

PENGURUSAN DAN PELAKSANAAN



**BAB
8.0**

8.0 PENGURUSAN DAN PELAKSANAAN

8.1 PENGENALAN

Menambah baik pembangunan berorientasikan transit (TOD) yang baru memerlukan penyusunan rangka kerja institusi yang cekap dan efisien untuk perancangan sistem, operasi undang-undang dan penguatkuasaan. Komitmen, tanggungjawab, akauntabiliti dan keupayaan pelbagai agensi yang terlibat dengan TOD akan menentukan keberkesanan dan kejayaan pelaksanaan Pelan Induk Perancangan Bersepadu Guna Tanah MRT Laluan SSP ini. Beberapa institusi atau agensi yang terlibat ini berada di dalam sektor awam terutamanya yang melibatkan perancangan dan badan-badan kawal selia dan penguatkuasaan.

Semua Pihak Berkuasa Perancang Tempatan (PBPT) dan pentadbiran Negeri dan Persekutuan yang mempunyai jajaran kedua MRT iaitu Laluan SSP merupakan agensi pelaksanaan utama Pelan Induk ini. Setiap institusi atau agensi yang terlibat sama ada di dalam sektor awam atau swasta perlulah mempunyai struktur organisasi dan pengurusan yang cekap dan berkesan serta disokong dengan kewangan yang mencukupi bagi memastikan dasar, perancangan dan program yang akan dilaksanakan di dalam Pelan Induk ini berkesan. Kejayaan pelaksanaan cadangan dan strategi Pelan Induk ini tidak hanya bergantung kepada pembentukan cadangan dan strategi yang berdaya maju, tetapi juga kepada pengurusan satu mekanisme yang efektif untuk melaksanakan dasar tersebut. Pelan Induk ini merupakan satu proses pembentukan pelan yang berterusan, relevan, terkini dan tidak menjadi satu *blueprint* yang statik. Oleh itu, adalah amat penting untuk menjalankan pemantauan yang berterusan terhadap andaian dan unjuran yang menjadi asas kepada dasar-dasar, serta mengemaskini dasar-dasar dan langkah-langkah secara berkala.

Pelan Induk ini disediakan oleh Jabatan Perancangan Bandar dan Desa (PLANMalaysia), walau bagaimanapun, ianya merupakan satu kenyataan bertulis yang menerangkan dasar, akta sedia ada, strategi perolehan dan cadangan am berkenaan dengan TOD di peringkat persekutuan

dan negeri yang terlibat dengan Laluan MRT Putrajaya. Oleh itu, Pelan Induk ini perlulah dianggap sebagai sebuah dokumen panduan kepada semua jabatan kerajaan persekutuan dan negeri serta pihak swasta yang terlibat dalam memajukan TOD di kawasan MRT Laluan SSP. Keperluan untuk menubuhkan sebuah jawatankuasa atau agenda penyelarasan yang mempunyai fungsi menyeluruh yang mengambilkira semua pandangan sektor bagi menyedia dan menyelaraskan pelan dengan berkesan dan efisien adalah sangat penting. Bab ini akan mengkaji semula rangka kerja institusi pembangunan sedia ada bagi penambahbaikan TOD di kawasan MRT Laluan SSP.

8.2 PENYEMAKAN POLISI, DASAR DAN LAPORAN SEDIA ADA

Penyemakan polisi, dasar dan laporan sedia ada bagi sektor pengurusan dan pelaksanaan akan melibatkan tiga peringkat iaitu peringkat nasional, peringkat negeri dan peringkat tempatan. Di peringkat nasional, laporan yang diambil kira adalah Rancangan Malaysia Kesebelas (2016 – 2020), Rancangan Fizikal Negara ke-3, Dasar Pengangkutan Negara 2019-2030 dan Dasar Perbandaran Ke-2.

Di peringkat negeri, kajian mengambil kira Rancangan Struktur Negeri Selangor 2035, Dasar Perancangan Pembangunan Berorientasikan Transit Negeri Selangor, Kajian Pelan Induk Pengangkutan Awam Negeri Selangor, Kajian Pelan Potensi Pembangunan TOD Negeri Selangor dan Pelan Struktur Kuala Lumpur 2040. Manakala bagi peringkat tempatan pula, kajian mengambil kira Pelan Bandaraya Kuala Lumpur 2020, Rancangan Tempatan Petaling Jaya, Rancangan Tempatan Majlis Perbandaran Selayang, Rancangan Tempatan Subang Jaya 2020, Rancangan Tempatan Precint 7, 8, 9, 10 (Putrajaya) dan Rancangan Tempatan Majlis Perbandaran Sepang 2025.

8.2.1 PERINGKAT NASIONAL

RANCANGAN MALAYSIA KESEBELAS (2016-2020)

Rancangan Malaysia Kesebelas (RMK-11) 2016-2020 merupakan Rancangan Pembangunan Lima Tahun terakhir ke arah merealisasikan matlamat Wawasan 2020 iaitu menjadikan Malaysia sebuah negara maju dalam perspektif ekonomi, politik, sosial, kerohanian, psikologi dan budaya menjelang tahun 2020. Kajian Separuh Penggal RMKe-11 telah meletakkan keutamaan dan

penekanan baharu berasaskan enam tonggak untuk melakarkan hala tuju ke arah Malaysia yang lebih baik dalam tempoh akhir Rancangan, 2018-2020. Skop Pengurusan dan Pelaksanaan kajian ini telah dinyatakan di bawah Tonggak I KSP RMK-11 iaitu Mereformasi Tadbir Urus ke arah Meningkatkan Ketelusan dan Kecekapan Perkhidmatan Awam.

Jadual 8.1 : Skop Pengurusan dan Pelaksanaan dalam Rancangan Malaysia Kesebelas

TONGGAK I: Mereformasi Tadbir Urus ke arah Meningkatkan Ketelusan dan Kecekapan Perkhidmatan Awam	Bidang Keutamaan	Strategi
	Bidang Keutamaan A: Menambah baik tadbir urus pada semua peringkat	Strategi A1: Memperkukuh mekanisme semak dan imbang Strategi A2: Menambah baik hubungan antara Kerajaan Persekutuan, kerajaan negeri dan kerajaan tempatan Strategi A3: Mereformasi sistem politik
	Bidang Keutamaan B: Meningkatkan integriti dan akauntabiliti	Strategi B1: Memperkukuh agenda pencegahan rasuah Strategi B2: Meningkatkan ketelusan Strategi B3: Memupuk nilai murni dan amalan kerja beretika
	Bidang Keutamaan C: Menguatkuasakan pelaksanaan pengurusan kewangan awam secara berhemat	Strategi C1: Mempertingkatkan sistem belanjawan Strategi C2: Menambah baik pengurusan perolehan Strategi C3: Memperkukuh rangka kerja pengurusan prestasi, pemantauan dan penilaian
	Bidang Keutamaan D: Memperkukuh penyampaian perkhidmatan awam	Strategi D1: Mereformasi institusi sektor awam Strategi D2: Memperkemas semula perkhidmatan yang disediakan Strategi D3: Memperkasa pihak berkuasa tempatan

Sumber: Rancangan Malaysia Kesebelas

DASAR PERBANDARAN NEGARA KE-2

Dasar Perbandaran Negara (DPN) merupakan dasar yang memandu dan menyelaraskan perancangan pembangunan serta pentadbiran perbandaran, agar menjadi lebih efisien dan sistematik dengan penekanan terhadap keseimbangan pembangunan sosial, ekonomi serta fizikal. DPN2 mempunyai 5 prinsip, 113

tindakan yang perlu dilaksanakan bagi mencapai 62 strategi dan 36 objektif. DPN2 ini juga mengandungi indikator serta pengukuran bagi setiap tindakan untuk menilai pencapaiannya. Skop Pengurusan dan Pelaksanaan kajian ini telah dinyatakan di bawah Prinsip 1: Tadbir Urus Bandar Yang Baik.

Jadual 8.2 : Skop Pengurusan dan Pelaksanaan dalam Dasar Perbandaran Negara 2

PRINSIP 1: Tadbir Urus Bandar Yang Baik	Objektif
	Objektif 1.3: Penerapan Nilai-Nilai Akauntabiliti Dan Integriti Di Dalam Perancangan, Pembangunan Dan Pengurusan Bandar Ke Arah Pembangunan Mampan;
	Objektif 1.4: Pengurusan Aset Secara Efisien Dan Sistematik
	Objektif 1.5: Penglibatan Masyarakat Dalam Projek Dan Program Pembangunan
	Objektif 1.6: Pengukuhan Komunikasi Dan Kerjasama Yang Bersepadu Di Kalangan Semua Agensi Kerajaan Persekutuan, Kerajaan Negeri, PBT dan Badan Berkanun
	Objektif 1.8: Pemerkasaan PBT Dari Aspek Fizikal Dan Penyampaian Perkhidmatan.

Sumber: Dasar Perbandaran Negara 2

RANCANGAN FIZIKAL NEGARA 3

RFN Ke-3 berperanan untuk menyokong perancangan ekonomi Rancangan Malaysia Lima Tahun ke arah mencapai aspirasi Malaysia sebagai Negara Maju Berpendapatan Tinggi menjelang tahun 2020 seterusnya merangka perancangan jangka panjang pasca 2020 sehingga tahun 2040. Rancangan Fizikal Negara Ke-3 (RFN Ke-3) juga disediakan sebagai satu

pelan perancangan yang melangkaui tahun 2020, ke arah mewujudkan Negara maju yang mempunyai landskap ekonomi yang progresif serta memberi fokus kepada Negara yang berdaya tahan. Skop Pengurusan dan Pelaksanaan kajian ini telah dinyatakan di bawah Teras 3: Pembentukan Komuniti Inklusif dan Berdaya Huni.

Jadual 8.3 : Skop Pengurusan dan Pelaksanaan dalam Rancangan Fizikal Negara 3

TERAS 3: Pembentukan Komuniti Inklusif dan Berdaya Huni	Hala Tuju Strategik
	KI: KETERLIBATAN DAN KOLABORASI KOMUNITI Maklum balas, indikator dan forum persepsi komuniti merupakan antara instrumen pengukur yang digunakan untuk mengkaji semula perancangan yang telah disediakan. KI3.1: Mempergiatkan Penglibatan Komuniti <i>Tindakan KI1.3A: Meluaskan penglibatan awam dalam proses perancangan di peringkat tempatan</i> KI3.2: Menerapkan Kolaborasi dan Perkongsian Pintar dalam Pembangunan Komuniti <i>Tindakan KI3.2A: Memperkasa kerjasama di antara Pihak Kerajaan Tempatan dan komuniti dalam pembangunan projek komuniti</i>

Sumber: Rancangan Fizikal Negara 3

DASAR PENGANGKUTAN NEGARA 2019-2030

DPN 2019-2030 menyediakan dasar yang menyeluruh sebagai panduan kepada kementerian dan agensi yang berkaitan serta Kerajaan Negeri dan Pihak Berkuasa Tempatan (PBT) dalam membangun dan menyelaraskan inisiatif-inisiatif pengangkutan ke arah matlamat yang sama agar sumber-sumber dapat digunakan secara efektif dan efisien. DPN 2019-2030 juga bertindak sebagai teras dasar untuk melonjakkan

negara di dalam aspek logistic dengan penambahbaikan sektor jalan, rel, udara dan maritim serta ketersambungannya di antara satu sama lain bagi menjadikan Malaysia sebagai sebuah Pusat Pengedaran Serantau. Skop Pengurusan dan Pelaksanaan kajian ini telah dinyatakan dengan jelas di bawah Teras Dasar 1: Memperkukuh Tadbir Urus ke Arah Persekitaran yang Kondusif bagi Sektor Pengangkutan.

Jadual 8.4 : Skop Pengurusan dan Pelaksanaan dalam Dasar Pengangkutan Negara 2019-2030

TERAS DASAR 1: Memperkukuh Tadbir Urus ke Arah Persekitaran yang Kondusif bagi Sektor Pengangkutan	Strategi	Pelan Tindakan
	S1.1: Memperkukuh penyelarasan di kalangan agensi dan pemain industri	1. Mewujudkan peneraju bagi setiap sektor pengangkutan bagi memacu perubahan 2. Menyusun peranan kerajaan Persekutuan, Negeri dan Tempatan untuk memperkemas tadbir urus sektor pengangkutan 3. Menjalankan kajian komprehensif mengenai struktur tadbir urus pengurusan pengangkutan air di kawasan pedalaman dan persisiran air 4. Melibatkan kerajaan negeri/tempatan dan orang ramai dalam perancangan dan pembangunan pengangkutan awam 5. Memperkukuhkan peranan LPKP (Lembaga Perlesenan Kenderaan Perdagangan) sebagai pengawalselia pengangkutan awam darat di Sabah dan Sarawak 6. Menyelaraskan secara strategik keselamatan pengangkutan di bawah satu entiti

Sumber: Dasar Pengangkutan Negara 2019-2030

Jadual 8.4 : Skop Pengurusan dan Pelaksanaan dalam Dasar Pengangkutan Negara 2019-2030 (Samb.)

TERAS DASAR 1: Memperkuh Tadbir Urus ke Arah Persekitaran yang Kondusif bagi Sektor Pengangkutan	Strategi	Pelan Tindakan
	S1.2: Meningkatkan pembangunan tenaga mahir dan meningkatkan imej pekerjaan bagi menjalinkan kerjaya yang lebih menarik di dalam sektor pengangkutan	1. Menubuhkan agensi Pusat Kecemerlangan (CoE) untuk sektor pengangkutan bagi menyediakan program latihan dan R&D 2. Menubuhkan CoE di institusi pembelajaran sedia ada untuk menjalankan program latihan dan R&D khusus untuk sektor pengangkutan 3. Mengukuhkan keupayaan dan kepakaran industri pengangkutan 4. Mengukuhkan pembangunan modal insan melalui program pembangunan bakat dan skim latihan, serta kursus kelayakan dan pensijilan 5. Membangunkan program latihan pengurusan dan pengoperasian lapangan terbang, rel, pelabuhan dan pengangkutan darat untuk meningkatkan kualiti dan kecekapan perkhidmatan. 6. Meningkatkan kesedaran tentang peluang pembangunan kerjaya dalam sektor pengangkutan yang menawarkan pelbagai bidang kepakaran
	S1.3: Memperkuh dan menyelaraskan rangka kerja perundangan	1. Menggalakkan dan memudahkan prinsip pasaran yang telus, bebas dan berdaya saing 2. Mengukuhkan kerjasama awam swasta (PPP) dan kontrak berasaskan prestasi 3. Mewujudkan rangka kerja insentif dan penalti untuk menggalakkan kualiti perkhidmatan yang baik 4. Memudahkan proses dan prosedur berkaitan e-dagang untuk melancarkan pergerakan barangan dan menggalakkan perniagaan 5. Menyediakan rangka kerja perundangan bagi menghadapi perubahan teknologi untuk semua mod pengangkutan
	S1.4: Menerapkan konsep <i>evidence based planning</i> dalam perancangan dan pembangunan sektor pengangkutan bagi memenuhi keperluan pasaran	1. Mewujudkan pangkalan data pengangkutan berpusat, data geospasial dan pemodelan untuk menyokong <i>evidence based planning</i> yang strategik 2. Mewujudkan pangkalan data berpusat yang boleh diakses untuk membolehkan lebih banyak analisis dilaksanakan dan bagi tujuan pemantauan dan penilaian 3. Mengukuhkan keupayaan analisis data di kalangan pegawai di Kementerian Pengangkutan, agensi pengangkutan lain dan kerajaan tempatan 4. Menyediakan pelan pembangunan sektor penerbangan yang bersepadu dan berpanduan pasaran 5. Meningkatkan kerjasama antara agensi kerajaan, universiti dan industri bagi memanfaatkan sepenuhnya usaha penyelidikan
	S1.5: Meningkatkan kecekapan proses pelepasan kargo oleh agensi-agensi logistik	1. Memperkemas prosedur bukan tarif untuk eksport, <i>transshipment</i> dan import barangan merentasi sempadan dan membezakan prosedur kastam untuk <i>transshipment</i> dengan kargo biasa (menggunakan kereta api ke pelabuhan) 2. Memudahkan proses dan prosedur untuk menggalakkan penggunaan pelbagai mod untuk pergerakan barangan

Sumber: Dasar Pengangkutan Negara 2019-2030

8.2.2 PERINGKAT NEGERI

RANCANGAN STRUKTUR NEGERI SELANGOR 2035

Rancangan Struktur Negeri Selangor 2035 (RSNS 2035) telah menggariskan sebanyak tiga (3) Teras, 18 Halatuju dan 70 Dasar. Bagi teras Wilayah Bandar Berkembang Maju terdapat enam (6) Halatuju dan 13 Dasar, manakala di dalam teras Wilayah Bandar Mampan terdapat enam (6) Halatuju dan 32 Dasar, bagi teras Wilayah Bandar Makmur terdapat enam (6) Halatuju dan 25 Dasar. Matlamat utama RSN Selangor 2035 adalah untuk mempekasakan Pembangunan Negeri Selangor Sebagai Sebuah Wilayah Bandar yang Berkembang Maju, Mampan dan Makmur (Thriving, Sustainable and Prosperous City Region).

Jaringan perhubungan merupakan salah satu kemudahan infrastruktur yang perlu disediakan bagi memberi kemudasan kepada pergerakan penduduk dan barangan. Di samping itu, jaringan perhubungan yang baik juga menjadi pemangkin kepada pertumbuhan sesebuah kawasan atau wilayah. Selain daripada kemudasan, aspek mudahgerakan juga perlu diberi penekanan di dalam penyediaan sistem pengangkutan yang efisien. RSN Selangor 2035 telah menggariskan beberapa hala tuju dan dasar yang menfokuskan terhadap perhubungan dan pengangkutan (Jadual 8.5).

Jadual 8.5 : Skop Pengurusan dan Pelaksanaan dalam Rancangan Struktur Negeri Selangor 2035

HALATUJU	DASAR
Hala Tuju 4 Penyediaan Sistem Pengangkutan Yang Berkualiti, Menyeluruh, Boleh Dipercayai (Reliable), Efisien Dan Mampan.	DASAR MM15 Sistem Pengurusan Permintaan Perjalanan (Travel Demand Management) Akan Dilaksana Bagi Mewujudkan Sistem Pengangkutan Bandar Yang Mampan.
	DASAR MM16 Penggunaan Mod Pengangkutan Awam akan Dilonjakkan kepada 60% Menjelang Tahun 2035
	DASAR MM17 Kemudahan Sokongan Pengangkutan yang Selamat dan Mesrapengguna Perlu Disediakan dengan Mencukupi, Menyeluruh dan Berterusan
	DASAR MM18 Peningkatan Tahap Kemudasan Secara Lebih Menyeluruh, Efisien Dan Mampan
	DASAR MM19 Keselamatan Semua Pengguna Jalan Raya, Termasuk Pejalan Kaki, Penunggang Motosikal Dan Basikal, Perlu Dititikberatkan Di Semua Kawasan Pembangunan
Hala Tuju 5 Menjadikan Perkhidmatan Rel Dan Bas Rapid Transit Sebagai Pilihan Utama Sistem Pengangkutan Darat Dengan Menyediakan Perkhidmatan Yang Bersepadu, Selamat, Cekap Dan Reliable Untuk Penumpang Dan Barang.	DASAR MM20 Perkhidmatan Pengangkutan Berasaskan Rel Dan Bas Rapid Transit akan Diperluaskan dan Dipertingkatkan Sebagai Pilihan Mod Pengangkutan Awam Utama

Sumber: Rancangan Struktur Negeri Selangor 2035

DASAR PERANCANGAN PEMBANGUNAN BERORIENTASIKAN TRANSIT NEGERI SELANGOR

Konsep Pembangunan Berorientasikan Transit diperkenalkan di Selangor bertujuan untuk:

- Menggalakkan penduduk yang mendiami di kawasan berhampiran stesen transit untuk menggunakan perkhidmatan pengangkutan awam.
- Mengurangkan perjalanan keluar penduduk dengan mengutamakan pembangunan bercampur di Zon Pembangunan Transit (ZPT) yang mengandungi pelbagai aktiviti penggunaan iaitu kediaman, perniagaan, pejabat, kemudahan masyarakat dan bersosial.
- Mengambil kira golongan yang berpendapatan sederhana dan rendah untuk menggunakan kemudahan pengangkutan awam dengan memberi peluang untuk memiliki hartanah dan mendiami di kawasan ZPT

Prinsip perancangan yang diterapkan di dalam dasar ini adalah seperti berikut:

PP1: Pembangunan bercirikan pembangunan bercampur dan aktiviti pelbagai

PP2: Pemberian peningkatan intensiti pembangunan (nisbah plot dan densiti)

PP3: Penyediaan unit mampu milik di zon gunatanah perniagaan

PP4: Penambahan penyediaan keperluan ruang niaga mampu milik

PP5: Penyediaan keperluan laluan pejalan kaki dan basikal

PP6: Penyediaan kemudahan masyarakat yang mencukupi

PP7: Pengurangan ke atas penyediaan keperluan tempat letak kereta

PP8: Penyediaan perkhidmatan bas perantara 'feeder bus'

Sumber: Rancangan Struktur Negeri Selangor 2035

KAJIAN PELAN INDUK PENGANGKUTAN AWAM NEGERI SELANGOR

Penglibatan institusi awam dalam perancangan dan pelaksanaan infrastruktur pengangkutan termasuklah Kementerian Kerja Raya, Jabatan Kerja Raya (JKR), Lembaga Lebuhraya Malaysia, Highway Planning Division, Jabatan Pengangkutan Jalan Raya (JPJ) dan Kerajaan Negeri dan Tempatan.

Penglibatan institusi swasta dalam perancangan dan pelaksanaan infrastruktur pengangkutan seperti MRT Corp, Prasarana Malaysia Berhad, *ExpressRail Link Berhad*, Keretapi Tanah Melayu Berhad, *Railway Asset Corporation* (RAC), Pembekal Perkhidmatan Bas, Pengangkutan kargo, Teksi dan *Bus Rapid Transit*

Pihak Bertanggungjawab Dalam Pelaksanaan Pelan Induk

Walaupun Selangor mempunyai pandangan jauh untuk memulakan pelan pengangkutan yang mampan terutamanya menumpukan pada peningkatan pengangkutan di Negeri, kajian teknikal telah menunjukkan bahawa cadangan itu berkait rapat dengan kawasan yang terlibat dan keperluan bandar KL dan Putrajaya. Selain itu, pelaksanaan pelan induk pada skala ini adalah suatu usaha besar yang mesti disokong dan diluluskan oleh kerajaan persekutuan.

Rangka kerja organisasi dan proses membuat keputusan untuk membangunkan pelan haruslah jelas. Pihak yang memimpin adalah sangat penting untuk rancangan itu berkesan. Oleh kerana pelan itu melibatkan banyak agensi pelaksana, agensi yang diberi kuasa untuk menerajui projek yang komprehensif itu mesti mempunyai kuasa yang diperlukan dan keupayaan untuk mengawal dan mengurus dengan berkesan. Memandangkan kajian pelan induk ini dimulakan oleh Kerajaan Negeri, Selangor memainkan peranan utama dalam rangka kerja organisasi ditubuhkan. Selain itu, ini juga kerana majoriti

cadangan baru melibatkan bidang dan perkembangan yang berada di bawah bidang kuasa Negeri. Walaupun begitu, Kerajaan Negeri masih harus bekerjasama sepenuhnya dengan kerajaan persekutuan dalam hal ini.

