih serta menaik taraf sistem bekalan air dan LRA. Hasilnya, kadar NRW negara berkurang daripada 40 peratus pada tahun 2000 kepada 38 peratus pada tahun 2005.

18.22 Selaras dengan dasar membekalkan air yang boleh diminum ke kawasan luar bandar, sejumlah RM734 juta dibelanjakan untuk program Bekalan Air Luar Bandar (BALB). Program ini terdiri daripada penyambungan paip daripada paip utama bekalan air awam ke kawasan luar bandar, menaik taraf LRA dan sistem bekalan air sedia ada serta pembinaan sistem retikulasi. Program ini juga meliputi pelaksanaan sistem bekalan air alternatif. Program BALB telah memberi manfaat kepada 41,000 orang di Semenanjung Malaysia, 207,000 di Sabah dan 106,000 di Sarawak.

18.23 Perlembagaan Persekutuan dipinda pada bulan Januari 2005 untuk memindahkan perkara yang berhubung dengan perkhidmatan bekalan air daripada Senarai Negeri kepada Senarai Bersama. Pindaan tersebut membolehkan Kerajaan Persekutuan mengawal selia perkhidmatan bekalan air manakala pemilikan dan pengawalan sumber air, empangan dan kawasan tadahan dikekalkan di bawah kerajaan negeri. Dua rang undang-undang telah dirangka bertujuan mewujudkan industri perkhidmatan air yang cekap dan berkesan serta pembentukan Suruhanjaya Perkhidmatan Air Negara (SPAN) sebagai badan kawal selia perkhidmatan air.

Pembetungan

18.24 Antara projek utama yang dilaksanakan untuk menyediakan perkhidmatan pembetungan yang cekap, andal dan mesra alam ialah Projek Pembetungan Negara (NSP). Pembinaan NSP Fasa I yang terdiri daripada lima projek di Kuala Lumpur dan Selangor telah dimulakan pada tahun 2004. Pembinaan beberapa loji rawatan pembetungan (LRP) telah disiapkan seperti loji di Bayan

Baru, Kuala Terengganu, Port Dickson serta di Padang Mat Sirat dan Pantai Tengah di Langkawi. Kemudahan pembedungan lain juga dibina seperti tangki septik dan loji rawatan berkelompok manakala sistem sedia ada dipertingkatkan dan dibaik pulih. Jumlah penduduk yang disediakan kemudahan pembedungan meningkat daripada 6.7 juta pada tahun 2000 kepada 8.1 juta pada tahun 2005.

Tebatan Banjir

18.25 Sejumlah RM1.8 bilion dibelanjakan untuk mengurangkan bencana banjir terutamanya di kawasan bandar. Usaha yang diambil untuk mengurangkan banjir di Lembah Klang termasuk pembinaan projek SMART, kolam takungan banjir di Batu dan Jinjang serta lencongan aliran air banjir. Masalah banjir yang sering berlaku di sepanjang Sungai Muda dan dalam pekan Baling, Kuala Ketil dan Sik di Kedah ditangani melalui pelaksanaan projek Sungai Muda Fasa 1 yang merangkumi kerja memperbaiki sungai dan membina empang jajar. Pelaksanaan projek tebatan banjir utama yang lain termasuk projek Sungai Perai dan Bertam-Kepala Batas di Pulau Pinang serta projek Sungai Air Hitam dan Sungai Rasau di Selangor.

Pengeksportan Kepakaran

18.26 Kerajaan memberikan galakan dan sokongan kepada firma pembinaan Malaysia untuk mencebur diri dalam projek pembinaan di luar negara dengan menggunakan keupayaan dan kepakaran yang diperolehi daripada pembangunan infrastruktur dalam negara. Sejumlah 76 firma pembinaan telah melaksanakan 316 projek di luar negara bernilai RM17.6 bilion terutamanya di wilayah Asia Selatan dan Timur Tengah.