Pelaksanaan pelan melibatkan kedua-dua kerajaan dan agensi persekutuan dan negeri, serta sektor swasta dan orang awam. Oleh itu, adalah penting bagi kedua-dua pihak berkuasa persekutuan dan negeri untuk bersetuju atas sebab yang sama dan menubuhkan satu entiti organisasi bebas untuk menyelaraskan semua perkara yang berkaitan dengan rancangan itu

KAJIAN PELAN POTENSI PEMBANGUNAN TOD NEGERI SELANGOR

Dasar dan Pelaksanaan TOD di Malaysia

Dasar Perbandaran Negara (DPN) telah menetapkan langkah mengintegrasikan system pengangkutan awam di dalam perancangan gunatanah dengan menggunakan konsep TOD melalui strategi DPN 15; Sistem Pengangkutan Awam yang Bersepadu, Efisien dan Mesra Pengguna Dibangunkan.

TOD bertujuan untuk melaksanakan pendekatan yang lebih mampan dengan perancangan penggunaan tanah di sekitar stesen transit. Dari segi pelaksanaan di Malaysia, DBKL telah menggunakan konsep TOD berdasarkan Pelan Bandar Raya Kuala Lumpur 2020, Pembangunan TOD berada dalam lingkungan 400m daripada stesen transit dan nisbah plot maksima dibenarkan sehingga 1:10. Selain itu, konsep TOD bagi Rancangan Pembangunan Komprehensif untuk Wilayah Ekonomi Johor Selatan 2006-2025 di mana kawasan TOD berada dalam lingkungan 400m dan nisbah plot maksima 1:7.

PELAN STRUKTUR KUALA LUMPUR 2020

Pelaksanaan dasar adalah penting di dalam menjalankan sesuatu perancangan dan Program. Beberapa dasar yang berkaitan

dengan pengangkutan dilihat sebagai satu penekanan penting di dalam menguruskan sistem pengangkutan awam bandar terutamanya di kawasan pentadbiran DBKL. Dasar yang berkaitan adalah:

Pembangunan Berorientasikan Transit Dasar TT4

DBKL akan mewujudkan Zon Perancangan Transit bagi memudahkan intensifikasi kawasan kediaman, perdagangan dan pembangunan bercampur berorientasi transit di sekitar stesyen rel. Dasar ini adalah menfokuskan terhadap pembangunan pembangunan (mixed use development) yang berorientasikan trafik. Integrasi terhadap elemen guna tanah dan pengangkutan adalah diambil kira dengan mengawal pembangunan di sepanjang rangkaian rel.

Integrasi Pengangkutan Awam Dasar TT6

DBKL akan membantu pelaksanaan dasar kerajaan berhubung dengan sistem pengangkutan awam bersepadu. Satu sistem pengangkutan awam yang komprehensif, bersepadu, efisien dan berkesan adalah penting dan keselesaan dan kemudahsampaian pengguna haruslah diutamakan. Selain itu, integrasi antara mod-mod pengangkutan lain adalah mustahak bagi menggalakkan penggunaan perkhidmatan awam dalam kalangan masyarakat.

Pengangkutan Awam Berasaskan Rel Dasar TT7

DBKL akan membantu dalam penyediaan kajian kemungkinan bagi penyambungan masa hadapan rangkaian rel dan menyelaraskan pelaksanaannya dengan pihak-pihak berkuasa yang berkaitan. Rangkaian rel merupakan salah satu penyediaan pengangkutan awam yang paling berkesan dalam menggalakkan pergerakan dan kesalinghubungan penduduk, oleh itu, pihak kerajaan akan menyediakan rangka masa panjang dan sederhana penyediaan mod pengangkutan berasaskan rel ke kawasan luar dan akan dikaji setiap 10 tahun bagi menentukan daya kemungkinannya.

8.2.3 PERINGKAT TEMPATAN

PELAN BANDAR RAYA KUALA LUMPUR 2020

PBRKL 2020 telah menggariskan visi Kuala Lumpur untuk mencapai tahap bandar berkelas dunia dengan menggalakkan konsep pertumbuhan fizikal, sosial dan ekonomi yang seimbang, kerajaan yang adil dan cekap, penyediaan kemudahan awam dan kualiti kehidupan yang baik dalam mengejar masyarakat yang berilmu. PBRKL 2020 telah menetapkan lima matlamat utama dalam mencapai visi tersebut dan ianya diperincikan seperti berikut;

- **Matlamat 1**
Kuala Lumpur sebagai sebuah pusat perdagangan dan kewangan antarabangsa.
- **Matlamat 2**
Mewujudkan bandar cekap dan saksama.
- **Matlamat 3**
Meningkatkan persekitaran hidup bandar.
- **Matlamat 4**
Mewujudkan imej dan identiti bandar yang tersendiri.
- **Matlamat 5**
Mempunyai tadbir urus yang cekap dan berkesan.

Dewan Bandaraya Kuala Lumpur melalui Pelan Bandar Raya KL 2020 telah menggariskan beberapa hala tuju berkaitan dengan sistem pengangkutan bagi menyokong PSKL 2020 iaitu:

Kegunaan Tanah yang Lestari-Mengintegrasikan Guna Tanah dan Pengangkutan

4.3 - Mengintegrasikan Penggunaan Tanah dan Pengangkutan

Mengintegrasikan perancangan dan pembangunan pengangkutan awam dengan rangka kerja guna tanah dan menggalakkan guna tanah yang menyokong infrastruktur pengangkutan awam.

4.4 - Menetapkan Zon Perancangan Transit

Menetapkan Zon Perancangan Transit di lokasi yang sesuai dan menggalakkan perkembangan untuk mengintegrasikan kemudahan pengangkutan awam.

4.5 - Menggalakkan Perkembangan Pembangunan Campuran (Mixed Use)

Menetapkan zon pembangunan campuran (mixed development) di lokasi strategik untuk menyokong transit berorientasikan pembangunan (transit oriented development) dan dilokasi yang memerlukan pembangunan semula diperbaiki persekitaran bandar.

RANCANGAN TEMPATAN PETALING JAYA

Panduan Perancangan bagi Zon TOD

Tanah dalam Zon TOD memerlukan penekanan yang lebih khusus dalam aspek perancangan dan rekabentuk serta penerapan rekabentuk Bandar yang baik di dalam pembangunannya. Zon TOD adalah zon khas di mana pembangunan akan digalakkan supaya mempunyai intensiti tinggi bagi menyokong fungsi stesen transit.

Semua Zon TOD hendaklah dibangunkan berdasarkan panduan-panduan berikut :-

- a. Aktiviti gunatanah hendaklah terdiri dari aktiviti yang menyokong transit;
- b. Aktiviti kegunaan bercampur digalakkan dalam Zon TOD dengan aktiviti pejalan kaki bagi menggalakkan persekitaran yang vibran dan selamat;
- c. Pembangunan berintensiti tinggi untuk menyokong sistem transit ;
- d. Rekabentuk Bandar yang baik dengan memberi keutamaan kepada sistem pejalan kaki yang baik dan berkesan.

Nisbah Plot Dalam Zon TOD

Intensiti pembangunan di dalam Zon TOD perlu ditingkatkan dan dioptimumkan untuk menyokong

sistem transit. Maka dengan itu, Nisbah Plot dibenarkan dalam kawasan ini lebih tinggi daripada kawasan luar Zon TOD supaya dapat menampung perkhidmatan transit yang lebih kerap dan juga menggalakkan pekerja pejabat dan pengunjung pusat komersil berjalan kaki ke stesen transit.

- a. Cadangan Nisbah Plot maksima 1:6 dibenarkan di kawasan berjarak 400 meter atau kurang daripada stesen-stesen transit rel ringan (LRT) dan MRT. Cara kiraan nisbah plot hendaklah menepati Garis panduan Pemberian Nisbah Plot Maksima
- b. Pemberian Nisbah Plot maksima tidak akan dibuat secara sewenang-wenangnya sebaliknya pemohon dikehendaki mematuhi kriteria yang ditetapkan di dalam Garis panduan Pemberian Nisbah Plot Maksima seperti di Jadual 1. Sebagai contoh sekiranya
- c. Pencapaian kepada pematuhan adalah 80%, Nisbah Plot dibenarkan hanyalah 1:4, pematuhan 90% Nisbah Plot dibenarkan adalah 1:5 dan hanya pematuhan 100% sahaja akan dibenarkan Nisbah Plot 1:6
- d. Pemohon dikehendaki menyediakan pelan menunjukkan system laluan pejalan kaki daripada tapak cadangan pembangunan stesen-stesen transit rel ringan (LRT) dan MRT bagi memastikan system pejalan kaki yang efisien yang dapat memastikan penggunaan pengangkutan awam yang optimum. Kos yang diperlukan bagi sistem pejalan kaki ini akan ditanggung sepenuhnya oleh pihak pemohon.
- e. Bagi memastikan kemudahan tempat letak kereta yang disediakan berdekatan stesen transit rel ringan (LRT) dan MRT digunakan optimum, kadar bayaran letak kereta hendaklah mengikut kadar bayaran letak kereta Majlis.

Keperluan-Keperluan Teknikal Yang Perlu Dipatuhi

- i. Cadangan pembangunan ini akan diteliti secara terperinci di mana pemohon dikehendaki mengemukakan Laporan Impak Lalulintas dan dipersetujui oleh pihak Majlis terlebih dahulu sebelum dibenarkan untuk diberikan Nisbah Plot yang ditetapkan

- ii. Kajian Impak Sosial akan ditetapkan bagi pembangunan yang mengandungi komponen kediaman di kawasan komersil (service apartment) sekiranya perlu.

RANCANGAN TEMPATAN MAJLIS PERBANDARAN SELAYANG

Pengangkutan dan Lalulintas

Strategi:

Meningkatkan aksesibiliti antara wilayah melalui rangkaian jalan utama yang strategik dan mempertingkatkan kemudahsampaian melalui sistem pengangkutan awam.

Blok Perancangan	Cadangan Pengangkutan Awam
Selayang-Sri Gombak BP1	Cadangan Sistem pengangkutan rel
	Cadangan laluan bas pengantara
	Cadangan laluan bas
Sungai Buloh BP2	Cadangan laluan bas pengantara
Rawang-Lagong Mas BP3	Integrasi sistem KTM dan terminal bas
Rawang-Lagong Mas BP3 (samb.)	Terminal "Park and Ride"
	Cadangan laluan bas pengantara
	Cadangan laluan bas
	Cadangan sistem pengangkutan bas awam "bus rapid transit"
Kota Elmina-Kuang BP4	Cadangan laluan bas pengantara
UIA-Gombak BP5	Cadangan laluan bas
	Terminal "Park and Ride"
Rawang Country Homes BP6	Cadangan laluan bas pengantara
Batu Arang-Tasek Puteri BP7	Cadangan laluan bas pengantara

Sumber: Rancangan Tempatan Majlis Perbandaran Selayang

RANCANGAN TEMPATAN SUBANG JAYA

Sistem Pengangkutan Awam

Sistem perkhidmatan pengangkutan awam di MBSJ adalah terdiri daripada perkhidmatan bas, teksi dan rel.

i. Cadangan Terminal Pengangkutan Awam

Di dalam kawasan RT MBSJ, terdapat lima cadangan terminal pengangkutan awam yang terletak di Bandar Kinrara, Seri Serdang, Bandar Putra Permai, Puchong Prima dan Putra Height yang berperanan sebagai pusat pengangkutan utama. Ia juga merupakan pusat transit ke kawasan Bandar-bandar utama yang lain. Terminal pengangkutan akan memberikan keselesaan dan kemudahan kepada pengguna transit awam dalam kawasan RT ini. Terminal ini seharusnya diintegrasikan dengan mod –mod perkhidmatan lain bagi meningkatkan keberkesanan perkhidmatan.

ii. Cadangan Mempertingkatkan Perkhidmatan Bas dan Teksi

Bagi perkhidmatan bas, cadangan laluan bas adalah mengikut permintaan dan tertakluk kepada syarikat yang mengendalikan operasi bas. Perkhidmatan ini perlu diintegrasikan bersama dengan terminal pengangkutan berasaskan rel. Bagi perkhidmatan teksi pula, dicadangkan supaya disediakan dalam menyokong perkhidmatan pengangkutan bas, khususnya bagi kawasan yang tidak mendapat perkhidmatan laluan bas atau di luar waktu perkhidmatan bas.

iii. Perkhidmatan Rel dan Transit

Terdapat cadangan untuk menyediakan stesen dan laluan perkhidmatan rel di kawasan MBSJ bertujuan mengurangkan masalah kesesakan. Penawaran perkhidmatan rel ini dijangka akan menggalakkan orang awam menggunakan pengangkutan awam di dalam urusan seharian sebagai mod pengangkutan utama. Terdapat dua laluan utama yang telah dikenalpasti iaitu laluan Ampang dan laluan Kelana Jaya. Cadangan laluan perkhidmatan Kelana Link merupakan

sambungan perkhidmatan rel sedia ada yang sebelum ini berakhir di Kelana Jaya manakala laluan rel perkhidmatan Ampang Link sebelum ini berakhir di Stesen Sri Petaling, Bukit Jalil.

Laluan Kelana akan bermula di Stesen Rel SS16, Subang Jaya dan berakhir di terminal pengangkutan Seksyen 10, Bandar Putra Heights. Bagi laluan Ampang, stesen rel akan bersambung di Taman Industri Bandar Kinrara Seksyen 1 dan akan berakhir di stesen terminal pengangkutan Seksyen 10 di Bandar Putra Heights. Stesen ini merupakan stesen penyambung dan hab pengangkutan bagi kedua-dua laluan ini.

RANCANGAN TEMPATAN PRECINT 7, 8, 9, 10 (PUTRAJAYA)

Polisi	Pelaksanaan dalam peringkat Rancangan Tempatan
POLISI 5: Sistem pengangkutan yang efisien, cepat dan berkesan yang merangkumi rangkaian jalan komprehensif dengan system pengangkutan awam multi-modal mudah harus diambil kira dalam pembangunan Putrajaya	Kawasan Rancangan Tempatan mempunyai rangkaian dan hierarki sistem jalan yang luas akan menampung trafik yang dijana oleh penduduk. Ini sedang disokong oleh sistem monorel yang komprehensif dan rangkaian bas tempatan yang bersesuaian dengan dasar pengangkutan Putrajaya.
PP10: Modul pengangkutan awam alternatif harus di rancang bagi perjalanan dan akses yang mudah khusus di pusat utama	Pemisahan model (modal split) 50: 50 telah digunakan untuk kawasan pelan tempatan. Ini menggalakkan penggunaan pengangkutan awam seperti monorel dan bas tempatan.

RANCANGAN TEMPATAN MAJLIS PERBANDARAN SEPANG 2025

STRATEGI 4:

Sistem Sirkulasi dan Pengangkutan Awam Bersepadu.

S 4-4 Menyediakan Terminal Pengangkutan Bersepadu di Kota Warisan

- Terminal ini dicadangkan diintegrasikan bersama stesen ERL sedia ada di Kota Warisan
- Melibatkan integrasi di antara perkhidmatan bas henti-henti/ BRT, bas pengantara, bas ekspres, teksi dan kereta sewa serta perkhidmatan ERL.
- Menyediakan komponen pembangunan dan kemudahan sokongan yang mesra pengguna
- Menerapkan elemen bandar selamat dengan menyediakan laluan pejalan kaki dan pencahayaan
- Menerapkan prinsip-prinsip perancangan untuk TOD

Menghubungkan ketiga-tiga terminal ini dalam mewujudkan satu terminal pengangkutan yang bersepadu bagi memudahkan pertukaran mod pengangkutan. Ini adalah untuk menyediakan satu hentian transit yang lebih selesa dan selamat terutama kepada penduduk dan pelancong-pelancong yang berkunjung ke Daerah Sepang.

S 4-5 Menambah baik Terminal Pengangkutan Cyberjaya

- Menyediakan komponen pembangunan dan kemudahan sokongan yang mesra pengguna
- Menerapkan elemen bandar selamat dengan menyediakan laluan pejalan kaki dan pencahayaan
- Menerapkan prinsip-prinsip perancangan untuk TOD

Strategi ini adalah digalakkan bagi menampung jumlah pengguna pengangkutan awam yang semakin bertambah serta untuk mempertingkatkan stesen pengangkutan awam sedia ada yang lengkap dengan kemudahan asas bagi menampung keperluan pada masa hadapan.

Bagi menggalakkan lebih ramai lagi orang awam untuk menggunakan perkhidmatan pengangkutan awam, sistem perkhidmatan hendaklah di naiktaraf ke tahap yang lebih efisien dan efektif.

S 4-8 Menyediakan Sistem Perkhidmatan Rel Bandar yang Efisien

- Cadangan untuk menyediakan jenis monorel
- Menyediakan stesen monorel
- Disokong oleh perkhidmatan bas pengantara
- Komponen pembangunan yang mesra pengguna seperti:
 1. Tempat letak kereta
 2. Ruang menunggu
 3. Ruang menaiki dan menurunkan penumpang bagi perkhidmatan bas pengantara
 4. Papan maklumat perjalanan dan tambang
 5. Kemudahan bagi golongan Orang Kurang Upaya (OKU)
- Menerapkan prinsip-prinsip perancangan untuk TOD

S 4-9 Menyelaras Perancangan dan Pembangunan Pengangkutan Awam

- Menubuhkan satu jawatankuasa pengangkutan awam dalam Daerah Sepang
- Melibatkan jabatan teknikal, jabatan sokongan serta pengusaha, syarikat dan persatuan pengangkutan awam
- Menyediakan pelan induk pengangkutan awam
- Menyediakan garis panduan bagi pengangkutan awam untuk digunapakai oleh pemaju dan pengusaha dengan mengambilkira prinsip-prinsip perancangan seperti:
 1. Bandar Selamat
 2. TOD
- Mewajibkan pengusaha bas dan persatuan teksi berdaftar dengan jawatankuasa pengangkutan awam.

8.3 PEMATUHAN UNDANG-UNDANG DAN PERATURAN

Setiap pembangunan TOD haruslah mematuhi perundangan yang telah ditetapkan oleh Kerajaan Malaysia.

Senarai perundangan dan peraturan yang berkaitan mengikut aspek adalah seperti Jadual 8.6.

Jadual 8.6 : Undang-undang dan Peraturan yang Berkaitan dalam Pematuhan Pembangunan Kawasan-kawasan TOD

Perkara	Undang-undang / Peraturan
PEMATUHAN ASPEK KAWALAN PERANCANGAN Proses pelaksanaan perancangan bersepadu guna tanah hendaklah mengikut prosedur kelulusan pemajuan bagi sesebuah kawasan pembangunan.	1. Seksyen 21, Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976 (Akta 172); 2. Seksyen 38, Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976 (Akta 172); 3. Akta Jalan, Parit dan Bangunan 1974 (Akta 133); 4. Akta Parit dan Bangunan 1974 (Akta 133); dan 5. Akta Kerajaan Tempatan (Akta 171) 6. Akta (Perancangan) Wilayah Persekutuan 1982 (Akta 267)
PEMATUHAN ASPEK PEROLEHAN TANAH Perolehan tanah, sama ada tanah kerajaan atau tanah bermilik, boleh dibuat secara rundingan, pembelian, pengambilan tanah secara paksa atau pertukaran tanah (<i>land swapping</i>).	1. Bahagian VIII Kawasan Pemajuan Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976 (Akta 172); 2. Bahagian 9 (Pecah-sempadan, Pecah-bahagian Dan Penyatuan) & Seksyen 124 (Kuasa Pihak Berkuasa Negeri Untuk Mengubah Syarat dll. Atas Permohonan Tuanpunya), Kanun Tanah Negara 1965 (Akta 56 / 1965); 3. Akta Hakmilik Strata 1985 (Akta A1450) – Pembangunan Bercampur; 4. Akta Pengambilan Tanah 1960 (Akta 486); dan 5. Akta Kontrak 1950 (Akta 136).
PEMATUHAN ASPEK PENEMPATAN SEMULA Peruntukan bagi mengambil atau menggunakan hartanah. Bayaran pampasan yang munasabah dan mencukupi perlu diberikan kepada individu yang terlibat.	1. Akta Pengambilan Tanah 1960 (Akta 486), Seksyen 3 (1) (a) (b) dan (c) – mengambil tanah secara paksa; 2. Perkara 13(2), Perlembagaan Persekutuan - menyatakan bahawa tiada sesuatu undang-undang pun boleh membuat peruntukan bagi mengambil atau menggunakan harta secara paksa; dan 3. Bahagian VIII Akta 172 dan pematuhan peruntukan khas di bawah seksyen 40 Akta 172.
PEMATUHAN ASPEK PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DAN KEJUTERAAN Menerangkan keperluan dan kepentingan pembangunan infrastruktur, kejuteraan tanah dan struktur merangkumi cadangan pembinaan yang sepatutnya digunakan dalam pembangunan.	1. Akta Jalan, Parit dan Bangunan 1974 (Akta 133); 2. Undang-undang Kecil Bangunan Seragam 1984 dan Pindaan 2012 (UBBL); 3. BS 8007 ('Basics Of Concrete Structures For Retaining Aqueous Liquids'); dan 4. 'Fire Safety Design Philosophy' (FSDP)
PEMATUHAN ASPEK PEMBINAAN / NAIKTARAF Pembinaan / naiktaraf bangunan akan dijalankan selaras dengan syarat-syarat kelulusan Kebenaran Merancang (KM).	1. Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976 (Akta 172); 2. Akta Jalan, Parit dan Bangunan 1974 (Akta 133); dan 3. Seksyen 161 Akta Kerajaan Tempatan (Akta 171) – notis bangunan baru
PEMATUHAN ASPEK GEOLOGI DAN ALAM SEKITAR Digunakan secara meluas dalam pelbagai bentuk pembangunan seperti penyiasatan tapak (site investigation), pemotongan cerun, dan pembinaan terowong di bawah permukaan tanah. – Laporan Geologi	1. Akta Ahli Geologi 2008 (Akta 689); 2. Akta Pendaftaran Jurutera 1967 (2015) (Akta A1479); 3. Akta Penyiasatan Kajibumi 1974 (Akta 129); 4. Akta Kualiti Alam Sekeliling 1974 (Akta 127); 5. 'Guidelines for Construction on Peat and Organic Soils in Malaysia' (CIDB); dan 6. 'Code of Practice for Site Investigations' (MS 2038:2006) 7. Manual EIA Bagi Projek Pembangunan

Jadual 8.6 : Undang-undang dan Peraturan yang Berkaitan dalam Pematuhan Pembangunan Kawasan-kawasan TOD (Samb.)

Perkara	Undang-undang / Peraturan
PEMATUHAN ASPEK REKA BENTUK Aspek reka bentuk bangunan dan struktur memberikan pandangan komprehensif pertama tentang potensi, reka bentuk dan penggunaan ruang dalam bangunan, infrastruktur dan utiliti.	1. Undang-undang Kecil Bangunan Seragam 1984 (UBBL); 2. Fire Safety Design Philosophy' (FSDP); 3. Akta Orang Kelainan Upaya 2008 (Akta 685); 4. MS 1183 ('Fire Safety in the Design, Management & Use of Buildings – Code of Practice'); 5. MS 1184 ('Universal Design & Accessibility in the Built Environment – Code of Practice'); 6. Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan 1994 (Akta 514); 7. Akta Perkhidmatan Bomba 1988 (Akta 341); 8. Akta Kilang dan Jentera 1967 (Akta 139); 9. Akta Bekalan Elektrik 1990 (Akta 447) dan Peraturan Elektrik 1994; 10. Kod Amalan Kualiti Udara Dalam Malaysia (2005); 11. 'ASHRAE Standard 62: Standard for Natural and Mechanical' (1973) 12. ASHRAE Standard 62: Standard for Acceptable Indoor Air Quality' (1989)
PEMATUHAN ASPEK EKONOMI DAN SOSIAL Meramal impak positif dan impak negatif kesan daripada pembangunan. • Hebahan awam; dan • Kajian Mitigasi Impak Sosial	1. Akta Perancangan Bandar dan Desa (Pindaan) 2017, Akta 172; 2. Akta (Perancangan)Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur 1982, Akta 267; 3. Akta Keretapi 1991, Akta 463; 4. Manual Penilaian Impak Sosial (Social Impact Assessment); dan 5. Manual SIA Bagi Projek Pembangunan

8.4 ORGANISASI, INSTITUSI DAN AGENSI BERKEPENTINGAN

Keberkesanan dan kejayaan pelaksanaan Pelan Induk Perancangan Bersepadu Guna Tanah Laluan MRT Sungai Buloh – Serdang – Putrajaya adalah bergantung dengan keberkesanan terjemahan, penggunaan dan pelaksanaannya serta komitmen, tanggungjawab, akauntabiliti dan keupayaan pelbagai agensi di setiap peringkat. Pelan induk ini perlu dianggap sebagai sebuah dokumen panduan kepada semua jabatan kerajaan dan pihak swasta dalam memajukan perancangan pembangunan yang berkaitan. Peranan dan fungsi institusi yang terlibat di dalam pelan induk ini adalah seperti berikut:

8.4.1 PERSEKUTUAN

MAJLIS PERANCANG FIZIKAL NEGARA (MPFN)

MPFN adalah Majlis tertinggi yang bertanggungjawab ke atas perancangan bandar dan desa di Semenanjung Malaysia.

lanya ditubuhkan di bawah subseksyen 2A(1) Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976 (Akta 172). Tugas-tugan MPFN adalah seperti berikut:

- Untuk menggalakkan perancangan bandar dan desa yang berkesan dan efisien bagi memperelok persekitaran dari segi fizikal ke arah pencapaian suatu pemajuan yang mampan di dalam negara;
- Untuk menasihati Kerajaan Persekutuan atau Kerajaan mana-mana Negeri, mengenai perkara-perkara yang berhubungan dengan perancangan bandar dan desa yang dikehendaki di bawah Akta 172; dan
- Untuk melaksanakan apa-apa tugas lain yang diberikan kepada Majlis di bawah Akta 172

Di dalam proses kelulusan Pelan Induk ini, Jawatankuasa Perancang Negeri hendaklah berunding dengan MPFN bagi mendapatkan arahan dan pendapat sebelum memutuskan kelulusan sesebuah pembangunan, bagi memastikan rancangan yang dikemukakan di dalam Pelan Induk ini selari dengan dasar-dasar Rancangan Fizikal Negara (RFN).

MAJLIS NEGARA BAGI KERAJAAN TEMPATAN (MNKT)

MNKT ditubuhkan di bawah peruntukan Perkara 95A Perlembagaan Persekutuan Malaysia. Ianya dipengerusikan oleh seorang menteri. MNKT mempunyai seorang wakil dari setiap negeri yang dilantik oleh Raja atau Yang Dipertuan Negeri dan sepuluh (10) wakil yang dilantik oleh Kerajaan Persekutuan (Perlembagaan Malaysia, 1999: 123). Pengerusi MNKT mempunyai kuasa atau undi pemutus (muktamad) dalam soal-soal yang dibincangkan dalam MNKT. Mesyuarat MNKT diadakan sekurang-kurangnya sekali dalam setahun. Tujuan MNKT ditubuhkan adalah sebagai sebuah badan khas untuk mengadakan rundingan dengan pihak Kerajaan Persekutuan dan pihak kerajaan-kerajaan Negeri. Rundingan yang diadakan adalah bertujuan untuk membentuk undang-undang dan dasar yang bersesuaian dengan kerajaan tempatan. Ringkasnya, MNKT ditubuhkan untuk menggalakkan, memajukan dan mengawal kerajaan tempatan di seluruh Persekutuan Malaysia dan membuat undang-undang yang berkaitan dengan kerajaan tempatan. Oleh itu, Kerajaan Negeri boleh berunding dengan MNKT berkaitan peranan PBT di dalam perkara-perkara berkaitan perlaksanaan cadangan Pelan Induk ini.

MAJLIS TANAH NEGARA (MTN)

Majlis Tanah Negara (MTN) ditubuhkan mengikut peruntukan di bawah perkara 91 Perlembagaan Persekutuan. Ianya juga dipengerusikan oleh seorang menteri sebagai pengerusi. MTN juga terdiri daripada seorang wakil dari setiap negeri dan beberapa wakil Kerajaan Persekutuan. Mesyuarat MTN juga diadakan sekurang-kurangnya sekali dalam setahun. Fungsi MTN adalah seperti berikut:

- Membentuk dan mentadbir dasar penggunaan tanah di Malaysia;
- Berunding dan menasihati Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri tentang penggunaan tanah dan penyelarasannya serta berkenaan apa-apa perkara lain yang

- berhubungan dengan penggunaan tanah atau berkenaan dengan apa-apa perundangan yang dicadangkan mengenai tanah atau pentadbiran mana-mana undang-undang yang sedemikian; dan
- Memastikan tanah dikawal untuk pertanian, perhutanan dan perlombongan sumber galian

Di dalam konteks Pelan Induk ini, MTN bertindak sebagai penyelarar melalui perundingan dengan Kerajaan Negeri ke atas perkara-perkara yang melibatkan dasar penggunaan tanah dan pengawalan tanah.

JABATAN PERANCANGAN BANDAR DAN DESA NEGERI (PLANMALAYSIA)

PLANMalaysia merupakan jabatan kerajaan yang memacu perancangan fizikal negara. Bagi pembangunan TOD, jabatan ini bertindak sebagai penasihat utama kepada Kerajaan Persekutuan tentang semua hal perancangan, termasuk pemeliharaan penggunaan dan pembangunan tanah, menyelia serta menyelarar pangkalan data guna tanah negara. PLANMalaysia berfungsi sebagai:

- Memberi nasihat kepada Kerajaan Persekutuan dalam semua hal perancangan bandar dan desa;
- Bertindak sebagai urus setia kepada Majlis Perancang Fizikal Negara (MPFN)
- Menggalakkan sistem perancangan yang komprehensif, efektif dan efisien melalui undang-undang, prosedur perancangan serta kajian penyelidikan dan pembangunan;
- Menterjemahkan dasar-dasar sosial, ekonomi dan alam sekitar ke dalam dimensi spatial;
- Memudahkan dan memantau penyediaan dan pelaksanaan rancangan pembangunan di semua peringkat pelaksanaan;
- Mengendalikan, membantu dan menggalakkan pengumpulan, pengemaskinian dan penerbitan statistik, buletin, monograf dan penerbitan lain yang berkaitan perancangan bandar dan desa serta kaedahnya; dan menyelia dan menyelarar pangkalan data guna tanah negara.

8.4.2 NEGERI

MAJLIS MESYUARAT KERAJAAN NEGERI (MMKN)

Majlis Mesyuarat Kerajaan Negeri (MMKN) merupakan badan kepimpinan negeri yang bertindak menjalankan pemerintahan atau membuat dasar bagi sesebuah negeri di Malaysia. Pelaksanaan kuasa eksekutif bagi setiap negeri dijalankan oleh MMKN atau dikenali sebagai Exco Kerajaan Negeri. Sebagai perbandingan dengan Kerajaan Persekutuan, fungsinya serupa dengan barisan Badan Eksekutif (Kabinet). MMKN merupakan organisasi pembentukan dasar yang tertinggi bagi peringkat negeri yang bertanggungjawab kepada Dewan Undangan Negeri yang meluluskan undang-undang yang tidak bercanggah dengan Perlembagaan Persekutuan.

Setiap ahli majlis memegang portfolio atau tugas-tugas sendiri. MMKN diketuai oleh Menteri Besar dengan keanggotaan daripada sebilangan ahli yang dipilih daripada ahli Dewan Undangan Negeri dan tiga (3) orang pegawai Kerajaan Negeri (ex-officio) iaitu Setiausaha Kerajaan Negeri, Pegawai Kewangan Negeri dan Penasihat Undang-Undang Negeri. Semua ahli MMKN Selangor bertanggungjawab untuk mempengerusikan jawatankuasa-jawatankuasa yang diwujudkan mengikut keperluan kecuali ahli-ahli ex-officio.

JAWATANKUASA PERANCANG NEGERI (JPN)

Penubuhan Jawatankuasa Perancang Negeri (JPN) diperuntukkan dalam Bahagian II, Dasar dan Pentadbiran di bawah seksyen 4 Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976 (Akta 172). JPN merupakan suatu Jawatankuasa yang ditubuhkan untuk mengawal selia, mengawal, merancang, menyelaraskan dan menasihati mengenai perkara-perkara berkaitan pemuliharaan, penggunaan dan pemajuan dalam Negeri yang berkenaan. Keahlian Jawatankuasa Perancang Negeri adalah seperti berikut:

- Menteri Besar (MB) / Ketua Menteri (KM) – Pengerusi;
- Ahli MMKN terkanan yang dilantik oleh PBN – Timbalan Pengerusi;
- Ahli MMKN yang dilantik oleh Pihak Berkuasa Negeri (PBN) (memegang portfolio perancangan bandar dan desa Negeri);
- Dua (2) ahli MMKN yang dilantik oleh PBN – jika perlu;
- Setiausaha Kerajaan Negeri;
- Pengarah JPBD Negeri;
- Pengarah Tanah dan Galian Negeri;
- Pengarah Kerja Raya Negeri;
- Pengarah Unit Perancang Ekonomi Negeri;
- Penasihat Undang-undang Negeri;
- Dua (2) Pegawai Kewangan Negeri.

Fungsi JPN sebagaimana peruntukan subseksyen 4(4) Akta 172 adalah seperti berikut:

- Untuk menggalakkan dalam Negeri, dalam rangka dasar negara, pemuliharaan, penggunaan dan pemajuan semua tanah di dalam Negeri;
- Untuk mengawal selia, mengawal, merancang dan menyelaraskan semua aktiviti pemajuan di dalam Negeri;
- Untuk menasihati Kerajaan Negeri, sama ada dengan daya usahanya sendiri atau sebagai menyahut permintaan Kerajaan Negeri, mengenai perkara yang berhubungan dengan pemuliharaan, penggunaan dan pemajuan tanah dalam Negeri; dan
- Untuk mengusahakan, membantu dan menggalakkan pemungutan, penyenggaraan dan penyiaran perangkaan, buletin dan monograf dan penyiaran lain yang berhubungan dengan perancangan bandar dan desa dan perkaedahannya.

JPN juga diberi kuasa untuk:

- Meluluskan Draf Rancangan Tempatan;
- Setiap Jabatan Kerajaan Persekutuan mahupun Kerajaan Negeri diwajibkan berunding dengan JPN mengenai cadangan aktiviti pemajuan mereka di dalam Negeri (Seksyen 20 Akta 172); dan
- JPN juga boleh memberi arahan kepada Pihak Berkuasa Perancang Tempatan (PBPT) atas permohonan untuk kebenaran merancang.

JABATAN PERANCANGAN BANDAR DAN DESA NEGERI SELANGOR (PLANMALAYSIA@SELANGOR)

PLANMalaysia@Selangor adalah jabatan kerajaan yang bertanggungjawab kepada Kerajaan Negeri dan Persekutuan serta bertanggungjawab sepenuhnya terhadap perancangan dan pengawalan pembangunan di peringkat Negeri Selangor dalam menyelaraskan dan melaksanakan Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976 (Akta 172).

Bagi pembangunan TOD, jabatan ini bertindak sebagai penasihat utama kepada Kerajaan Negeri tentang semua hal perancangan. PLANMalaysia@Selangor berfungsi sebagai:

- Penasihat utama kepada Kerajaan Negeri tentang semua hal berkaitan perancangan bandar dan desa termasuk pemeliharaan, penggunaan dan pembangunan tanah;
- Melaksana dan menyelaraskan penyediaan Rancangan Pemajuan iaitu Rancangan Struktur Negeri, Rancangan Tempatan, Rancangan Kawasan Khas dan Kajian/Projek Khas sama ada yang diarahkan atau atas inisiatif Jabatan;
- Menyelaraskan pelaksanaan Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976, kaedah-kaedah, piawaian dan garis panduan perancangan Desa di semua Pihak Berkuasa Tempatan di Negeri Selangor;
- Bertindak sebagai urusetia bagi Jawatankuasa Perancang Negeri yang ditubuhkan di bawah Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976 (Akta 172);
- Menjalankan fungsi Urusetia Lembaga Rayuan; dan
- Memberi khidmat nasihat kepada jabatan/agensi lain mengenai perancangan bandar dan desa.

8.4.3 WILAYAH

DEWAN BANDARAYA KUALA LUMPUR (DBKL)

Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL) merupakan agensi yang mentadbir Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur. Bagi Pelan Induk ini, DBKL bertindak sebagai agensi yang

mengawal perancangan dan perkhidmatan perbandaran secara terancang dan terselaras. Antara fungsi lain DBKL adalah seperti berikut:

- Memberi perkhidmatan pembersihan dan pelupusan sampah;
- Memberi perkhidmatan kesihatan awam dan mengawal pencemaran;
- Mengurus pengindahan bandar;
- Membina dan menyelenggara jalan, mengadakan prasarana pengangkutan serta mengurus sistem lalu lintas;
- Membina dan menyelenggara sistem perparitan dan sungai;
- Merancang dan mengawal pembangunan bandar;
- Membina dan mengurus perumahan awam;
- Pengurusan, pengawalan dan penempatan semula setinggan;
- Mengurus dan mengawal hal ehwal penjaja dan peniaga kecil;
- Mengeluar dan mengawal lesen perniagaan;
- Merancang dan melaksanakan aktiviti sukan, kebudayaan dan pelancongan; dan
- Menyediakan, mengurus dan menyelenggara kemudahan awam (stadium, kompleks sukan/pusat komuniti, masjid/surau, taman rekreasi, pasar, pusat penjaja, perpustakaan, tandas awam, perhentian bas/teksi, tanah perkuburan dan krematorium).

Fungsi Ahli Lembaga Penasihat Bandaraya, Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (Akta Ibu Kota Persekutuan 1960 (Akta 190) adalah seperti berikut:

- Menasihati Datuk Bandar tentang apa-apa perkara yang berkaitan dengan pentadbiran Bandaraya sebagaimana yang ditetapkan oleh Yang di-Pertuan Agong, melalui perintah dan tentang apa-apa soalan yang dirujuk kepada Lembaga Penasihat oleh Menteri atau Datuk Bandar;
- Selaku penasihat kepada Datuk Bandar dalam apa juga persoalan yang berkaitan dengan pentadbiran dan hal ehwal pengurusan bandaraya yang telah ditetapkan; dan
- Keanggotaan Lembaga Penasihat Bandaraya seramai 11 orang dan dipengerusikan oleh Datuk Bandar.

PERBADANAN PUTRAJAYA (PPJ)

Perbadanan Putrajaya (PPJ) ditubuhkan di bawah Perbadanan Putrajaya 1995 (Akta 536) bagi mengurus dan mentadbir Wilayah Persekutuan Putrajaya. Bagi Pelan Induk ini, PPJ berperanan sebagai agensi yang akan menerajui perancangan pembangunan dan perkhidmatan bagi Wilayah Persekutuan Putrajaya. Fungsi-fungsi PPJ adalah seperti berikut:

- Untuk melaksanakan semua fungsi kerajaan tempatan di Wilayah Persekutuan Putrajaya;
- Untuk menggalakkan, merangsang, memudahkan dan mengusahakan pembangunan komersial, infrastruktur dan pembangunan kediaman di kawasan tersebut;
- Untuk menggalakkan, merangsang dan mengusahakan pembangunan ekonomi dan sosial di kawasan tersebut;
- Untuk mengawal dan menyelaraskan prestasi aktiviti di atas di kawasan tersebut; dan
- Untuk mengawal dan menyelaraskan prestasi aktiviti di atas di kawasan tersebut.

8.4.4 TEMPATAN

PIHAK BERKUASA TEMPATAN (PBT)

Bagi pembangunan TOD, PBT merupakan organisasi yang bertanggungjawab sepenuhnya terhadap perancangan dan pengawalan pembangunan di peringkat tempatan. PBT juga merupakan pelaksana dasar di peringkat akar umbi yang secara langsung menyampaikan perkhidmatan kepada warga penduduk tempatan.

Pihak Berkuasa Tempatan (PBT) merupakan sebuah pertubuhan perbadanan yang ditubuhkan oleh Akta Kerajaan Tempatan 1976 (Akta 171). Laluan SSP ini akan melalui kawasan tepu bina yang padat di dalam Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur dan Selangor. Kawasan – kawasan yang terlibat di dalam Kajian Pelan Induk Perancangan Bersepadu

Guna Tanah MRT Laluan SSP adalah di bawah tanggungjawab enam (6) Pihak Berkuasa Tempatan iaitu:

1. Majlis Bandaraya Petaling Jaya (MBPJ);
2. Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL);
3. Majlis Bandaraya Subang Jaya (MBSJ);
4. Majlis Perbandaran Sepang (MPSp);
5. Perbadanan Putrajaya (PPJ); dan
6. Majlis Perbandaran Selayang (MPS).

Jadual 8.7 : Fungsi PBT Berdasarkan Peruntukan Di Bawah Akta-akta

Akta	Fungsi PBT
AKTA KERAJAAN TEMPATAN 1976 (AKTA 171)	1. Pentadbir Kerajaan Tempatan; 2. Mengeluarkan lesen; 3. Mengenakan cukai-cukai tertentu; 4. Membina bangunan, perumahan dan unit-unit perdagangan (pasar, gerai-gerai dsb.); 5. Menjalankan fungsi merancang dan menguruskan kawasan bandar; 6. Merancang dan menyediakan kemudahankemudahan awam; dan 7. Menggubal undang-undang kecil berdasarkan kepada perkara-perkara yang ditetapkan.
AKTA PERANCANGAN BANDAR DAN DESA 1976 (AKTA 172)	1. Untuk mengawal selia, mengawal, dan merancang pemajuan dan penggunaan semua tanah dan bangunan dalam kawasan; dan 2. Untuk mengusahakan, membantu dan menggalakkan pemungutan, penyenggaraan dan penyiaran perangkaan buletin dan monograf, dan penyiaran lain yang berhubungan dengan perancangan bandar dan desa dan perkaedahannya; dan 3. Untuk melaksanakan apa-apa fungsi lain yang ditugaskan kepadanya dari semasa ke semasa oleh Pihak Berkuasa Negeri atau Jawatankuasa.

Jadual 8.7 : Fungsi PBT Berdasarkan Peruntukan Di Bawah Akta-akta (Samb.)

Akta	Fungsi PBT
AKTA JALAN, PARIT DAN BANGUNAN 1974 (AKTA 133)	1. Menyedia dan menyelenggara sistem perparitan, jalan bandaran dan juga bangunan awam; 2. Merancang dan melaksana perjalanan trafik dan tempat letak letak kenderaan; 3. Memastikan akses yang sempurna ke bangunan; dan 4. Menggubal undang-undang kecil berdasarkan kepada perkara-perkara yang ditetapkan.
AKTA (PERANCANGAN) WILAYAH PERSEKUTUAN 1982 (AKTA 267)	1. Menyediakan peruntukan-peruntukan bagi mengawal dan mengatur perancangan dalam Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur bagi melebihi caj pembangunan dan perkara-perkara bersangkutan, antaranya: • Kegunaan tanah dan bangunan • Larangan mengenai pembangunan tanpa kebenaran perancangan • Penentuan caj pembangunan • Notis menghendaki pembelian tanah dalam hal-hal tertentu
AKTA PERBADANAN PUTRAJAYA 1995 (AKTA 536)	1. Penubuhan Perbadanan Putrajaya untuk mentadbir dan menguruskan segala usaha pembangunan di Putrajaya. 2. Fungsi Perbadanan: • Melaksanakan segala fungsi kerajaan tempatan di dalam Wilayah Persekutuan Putrajaya; • Memajukan, menggalakkan, memudahkan dan mengusahakan pembangunan ekonomi dan sosial di dalam Wilayah Persekutuan Putrajaya; • Memajukan, menggalakkan, memudahkan dan mengusahakan pembangunan komersil, pembangunan infrastruktur serta juga pembangunan tempat tinggal di dalam Wilayah Persekutuan Putrajaya; dan • Mengawal dan menyelaraskan aktiviti-aktiviti yang disebut dalam perenggan (b) dan (c) di dalam Wilayah Persekutuan Putrajaya.

PEJABAT TANAH DAN GALIAN

Peranan pejabat ini, bersesuaian dengan kedudukannya sebagai sebuah jabatan yang mengurus dan mentadbir tanah. Berikut merupakan fungsi-fungsi utama Pejabat Pengarah Tanah dan Galian:

- Mengemukakan permohonan-permohonan tanah untuk pertimbangan Jawatankuasa Kerja Tanah mengikut peruntukan undang-undang;
- Menentukan pengurusan tanah dilaksanakan mengikut undang-undang dan dasar yang ditetapkan oleh Kerajaan;
- Menentukan hasil tanah dipungut dengan cara yang berkesan dan sistematik; dan
- Menentukan supaya tanah digunakan mengikut peraturan dan undang-undang tanah bagi menghasilkan faedah yang optimum kepada rakyat dan Kerajaan.

8.4.5 AGENSI DAN PIHAK BERKEPENTINGAN

MASS RAPID TRANSIT CORPORATION SDN BHD (MRT CORP)

Bagi pembangunan TOD, MRT Corp merupakan sebuah syarikat tujuan khas yang ditubuhkan oleh Kerajaan Malaysia untuk menjadi pemaju dan pemilik aset bagi Projek Transit Aliran Massa Lembah Klang (KVMRT). Berperanan dalam memantau pembinaan kesemua struktur bertingkat, stesen dan depoh Projek MRT.

MMC-GAMUDA KVMRT (PDP) SDN BHD

Bagi pembangunan TOD, MMC-Gamuda KVMRT (PDP) Sdn Bhd merupakan rakan pelaksa projek kepada MRT Corp dalam membangunkan stesen-stesen LRT.

AGENSI PENGANGKUTAN AWAM DARAT (APAD)

Bagi pembangunan TOD, Agensi Pengangkutan Awam Darat (APAD) berperanan memberi nasihat dan panduan berkenaan penyediaan dan pengintegrasian perkhidmatan pengangkutan awam darat berpandukan akta dan peraturan yang terpakai. APAD merupakan agensi di bawah Kementerian Pengangkutan Malaysia bertanggungjawab dalam melaksanakan pelan dan perancangan Kementerian yang berkaitan dengan pengangkutan awam darat bagi memastikan pembangunan infrastruktur yang komprehensif, bersepadu dan lestari. Selain itu, APAD juga bertanggungjawab dalam memantau dan mengawalselia piawai prestasi pengendali melalui pelesenan pengangkutan awam darat di Semenanjung Malaysia.

8.5 STRATEGI PEROLEHAN PEMBANGUNAN KAWASAN-KAWASAN TOD

Pembangunan kawasan-kawasan TOD yang terletak di jajaran kedua MRT memerlukan kerjasama serta penglibatan sektor swasta selain bergantung kepada peruntukan daripada Kerajaan Negeri dan Kerajaan Persekutuan bagi memastikan proses pembangunan berjalan dengan lancar. Sebahagian besar daripada projek yang dirancang di dalam pelan induk ini memerlukan penglibatan serta pelaburan daripada pihak swasta. Kerjasama antara agensi kerajaan dengan pihak swasta akan mewujudkan satu gabungan pelbagai perkhidmatan yang lebih profesional bagi mencapai pelaksanaan pelan induk yang lebih berjiwa dan efektif.

Oleh yang demikian, semua agensi kerajaan yang terlibat dalam pembangunan kawasan-kawasan TOD di jajaran kedua MRT ini mengambil inisiatif dengan memberikan insentif-insentif bagi menarik minat pihak swasta dalam membuat pelaburan.