III. PROSPEK, 2006-2010

18.27 Teras pembangunan infrastruktur dalam tempoh RMKe-9 akan ditumpukan kepada usaha meningkatkan penggunaan kemudahan infrastruktur sedia ada dengan memberi penekanan kepada sistem penyampaian dan kualiti perkhidmatan yang lebih baik, peluasan rangkaian ke kawasan kurang membangun serta peningkatan keupayaan. Sehubungan ini, infrastruktur akan dibangunkan untuk membantu pertumbuhan sektor lain berpandukan kepada strategi yang berikut:-

- *mempertingkatkan akses kepada kemudahan infrastruktur yang berkualiti di kawasan luar bandar bagi merapatkan jurang pembangunan antara luar bandar dengan kawasan bandar;*

- ❑ *menyediakan perkhidmatan yang cekap dan andal bagi memastikan penggunaan kemudahan infrastruktur secara optimum serta meningkatkan keselamatan dan keselesaan pengguna;*
- ❑ *mengoptimumkan penggunaan sumber, terutamanya air melalui pengurusan mampan dan penyediaan kemudahan infrastruktur yang lebih baik;*
- ❑ *menggalakkan penggunaan pengangkutan awam sebagai mod perjalanan utama khususnya di kawasan bandar dengan meningkatkan penyepaduan pelbagai mod pengangkutan;*
- ❑ *meningkatkan tahap kecekapan dan keupayaan penyedia perkhidmatan infrastruktur; dan*
- ❑ *menggalakkan eksport perkhidmatan kepakaran dalam pembinaan dan pengurusan projek.*

Jalan Raya

18.28 Program pembangunan jalan raya akan dilaksanakan dengan memberikan tumpuan kepada meningkatkan akses ke kawasan kurang membangun terutamanya kawasan yang berpotensi untuk pembangunan pelancongan, pertanian dan pusat pertumbuhan luar bandar. Kajian semula Pelan Pembangunan Rangkaian Lebuhraya (HNDP) yang dijangka siap pada tahun 2006 akan mengenal pasti projek yang perlu diberikan keutamaan untuk menambah baik rangkaian jalan raya di Semenanjung Malaysia. Kajian semula HNDP akan mengenal pasti projek jalan raya yang boleh dilaksanakan di bawah program penswastaan. Kajian lain juga akan dilaksanakan untuk mengenal pasti rangkaian jalan raya yang diperlukan untuk mempercepat pembangunan di Sabah dan Sarawak.

18.29 Di bawah program jalan luar bandar, lebih banyak jalan dengan piawai minimum JKR-R3 akan dibina untuk memudahkan pengangkutan hasil pertanian. Di samping itu, program ini akan diperluas untuk menghubungkan kawasan penempatan semula dengan kawasan perindustrian luar bandar dan ladang terutamanya di Sabah dan Sarawak bagi meningkatkan mobiliti penduduk luar bandar yang bekerja di kawasan berkenaan. Langkah ini akan membantu merapatkan jurang pembangunan antara kawasan luar bandar dengan bandar.

18.30 Keselamatan jalan raya akan diberikan tumpuan dengan meningkatkan aspek fizikal jalan dan memupuk etika berhemah di kalangan pengguna. Langkah akan terus diambil untuk menambah baik kawasan kemalangan di jalan utama, jalan negeri dan jalan perbandaran. Langkah ini termasuk meluruskan jalan, menyediakan lorong memotong dan menambah baik tanda jalan. Kerja pengukuhan ke atas cerun yang berisiko akan dilaksanakan untuk mengelakkan kejadian tanah runtuh. Lebih banyak lintasan pejalan kaki akan disediakan terutamanya

di kawasan sekolah. Program keselamatan jalan raya akan dipergiat untuk mengurangkan kemalangan termasuk penguatkuasaan undang-undang jalan raya yang lebih tegas.

Pengangkutan Bandar

18.31 Pembangunan pengangkutan bandar akan ditumpukan kepada usaha menggalakkan peralihan mod pengangkutan daripada kenderaan persendirian kepada pengangkutan awam untuk mengurangkan kesesakan lalu lintas. Di Lembah Klang, kadar penggunaan pengangkutan awam mengalami pengurangan daripada 34 peratus pada tahun 1985 kepada 16 peratus pada tahun 2003. Sehubungan ini, langkah akan dilaksanakan untuk meningkatkan penggunaan pengangkutan awam berbanding dengan kenderaan persendirian dan seterusnya mencapai nisbah 30:70. Langkah ini termasuk memanjangkan jajaran transit aliran ringan (LRT) dan komuter, memperoleh lebih banyak tren LRT dan bas serta menaik taraf stesen dan kemudahan *park and ride*. Di samping itu, terminal pengangkutan bersepadu akan dibina sebagai hab transit untuk membolehkan penumpang antara bandar menggunakan sistem rel bandar ke kawasan utama di Kuala Lumpur.