8.5.1 KERJASAMA AWAM SWASTA (PPP)

Kerjasama awam swasta atau *Public Private Partnership* (PPP) bertujuan untuk memudahkan lebih banyak penyertaan sektor swasta dalam meningkatkan penyampaian kemudahan infrastruktur dan perkhidmatan awam. PPP melibatkan pemindahan tanggungjawab kepada sektor swasta dalam membiaya dan mengurus pakej pelaburan modal dan perkhidmatan termasuk pembinaan, pengurusan, penyenggaraan, pembaikan dan penggantian aset sektor awam seperti bangunan, infrastruktur, peralatan dan kemudahan lain yang mewujudkan *stand alone business*.

Bagi projek PPP, sektor swasta diikat secara kontrak dan dikehendaki menyediakan perkhidmatan berasaskan infrastruktur awam dalam jangka masa panjang. Sektor swasta akan menjaga dananya sendiri bagi membiayai keseluruhan atau sebahagian aset seterusnya memberikan perkhidmatan tersebut berdasarkan tahap prestasi yang telah dipersetujui. Sebagai balasan, Kerajaan akan membuat bayaran kepada pihak swasta bagi perkhidmatan tersebut.

PPP merupakan kaedah perolehan di mana elemen *value for money* dioptimumkan melalui agihan risiko yang cekap, pendekatan perkhidmatan sepanjang hayat aset, inovasi sektor swasta dan kepakaran pengurusan serta penggabungan elemen-elemen reka bentuk, kewangan, pembinaan dan operasi projek yang berkaitan.

Perbezaan Antara PPP dan Kaedah Perolehan Yang Lain

Secara amnya melalui pendekatan PPP, penekanan diberikan terhadap penyampaian perkhidmatan serta kepakaran dan inovasi pihak

swasta dalam menyenggara aset/kemudahan sepanjang tempoh konsesi. Ciri-ciri lain yang membezakan PPP dengan kaedah perolehan yang lain adalah seperti yang ditunjukkan di Jadual 8.8. Jadual 8.9 pula menunjukkan kaedah-kaedah pelaksanaan projek melalui PPP.

Jadual 8.8 : Perbezaan Antara PPP dan Kaedah Perolehan Yang Lain

KONVENSIONAL	KERJASAMA AWAM SWASTA (PPP)	
	PROGRAM INISIATIF PEMBIAYAAN SWASTA (PFI)	PENSWASTAAN
Perolehan dibiayai terus daripada bajet Kerajaan	Pembiayaan daripada sumber kewangan pihak swasta tanpa jaminan Kerajaan.	Pembiayaan daripada sumber kewangan swasta tanpa jaminan Kerajaan
Impak secara langsung ke atas kedudukan kewangan sektor awam.	Impak ke atas bajet awam diagihkan sepanjang tempoh konsesi.	Tiada kesan terhadap perbelanjaan sektor awam
Risiko ditanggung sepenuhnya oleh sektor awam.	Pengagihan risiko kepada pihak yang dapat menguruskannya secara berkesan.	Risiko ditanggung sepenuhnya oleh sektor swasta
Penglibatan meluas sektor awam di setiap peringkat sepanjang jangka hayat projek	Pembabitian sektor swasta melalui penguatkuasaan KPI yang telah dipersetujui	Kerajaan bertindak sebagai badan kawal selia
Kontrak jangka pendek dengan pihak swasta	Kontrak jangka panjang dengan pihak swasta	Kontrak jangka panjang dengan pihak swasta
Sesuai untuk projek yang mempunyai pulangan sosioekonomi yang tinggi dan pertimbangan strategik.	Sesuai untuk projek yang mempunyai daya maju komersial	Sesuai untuk projek yang mempunyai daya maju komersial yang tinggi.

Sumber: Unit Kerjasama Awam Swasta (UKAS)

Jadual 8.9 : Kaedah-kaedah Pelaksanaan Projek Melalui PPP

Jenis PPP	Kaedah PPP	
	Penswastaan	PFI
Bina - Kendali - Pindah [Build - Operate - Transfer (BOT)]		
1. Penswastaan projek yang kebiasaannya dilaksanakan oleh sektor awam seperti projek infrastruktur dan kemudahan awam. 2. Melibatkan pembinaan sesuatu kemudahan awam oleh pihak swasta dengan pembiayaan sendiri. 3. Syarikat akan mengendalikan kemudahan tersebut bagi satu tempoh konsesi tertentu dan ianya akan diserahkan balik kepada Kerajaan tanpa kos di akhir tempoh konsesi berkenaan. 4. Pihak syarikat dibenarkan mengutip caj / fi daripada pengguna yang akan menggunakan perkhidmatan tersebut secara tidak langsung daripada pihak perantara, biasanya institusi Kerajaan	/	
Bina - Pajak - Pindah [Build - Lease - Transfer (BLT)]		
1. Syarikat swasta membina kemudahan dengan pembiayaan sendiri. 2. Apabila siap, kemudahan berkenaan akan digunakan oleh Kerajaan. 3. Sebagai balasan, syarikat akan mengenakan sewaan kepada Kerajaan untuk suatu tempoh yang panjang contohnya selama 25 tahun. 4. Selepas tempoh tersebut, kemudahan berkenaan akan diserahkan kepada Kerajaan.		/

Jadual 8.9 : Kaedah-kaedah Pelaksanaan Projek Melalui PPP (samb.)

Jenis PPP	Kaedah PPP	
	Penswastaan	PFI
Bina - Kendali - Milik [Build - Operate - Own (BOO)]		
1. Syarikat swasta membiayai pembinaan dan mengendalikan kemudahan tanpa menyerahkan aset tersebut kepada Kerajaan. 2. Dalam tempoh konsesi, syarikat dibenar mengenakan caj kepada pengguna kemudahan atau perkhidmatan berkenaan.	/	
Bina - Pajak - Selenggara – Pindah [Build - Lease - Maintain - Transfer (BLMT)]		
1. Syarikat swasta membina dan menyelenggara kemudahan Kerajaan dengan pembiayaan sendiri sepanjang tempoh konsesi. 2. Kerajaan akan hanya membuat bayaran sekiranya perkhidmatan itu menepati tahap perkhidmatan yang telah dipersetujui (pre-agreed service level) atau Petunjuk Prestasi Utama (Key Performance Indicator- KPI) yang telah ditetapkan. 3. Kemudahan tersebut akan menjadi milik Kerajaan setelah tamat tempoh konsesi.		/
Pertukaran tanah (Land swap)		
1. Syarikat swasta membina kemudahan untuk Kerajaan seperti pejabat dan kuarters. 2. Sebagai balasan Kerajaan akan memindah milik tanahnya kepada syarikat. 3. Kaedah ini juga melibatkan pembangunan tanah secara usahasama yang mana tanah tidak dipindah milik kepada syarikat tetapi hartanah yang siap dibangunkan akan dijual terus kepada orang awam. 4. Pulangan kepada Kerajaan adalah dalam bentuk in-kind dan bayaran tunai	/	
Kontrak Pengurusan		
1. Menggunakan kepakaran sektor swasta untuk mengurus sesuatu aktiviti atau melaksanakan perkhidmatan yang sebelum itu dijalankan sendiri oleh kerajaan secara kontrak jangka pendek. 2. Melibatkan pembayaran oleh Kerajaan bagi perkhidmatan tersebut untuk suatu tempoh konsesi dan melibatkan pemindahan kakitangan, tanggungjawab pengurusan dan aset mudah alih kepada syarikat swasta yang berkenaan		/
Peng korporatan		
1. Kaedah ini digunakan bagi menukar taraf agensi Kerajaan menjadi sebuah syarikat di bawah Akta Syarikat 1965 dengan ekuiti syarikat dipegang sepenuhnya Kerajaan melalui Menteri Kewangan Diperbadankan.	/	
Pajakan		
1. Melibatkan pemindahan hak menggunakan aset dan kemudahan untuk tempoh tertentu dengan bayaran sewa pajakan. 2. Biasanya digunakan bagi penswastaan entiti yang mempunyai aset bernilai tinggi dan bersifat strategik seperti pelabuhan dan lapangan terbang. 3. Kaedah ini tidak melibatkan pindah milik aset kepada syarikat konsesi tetapi peraturan-peraturan boleh dibuat bagi pemajak membeli aset berkenaan di akhir tempoh pajakan. 4. Tempoh pajakan adalah sama dengan tempoh konsesi.	/	

Sumber: Unit Kerjasama Awam Swasta (UKAS)

Melalui kerjasama ini, kos pembangunan kawasan-kawasan TOD di jajaran kedua MRT boleh diminimakan. Faktor ini adalah penting terutamanya bagi cadangan projek baru yang mana struktur kewangannya masih belum kukuh.

Selain faktor kewangan, pelaksanaan projek usahasama akan membantu dalam meningkatkan lagi kualiti dan daya pengeluaran berdasarkan kepada kepakaran yang dimiliki oleh pihak swasta tersebut.

8.6 CADANGAN AGENDA PENYELARASAN BAGI PEMBANGUNAN KAWASAN- KAWASAN TOD

8.6.1 INSTITUSI PERANCANGAN PEMBANGUNAN KAWASAN- KAWASAN TOD

Cadangan sistem perancangan pembangunan kawasan-kawasan TOD bagi Pelan Induk ini melibatkan perancangan fizikal dan perancangan pembangunan ekonomi. Perancangan fizikal dilaksanakan mengikut peruntukan Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976 (Akta 172), Akta (Perancangan) Wilayah Persekutuan 1982 (Akta 267) dan Akta Perbadanan Putrajaya 1995 (Akta 536), manakala perancangan pembangunan ekonomi dan perancangan penyelarasan dan pelaksanaan disediakan melalui sistem Rancangan Pembangunan Lima Tahun Malaysia dan Negeri.

Ketiga-tiga sistem perancangan ini saling berkaitan di dalam membangunkan kawasan-kawasan TOD yang terletak di jajaran kedua MRT bagi Laluan SSP. Dengan adanya kedua-dua sistem perancangan ini, pembangunan Pelan Induk ini akan memberikan penekanan kepada pembangunan inklusif dengan memperkukuhkan hubungan fizikal dan ekonomi kawasan-kawasan TOD supaya rakyat dapat menikmati pembangunan yang lebih menyeluruh, adil dan seimbang.

I. INSTITUSI DALAM PERANCANGAN FIZIKAL BAGI PEMBANGUNAN KAWASAN TOD

Bagi Pelan Induk ini, MPFN sebagai badan induk yang menyelia segala perancangan fizikal dan JPBD Semenanjung Malaysia bertindak sebagai sekretariat kepada MPFN. MPFN merupakan salah satu alat untuk mencapai keseragaman dalam perancangan spatial negara. Antara kementerian yang memainkan peranan utama dalam perancangan spatial ialah Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan (KPKT), Kementerian Tenaga

dan Sumber Asli (KeTSA), Kementerian Pembangunan Luar Bandar (KPLB), Kementerian Wilayah Persekutuan (KWP), Kementerian Kerja Raya (KKR), Kementerian Pengangkutan (MOT), Kementerian Pertanian dan Industri Makanan (MOFI) dan Kementerian Sains, Teknologi dan Inovasi (MOSTI).

Di bawah Akta Perancangan Bandar dan Desa 1976, MPFN dipengerusikan oleh Perdana Menteri dengan ahli-ahli yang terdiri daripada beberapa Menteri Kerajaan Persekutuan, semua Menteri Besar dan Ketua Menteri Kerajaan Negeri. Di peringkat negeri pula ia diterajui oleh Jawatankuasa Perancang Negeri (JPN) yang dipengerusikan oleh Menteri Besar. Pengarah Perancang Negeri bertindak sebagai setiausaha kepada JPN. Bagi peringkat tempatan, Pihak Berkuasa Perancang Tempatan (PBPT) adalah PBT yang berkenaan dan Pengarah Perancang Negeri ialah PBPT bagi kawasan di luar PBT. Tugas utama jabatan-jabatan dan juga agensi-agensi yang disebutkan di atas adalah untuk merancang dan mengawal penggunaan, pemeliharaan dan pemajuan tanah dari peringkat nasional hinggalah ke peringkat tempatan.

Bagi pembangunan kawasan-kawasan TOD, Agensi Pengangkutan Awam Darat (APAD) yang baru ditubuhkan perlu dilibatkan juga dalam perancangan spatial untuk memberi nasihat dan panduan berkenaan dengan penyediaan dan pengintegrasian perkhidmatan pengangkutan awam darat berpandukan akta dan peraturan yang terpakai.

II. INSTITUSI DALAM PERANCANGAN EKONOMI BAGI PEMBANGUNAN KAWASAN TOD

Di Malaysia, institusi yang mengetuai perancangan ekonomi ialah Majlis Ekonomi Negara diikuti oleh Jawatankuasa Perancangan Pembangunan Negara, Unit Perancang Ekonomi (Jabatan Perdana Menteri) dan Perbendaharaan Malaysia. Majlis Ekonomi Negara adalah majlis yang ditubuhkan oleh kabinet bagi merangka strategi utk menggalakkan pelaburan dalam negeri dan pelaburan langsung asing. Di peringkat kerajaan Negeri pula, institusi yang

terlibat ialah Majlis Mesyuarat Kerajaan Negeri, Majlis Tindakan Ekonomi Negeri /Jawatankuasa Perancangan Ekonomi Negeri, Unit Perancang Ekonomi Negeri (UPEN) dan Perbendaharaan Negeri. Bagi pembangunan kawasan-kawasan TOD yang mempunyai jajaran kedua MRT (Laluan SSP) yang terletak di negeri Selangor, Majlis Tindakan Ekonomi Selangor (MTES) adalah institusi yang terlibat.

III. INSTITUSI DALAM PENYELARASAN PELAKSANAAN BAGI PEMBANGUNAN KAWASAN TOD

Institusi yang menambah baik mekanisme penyelarasan perancangan, pelaksanaan dan penilaian program/projek di bawah Rancangan Malaysia Lima Tahun serta inisiatif-inisiatif semasa kerajaan di peringkat persekutuan, negeri dan daerah di peringkat Persekutuan adalah Majlis Tindakan Pembangunan Negara (MTPN). Diikuti dengan Jawatankuasa Tindakan Pembangunan Negara (JTPN) dan Unit Penyelarasan Pelaksanaan (UPP). MTPN merupakan platform tertinggi yang memutuskan strategi pelaksanaan dan hala tuju penyelesaian agenda pembangunan negara.

Di peringkat Kerajaan Negeri pula, institusi yang memainkan peranan penyelarasan pelaksanaan adalah Majlis Tindakan Pembangunan Negeri (MTPNg) yang diurus setia oleh Pejabat Pembangunan Negeri (PPN). Sistem penyelarasan ini bermatlamat menyokong dan merealisasikan dasar Wawasan Kemakmuran Bersama 2030 (WKB 2030).

IV. HUBUNGAN DI ANTARA PERANCANGAN FIZIKAL, PERANCANGAN EKONOMI DAN PENYELARASAN PELAKSANAAN BAGI PEMBANGUNAN KAWASAN-KAWASAN TOD

Perancangan fizikal dan perancangan ekonomi mempunyai hubungan rapat dalam membangunkan negara atau negeri. Bagi Pelan Induk ini, kedua-dua mekanisme atau sistem di atas merupakan elemen penting dalam memajukan pembangunan kawasan-kawasan TOD. Akan tetapi, pembangunan ini tidak akan dicapai dengan jayanya sekiranya tidak mempunyai penyelarasan

pelaksanaan yang efisien dan efektif. Oleh hal demikian, penyelarasan pelaksanaan bagi pembangunan kawasan-kawasan TOD adalah amat penting untuk dilaksanakan.

Perancangan ekonomi adalah lebih kepada program pembangunan serta perancangan belanjawan yang menentukan peruntukan untuk projek kemajuan di sesebuah kawasan. Kerjasama antara ketiga-tiga sistem atau institusi ini adalah penting kerana, walaupun perancangan fizikal yang maju diwujudkan, tetapi ia tetap tidak dapat dilaksanakan sekiranya tiada sebarang peruntukan kewangan dan penyelarasan pelaksanaan untuk menjalankan projek. Selaras dengan proses penyediaan Pelan Induk ini, perlu diwujudkan satu jawatankuasa baru atau dimasukkan agenda penyelarasan bagi pembangunan kawasan-kawasan TOD di jajaran kedua MRT (Laluan SSP) di dalam jawatankuasa sedia ada.

V. AGENDA PENYELARASAN BAGI PEMBANGUNAN KAWASAN-KAWASAN TOD

Dalam usaha mengurangkan jurang pembangunan kawasan TOD, beberapa dasar dan strategi telah dilaksanakan, namun isu ketidakseimbangan kawasan ini masih wujud. Isu ini lazimnya dikaitkan dengan faktor-faktor seperti faktor fizikal, trend pembangunan, dan faktor tumpuan penduduk. Oleh itu, terdapat keperluan untuk menerapkan agenda penyelarasan bagi pembangunan kawasan-kawasan TOD kepada jawatankuasa sedia ada.

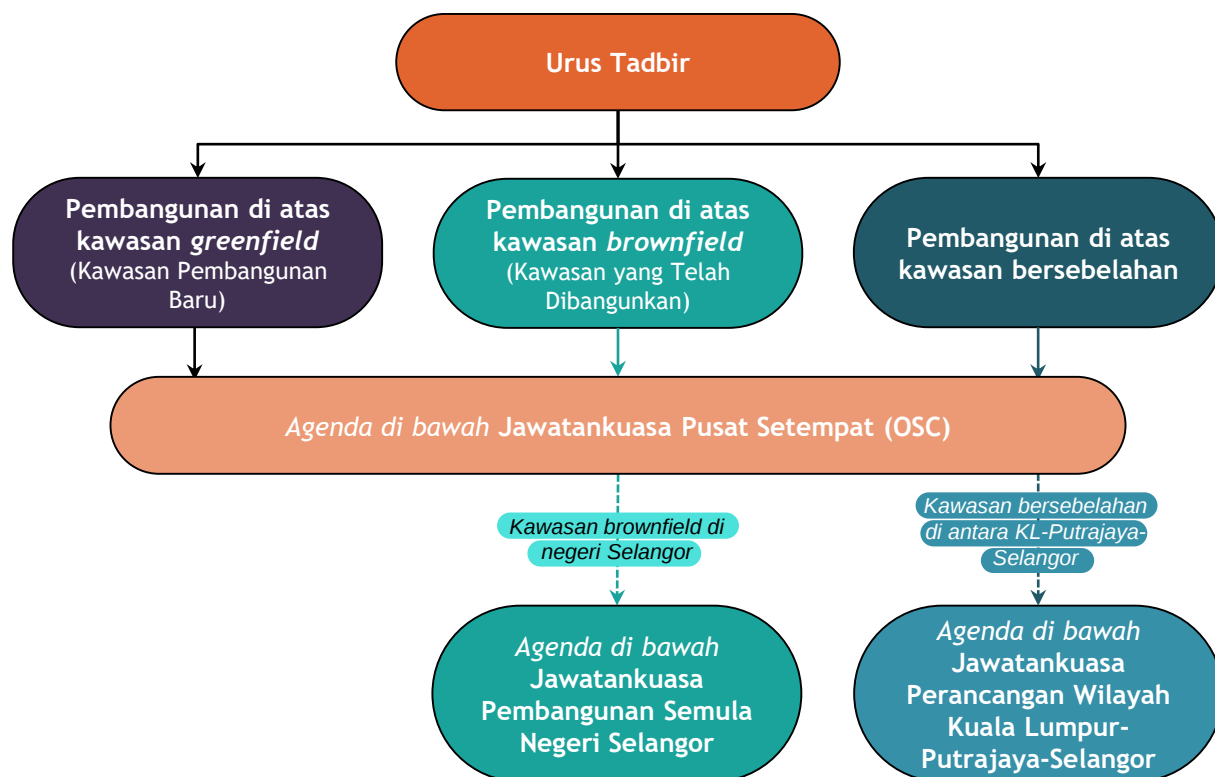
Bagi pembangunan kawasan TOD di atas kawasan *greenfield* (kawasan yang tidak dibangunkan) dan kawasan pembangunan baru, kawasan *brownfield* (kawasan yang telah dibangunkan) serta kawasan bersebelahan di antara KL-Putrajaya-Selangor, agenda penyelarasan ini perlu diterapkan ke dalam Jawatankuasa Pusat Setempat (OSC). Namun begitu, cadangan projek yang bakal dibangunkan di kawasan *brownfield* di negeri Selangor juga perlu diletakkan di bawah Jawatankuasa Pembangunan Semula Negeri Selangor. Seterusnya, agenda penyelarasan bagi cadangan projek yang dibangunkan di atas kawasan

bersebelahan di antara wilayah dan negeri juga perlulah diterapkan kepada Jawatankuasa Perancangan Wilayah Kuala Lumpur-Putrajaya-Selangor. Tadbir urus yang baik merupakan cabaran utama pembangunan kawasan-kawasan TOD bagi memantapkan hubungan kerjasama antara agensi secara menyeluruh untuk

kepentingan pembangunan kawasan-kawasan TOD. Keperluan cadangan jawatankuasa atau agenda penyelarasan bagi pembangunan kawasan-kawasan TOD adalah seperti di Jadual 8.10. Rajah 8.1 pula menunjukkan pecahan jawatankuasa atau agenda mengikut jenis kawasan-kawasan pembangunan.

Jadual 8.10 : Keperluan Cadangan Agenda Penyelarasan Bagi Pembangunan Kawasan-kawasan TOD

Keperluan Cadangan	Penerangan
Agenda penyelarasan ini akan mengkoordinasi perancangan dan pembangunan disesebuah kawasan TOD dengan kerjasama sekretariat PLANMalaysia	Setiap agensi-agensi yang terlibat dengan pembangunan kawasan-kawasan TOD mempunyai fungsi, objektif dan bidang liputan yang berbeza. Oleh itu adalah satu keperluan untuk memasukkan agenda penyelarasan bagi pembangunan kawasan-kawasan TOD dalam memastikan peranan agensi-agensi dari perspektif nasional saling melengkapi.
Meningkatkan potensi dalam mengintegrasikan perangkaan dasar, strategi serta program dan melibatkan pengurusan spatial dalam mengoptimumkan pengagihan sumber antara kawasan-kawasan TOD	Perangkaan dasar, strategi dan program pembangunan wilayah yang selaras, serta pengagihan sumber yang optimum dapat mengawal ketidakseimbangan antara kawasan-kawasan TOD.
Memantapkan hubungan kerjasama antara agensi secara menyeluruh untuk kepentingan negara, selain merapatkan jurang sosioekonomi dan pertumbuhan ekonomi	Keupayaan kolaborasi antara agensi ini mencerminkan kemampuan tadbir urus yang baik dalam menghadapi cabaran pembangunan kawasan-kawasan TOD.



Rajah 8.1: Cadangan Urus Tadbir bagi Pembangunan Kawasan-Kawasan TOD

Cadangan Peranan Agenda Penyelarasan Pembangunan Kawasan-Kawasan TOD:

Segala keputusan dan kelulusan perancangan di dalam kawasan-kawasan TOD masih kekal di bawah tanggungjawab Pihak Berkuasa Tempatan (PBT) masing-masing. Hal ini kerana, skop, tanggungjawab, sasaran dan peruntukan kewangan setiap institusi, agensi atau badan-badan berkenaan adalah berlainan dan tertumpu pada kawasan masing-masing sahaja. Namun begitu, kelulusan dan pelaksanaan berkaitan pembangunan kawasan-kawasan TOD perlulah dimaklumkan semasa mesyuarat jawatankuasa berlangsung bagi tujuan makluman serta koordinasi di peringkat persekutuan dan atasan.

Walau bagaimanapun, sebahagian struktur pengurusan dan pelaksanaan perlu diselaraskan dari segi koordinasi agensi-agensi yang terlibat bagi menjadikan agenda penyelarasan pembangunan kawasan-kawasan TOD ini lebih efisien, integrasi dan bersepadu. Peranan dan tujuan agenda penyelarasan yang dicadangkan telah mengambilkira polisi dan dasar berkaitan pengurusan dan pelaksanaan di peringkat nasional, negeri dan tempatan.

Tujuan Agenda Penyelarasan Pembangunan Kawasan-Kawasan TOD:

- a. Mengurus, menyelaras dan bekerjasama dengan agensi berkaitan di dalam pelaksanaan dan pemantauan dalam mengukur tahap pembangunan kawasan-kawasan TOD;
- b. Menyediakan analisis dan melaporkan prestasi pencapaian pembangunan kawasan-kawasan TOD kepada Pengurusan Tertinggi;
- c. Membantu Kerajaan Persekutuan mengenalpasti ketidakseimbangan di antara kawasan-kawasan TOD dari segi aspek pengagihan manfaat sosio-ekonomi dan perancangan spatial negara;
- d. Bertindak sebagai penyelaras (*desk office*) dengan Agensi Pusat berkenaan prestasi fizikal dan kewangan projek kawasan-kawasan TOD;
- e. Memperkukuhkan mekanisme penyelarasan pelaksanaan digerakkan dengan lebih terancang dengan tumpuan kepada penambahbaikan penyelarasan di peringkat Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri; dan
- f. Memastikan segala perancangan di dalam kawasan-kawasan TOD yang telah diluluskan oleh PBT dimaklumkan ke peringkat Kerajaan Persekutuan bagi tujuan koordinasi.

8.7 PELAKSANAAN PEMBANGUNAN PELAN INDUK

Penyediaan Pelan Induk ini bukan sahaja memperuntukkan langkah-langkah untuk menambahbaik pembangunan sedia ada, akan tetapi menganalisa juga keadaan masa depan bagi kawasan-kawasan TOD. Terdapat sejumlah 455 cadangan projek berkaitan dengan kawasan-kawasan TOD yang terletak di jajaran kedua MRT Laluan SSP. Perancangan adalah meliputi jangka masa pendek (2 tahun), sederhana (5 tahun) dan panjang (10 tahun).

Cadangan pelaksanaan projek dilaksanakan berdasarkan tipologi TOD. Jadual 8.11 menunjukkan ringkasan jumlah cadangan pelaksanaan projek mengikut Pihak Berkuasa Tempatan. Sebanyak 57 projek Perancangan dan Pengharmonian Guna Tanah telah dicadangkan bagi membangunkan kawasan-kawasan TOD yang terletak di jajaran kedua MRT Laluan SSP ini. Projek ini berkaitan dengan cadangan-cadangan seperti Rancangan Kawasan Khas, Pembangunan Semula, Peningkatan Nisbah Plot, Pengezonan Semula, Perumahan Mampu Milik, *Park & Ride* dan Terminal Pengangkutan Awam. Cadangan-cadangan projek ini membolehkan integrasi antara perancangan guna tanah dengan jajaran kedua MRT Laluan SSP.

Seterusnya, terdapat 232 projek yang telah dicadangkan untuk mengatasi isu-isu berkaitan Reka Bentuk TOD dan kesalinghubungan. Antaranya adalah cadangan laluan pejalan kaki, menaiktaraf laluan pejalan kaki kepada laluan berbumbung, laluan basikal, laluan gunasama

pejalan kaki dan basikal dan jejantas pejalan kaki. Bagi Pengurusan Lalu Lintas, terdapat 166 projek yang dicadangkan. Cadangan ini terbahagi kepada dua cadangan utama, iaitu Penaiktarafan Jalanraya (132 projek) dan Laluan Bas Pengantara (34 projek). Cadangan-cadangan ini membolehkan infrastruktur berasaskan jalan dapat membawa kapasiti trafik yang lebih tinggi pada masa hadapan.

Selain itu, cadangan-cadangan projek ini juga dibahagikan mengikut Pihak Berkuasa Tempatan (PBT). Majlis Perbandaran Selayang dicadang untuk melaksanakan 5 projek dibawah perancangan dan pengharmonian guna tanah walaupun tidak mempunyai stesen MRT di kawasannya. Sebanyak 65 projek telah dicadangkan di bawah Majlis Bandaraya Petaling Jaya. Jumlah cadangan projek di bawah Dewan Bandaraya Kuala Lumpur pula ialah sebanyak 256 projek. Bagi Majlis Bandaraya Subang Jaya, sebanyak 76 projek telah ditempatkan di bawahnya. Seterusnya, Majlis Perbandaran Sepang dicadangkan untuk melaksanakan sebanyak 30 projek pembangunan. Perbadanan Putrajaya pula mempunyai 23 cadangan projek yang perlu dilaksanakan.

Cadangan pelaksanaan terperinci mengikut stesen jajaran kedua MRT Laluan SSP telah diperjelaskan di Jilid 2 Draf Pelan Induk Perancangan Bersepadu Guna Tanah Laluan MRT Sungai Buloh – Serdang – Putrajaya ini.

Jadual 8.11: Ringkasan jumlah cadangan pelaksanaan projek mengikut Pihak Berkuasa Tempatan

Pihak Berkuasa Tempatan	Sektor Cadangan Pelaksanaan Projek				Jumlah
	Perancangan dan Pengharmonian Guna Tanah	Reka Bentuk TOD dan Kesalinghubungan	Pengurusan Lalu Lintas		
			Penaiktarafan dan Penambahbaikan Jalanraya	Laluan Bas Pengantara	
Majlis Perbandaran Selayang	5	0	0	0	5
Majlis Bandaraya Petaling Jaya	3	36	23	7	69
Dewan Bandaraya Kuala Lumpur	30	154	70	18	272
Majlis Bandaraya Subang Jaya	8	39	26	6	79
Majlis Perbandaran Sepang	0	18	11	3	32
Perbadanan Putrajaya	11	11	2	0	24
Jumlah	57	258	132	34	481

Pelan Induk ini juga memperjelaskan dengan terperinci jangka masa pelaksanaan cadangan projek dan anggaran kos yang perlu diperuntukkan oleh Pihak Berkuasa Tempatan untuk melaksanakannya. Jadual 8.12 menunjukkan ringkasan jumlah cadangan pelaksanaan mengikut jangka masa pelaksanaan dan Pihak Berkuasa Tempatan yang dipertanggungjawabkan. Anggaran kos yang dicadangkan merupakan anggaran kos yang perlu ditanggung oleh Pihak Berkuasa Tempatan kawasan masing-masing.

Sebanyak 306 cadangan projek yang perlu dilaksanakan dalam jangka masa pendek (2 tahun). Seterusnya, 147 cadangan projek lagi perlu dilaksanakan semasa jangka masa sederhana (5 tahun). Selebihnya cadangan projek yang berjumlah 2 cadangan perlu dilaksanakan dalam jangka masa panjang (10 tahun). Perincian jangka masa dan cadangan projek beserta anggaran kos juga telah dinyatakan di Jilid 2 Draf Pelan Induk Perancangan Bersepadu Guna Tanah Laluan MRT Sungai Buloh – Serdang – Putrajaya (SSP) ini.

Jadual 8.12: Ringkasan jumlah cadangan pelaksanaan projek mengikut jangka masa pelaksanaan.

PIHAK BERKUASA TEMPATAN	STESEN	Jangka Masa Pelaksanaan			ANGGARAN KOS (RM)
		Pendek (2 tahun)	Sederhana (5 tahun)	Panjang (10 tahun)	
Majlis Perbandaran Selayang	STN 01 DAMANSARA DAMAI	0	1	0	500,000.00
	STN 02 SRI DAMANSARA BARAT	1	0	0	-
	STN 04 SRI DAMANSARA TIMUR	1	2	0	9,600,000.00
Majlis Bandaraya Petaling Jaya	STN 01 DAMANSARA DAMAI	8	13	0	6,060,400.00
	STN 02 SRI DAMANSARA BARAT	9	6	0	7,260,300.00
	STN 03 SRI DAMANSARA SENTRAL	13	4	0	5,586,400.00
	STN 04 SRI DAMANSARA TIMUR	9	7	0	1,877,600.00
Dewan Bandaraya Kuala Lumpur	STN 05 METRO PRIMA	16	4	0	10,953,200.00
	STN 06 KEPONG BARU	16	5	0	3,247,300.00
	STN 07 JINJANG	15	3	0	4,098,700.00
	STN 08 SRI DELIMA	15	5	0	2,452,500.00
	STN 09 KAMPUNG BATU	7	10	0	2,313,200.00
	STN 10 KENTONMEN	11	4	0	2,509,700.00
	STN 11 JALAN IPOH	9	5	0	3,428,200.00
	STN 12 SENTUL BARAT	15	3	0	3,682,800.00
	STN 13 TITIWANGSA	15	2	0	3,656,000.00
	STN 14 HOSPITAL KUALA LUMPUR	8	1	0	1,481,200.00
	STN 15 RAJA UDA	6	2	0	1,845,300.00
	STN 16 AMPANG PARK	4	2	0	830,100.00
	STN 17 PERSIARAN KLCC	7	2	0	1,867,300.00
	STN 18 CONLAY	7	4	0	3,892,200.00
	STN 19 TUN RAZAK EXCHANGE	3	0	0	1,355,000.00
	STN 20 CHAN SOW LIN	8	3	0	1,193,200.00
	STN 21 BANDAR MALAYSIA UTARA	6	0	0	-
	STN 22 BANDAR MALAYSIA SELATAN	2	7	0	-
	STN 23 KUCHAI	9	2	0	1,657,900.00
	STN 24 TAMAN NAGA EMAS	7	8	0	494,700.00
	STN 25 SUNGAI BESI	9	5	0	1,046,800.00
Majlis Perbandaran Subang Jaya	STN 26 SERDANG RAYA UTARA	11	6	1	12,628,000.00
	STN 27 SERDANG RAYA SELATAN	8	4	0	1,816,100.00
	STN 28 SERDANG JAYA	10	3	0	13,889,200.00
	STN 29 UPM	2	8	0	500,000.00
	STN 30 BANDAR PUTRA PERMAI	1	2	0	-
	STN 31 TAMAN EQUINE	6	5	0	5,492,300.00
	STN 32 PUTRA PERMAI	9	3	0	4,190,200.00
Majlis Perbandaran Sepang	STN 33 16 SIERRA	6	3	0	680,500.00
	STN 34 CYBERJAYA UTARA	6	3	0	523,600.00
	STN 35 CYBERJAYA CITY CENTRE	9	5	0	5,966,600.00
Perbadanan Putrajaya	STN 36 PUTRAJAYA SENTRAL	21	2	1	2,237,800.00
JUMLAH		325	154	2	130,814,300.00

8.8 HASIL PENDAPATAN KEPADA PIHAK BERKUASA TEMPATAN

8.8.1 CAJ PEMAJUAN / CAJ PEMBANGUNAN

Caj Pemajuan / Caj Pembangunan di Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur dan Negeri Selangor adalah yang tertinggi berbanding dengan negeri-negeri lain di Malaysia seperti Pulau Pinang (15%), Johor Bahru (25%) dan Perak (10%), selaras dengan objektif kerajaan Negeri untuk meningkatkan hasil pelaburan. Caj pemajuan hendaklah dibayar secara sekaligus oleh pemohon bagi caj pemajuan yang tidak melebihi satu ratus ribu ringgit (RM100,000.00). Pemohon boleh memohon kepada pihak berkuasa perancang tempatan untuk pembayaran secara ansuran bagi caj pemajuan yang melebihi satu ratus ribu ringgit (RM100,000.00) sebelum

tempoh pembayaran yang ditetapkan dalam notis. Kadar penilaian Caj Pemajuan / Caj Pembangunan di Kuala Lumpur dan Negeri Selangor diperincikan di dalam Jadual 8.13. Jadual 8.14 pula menunjukkan perincian pengiraan kadar Caj Pemajuan / Caj Pembangunan. Seterusnya, Jadual 8.15 merupakan anggaran pengiraan kadar Caj Pemajuan / Caj Pembangunan bagi kawasan-kawasan TOD yang terletak di jajaran kedua MRT Laluan SSP. Anggaran pengiraan ini mengambil kira peratus anggran kadar kenaikan nilai tanah per kaki persegi adalah sebanyak 2% setiap tahun.

Jadual 8.13: Kadar Caj Pemajuan / Caj Pembangunan mengikut Negeri dan Pihak Berkuasa Tempatan

Negeri	Pihak Berkuasa Tempatan	Kadar Caj Pemajuan / Caj Pembangunan
Kuala Lumpur	Dewan Bandaraya	30% x kenaikan nilai tanah
Selangor	Majlis Bandaraya	30% x kenaikan nilai tanah
	Majlis Perbandaran	30% x kenaikan nilai tanah
Putrajaya	Perbadanan	40% x kenaikan nilai tanah

Jadual 8.14: Perincian contoh pengiraan kadar Caj Pemajuan / Caj Pembangunan

Jenis Caj Pembangunan	Perkara	Pengiraan
Perubahan Penggunaan Tanah	Nilai tanah berdasarkan penggunaan dalam hak milik	RM w
	Nilai tanah berdasarkan cadangan pemajuan di dalam rancangan tempatan	RM x
	Kenaikan nilai tanah	$RM\ x - RM\ w = RM\ y$
	Amaun caj pemajuan / caj pembangunan yang perlu dibayar	$30\% \times RM\ y = RM\ z$
	i. Secara sekaligus ii. Secara ansuran	RM z $RM\ z + \text{late charges/interest}^*$
*Perubahan Ketumpatan	Perubahan ketumpatan dengan adanya pengubahan Rancangan Tempatan (RT)	
*Perubahan Luas Lantai	Perubahan luas lantai dengan adanya pengubahan Rancangan Tempatan (RT)	

Nota : * Melibatkan pengubahan RT

Jadual 8.15: Anggaran Pengiraan kadar Caj Pemajuan / Caj Pembangunan

Kod	Guna Tanah Semasa	Cadangan Guna Tanah Pelan Induk	Keluasan (kaki persegi) (a)	Nilai Tanah per kaki persegi (RM)		Jumlah Nilai Tanah (RM Juta)		Kenaikan Nilai Tanah (RM Juta) (e) – (d) = (f)	Jumlah Caj Pemajuan (RM Juta) 30% x (f) dan 40% x (f)
				Sebelum	Selepas	Sebelum	Selepas		
				(b)	(c)	(a) x (b) = (d)	(a) x (c) = (e)		
Majlis Perbandaran Selayang									
GT01-1	Industri	Komersial	1637856	600.00	665.95	982,713,600.00	1,090,727,612.22	108,014,012.22	32,404,204.00

Jadual 8.15: Anggaran Pengiraan Kadar Caj Pemajuan / Caj Pembangunan (samb.)

Kod	Guna Tanah Semasa	Cadangan Guna Tanah Pelan Induk	Keluasan (kaki persegi) (a)	Nilai Tanah per kaki persegi (RM)		Jumlah Nilai Tanah (RM Juta)		Kenaikan Nilai Tanah (RM Juta) (e) – (d) = (f)	Jumlah Caj Pemajuan (RM Juta) 30% x (f)
				Sebelum (b)	Selepas (c)	Sebelum (a) x (b) = (d)	Selepas (a) x (c) = (e)		
GT02-1	Industri	Komersial	627264	725.00	820.88	454,766,400.00	514,905,712.36	60,139,312.36	18,041,794.00
GT04-1	Pengangkutan	Komersial	82764	-	820.88	-	67,938,948.16	67,938,948.16	20,381,684.00
GT04-2	Pengangkutan	Pengangkutan	60984	-	-	-	-	-	-
GT04-3	Pengangkutan	Pengangkutan	65340	-	-	-	-	-	-
Majlis Bandaraya Petaling Jaya									
GT01-2	Komersial	Komersial	39204	603.17	665.95	23,646,676.68	26,107,841.78	2,461,165.10	738,350.00
GT01-3	Komersial	Komersial	191664	603.17	717.65	115,605,974.88	137,548,152.99	21,942,178.11	6,582,653.00
GT03-1	Komersial	Komersial	239580	649.50	820.88	155,607,210.00	196,665,376.25	41,058,166.25	12,317,450.00
Dewan Bandaraya Kuala Lumpur									
GT05-1	Tanah Kosong (Peningkatan Densiti)	Perumahan	505296	106.67	505.33	53,899,924.32	255,342,583.89	201,442,659.57	60,432,798.00
GT05-2	Tanah Kosong (Peningkatan Densiti)	Perumahan	91476	106.67	505.33	9,757,744.92	46,225,812.60	36,468,067.68	10,940,420.00
GT05-3	Tanah Kosong (Komersial)	Perumahan	135036	382.78	505.33	51,689,080.08	68,238,104.32	16,549,024.24	4,964,707.00
GT06-1	Industri	Pembangunan Bercampur	1568160	540.62	814.61	847,778,659.20	1,277,442,568.64	429,663,909.44	128,899,173.00
GT06-2	Tanah Kosong	Perumahan	148104	106.67	505.33	15,798,253.68	74,841,791.83	59,043,538.15	17,713,061.00
GT07-1	Industri	Pembangunan bercampur	474804	540.62	814.61	256,688,538.48	386,781,222.17	130,092,683.69	39,027,805.00
GT07-2	Industri	Komersial	43560	540.62	638.43	23,549,407.20	27,810,056.80	4,260,649.60	1,278,195.00
GT08-1	Tanah Lapang & Rekreasi	Pembangunan Bercampur	3079692	-	814.61	-	2,508,755,266.74	2,508,755,266.74	752,626,580.00
GT10-1	Institusi & Kemudahan Masyarakat	Pembangunan Bercampur	4477968	-	811.16	-	3,632,340,749.13	3,632,340,749.13	1,089,702,225.00
GT10-2	Tanah Kosong (Komersial)	Pembangunan Bercampur	331056	282.11	811.16	93,394,208.16	268,538,810.25	175,144,602.09	52,543,381.00
GT11-1	Tanah Kosong (Perumahan)	Pembangunan Bercampur	592416	163.33	811.16	96,759,305.28	480,543,134.13	383,783,828.85	115,135,149.00
GT12-1	Tanah Lapang & Rekreasi (Tanah Kosong)	Pembangunan Bercampur	3057912	-	811.16	-	2,480,450,589.38	2,480,450,589.38	744,135,177.00
GT12-2	Tanah Kosong (Komersial)	Pembangunan Bercampur	274428	282.11	811.16	77,418,883.08	222,604,540.07	145,185,656.99	43,555,697.00
GT12-3	Tanah Kosong	Pembangunan Bercampur	82764	282.11	811.16	23,348,552.04	67,134,702.56	43,786,150.52	13,135,845.00
GT13-1	Tanah Kosong	Pembangunan Bercampur	740520	282.11	811.16	208,908,097.20	600,678,917.66	391,770,820.46	117,531,246.00

Jadual 8.15: Anggaran Pengiraan Kadar Caj Pemajuan / Caj Pembangunan (samb.)

Kod	Guna Tanah Semasa	Cadangan Guna Tanah Pelan Induk	Keluasan (kaki persegi) (a)	Nilai Tanah per kaki persegi (RM)		Jumlah Nilai Tanah (RM Juta)		Kenaikan Nilai Tanah (RM Juta) (e) – (d) = (f)	Jumlah Caj Pemajuan (RM Juta) 30% x (f)
				Sebelum (b)	Selepas (c)	Sebelum (a) x (b) = (d)	Selepas (a) x (c) = (e)		
GT13-2	Tanah Kosong (Tanah Lapang & Rekreasi)	Komersial	69696	-	675.05	-	47,048,503.37	47,048,503.37	14,114,551.00
GT13-3	Pengangkutan	Komersial	43560	-	675.05	-	29,405,314.60	29,405,314.60	8,821,594.00
GT13-4	Tanah Kosong (Komersial)	Pembangunan Bercampur	143748	282.11	811.16	40,552,748.28	116,602,378.13	76,049,629.85	22,814,889.00
GT13-5	Pengangkutan	Pembangunan Bercampur	108900	-	811.16	-	88,335,134.95	88,335,134.95	26,500,540.00
GT13-6	Pembangunan Semula (Komersial)	Pembangunan Bercampur	322344	358.85	811.16	115,673,144.40	261,471,999.45	145,798,855.05	43,739,657.00
GT14-1	Tanah Kosong (Perumahan)	Komersial	226512	163.33	675.05	36,996,204.96	152,907,635.94	115,911,430.98	34,773,429.00
GT14-2	Tanah Kosong (Perumahan)	Pembangunan Bercampur	204732	163.33	811.16	33,438,877.56	166,070,053.71	132,631,176.15	39,789,353.00
GT15-1	Institusi & Kemudahan Masyarakat	Komersial	126324	-	751.66	-	94,952,418.41	94,952,418.41	28,485,726.00
GT16-1	Komersial	Pembangunan Bercampur	387684	550.00	1,129.23	213,226,200.00	437,784,152.10	224,557,952.10	67,367,386.00
GT20-1	Institusi & Kemudahan Masyarakat	Komersial	1502820	-	520.20	-	781,766,964.00	781,766,964.00	234,530,089.00
GT21-1	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Pembangunan Bercampur	18922464	410.96	936.36	7,776,375,805.44	17,718,238,391.04	9,941,862,585.60	2,982,558,776.00
GT23-1	Industri	Pembangunan Bercampur	561924	351.89	662.91	197,735,436.36	372,505,976.13	174,770,539.77	52,431,162.00
GT24-1	Tanah Kosong (Perumahan)	Komersial	139392	132.73	549.10	18,501,500.16	76,540,469.47	58,038,969.31	17,411,691.00
GT24-2	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Komersial	65340	449.46	549.10	29,367,716.40	35,878,345.07	6,510,628.67	1,953,189.00
GT25-1	Perumahan	Pembangunan Bercampur	69696	437.90	572.70	30,519,878.40	39,914,800.51	9,394,922.11	2,818,477.00
Majlis Bandaraya Subang Jaya									
GT26-1	Komersial	Komersial	39204	368.42	539.77	14,443,537.68	21,161,302.40	6,717,764.72	2,015,329.00
GT26-2	Institusi & Kemudahan Masyarakat	Perumahan	74052	-	204.47	-	15,141,717.83	15,141,717.83	4,542,515.00
GT26-3	Komersial	Komersial	65340	368.42	539.77	24,072,562.80	35,268,837.33	11,196,274.53	3,358,882.00
GT29-1	Institusi & Kemudahan Masyarakat	Komersial	13534092	-	725.24	-	9,815,431,820.97	9,815,431,820.97	2,944,629,546.00
GT31-1	Tanah Kosong (Perumahan)	Perumahan	130680	120.00	443.81	15,681,600.00	57,997,591.57	42,315,991.57	12,694,797.00
GT31-2	Komersial	Komersial	82764	380.95	725.24	31,528,945.80	60,023,561.18	28,494,615.38	8,548,385.00

Jadual 8.15: Anggaran Pengiraan Kadar Caj Pemajuan / Caj Pembangunan (samb.)