18.32 Satu suruhanjaya akan ditubuhkan bagi mengawal selia sistem pengangkutan awam di Lembah Klang. Suruhanjaya ini juga akan bertanggungjawab ke atas perancangan, penyelarasan dan pelesenan semua mod pengangkutan awam di Lembah Klang.

18.33 Beberapa jalan di bandar utama akan dibina atau dinaik taraf bagi menambah baik aliran dan penyuraian trafik di bandar utama. Projek ini termasuk pembinaan jalan lingkaran luar dan jalan pintas di Georgetown, Pulau Pinang; Seremban, Negeri Sembilan; dan Johor Bahru, Johor. Projek SMART di Kuala Lumpur dijadualkan siap pada bulan Disember 2006. Laluan kenderaan di terowong ini dijangka dapat mengurangkan kesesakan lalu lintas di laluan masuk utama ke Kuala Lumpur dari selatan.

18.34 Dasar pengangkutan jangka panjang yang tersusun dan bersepadu diperlukan bagi memenuhi keperluan yang semakin meningkat kepada sistem pengangkutan yang cekap dan selamat serta tambang yang berpatutan. Bagi mencapai matlamat ini, dasar pengangkutan negara akan menggariskan objektif dan hala tuju strategik sektor pengangkutan, hubungannya dengan sektor lain serta pembangunan masa hadapan.

Pengangkutan Kereta Api

18.35 Dalam tempoh Rancangan, pembangunan pengangkutan kereta api akan ditumpukan kepada peningkatan kecekapan operasi serta menggalakkan

penggunaan pengangkutan kereta api sebagai mod pengangkutan barang yang utama dan alternatif bagi pengangkutan penumpang antara bandar yang cekap. Bagi mencapai tujuan ini, infrastruktur kereta api akan dinaik taraf dan sistem komunikasi dipermoden. Langkah ini termasuk kerja mengubah jajaran dan menaik taraf landasan dari Taiping ke Padang Rengas, membaik pulih dan memperkukuh landasan dan jambatan serta pengkomputeran sistem semboyan. Landasan khusus akan dibina untuk menyediakan perkhidmatan pengangkutan barang dari kawasan industri ke bandar dan pelabuhan utama. Di samping itu, lokomotif dan gerabak baru akan diperolehi dan yang sedia ada dibaik pulih. Stesen baru akan dibina di kawasan pertumbuhan baru serta bagi menggantikan stesen yang lama. Walau bagaimanapun, stesen lama yang mempunyai nilai sejarah akan dibaik pulih dan dikekalkan.

18.36 Perkhidmatan kereta api dari Tanjung Aru ke Tenom di Sabah dipertingkatkan dengan siapnya program membaik pulih dan menaik taraf infrastruktur kereta api, lokomotif dan gerabak serta sistem semboyan dan komunikasi. Program ini akan meningkatkan keselamatan operasi perkhidmatan kereta api serta mengurangkan separuh masa perjalanan antara dua destinasi. Program ini juga akan meningkatkan akses ke kawasan luar bandar dan menyokong pembangunan pertanian serta pelancongan di sepanjang koridor tersebut.

Pelabuhan

18.37 Usaha untuk meningkatkan prestasi dan produktiviti pelabuhan akan diteruskan bagi menghadapi persaingan sengit pelabuhan serantau. Langkah akan diambil termasuk promosi bagi menarik lebih banyak pengendali syarikat perkapalan utama dan membentuk kerjasama strategik dengan pelabuhan antarabangsa serta membangunkan lagi perkhidmatan sokongan. Bagi memendekkan masa menunggu di pelabuhan, kren gantri tambahan dan peralatan operasi lain akan diperolehi dan kemudahan tempat penyimpanan kargo dinaik taraf. Alur pelayaran dan kawasan dermaga pelabuhan akan dikeruk bagi membolehkan kapal yang lebih besar singgah di pelabuhan. Di samping itu, zon perdagangan bebas akan dibangunkan untuk meningkatkan operasi pelabuhan. Pelabuhan di Malaysia akan terus menjalinkan kerjasama dengan pelabuhan antarabangsa bagi meningkatkan rangkaian serta menarik lebih banyak pengendali syarikat perkapalan utama singgah terutamanya di Pelabuhan Klang dan PTP.

18.38 Penggunaan teknologi maklumat dan komunikasi (ICT) dalam operasi pelabuhan akan dipergiat dan dikembangkan untuk meningkatkan lagi kecekapan pelabuhan. Sehubungan ini, sistem dokumentasi elektronik akan diperluas kepada pelabuhan kecil serta penggunaan ICT seperti *e-billing* dan e-dagang bagi operasi pelabuhan akan ditingkatkan.

18.39 Tumpuan akan terus diberikan untuk meningkatkan keselamatan pelayaran dan mengurangkan pencemaran laut. Langkah akan diambil termasuk menaik taraf dan memperluas sistem keselamatan pelayaran serta mempergiat pemantauan pergerakan kapal. Pelupusan bangkai kapal serta kerja pengerukan juga akan dilaksanakan. Pengawasan di perairan Malaysia akan dipertingkatkan lagi setelah Agensi Penguatkuasa Maritim Malaysia (APMM) yang ditubuhkan pada tahun 2005 menambah kakitangan dan memperoleh kapal tambahan.

18.40 Pengangkutan sungai akan terus menyokong pembangunan sosioekonomi dan kebudayaan di Sarawak. Sehubungan ini, kajian akan dijalankan untuk mengenal pasti potensi pembangunan pengangkutan air sebagai satu mod pengangkutan alternatif yang cekap serta menggalakkan pelancongan.

Lapangan Terbang

18.41 Trafik penumpang diunjur bertambah pada kadar purata 5.8 peratus setahun dengan bilangan penumpang meningkat kepada 54.5 juta pada tahun 2010, seperti ditunjukkan dalam *Jadual 18-4*. Unjuran trafik udara yang berkembang memerlukan peningkatan yang berterusan bagi keupayaan dan kemudahan lapangan terbang. KLIA dijangka mencapai had keupayaan, iaitu 25 juta penumpang setahun pada tahun 2008. Kerja untuk meningkatkan keupayaan kepada 45 juta penumpang setahun dijadual bermula dalam tempoh Rancangan. Kerja menaik taraf lapangan terbang Kuching, Kota Kinabalu, Labuan dan Kuala Terengganu akan siap pada akhir tempoh Rancangan. Akses ke kawasan pedalaman Sarawak akan dipertingkatkan dengan pembesaran padang terbang sedia ada.

JADUAL 18-4

TRAFIK DI LAPANGAN TERBANG MALAYSIA, 2000-2010

<i>Trafik</i>	<i>2000</i>	<i>2005</i>	<i>2010</i>
Penumpang ('000)			
Dalam Negeri	19,838	25,639	30,418
Antarabangsa	13,066	17,189	24,086
Jumlah	32,904	42,828	54,504
Kargo (tan metrik)			
Dalam Negeri	122,098	197,783	268,086
Antarabangsa	653,045	809,031	1,213,415
Jumlah	775,143	1,006,814	1,481,501
Pergerakan Pesawat Komersil (bilangan)			
Dalam Negeri	282,435	344,630	416,855
Antarabangsa	98,978	137,378	194,640
Jumlah	381,413	482,008	611,495

Sumber: Malaysia Airports Holdings Berhad, Senai Airport Terminal Services Sdn. Bhd.

18.42 Ke kerap an penerbangan yang dijangka meningkat memerlukan peralatan kawalan trafik udara yang canggih. Peralatan komunikasi dan pandu arah bagi kawalan trafik udara seperti radar, pemrosesan data penerbangan dan alat perakam suara serta sistem maklumat aeronautik akan dinaik taraf untuk membolehkan pengendalian kawalan trafik yang lebih tepat dan cekap. Peralatan satelit dan komunikasi digital akan digunakan untuk meningkatkan lagi keselamatan penerbangan serta mematuhi peraturan *International Civil Aviation Organisation* (ICAO). Pematuhan kepada peraturan ini penting bagi menarik lebih banyak syarikat penerbangan ke Malaysia. Latihan kepada kakitangan trafik udara secara berterusan akan diberikan tumpuan bagi meningkatkan kecekapan mereka.

18.43 Selaras dengan hala tuju liberalisasi bagi perkhidmatan udara, Kerajaan akan terus berunding untuk mendapat pertambahan hak pendaratan di bawah pendekatan liberal atau dasar langit terbuka dengan negara tertentu termasuk ahli Kesatuan Eropah. Penambahan bilangan perjanjian perkhidmatan udara akan meningkatkan *connectivity* rangkaian dan seterusnya memudahkan perdagangan dan pelancongan. Sehubungan ini, syarikat penerbangan negara ASEAN akan mempunyai akses yang tidak terbatas ke ibu negara ASEAN menjelang tahun 2008.