Kod	Guna Tanah Semasa	Cadangan Guna Tanah Pelan Induk	Keluasan (kaki persegi) (a)	Nilai Tanah per kaki persegi (RM)		Jumlah Nilai Tanah (RM Juta)		Kenaikan Nilai Tanah (RM Juta) (e) – (d) = (f)	Jumlah Caj Pemajuan (RM Juta) 30% x (f)
				Sebelum (b)	Selepas (c)	Sebelum (a) x (b) = (d)	Selepas (a) x (c) = (e)		
GT32-1	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Komersial	1607364	159.42	445.88	256,245,968.88	716,698,256.25	460,452,287.37	138,135,686.00
GT32-2	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Komersial	640332	159.42	445.88	102,081,727.44	285,513,939.48	183,432,212.04	55,029,664.00
Majlis Perbandaran Sepang									
~ Tiada Caj Pemajuan / Caj Pembangunan ~									
Perbadanan Putrajaya									
GT36-1	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Pembangunan Bercampur	426888	184.39	639.84	78,713,878.32	273,138,137.91	194,424,259.59	77,769,704.00
GT36-2	Pengangkutan	Pembangunan Bercampur	174240	-	639.84	-	111,484,954.25	111,484,954.25	44,593,982.00
GT36-3	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Pembangunan Bercampur	113256	184.39	1,076.74	20,883,273.84	121,947,398.18	101,064,124.34	40,425,650.00
GT36-4	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Pembangunan Bercampur	100188	184.39	1,076.74	18,473,665.32	107,876,544.54	89,402,879.22	35,761,152.00
GT36-5	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Pembangunan Bercampur	466092	184.39	1,076.74	85,942,703.88	501,860,446.34	415,917,742.46	166,367,097.00
GT36-6	Tanah Kosong (Pengangkutan)	Pembangunan Bercampur	771012	-	1,261.57	-	972,688,612.00	972,688,612.00	389,075,445.00
GT36-7	Tempat Letak Kereta	Pembangunan Bercampur	143748	184.39	1,076.74	26,505,693.72	154,779,389.99	128,273,696.27	51,309,479.00
GT36-8	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Pembangunan Bercampur	257004	184.39	1,076.74	47,388,967.56	276,726,788.17	229,337,820.61	91,735,128.00
GT36-9	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Pembangunan Bercampur	104544	184.39	1,076.74	19,276,868.16	112,566,829.09	93,289,960.93	37,315,984.00
GT36-10	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Pembangunan Bercampur	213444	184.39	1,076.74	39,356,939.16	229,823,942.72	190,467,003.56	76,186,801.00
GT36-11	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Komersial	596772	184.39	639.84	110,038,789.08	381,835,968.30	271,797,179.22	108,718,872.00
Jumlah						12,874,353,148.80	49,103,011,069.31	36,228,657,920.51	11,148,412,201.00

Nota : * Peratus anggaran kadar kenaikan nilai tanah per kaki persegi adalah sebanyak 2% setiap tahun

8.8.2 CAJ PREMIUM

Caj Premium dikenakan apabila penggubahan tukar syarat tanah berlaku. Tukar syarat bermaksud pengubahan kategori kegunaan tanah atau pengenaan kategori kegunaan tanah yang baru; atau pembatalan; atau pindaan syarat nyata yang baru untuk membolehkannya menggunakan atau memajukan tanah bagi maksud yang lain

daripada dibenarkan masas ini. Kadar bayaran premium di Kuala Lumpur dan Negeri Selangor diperincikan di dalam Jadual 8.16. Jadual 8.17 merupakan anggaran pengiraan kadar caj premium bagi cadangan projek pembangunan pelan induk ini.

Jadual 8.16: Kadar Caj Premium di Kuala Lumpur dan Negeri Selangor

NEGERI	SYARAT NYATA ASAL	SYARAT NYATA BARU	*KADAR PREMIUM
KUALA LUMPUR	Kediaman	Perdagangan	10%
	Kediaman	Kediaman + Perdagangan	10%
	Kediaman	Industri	5%
	Kediaman	Kediaman yang lain	1%
	Perdagangan	Industri	1%
	Perdagangan	Perdagangan yang lain	1%
	Industri	Perdagangan	5%
	Industri	Kediaman + Perdagangan	5%
SELANGOR	Kediaman	Perdagangan	15%
	Industri	Perdagangan	10%

Nota : * Peratus kadar premium perlulah didarabkan dengan nilai tanah yang baru diluluskan

Jadual 8.17: Anggaran Pengiraan Kadar Caj Premium

KOD	GUNA TANAH SEMASA	CADANGAN GUNA TANAH PELAN INDUK	JUMLAH NILAI TANAH (RM JUTA)	CAJ PREMIUM
Majlis Perbandaran Selayang				
GT01-1	Industri	Komersial	1,090,727,612.22	109,072,761.00
GT02-1	Industri	Komersial	514,905,712.36	51,490,571.00
GT04-1	Pengangkutan	Komersial	67,938,948.16	-
GT04-2	Pengangkutan	Komersial	53,124,367.06	-
GT04-3	Pengangkutan	Komersial	56,918,964.71	-
Majlis Bandaraya Petaling Jaya				
GT01-2	Komersial	Komersial	26,107,841.78	-
GT01-3	Komersial	Komersial	137,548,152.99	-
GT03-1	Komersial	Komersial	196,665,376.25	-
Dewan Bandaraya Kuala Lumpur				
GT05-1	Tanah Kosong (Peningkatan Densiti)	Perumahan	255,342,583.89	2,553,426.00
GT05-2	Tanah Kosong (Peningkatan Densiti)	Perumahan	46,225,812.60	462,258.00
GT05-3	Tanah Kosong (Komersial)	Perumahan	68,238,104.32	-
GT06-1	Industri	Pembangunan Bercampur	1,277,442,568.64	63,872,128.00

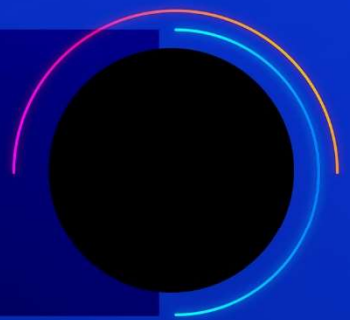
Jadual 8.17: Anggaran Pengiraan Kadar Caj Premium

KOD	GUNA TANAH SEMASA	CADANGAN GUNA TANAH PELAN INDUK	JUMLAH NILAI TANAH (RM JUTA)	CAJ PREMIUM
GT06-2	Tanah Kosong	Perumahan	74,841,791.83	748,418.00
GT07-1	Industri	Pembangunan bercampur	386,781,222.17	19,339,061.00
GT07-2	Industri	Komersial	27,810,056.80	1,390,503.00
GT08-1	Tanah Lapang & Rekreasi	Pembangunan Bercampur	2,508,755,266.74	-
GT10-1	Institusi & Kemudahan Masyarakat	Pembangunan Bercampur	3,632,340,749.13	-
GT10-2	Tanah Kosong (Komersial)	Pembangunan Bercampur	268,538,810.25	2,685,388.00
GT11-1	Tanah Kosong (Perumahan)	Pembangunan Bercampur	480,543,134.13	48,054,313.00
GT12-1	Tanah Lapang & Rekreasi (Tanah Kosong)	Pembangunan Bercampur	2,480,450,589.38	-
GT12-2	Tanah Kosong (Komersial)	Pembangunan Bercampur	222,604,540.07	2,226,045.00
GT12-3	Tanah Kosong	Pembangunan Bercampur	67,134,702.56	671,347.00
GT13-1	Tanah Kosong	Pembangunan Bercampur	600,678,917.66	6,006,789.00
GT13-2	Tanah Kosong (Tanah Lapang & Rekreasi)	Komersial	47,048,503.37	-
GT13-3	Pengangkutan	Komersial	29,405,314.60	-
GT13-4	Tanah Kosong (Komersial)	Pembangunan Bercampur	116,602,378.13	1,166,024.00
GT13-5	Pengangkutan	Pembangunan Bercampur	88,335,134.95	-
GT13-6	Pembangunan Semula (Komersial)	Pembangunan Bercampur	261,471,999.45	2,614,720.00
GT14-1	Tanah Kosong (Perumahan)	Komersial	152,907,635.94	15,290,764.00
GT14-2	Tanah Kosong (Perumahan)	Pembangunan Bercampur	166,070,053.71	16,607,005.00
GT15-1	Institusi & Kemudahan Masyarakat	Komersial	94,952,418.41	-
GT16-1	Komersial	Pembangunan Bercampur	437,784,152.10	4,377,842.00
GT20-1	Institusi & Kemudahan Masyarakat	Komersial	781,766,964.00	-
GT21-1	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Pembangunan Bercampur	17,718,238,391.04	177,182,384.00
GT23-1	Industri	Pembangunan Bercampur	372,505,976.13	18,625,299.00
GT24-1	Tanah Kosong (Perumahan)	Komersial	76,540,469.47	7,654,047.00
GT24-2	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Komersial	35,878,345.07	358,783.00
GT25-1	Perumahan	Pembangunan Bercampur	39,914,800.51	3,991,480.00
Majlis Bandaraya Subang Jaya				
GT26-1	Komersial	Komersial	21,161,302.40	-
GT26-2	Institusi & Kemudahan Masyarakat	Perumahan	15,141,717.83	-
GT26-3	Komersial	Komersial	35,268,837.33	-
GT29-1	Institusi & Kemudahan Masyarakat	Komersial	9,815,431,820.97	-
GT31-1	Tanah Kosong (Perumahan)	Perumahan	57,997,591.57	-
GT31-2	Komersial	Komersial	60,023,561.18	-

Jadual 8.17: Anggaran Pengiraan Kadar Caj Premium (samb.)

KOD	GUNA TANAH SEMASA	CADANGAN GUNA TANAH PELAN INDUK	JUMLAH NILAI TANAH (RM JUTA)	CAJ PREMIUM
GT32-1	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Komersial	716,698,256.25	-
GT32-2	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Komersial	285,513,939.48	-
Majlis Perbandaran Sepang				
~ Tiada Caj Premium ~				
Perbadanan Putrajaya				
GT36-1	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Pembangunan Bercampur	273,138,137.91	2,731,381.00
GT36-2	Pengangkutan	Pembangunan Bercampur	111,484,954.25	-
GT36-3	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Pembangunan Bercampur	121,947,398.18	1,219,474.00
GT36-4	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Pembangunan Bercampur	107,876,544.54	1,078,765.00
GT36-5	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Pembangunan Bercampur	501,860,446.34	5,018,604.00
GT36-6	Tanah Kosong (Pengangkutan)	Pembangunan Bercampur	972,688,612.00	-
GT36-7	Tempat Letak Kereta	Pembangunan Bercampur	154,779,389.99	-
GT36-8	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Pembangunan Bercampur	276,726,788.17	2,767,268.00
GT36-9	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Pembangunan Bercampur	112,566,829.09	1,125,668.00
GT36-10	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Pembangunan Bercampur	229,823,942.72	2,298,239.00
GT36-11	Tanah Kosong (Peningkatan Nisbah Plot)	Komersial	381,835,968.30	3,818,360.00
Jumlah			49,103,011,069.31	576,499,115.00

LAMPIRAN ULASAN PBT



Sebagai Pihak Berkuasa Tempatan (PBT), pihak perunding percaya bahawa PBT berpengetahuan luas terhadap keperluan pelaksanaan projek-projek pembangunan di kawasan masing-masing. Oleh itu, soal selidik ini disediakan bagi memastikan pendapat-pendapat pegawai PBT mengenai pelaksanaan projek-projek pembangunan diambil kira dalam memastikan pengurusan dan pelaksanaan Pelan Induk Perancangan Bersepadu Guna Tanah Laluan MRT Sungai Buloh – Serdang – Putrajaya (SSP) ini berjalan dengan lancar.

Adalah diharapkan agar pegawai PBT yang berkenaan memberi komen dan menanda kesesuaian projek mengikut pengalaman.

Berdasarkan pengalaman dan pendapat anda sebagai pegawai PBT, sila tandakan (✓) satu sahaja jangka masa pelaksanaan dan tahap persetujuan pelaksanaan projek yang anda rasakan bersesuaian dilaksanakan di dalam kawasan anda. Sekiranya anda tidak bersetuju dengan cadangan projek yang dicadangkan, anda diminta untuk memberikan komen yang spesifik mengapa anda tidak bersetuju dengan sesuatu projek.

Bahagian ini dibahagikan kepada dua Bab Utama:

BAB 1.0: PELAN INDUK GUNA TANAH, REKA BENTUK & KESALINGHUBUNGAN DAN PENAIKTARAFAN JALAN
BAB 2.0: PELAN INDUK LALUAN BAS PENGANTARA

Pelaksanaan projek tertakluk kepada peruntukan yang telah diberikan di dalam Rancangan Tempatan untuk Rancangan Malaysia Ke-12. Jangka masa pelaksanaan bagi cadangan pelaksanaan projek adalah seperti berikut:

Jangka Masa Pendek : 2 tahun
 Jangka Masa Sederhana : 5 tahun
 Jangka Masa Panjang : 10 tahun

Ringkasan jumlah cadangan pelaksanaan projek mengikut Pihak Berkuasa Tempatan:

Pihak Berkuasa Tempatan	Sektor Cadangan Pelaksanaan Projek				Jumlah
	Guna Tanah	Rekabentuk dan Kesalinghubungan	Penaiktaratan dan Penambahbaikan Jalanraya	Laluan Bas Pengantara	
Majlis Bandaraya Petaling Jaya	8	38	22	7	75
Dewan Bandaraya Kuala Lumpur	41	132	70	18	261
Majlis Perbandaran Subang Jaya	10	34	26	6	76
Majlis Perbandaran Sepang	12	11	11	3	37
Perbadanan Putrajaya	10	4	2	0	16
Jumlah	81	219	131	34	465

MAJLIS BANDARAYA PETALING JAYA

BAB 1.0: PELAN INDUK GUNA TANAH, REKA BENTUK & KESALINGHUBUNGAN DAN PENAIKTARAFAN JALAN

No.	Sektor	Kod	Cadangan Pelaksanaan Projek	Lokasi	Agensi Pelaksana	Jangka Masa Pelaksanaan			Tahap Persetujuan Pelaksanaan Projek	
						Pendek 2 tahun	Sederhana 5 tahun	Panjang 10 tahun	Setuju	Tidak Setuju
STN 01 DAMANSARA DAMAI										
1.	Guna Tanah	GT01-1	Cadangan Rancangan Kawasan Khas	Kawasan Perindustrian Desa Aman	MP Selayang					
2.		GT01-2	Pemulihan bangunan letak kereta terbengkalai.	Bangunan Letak Kereta Terbengkalai, Jalan PJU10/10e	MBPJ		/			
3.		GT01-3	Cadangan pengzonan semula tapak terminal bas	Terminal bas, Jalan PJU10/10b	MBPJ					
4.	Rekabentuk dan Kesalinghubungan	RK01-1	Cadangan Laluan Pejalan Kaki Berbumbung (MRT)	Stesen MRT Damansara Damai	PBT MRT					
5.		RK01-2	Laluan Pejalan kaki dari 'Park n Ride' ke Jalan PJU 10/10b	Jalan PJU 10/10b	PBT MRT					
6.		RK01-3	Laluan basikal dari Jalan PJU 10/9 - Jalan PJU 10/1b - Jalan PJU 10/1 - Jalan PJU 10/10b - Jalan PJU 10/10a (FGD)	Jalan PJU 10/9 - Jalan PJU 10/1b - Jalan PJU 10/1 - Jalan PJU 10/10b - Jalan PJU 10/10a (FGD)	PBT		/			
7.		RK01-4	Jejantas pejalan yang terletak berhadapan dengan Pangsapuri Lestari (FGD)	Pangsapuri Lestari (FGD)	PBT					/
8.		RK01-5	Lintasan pejalan kaki di persimpangan Jalan PJU 10/1	Jalan PJU 10/1	PBT		/			
9.		RK01-6	Jejantas pejalan kaki dan laluan berbasikal di bawah laluan kenderaan di persimpangan Jalan PJU 10/1	Persimpangan Jalan PJU 10/1	PBT					/

No.	Sektor	Kod	Cadangan Pelaksanaan Projek	Lokasi	Agensi Pelaksana	Jangka Masa Pelaksanaan			Tahap Persetujuan Pelaksanaan Projek	
						Pendek 2 tahun	Sederhana 5 tahun	Panjang 10 tahun	Setuju	Tidak Setuju
10.		RK01-7	Penyediaan ruang awam, laluan pejalan kaki dan basikal di pesisiran sungai.	Stesen MRT Damansara Damai	PBT MRT	Pendek 2 tahun	/	Panjang 10 tahun	Setuju	
11.		RK01-8	Penyediaan ruang awam	Stesen MRT Damansara Damai	PBT MRT	/				
12.		RK01-9	Cadangan Jejantas Pejalan Kaki (MRT)	Stesen MRT Damansara Damai	PBT MRT	/				
13.	Penaiktarafan dan Penambahbaikan Jalanraya	PJ01-1	Cadangan jalan masuk baru ke stesen MRT dari Jalan Persekutuan 54. <i>Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ('Traffic Impact Assessment' (TIA) Report)</i>	Dari Jalan Persekutuan 54 – MRT Damansara Damai (Jalan Kepong - Kuala Selangor)	JKR, MRT					
14.		PJ01-2	Cadangan penambahan 1 lorong perkhidmatan (daripada 2-lorong ke 3-lorong) <i>Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ('Traffic Impact Assessment' (TIA) Report)</i>	Jalan Persekutuan 54 (arah ke barat).	JKR, MRT					
15.		PJ01-3	Cadangan jalan akses baru (2-hala) <i>Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ('Traffic Impact Assessment' (TIA) Report)</i>	Bersebelahan Jalan PJU 10/10G dari stesen MRT ke Jalan PJU 10/10B	PBT MRT			/		
16.		PJ01-4	Penutupan persimpangan keutamaan Jalan PJU 10/10B / Jalan PJU 10/10G (J5) dan diganti dengan cadangan persimpangan keutamaan baru (J5A) <i>Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ('Traffic Impact Assessment' (TIA) Report)</i>	Jalan PJU 10/10B / Jalan PJU 10/10G (J5)	PBT MRT			/		
17.		PJ01-5	Penukaran arah laluan jalan sehalua <i>Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ('Traffic Impact Assessment' (TIA) Report)</i>	Jalan PJU 10/10E dan Jalan PJU 10/10G	PBT MRT	/				
STN 02 SRI DAMANSARA BARAT										
1.	U = 8	GT02-1	Cadangan pengezonan semula tapak industri.	Persiaran Industri Jalan Kuala Selangor	MP Selayang					

No.	Sektor	Kod	Cadangan Pelaksanaan Projek	Lokasi	Agensi Pelaksana	Jangka Masa Pelaksanaan			Tahap Persetujuan Pelaksanaan Projek	
						Pendek 2 tahun	Sederhana 5 tahun	Panjang 10 tahun	Setuju	Tidak Setuju
2.	Rekabentuk dan Kesalinghubungan	RK02-1	Menaiktaraf Laluan Pejalan Kaki di Persiaran Perdana ke susur keluar Persiaran Perdana - Jalan Kuala Selangor dan cadangan jejantas (FGD) - <i>sedang dilaksanakan (jejantas)</i>	Persiaran Perdana ke susur keluar Persiaran Perdana - Jalan Kuala Selangor	PBT					
3.		RK02-2	Laluan Pejalan Kaki di Persiaran Perdana (FGD)	Persiaran Perdana	PBT				/	
4.		RK02-3	Lintasan pejalan kaki di persimpangan Persiaran Perdana dan Persiaran Margosa	Persiaran Perdana dan Persiaran Margosa	PBT					
5.		RK02-4	Laluan pejalan kaki berbumbung dan tidak berbumbung di Persiaran Margosa- Jalan Kiara SD 11/1 (FGD)	Persiaran Margosa- Jalan Kiara SD 11/1	PBT					
6.		RK02-5	Laluan pejalan kaki berbumbung dan menaiktaraf laluan pejalan kaki di Persiaran Cempaka (FGD)	<i>Laluan pejalan kaki berbumbung dari St. Pater's Private School ke Persiaran Perdana.</i> Persiaran Cempaka	PBT					
7.		RK02-6	Laluan Pejalan Kaki berbumbung di Persiaran Meranti	Persiaran Meranti	PBT				/	
8.		RK02-7	Laluan Pejalan Kaki Berbumbung di Persiaran Kenanga	Persiaran Kenanga	PBT				/	
9.		RK02-8	Cadangan Jejantas di Persiaran Perdana (FGD)	<i>Cadangan yang sesuai dengan RK02-01?</i> Persiaran Perdana	PBT					
10.		RK02-9	Cadangan Laluan Pejalan Kaki Berbumbung (MRT)	Stesen MRT Sri Damansara Barat	<i>PBT MRT</i>					
11.		RK02-10	Cadangan Jejantas di Jalan Kuala Selangor (MRT)	Jalan Kuala Selangor	<i>PBT MRT</i>					
12.	Pen aikt 233	PJ02-1	Penutupan persimpangan (J3) sedia ada Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ("Traffic Impact Assessment" (TIA) Report)	Jalan Persekutuan 54 (persimpangan masuk belok ke kiri / keluar belok ke kiri sahaja) dan digantikan dengan cadangan jalan masuk baru	JKR, PBT		/			

No.	Sektor	Kod	Cadangan Pelaksanaan Projek	Lokasi	Agensi Pelaksana	Jangka Masa Pelaksanaan			Tahap Persetujuan Pelaksanaan Projek	
						Pendek 2 tahun	Sederhana 5 tahun	Panjang 10 tahun	Setuju	Tidak Setuju
				dari Jalan Persekutuan 54 ke Jalan Cempaka SD 12/5 300 meter ke hadapan.						
13.		PJ02-2	Penukaran persimpangan keutamaan kepada bulatan <i>Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ("Traffic Impact Assessment" (TIA) Report)</i>	Persimpangan Jalan Cempaka SD 12/5 / Persiaran Cempaka / cadangan jalan masuk baru (J5) dicaadangkan oleh MRT.	PBT , MRT					
14.		PJ02-3	Penukaran arah laluan dari jalan 2-hala ke jalan sehalu <i>Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ("Traffic Impact Assessment" (TIA) Report)</i>	Sebahagian Jalan Cempaka SD 12/5 dan Persiaran Cempaka	PBT, MRT				/	
15.		PJ02-4	Cadangan jalan baru (2-hala) <i>Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ("Traffic Impact Assessment" (TIA) Report)</i>	Dari persimpangan Persiaran Perdana / Persiaran Margosa (J8) ke Jalan Cempaka SD 12/5 dan Persiaran Cempaka	PBT, MRT					
16.		PJ02-5	Menaiktaraf persimpangan keutamaan kepada persimpangan berlampu isyarat. Fasa lampu isyarat persimpangan ini akan diselaraskan dengan persimpangan berlampu isyarat Persiaran Perdana / jalan ke Jalan Persekutuan 54 (J2). <i>Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ("Traffic Impact Assessment" (TIA) Report)</i>	Persiaran Perdana / Persiaran Margosa / cadangan jalan baru (J8) Cadangan terluar hampir dengan persimpangan lampu isyarat.	PBT, MRT			/	/	
17.		PJ02-6	Menaiktaraf persimpangan dengan menambah 1-lorong belakang ke kanan <i>Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ("Traffic Impact Assessment" (TIA) Report)</i>	Jalan Persekutuan 54 / Persiaran Industri (J4A & J4B) tidak jelas.	PBT					
STN 03 SRI DAMANSARA SENTRAL										
1.		GT03-1	Cadangan peningkatan nisbah plot	Persiaran Dagang telah ditetapkan dalam RRTJ 2 (perenggan 2.3)	PBT					
2.	Rekabentuk	RK03-1	Cadangan Laluan Pejalan Kaki Berhubung (MRT)	Stesen MRT Sri Damansara Sentral	PBT MRT					
3.		RK03-2	Laluan pejalan kaki berhubung dan tidak berhubung di Persiaran Dagang (FGD)	Persiaran Dagang	PBT MRT					