18.44 Dalam tempoh RMKe-9, *Malaysia Airlines* (MAS) akan memberikan tumpuan kepada usaha pembangunan rangkaian yang lebih berdaya maju dan mampan serta meningkatkan bahagiannya di pasaran serantau. Langkah ini akan melibatkan peningkatan keupayaan dan kekerapan, merasionalisasikan rangkaian serta mengadakan perkhidmatan ke destinasi baru.

Bekalan Air

18.45 Usaha akan diambil untuk mengekalkan kuantiti dan meningkatkan kualiti sumber air sedia ada serta mengenal pasti sumber air yang berpotensi untuk dibangunkan bagi memastikan bekalan air yang mencukupi dan berterusan. Permintaan air untuk kegunaan domestik dan industri dijangka meningkat pada kadar purata 6.6 peratus setahun kepada 16,270 jlh pada tahun 2010, seperti ditunjukkan dalam *Jadual 18-5*. Pembinaan empangan, muka sauk, LRA dan sistem agihan akan dilaksanakan. Berikutan penambahan kapasiti tersebut, liputan bekalan air dijangka meningkat kepada 96.8 peratus, seperti ditunjukkan dalam *Jadual 18-6*.

18.46 Kecekapan perkhidmatan bekalan air akan ditingkatkan melalui program pengurangan NRW. Beberapa langkah akan diambil termasuk penguatkuasaan yang ketat terhadap kecurian air, penggantian paip dan meter, pemetaan rangkaian agihan melalui Sistem Maklumat Geografi (GIS), membaik pulih sistem agihan dan menaik taraf LRA sedia ada serta pewujudan pusat operasi. Kadar NRW negara dijangka berkurang kepada 30 peratus pada tahun 2010, seperti ditunjukkan dalam *Jadual 18-7*.

JADUAL 18-5

KAPASITI PENGELUARAN DAN KUANTITI BEKALAN AIR, 2000-2010
(Jlh)

Negeri	2000		2005		2010	
	Kapasiti Pengeluaran	Jumlah Air Dibekalkan	Kapasiti Pengeluaran	Jumlah Air Dibekalkan	Kapasiti Pengeluaran	Jumlah Air Dibekalkan
Johor	1,285	1,158	1,436	1,325	1,747	1,489
Kedah	988	804	1,194	1,098	1,904	1,175
Kelantan	214	212	276	239	448	401
Melaka	386	324	405	398	661	572
Negeri Sembilan	528	490	702	620	722	665
Pahang	762	500	912	676	1,340	1,187
Perak	969	812	1,306	897	1,595	1,567
Perlis	91	84	102	92	225	123
Pulau Pinang	1,050	741	1,166	802	1,227	1,003
Sabah	718	706	761	740	1,201	1,004
Sarawak ¹	918	602	948	745	1,166	1,050
Selangor ²	3,437	2,858	4,390	3,740	5,150	5,000
Terengganu	511	334	568	400	1,036	986
Labuan	60	30	60	34	60	49
Malaysia	11,917	9,655	14,226	11,806	18,482	16,271

Sumber: Jabatan Bekalan Air, Kementerian Tenaga, Air dan Komunikasi, Malaysia

Nota: ¹ Termasuk sebahagian air terawat di kawasan luar bandar.

² Termasuk Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur dan Wilayah Persekutuan Putrajaya.

18.47 Pembangunan penyaluran air antara negeri dan antara lembangan akan diberikan keutamaan untuk mengatasi masalah kekurangan air dan agihan sumber air yang tidak serata dalam negara. Projek Penyaluran Air Mentah Antara Negeri dari Pahang ke Selangor (Pahang-Selangor ISRWT) yang akan dimulakan pembinaannya dalam tempoh Rancangan dijangka dapat memenuhi peningkatan permintaan air di Selangor, Kuala Lumpur dan Putrajaya. Di samping program pengurangan NRW, program lain yang akan diperkenalkan sebagai langkah sementara bagi mengatasi kekurangan bekalan air yang dijangka berlaku di Selangor, Kuala Lumpur dan Putrajaya adalah perlindungan sumber air, penuaian air hujan, penggunaan air daripada kolam pengurusan air banjir bukan tujuan untuk diminum dan pembangunan air tanah.

18.48 Untuk meningkatkan liputan bekalan air yang boleh diminum ke kawasan luar bandar, keutamaan akan diberikan kepada negeri yang mempunyai liputan yang rendah seperti Sabah, Sarawak, Pahang, Kelantan, Terengganu dan Kedah. Penekanan akan diberikan kepada kawasan terpencil seperti perkampungan Orang Asli dan Bumiputera di Sabah dan Sarawak, ladang kecil dan sekolah

JADUAL 18-6

LIPUTAN BEKALAN AIR BANDAR DAN LUAR BANDAR, 2000-2010
(% daripada penduduk)

Negeri	2000			2005			2010		
	Bandar	Luar Bandar	Jumlah	Bandar	Luar Bandar	Jumlah	Bandar	Luar Bandar	Jumlah
Johor	100.0	98.0	99.0	100.0	99.0	99.5	100.0	100.0	100.0
Kedah	100.0	97.0	98.0	100.0	99.0	99.5	100.0	100.0	100.0
Kelantan	63.0	48.0	53.0	80.0	60.0	70.0	85.0	70.0	78.0
Melaka	100.0	99.0	99.0	100.0	99.5	99.8	100.0	100.0	100.0
Negeri Sembilan	100.0	99.0	99.0	100.0	99.5	99.8	100.0	100.0	100.0
Pahang	98.0	89.0	93.0	99.0	92.0	95.5	100.0	100.0	100.0
Perak	100.0	99.0	99.0	100.0	99.5	99.8	100.0	100.0	100.0
Perlis	100.0	97.0	98.0	100.0	99.0	99.5	100.0	100.0	100.0
Pulau Pinang	100.0	99.0	99.0	100.0	99.5	99.8	100.0	100.0	100.0
Sabah	89.0	60.0	74.0	90.0	61.0	75.5	92.0	70.0	81.0
Sarawak ¹	100.0	92.0	96.0	100.0	92.0	96.0	100.0	95.0	98.0
Selangor ²	100.0	98.0	99.0	100.0	99.0	99.5	100.0	99.5	100.0
Terengganu	84.0	78.0	81.0	100.0	92.0	96.0	100.0	98.0	99.0
Labuan	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Malaysia	97.0	85.0	92.0	98.0	92.0	95.0	98.0	95.2	96.8

Sumber: Jabatan Bekalan Air, Kementerian Tenaga, Air dan Komunikasi, Malaysia

Nota: ¹ Termasuk sebahagian air terawat di kawasan luar bandar.

² Termasuk Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur dan Wilayah Persekutuan Putrajaya.

luar bandar. Sehubungan ini, pembangunan air tanah, penuaian air hujan dan sistem bekalan air berasaskan graviti akan dilaksanakan. Program carigali dan pembangunan air tanah juga akan dijalankan untuk membekalkan air ke kawasan lain yang kekurangan bekalan air dan untuk tujuan pengairan. Penggunaan telaga mendatar, empangan bawah tanah dan air tanah yang dikumpul dari sawah padi akan digalakkan.

18.49 Pendekatan Pengurusan Sumber Air Bersepadu (IWRM) akan diperkenalkan untuk mencapai pembangunan sumber air yang mampan. Kajian Kebangsaan Mengenai Pelaksanaan Secara Berkesan Pengurusan Sumber Air Bersepadu di Malaysia yang dimulakan pada tahun 2005 dijangka siap dalam tempoh Rancangan. Kajian tersebut akan merangka pelan tindakan dan program untuk meningkatkan kesedaran terhadap IWRM serta mencapai pengurusan sumber air negara yang cekap dan mampan. IWRM juga melibatkan pengurusan sumber fizikal serta pemulihan sistem dan amalan bagi membolehkan masyarakat mendapat manfaat yang berterusan dan saksama daripada sumber tersebut.

JADUAL 18-7

KADAR AIR TIDAK TERHASIL, 2000-2010

Negeri	2000		2005		2010	
	%	Jlh	%	Jlh	%	Jlh
Johor	32	371	36	477	35	521
Kedah	46	370	41	450	36	423
Kelantan	44	93	41	98	36	144
Melaka	31	100	33	131	30	172
Negeri Sembilan	45	221	50	310	45	299
Pahang	38	190	47	318	40	475
Perak	38	309	30	269	28	439
Perlis	44	37	37	38	35	43
Pulau Pinang	23	170	19	152	17	171
Sabah	72	508	55	407	45	452
Sarawak ¹	30	181	25	186	23	242
Selangor ²	42	1,200	37	1,414	23	1,130
Terengganu	39	130	30	120	29	286
Labuan	32	45	20	32	20	45
Malaysia	40	3,925	38	4,402	30	4,842

Sumber: Jabatan Bekalan Air, Kementerian Tenaga, Air dan Komunikasi, Malaysia

Nota : ¹ Termasuk sebahagian air terawat di kawasan luar bandar.