No.	Sektor	Kod	Cadangan Pelaksanaan Projek	Lokasi	Agensi Pelaksana	Jangka Masa Pelaksanaan			Tahap Persetujuan Pelaksanaan Projek	
						Pendek 2 tahun	Sederhana 5 tahun	Panjang 10 tahun	Setuju	Tidak Setuju
4.	Sama? {	RK03-3	Menaiktaraf laluan pejalan kaki kepada laluan pejalan kaki berbumbung di Persiaran Angsana (FGD).	Telalu jauh dari stesen MRT. Persiaran Angsana	PBT				/	/
5.		RK03-4	Laluan pejalan kaki sebelah di Persiaran Angsana (FGD)	Persiaran Angsana	PBT					/
6.		RK03-5	Laluan pejalan kaki berbumbung di Persiaran Jati (FGD)	Persiaran Jati	PBT MRT		/			
7.		RK03-6	Menaiktaraf laluan pejalan kaki kepada laluan pejalan kaki berbumbung di Persiaran Cemara (FGD)	Persiaran Cemara	PBT			/		
8.		RK03-7	Laluan Pejalan Kaki di Persiaran Cemara.	Persiaran Cemara	PBT					
9.	Sama? {	RK03-8	Lintasan pejalan kaki di persimpangan Persiaran Angsana dan Persiaran Cemara	Persimpangan Persiaran Angsana dan Persiaran Cemara	PBT	/				
10.		RK03-9	Menaiktaraf laluan pejalan kaki kepada laluan pejalan kaki berbumbung di Persiaran Jati (FGD).	Persiaran Jati sama dengan RK03-5	PBT MRT					
11.		RK03-10	Menaiktaraf laluan pejalan kaki kepada laluan pejalan kaki berbumbung di Persiaran Industri (FGD)	Persiaran Industri	PBT			/		
12.		RK03-11	Lintasan pejalan kaki di persimpangan Persiaran Jati dan Persiaran Industri.	Persimpangan Persiaran Jati dan Persiaran Industri	PBT			/		
13.	Penilaian	PJ03-1	Cadangan persimpangan berlampu isyarat baru (J6) Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ('Traffic Impact Assessment (TIA) Report)	Persiaran Dagang untuk ke stesen MRT	PBT MRT	/				

No.	Sektor	Kod	Cadangan Pelaksanaan Projek	Lokasi	Agensi Pelaksana	Jangka Masa Pelaksanaan			Tahap Persetujuan Pelaksanaan Projek	
						Pendek 2 tahun	Sederhana 5 tahun	Panjang 10 tahun	Setuju	Tidak Setuju
14.		PJ03-2	Cadangan menaiktaraf daripada 2-lorong dua hala tanpa pembahagi jalan kepada 4-lorong dua hala dengan pembahagi jalan <i>Laporan Perilaian Kesan Lalu Lintas ('Traffic Impact Assessment' (TIA) Report)</i>	Persiaran Dagang	PBT , MRT	/				
15.		PJ03-3	Cadangan pusingan-U di persimpangan untuk kenderaan ringan sahaja <i>Laporan Perilaian Kesan Lalu Lintas ('Traffic Impact Assessment' (TIA) Report)</i>	Persimpangan Persiaran Jati / Persiaran Dagang (J5)	PBT , MRT	/				
16.		PJ03-4	Cadangan penukaran fasa lampu isyarat dan tanda arah jalan. Fasa lampu isyarat di dua persimpangan ini akan diselaraskan. <i>Laporan Perilaian Kesan Lalu Lintas ('Traffic Impact Assessment' (TIA) Report)</i>	Persimpangan Persiaran Jati / Persiaran Cemara (J3) dan persimpangan Persiaran Jati / Persiaran Industri (J4)	PBT	/				
STN 04 SRI DAMANSARA TIMUR										
1.	Guna Tanah	GT04-1	Cadangan pengezonan semula tapak zoning pengangkutan.	Jalan Sri Ehsan 8	MP Selayang					
2.		GT04-2	Cadangan tempat letak kereta bertingkat (Park & Ride)	Jalan Puncak Desa 1, Taman Sri Ehsan	MP Selayang					
3.		GT04-3	Cadangan tempat letak kereta bertingkat (Park & Ride)	Jalan Besar Kepong	MP Selayang					
4.	Rekabentuk dan Kesalinghubungan	RK04-1	Cadangan Laluan Pejalan Kaki Berbumbung (MRT)	Stesen MRT Sri Damansara Timur	PBT MRT	/	✓			
5.		RK04-2	Laluan pejalan kaki Berbumbung dan tidak berbumbung di Persiaran Dagang	Persiaran Dagang	PBT MRT	/	✓			
6.		RK04-3	Cadangan Laluan Pejalan Kaki Berbumbung di Kompleks Desa Kepong (MRT)	Kompleks Desa Kepong	PBT MRT	/				
7.		RK04-4	Menaiktaraf Jejantas dari tapak parkir berpusat MRT ke laluan masuk utama MRT	Stesen MRT Sri Damansara Timur	PBT MRT	/				

No.	Sektor	Kod	Cadangan Pelaksanaan Projek	Lokasi	Agensi Pelaksana	Jangka Masa Pelaksanaan			Tahap Persetujuan Pelaksanaan Projek	
						Pendek 2 tahun	Sederhana 5 tahun	Panjang 10 tahun	Setuju	Tidak Setuju
8.	Penaiktarafan dan Penambahbaikan Jalanraya	RK04-5	Laluan pejalan kaki di Jalan Kepong Garden	Kepong Garden (COBKL)	DBK/UMRT PBT					
9.		RK04-6	Menaiktaraf laluan pejalan kaki kepada laluan pejalan kaki berbumbung di Persiaran Mahogani	Persiaran Mahogani	PBT / MRT					
10.		RK04-7 Sama dengan RK04-6 MRT Sri Damansara	Menaiktaraf laluan pejalan kaki kepada laluan pejalan kaki berbumbung di Persiaran Angsana	Persiaran Angsana	PBT			/		
11.		RK04-8	Penyediaan ruang awam.	Stesen MRT Sri Damansara Timur	PBT / MRT					
12.		PJ04-1	Cadangan perbaikan dengan menyediakan laluan yang berasingan untuk trafik yang masuk / keluar dari Persiaran Mahogani <i>Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ("Traffic Impact Assessment" (TIA) Report)</i>	Persimpangan Lebuhraya Selayang-Kepong / Persiaran Mahogani (J1)	JKR / MRT JPJ / MRT	/				
13.	Penaiktarafan dan Penambahbaikan Jalanraya	PJ04-2	Cadangan perbaikan persimpangan dengan menyediakan akses ke stesen MRT (Bay 1) <i>Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ("Traffic Impact Assessment" (TIA) Report)</i>	Persimpangan Persiaran Mahogani / Persiaran Dagang (J2)	PBT, MRT	/				
14.		PJ04-3	Cadangan perbaikan persimpangan dengan menambah panjang lorong, tambahan 1-lorong dan penyediaan pusingan-U di Lebuhraya Selayang-Kepong dari arah Sungai Buloh <i>Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ("Traffic Impact Assessment" (TIA) Report)</i>	Persimpangan Lebuhraya Selayang-Kepong / Jalan Kepong (J4)	JKR, PBT	/				
15.		PJ04-4	Cadangan persimpangan masuk belok ke kiri / keluar belok ke kiri sahaja (J6) ke stesen MRT <i>Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ("Traffic Impact Assessment" (TIA) Report)</i>	Stesen MRT (Bay 2) di Jalan Kepong Garden.	MRT	/				

No.	Sektor	Kod	Cadangan Pelaksanaan Projek	Lokasi	Agensi Pelaksana	Jangka Masa Pelaksanaan			Tahap Persetujuan Pelaksanaan Projek	
						Pendek 2 tahun	Sederhana 5 tahun	Panjang 10 tahun	Setuju	Tidak Setuju
16.		PJ04-5	Cadangan persimpangan keutamaan baru (J7) Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ('Traffic Impact Assessment (TIA) Report')	Dari jalan perkhidmatan Lebuh raya Selayang- Kepong ke Persiaran Dagang	JKR, PBT	/				
17.		PJ04-6	Cadangan persimpangan keutamaan baru (J8) Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ('Traffic Impact Assessment (TIA) Report')	Persiaran Mahogani untuk akses ke kawasan P&R KTM sedia ada.	MRT	/				
18.		PJ04-7	Cadangan jalan masuk baru ke kawasan menurunkan penumpang MRT Laporan Penilaian Kesan Lalu Lintas ('Traffic Impact Assessment (TIA) Report')	MRT Sri Damansara Timur	MRT	/				

BAB 2.0: PELAN INDUK LALUAN BAS PENGANTARA

No.	Sektor	Kod	Cadangan Pelaksanaan Projek	Lokasi	Agensi Pelaksana	Kos (RM)				Jangka Masa Pelaksanaan			Tahap Persetujuan Pelaksanaan Projek		
						Pentadbiran / Hari	Selanggara / Hari	Operasi / Hari	Bas / Laluan (Juta)	Pendek 2 tahun	Sederhana 5 tahun	Panjang 10 tahun	Setuju	Tidak Setuju	
STN 01 DAMANSARA DAMAI															
1.		BP 1	Cadangan Bas Pengantara	MRT Damansara Damai - Cadangan jalan baru - Jln. PJU 10/10B - Jln. PJU 10/1 - Jln. Kuala Selangor - Jln. PJU 10/9 - Jln. PJU 10/1A - Jln. PJU 10/1 - Jln. PJU 10/1C - Jln. PJU 10/5 - Jln. PJU 10/1C - Jln. PJU 10/1 - Jln. PJU 10/10B - Cadangan jalan baru - MRT Damansara Damai	APAD, JPJ, PBT	1,149.00	209.88	1,358.88	0.8						
STN 02 SRI DAMANSARA BARAT															
2.		BP 2	Cadangan Bas Pengantara	MRT Sri Damansara Barat - Pers. Perdana - Ativo Plaza - Pers. Kenanga - Pers. Meranti - Pers. Perdana - Pers. Margosa - Pers. Perdana - Pers. Cempaka - MRT Sri Damansara Barat	APAD, JPJ, PBT	1,149.00	209.88	1,358.88	0.8						
STN 03 SRI DAMANSARA SENTRAL															
3.		BP 3	Cadangan Bas Pengantara	MRT Sri Damansara Sentral - Pers. Dagang - Pers. Cemara - Pers. Perdana - Jln. Desa 1/5 - Jln. Desa 1/4 - Jln. 16 - Pers. Perdana - Jln. Aman - Pers. KIP 2 - Pers. KIP Utama - Jln. KIP 7 - Jln. KIP 8 - Jln. KIP 5 - Pers. KIP 1 - Jln. Tago 1 - Pers. Industri - Pers. Bukit Utama - MRT Sri Damansara Sentral	APAD, JPJ, PBT	1,149.00	209.88	1,358.88	0.8						
4.		BP 4	Cadangan Bas Pengantara	MRT Sri Damansara Sentral - Pers. Dagang - Pers. Bkt. Utama - Lebuhraya Selayang-Kepong - Jln. Tmn. Bkt. Maluri - Jln. 7/62A - Jln. 7A/62A - Jln. 1/62A- Pers. Dato Shamsuddin Nain - Jln. Medan Putra 1 - Jln. 1/62B - Jln. 3/36 - Jln. 3/62B - Jln. Tmn. Bkt. Maluri - Lebuhraya Selayang-Kepong - Pers. Bkt. Utama - Pers. Cemara - Pers. Dagang - MRT Sri Damansara Sentral	APAD, JPJ, PBT	1,149.00	209.88	1,358.88	0.8						

NOTA: Tertakuk kepada kelulusan oleh APAD dan MBPJ akan semak kesesuaian laluan bas pengantara.

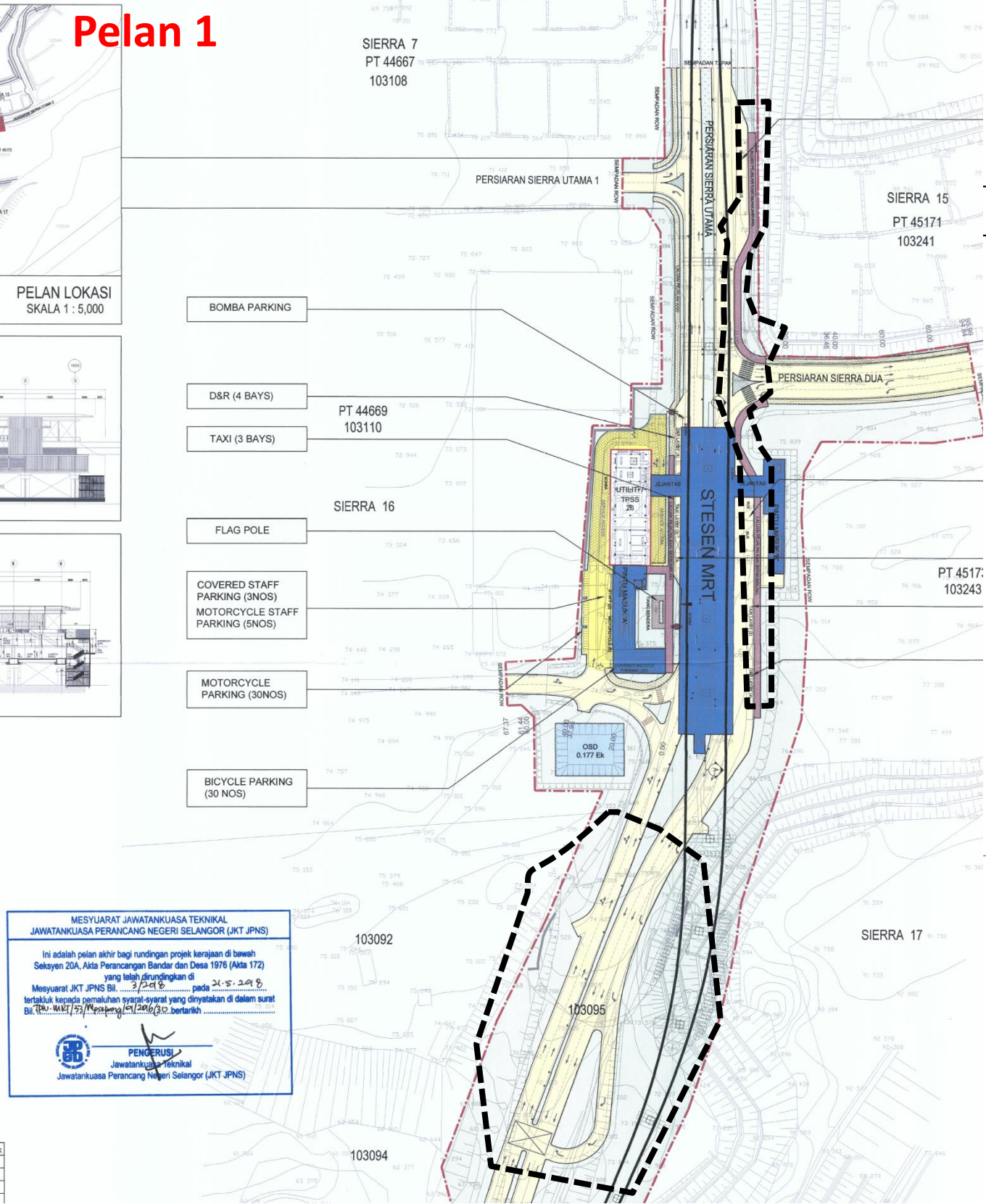
No.	Sektor	Kod	Cadangan Pelaksanaan Projek	Lokasi	Agensi Pelaksanaan	Kos (RM)				Jangka Masa Pelaksanaan			Tahap Persetujuan Pelaksanaan Projek	
						Pentadbiran / Hari	Selenggara / Hari	Operasi / Hari	Bas / Laluan (Juta)	Pendek 2 tahun	Sederhana 5 tahun	Panjang 10 tahun	Setuju	Tidak Setuju
5.		BP 5	Cadangan Bas Pengantara	MRT Sri Damansara Sentral - Pers. Dagang - Pers. Bkt. Utama - Lebuhraya Selayang-Kepong - Pers. Dato Shamsuddin Naim - Jln. Residen Utama - Jln. Residen 1 - Pers. Residen - Jln. Residen 3 - Medan Pers. Residen - Jln. Residen 2 - Pers. Residen - Jln. Residen Utama (The Westside) - Pers. Residen - Jln. Residen 1 - Pers. Dato Shamsuddin Naim - Jln. Trm. Bkt. Maluri - Lebuhraya Selayang-Kepong - Pers. Bkt. Utama - Pers. Cemara - Pers. Dagang - MRT Sri Damansara Sentral	APAD, JPJ, PBT	1,149.00	209.88	1,358.88	0.8					
STN 04 SRI DAMANSARA TIMUR														
6.		BP 6	Cadangan Bas Pengantara	MRT Sri Damansara Timur - Jln. Kepong Garden - Lebuhraya Selayang-Kepong - Jln. 5 - Jln. Ehsan Utama - Jln. 1 - Jln. 16 - Pers. Perdana - Jln. Desa 1/6 - Jln. Desa 1/4 - Jln. 16 - Pers. Perdana - Pers. Cemara - Pers. Mahogani - MRT Sri Damansara Timur	APAD, JPJ, PBT	766.00	152.64	918.64	0.4					
7.		BP 7:	Cadangan Bas Pengantara	MRT Sri Damansara Timur - Lebuhraya Selayang-Kepong - Jln. 5 - Jln. Usaha Ehsan - Jln. Ehsan Utama - Jln. 7/1A - Jln. 1/1A - Lebuhraya Selayang-Kepong - Jln. Kepong Garden - MRT Sri Damansara Timur	APAD, JPJ, PBT	766.00	152.64	918.64	0.4					

PERMOHONAN SECARA RUNDINGAN

STESEN 16 SIERRA

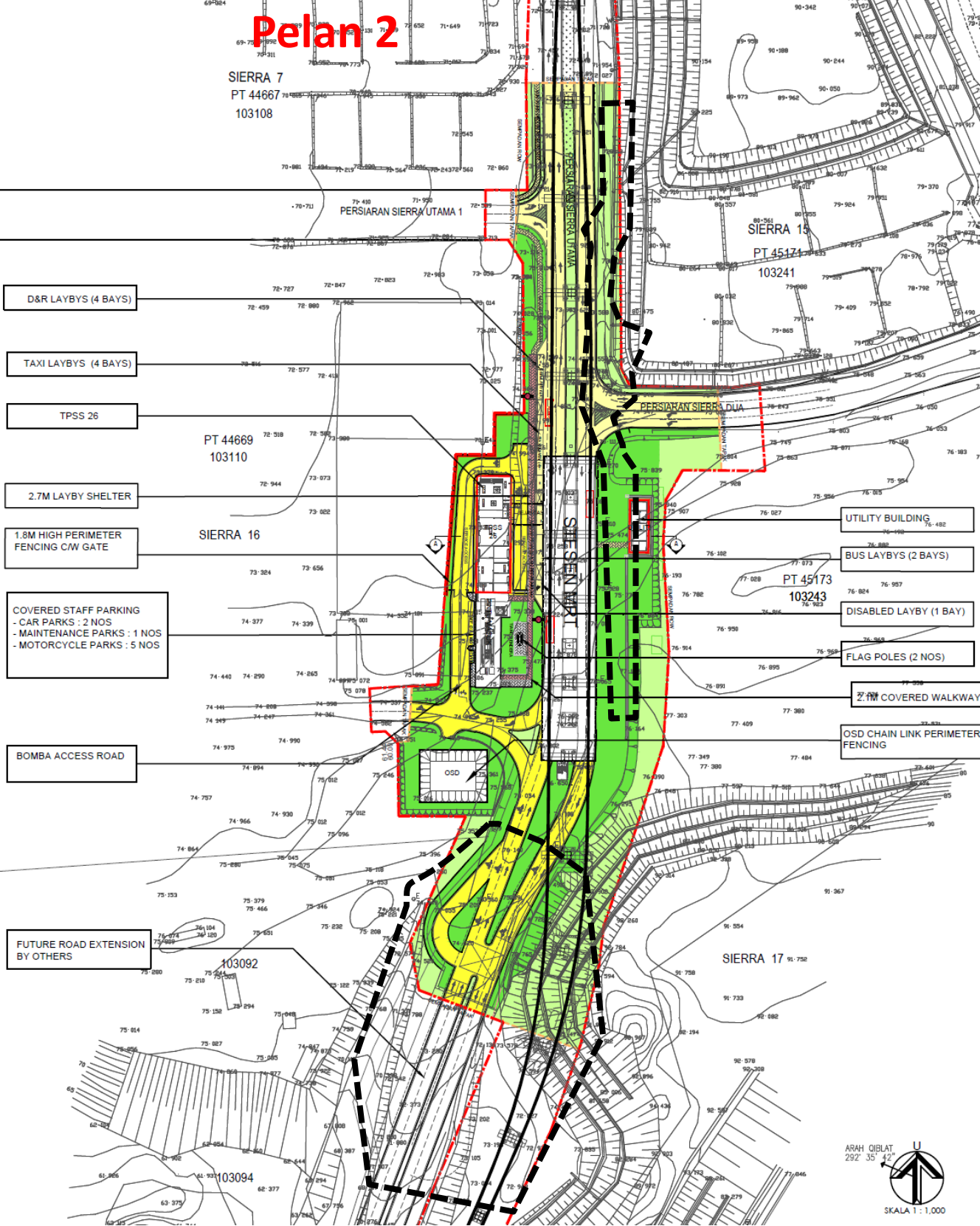
KELULUSAN ASAL

Pelan 1

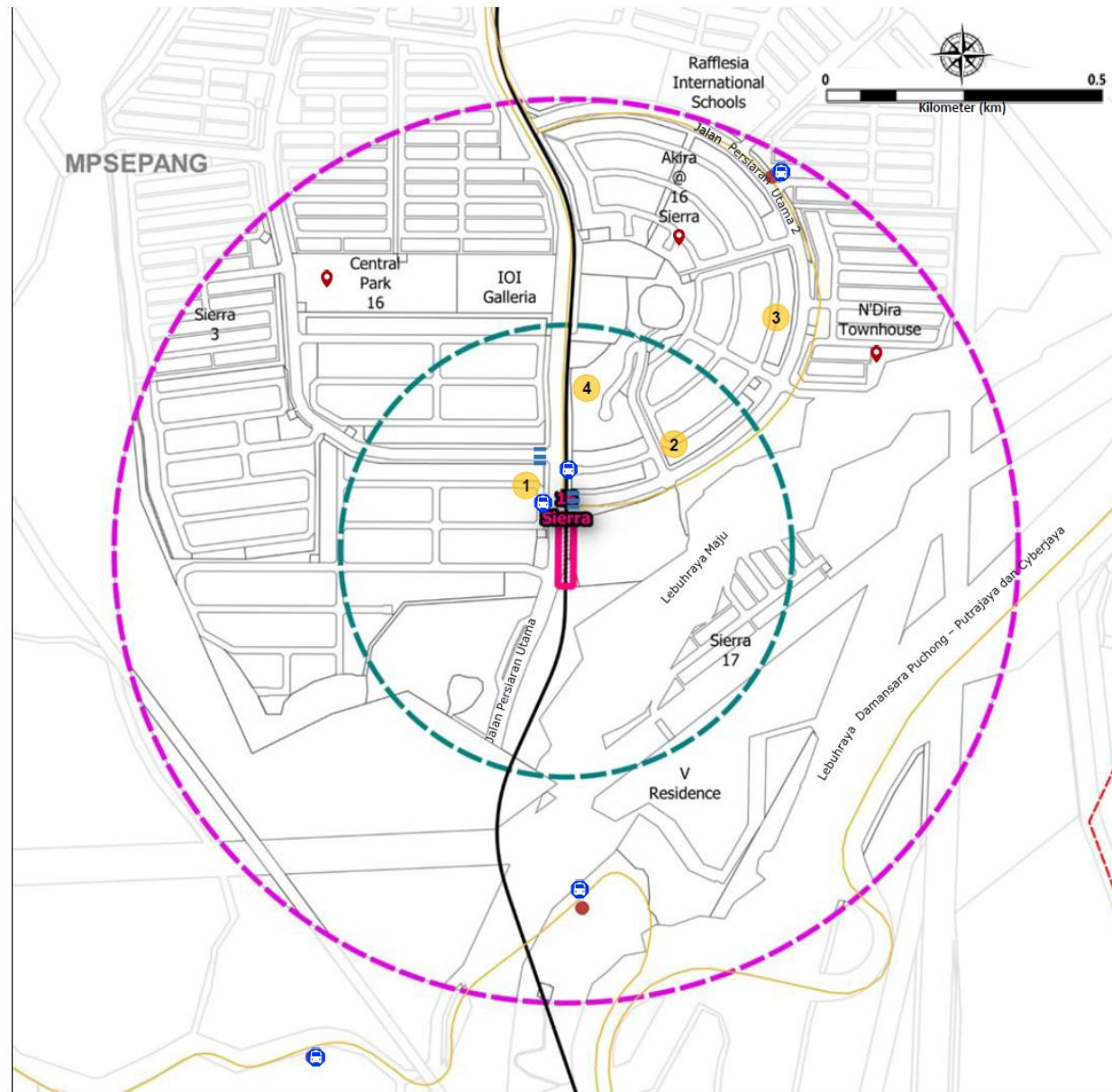


PERMOHONAN PINDAAN PELAN

Pelan 2



B. CADANGAN PELAN INDUK REKABENTUK & KESALINGHUBUNGAN



PETUNJUK:

	Stesen MRT2	<u>Sedia Ada</u>	
	Jajaran MRT2		Laluan Pejalan Kaki
	Radius 400m	<u>Cadangan</u>	
	Radius 800m		Laluan Pejalan Kaki
	Sempadan PBT		Cadangan Laluan Pejalan Kaki
	Pusat Tumpuan		Lintasan Pejalan Kaki
			Laluan Masuk Utama
			Perhentian Bas

PERLU SEMAKAN DAN PENYELARASAN ANTARA PELAN KELULUSAN @ PERMOHONAN PELAN PINDAAN YANG DIKEMUKAKAN DI JPBD SELANGOR @ MPSEPANG

DENGAN

CADANGAN PELAN INDUK REKABENTUK & KESALINGHUBUNGAN @ PENAMBAHBAIKAN JALAN

UNTUK MEMASTIKAN ANGGARAN KOS @ JARAL CADANGAN @ JENIS CADANGAN TIDAK BERTINDIH @ KURANG /BERLEBIH DARIPADA APA YANG SEPATUTNYA.