² Termasuk Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur dan Wilayah Persekutuan Putrajaya.

18.50 Langkah bukan struktur untuk menambah baik perkhidmatan bekalan air akan terus dilaksanakan termasuk menggalakkan penggunaan air secara berhemah. Lebih banyak kempen akan dibuat untuk meningkatkan kesedaran orang awam mengenai kepentingan pemuliharaan air. Pengguna akan digalakkan untuk mengguna peranti dan peralatan jimat air seperti sistem tandas dwi-simbahan manakala kerajaan negeri digalakkan meminda Enakmen Air berkaitan pemasangan sistem tandas 6-liter air simbahan dalam bangunan. Panduan untuk Pemasangan Sistem Pengumpulan dan Penggunaan Air Hujan akan disemak semula untuk menambah baik aspek praktikal bagi pengumpulan air hujan. Langkah tersebut dijangka mengurangkan permintaan air dan menyumbang kepada pemuliharaan alam sekitar.

18.51 SPAN akan memulakan operasi dalam tempoh Rancangan untuk mengawal selia perkhidmatan bekalan air dan pembedahan di Semenanjung Malaysia. Penyedia perkhidmatan air dan pemilik sistem perkhidmatan air akan dilesenkan oleh SPAN dan dikehendaki mencapai piawai perkhidmatan dan petunjuk prestasi utama. Di samping itu, Syarikat Pengurusan Aset Air (WAMCO) akan ditubuhkan untuk membangunkan infrastruktur bekalan air pada masa hadapan.

Pembetungan

18.52 Perkhidmatan pembetungan akan terus diperluaskan bagi memastikan kualiti efluen yang disalur kepada air permukaan mematuhi piawai alam sekitar dan melindungi kesihatan awam. Usaha menaik taraf, membaik pulih dan mengubahsuai sistem rawatan pembetungan sedia ada dalam kawasan tadahan sistem bekalan air awam akan terus diberikan keutamaan. Program rasionalisasi sistem pembetungan akan diteruskan dalam tempoh Rancangan. Operasi LRP kecil dan berselerak akan dihentikan selepas LRP berpusat dalam lingkungan kawasan tadahan siap dibina untuk mengurangkan kos operasi dan penyenggaraan.

18.53 Kempen kesedaran mengenai kepentingan pengurusan air kumbahan dan sistem pembetungan untuk mengekalkan kebersihan serta melindungi alam sekitar dan sumber air akan dipergiatkan. Penyelidikan dan pembangunan terhadap penggunaan semula enapcemar untuk tujuan perindustrian, pertanian dan lanskap serta memulih guna air kumbahan bukan tujuan untuk diminum akan dijalankan. Peruntukan dalam Akta Perkhidmatan Pembetungan, 1993 yang mensyaratkan bahawa hartanah dalam lingkungan 30 meter daripada sistem pembetungan berpusat disambungkan kepada sistem pembetungan akan dikuatkuasakan sepenuhnya. Peningkatan sambungan ke sistem berpusat akan membantu meningkatkan kesihatan awam dan alam sekitar serta keberkesanan LRP berpusat.

Tebatan Banjir

18.54 Usaha berterusan akan dijalankan untuk mengurangkan bencana banjir di Lembah Klang serta kawasan lain di seluruh negara yang terdedah kepada ancaman banjir melalui pelaksanaan langkah struktur seperti pembinaan kolam takungan air banjir, kerja meningkatkan aliran sungai dan lencongan banjir. Di samping itu, langkah bukan struktur seperti pengawalan guna tanah serta sistem ramalan, amaran awal dan bantuan banjir secara bersepadu juga akan dilaksanakan. Kerja tebatan banjir di Kota Bharu dan kawasan terpilih lain di sepanjang Sungai Kelantan di Kelantan akan dilaksanakan. Pengurusan lembangan banjir dan pelaksanaan Manual Saliran Mesra Alam (MSMA) yang merupakan kaedah kawalan air di punca yang juga dapat mengatasi masalah pemendapan dan hakisan akan diperluas ke kawasan pembangunan baru di seluruh negara. Langkah tersebut akan mengurangkan kerugian akibat banjir dan meningkatkan kualiti air sungai.

Pengeksportan Kepakaran

18.55 Usaha akan dipergiat untuk memberikan galakan dan sokongan kepada sektor swasta mengeksport kepakaran tempatan terutamanya dalam sektor pembinaan. Penyelarasan antara pelbagai agensi seperti Lembaga Pembangunan Industri Pembinaan Malaysia, Perbadanan Pembangunan Perkhidmatan Profesional

dan kementerian berkaitan akan dipertingkatkan dalam meneroka pasaran baru di Timur Tengah dan Eropah Timur yang sedang membangunkan kemudahan infrastruktur dengan pesat.

IV. INSTITUSI PELAKSANA DAN PERUNTUKAN

18.56 Pembangunan infrastruktur dan kemudahan awam akan dilaksanakan melalui usaha yang terselaraskan oleh kementerian dan agensi. Pembangunan jalan raya akan dikendalikan oleh Kementerian Kerja Raya. Di samping itu, projek berkaitan dengan pengangkutan termasuk keselamatan jalan raya akan dilaksanakan oleh Kementerian Pengangkutan. Kementerian Tenaga, Air dan Komunikasi akan menerajui pembangunan perkhidmatan bekalan air dan pembedung manakala Kementerian Pembangunan Luar Bandar dan Wilayah akan melaksanakan program jalan luar bandar dan BALB. Kementerian Sumber Asli dan Alam Sekitar pula akan menyelaraskan pelaksanaan projek tebatan banjir. Sejumlah RM46.8 bilion akan diperuntukkan bagi membangunkan subsektor berkaitan, seperti ditunjukkan dalam *Jadual 18-8*.

JADUAL 18-8

**PERBELANJAAN DAN PERUNTUKAN PEMBANGUNAN BAGI
INFRASTRUKTUR DAN KEMUDAHAN AWAM, 2001-2010
(RM juta)**

Sektor	RMKe-8 Perbelanjaan	RMKe-9 Peruntukan
Pengangkutan	30,936.5	30,304.4
Jalan Raya	18,451.4	17,303.1
Pengangkutan Bandar	706.6	1,565.5
Kereta Api	5,270.1	3,634.9
Pelabuhan	2,443.0	1,290.0
Lapangan Terbang	1,779.3	2,868.5
Jalan Luar Bandar ¹	2,286.1	3,642.4
Kemudahan Awam	7,752.7	16,540.5
Bekalan Air	3,882.9	8,203.6
Pembetungan	1,347.9	3,132.8
Bekalan Air Luar Bandar	733.9	1,206.5
Tebatan Banjir	1,788.0	3,997.6
Jumlah	38,689.2	46,844.9

Sumber: Unit Perancang Ekonomi

Nota: ¹ Termasuk jalan kampung.

V. PENUTUP

18.57 Dalam tempoh RMKe-8, keupayaan rangkaian infrastruktur dan kemudahan awam telah dipertingkatkan untuk memenuhi permintaan pengguna yang semakin bertambah serta merangsang pertumbuhan ekonomi melalui pewujudan rantaian dan faedah limpahannya. Sistem pengangkutan awam di Lembah Klang distrukturkan semula melalui pelaksanaan program INSPAK. Pembangunan infrastruktur dan kemudahan awam dalam tempoh RMKe-9 pula akan memberikan penekanan kepada memperluas kemudahan ke kawasan luar bandar, meningkatkan sistem penyampaian perkhidmatan bagi menyokong aktiviti ekonomi dan meningkatkan kualiti hidup. Keselamatan jalan raya akan diberikan tumpuan dengan menambah baik aspek fizikal jalan dan memupuk etika berhemah di kalangan pengguna. Kemudahan dan perkhidmatan pengangkutan awam akan dinaik taraf dan disepadukan lagi bagi menggalakkan lebih ramai pengguna menggunakan pengangkutan awam. Kecekapan perkhidmatan bekalan air akan dipertingkatkan melalui penubuhan SPAN dan pelaksanaan program pengurangan NRW. Langkah juga akan diambil untuk meningkatkan daya saing dan keandalan penyedia perkhidmatan untuk memastikan penggunaan kemudahan yang cekap dan optimum.