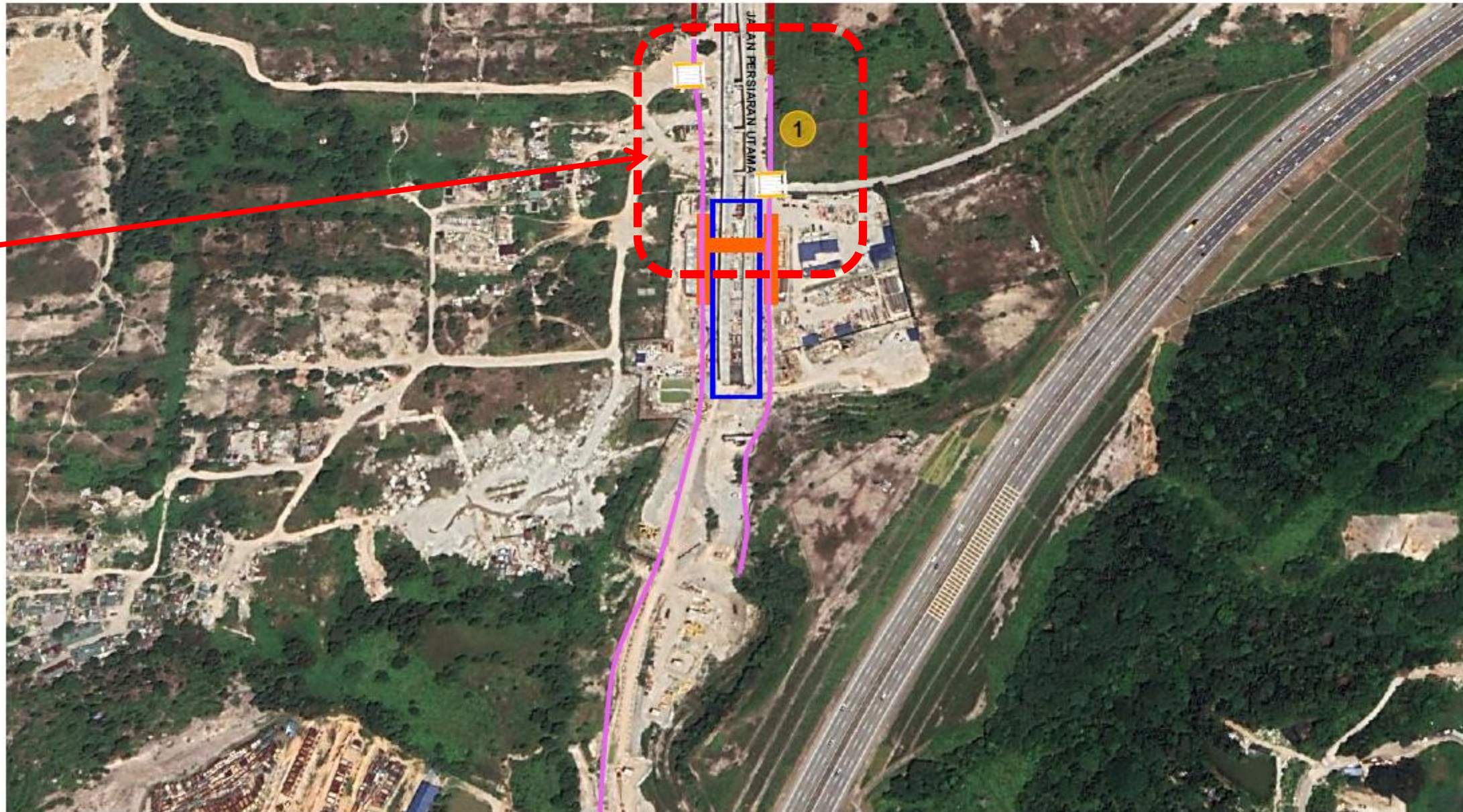
STN 33

Cadangan Pelan Induk TOD
Stesen 16 Sierra



1. RK33-1 Cadangan Laluan Pejalan Kaki Berbumbung (MRT).

Cadangan laluan pejalan kaki berbumbung (MRT) ini tidak selaras dengan Cadangan Permohonan Pindaan Pelan (Permohonan Secara Rundingan Stesen 16 Sierra Di JPBD Negeri Selangor)



PETUNJUK:



Stesen MRT2

Cadangan



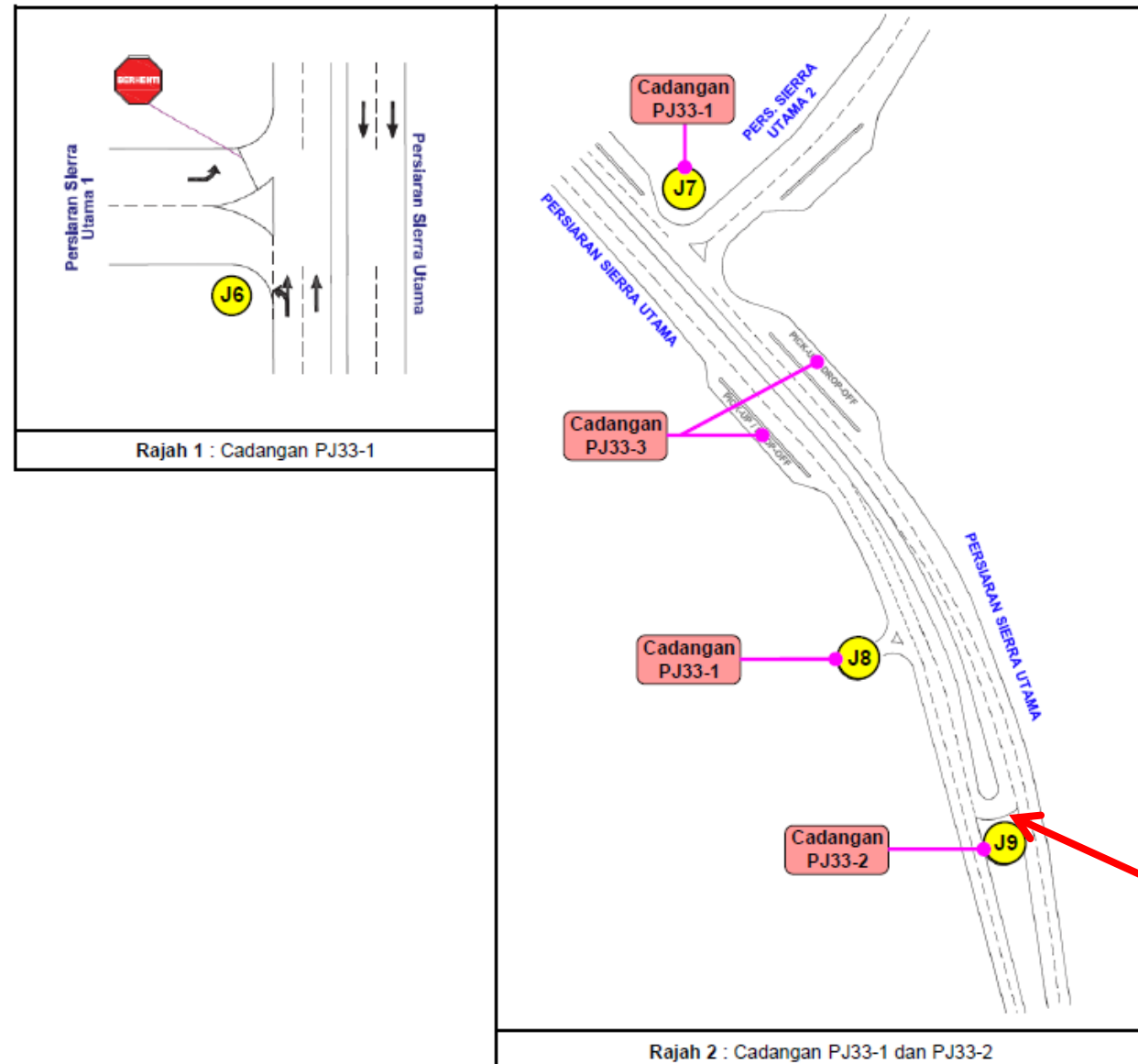
Cadangan Laluan Pejalan Kaki MRT

Laluan Masuk Utama



Lintasan Pejalan Kaki

Cadangan Penaiktarafan dan Penambahbaikan Jalan Raya		
Bil.	Kod	Cadangan
1.	PJ33-1	Persimpangan di sekitar stesen MRT (di Persiaran Sierra Utama) dicadangkan sebagai persimpangan masuk belok ke kiri / keluar belok ke kiri sahaja (simpang J6, simpang J7 dan simpang J8) (Rujuk Rajah 1 dan Rajah 2 di bawah).
2.	PJ33-2	Cadangan pusingan-U (J9) di Persiaran Sierra Utama (Rujuk Rajah 2 di bawah).
3.	PJ33-3	Cadangan kawasan mengambil / menurunkan penumpang stesen MRT di kedua-dua bahagian jalan Persiaran Sierra Utama (Rujuk Rajah 2 di bawah).



D. CADANGAN PENGURUSAN DAN PELAKSANAAN

No.	Kod	Agensi Pelaksana	Kos (RM)	Jangka Masa Pelaksanaan			Tempoh Pembinaan
				Pendek (2 Tahun)	Sederhana (5 Tahun)	Panjang (10 Tahun)	
1.	RK33-1	MRT	-	✓			
2.	RK33-2	PBT	517,500.00	✓			
3.	RK33-3	PBT	45,700.00	✓			
4.	RK33-4	PBT	117,300.00	✓			
5.	PJ33-1	JKR Negeri, PBT	-		✓		
6.	PJ33-2	JKR Negeri, PBT	-		✓		
7.	PJ33-3	PBT	-		✓		

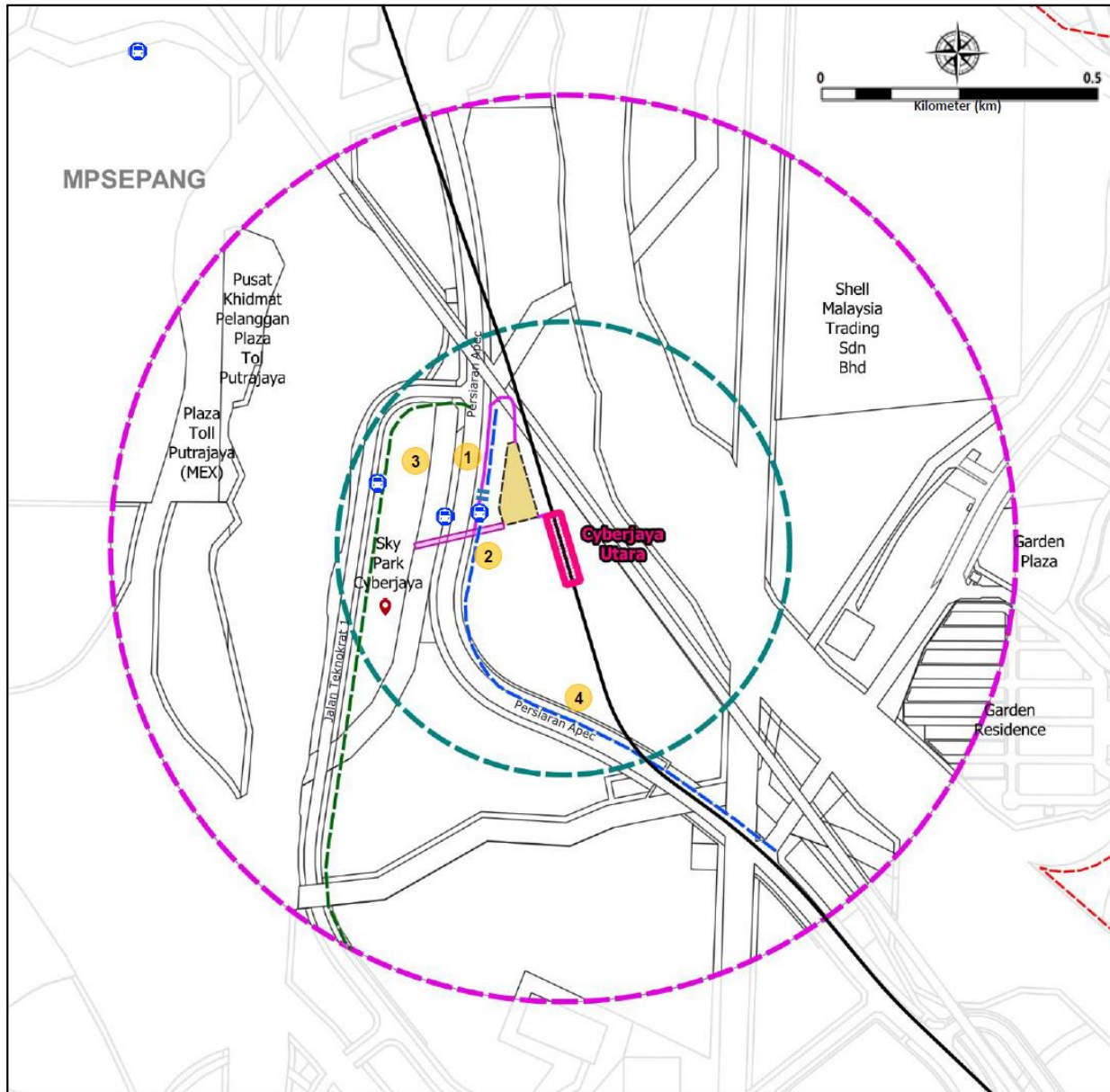
Berdasarkan *Pelan 1 Dan Pelan 2* cadangan pusingan-U(J9) ini adalah termasuk dalam cadangan pembangunan stesen MRT tersebut.

Perlu membuat semakan antara PIHAK MRT dan pihak lain yang berkaitan berkenaan Cadangan pusingan-U(J9) ini adakah SAMA dengan apa yang dicadangkan dalam PERMOHONAN SECARA RUNDINGAN.

* Rujuk *Pelan 1* di atas sama.

* Rujuk *Pelan 2* tidak sama.

B. CADANGAN PELAN INDUK REKABENTUK & KESALINGHUBUNGAN



PETUNJUK:

	Stesen MRT2	Cadangan	
	Jajaran MRT2		Laluan Pejalan Kaki
	Radius 400m		Cadangan Laluan Pejalan Kaki MRT
	Radius 800m		Cadangan Tapak Parkir Berpusat
	Sempadan PBT		Laluan Gunasama Pejalan Kaki dan Laluan Bebasikal
	Pusat Tumpuan		Laluan Bebasikal
			Lintasan Pejalan Kaki
			Cadangan Jejantas MRT
			Perhentian Bas

PERLU SEMAKAN DAN PENYELARASAN ANTARA PELAN KELULUSAN @ PERMOHONAN PELAN PINDAAN YANG DIKEMUKAKAN DI JPBD SELANGOR @ MPSEPANG

DENGAN

CADANGAN PELAN INDUK REKABENTUK & KESALINGHUBUNGAN @ PENAMBAHBAIKAN JALAN

UNTUK MEMASTIKAN ANGGARAN KOS @ JARAL CADANGAN @ JENIS CADANGAN TIDAK BERTINDIH @ KURANG /BERLEBIH DARIPADA APA YANG SEPATUTNYA.

1. RK34-1 Cadangan Laluan Pejalan Kaki Berbumbung (MRT) sepanjang 338 m.
2. RK34-2 Cadangan Jejantas dari stesen MRT ke Sky Park Cyberjaya sepanjang 161 m.

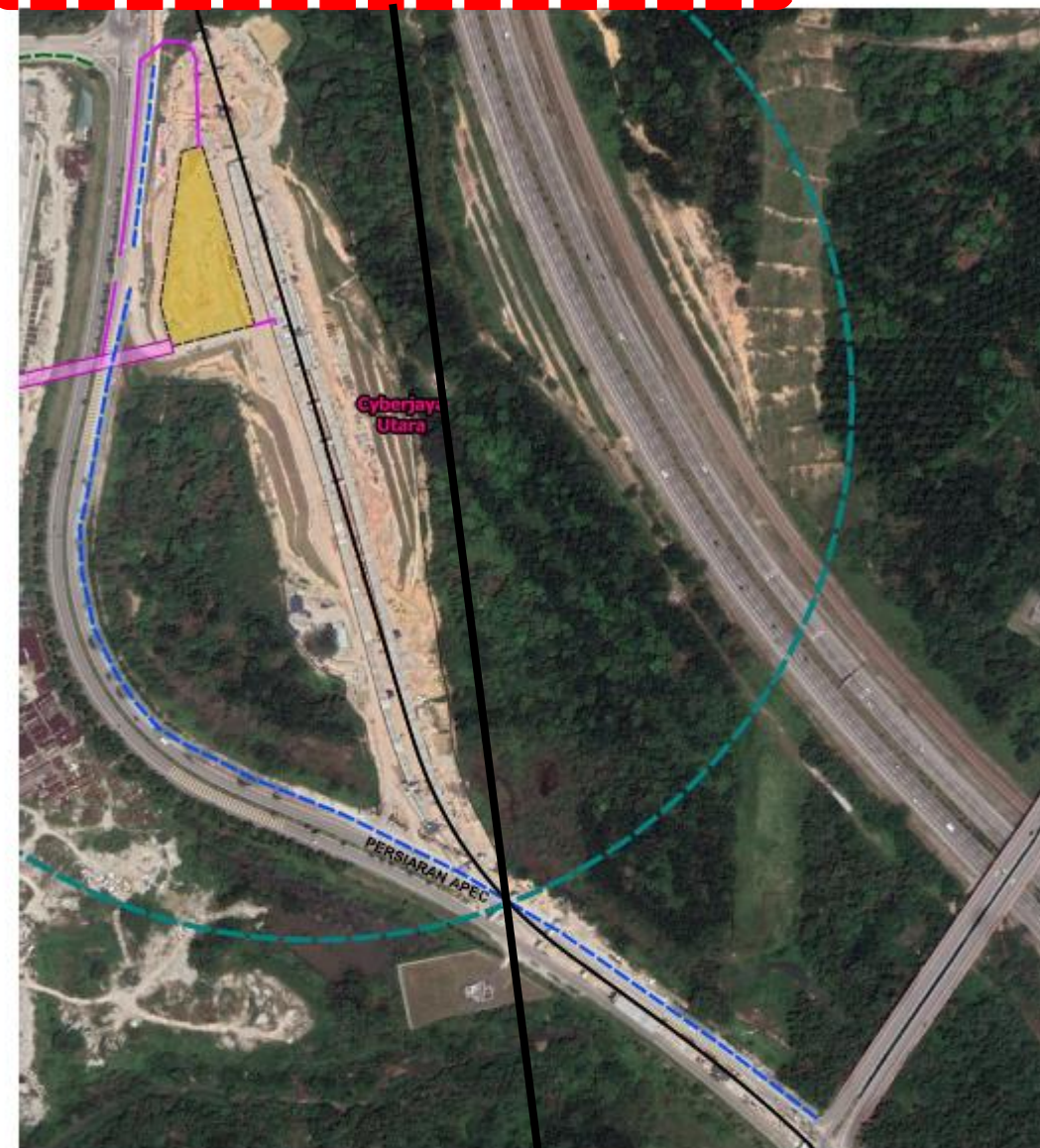


PETUNJUK:

- | | | |
|-------------|----------------------------------|--------------------------------|
| Stesen MRT2 | Cadangan Laluan Pejalan Kaki MRT | Cadangan Tapak Parkir Berpusat |
| Radius 400m | Cadangan Jejantas MRT | Lintasan Pejalan Kaki |

Perlu membuat semakan antara PIHAK MRT dan pihak lain yang berkaitan berkenaan cadangan laluan pejalan kaki dan laluan basikal selaras dengan pindaan pelan yang dicadangkan dalam PERMOHONAN SECARA RUNDINGAN.

4. RK34-4 Penyediaan laluan basikal di Persiaran Apec.



PETUNJUK:

- | |
|----------------------------------|
| Laluan Bebasikal |
| Stesen MRT2 |
| Cadangan Laluan Pejalan Kaki MRT |
| Cadangan Jejantas MRT |
| Cadangan Tapak Parkir Berpusat |

Semakan semula

STN 34

Cadangan Pelan Induk TOD
Stesen Cyberjaya Utara

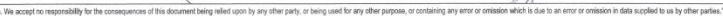
D. CADANGAN PENGURUSAN DAN PELAKSANAAN

No.	Kod	Agensi Pelaksana	Kos (RM)	Jangka Masa Pelaksanaan			Tempoh Pembinaan
				Pendek (2 Tahun)	Sederhana (5 Tahun)	Panjang (10 Tahun)	
1.	GT34-1	PBT	-	✓			-
2.	GT34-2	PBT	-	✓			-
3.	GT34-3	PBT	-	✓			-
4.	GT34-4	PBT	-	✓			-
5.	GT34-5	PBT	-	✓			-
6.	RK34-1	MRT	-	✓			
7.	RK34-2	PBT	100,600.00	✓			
8.	PJ34-1	JKR Negeri, PBT	-		✓		
9.	PJ34-2	JKR Negeri, PBT	-		✓		
10.	PJ34-3	JKR Negeri, PBT	-		✓		

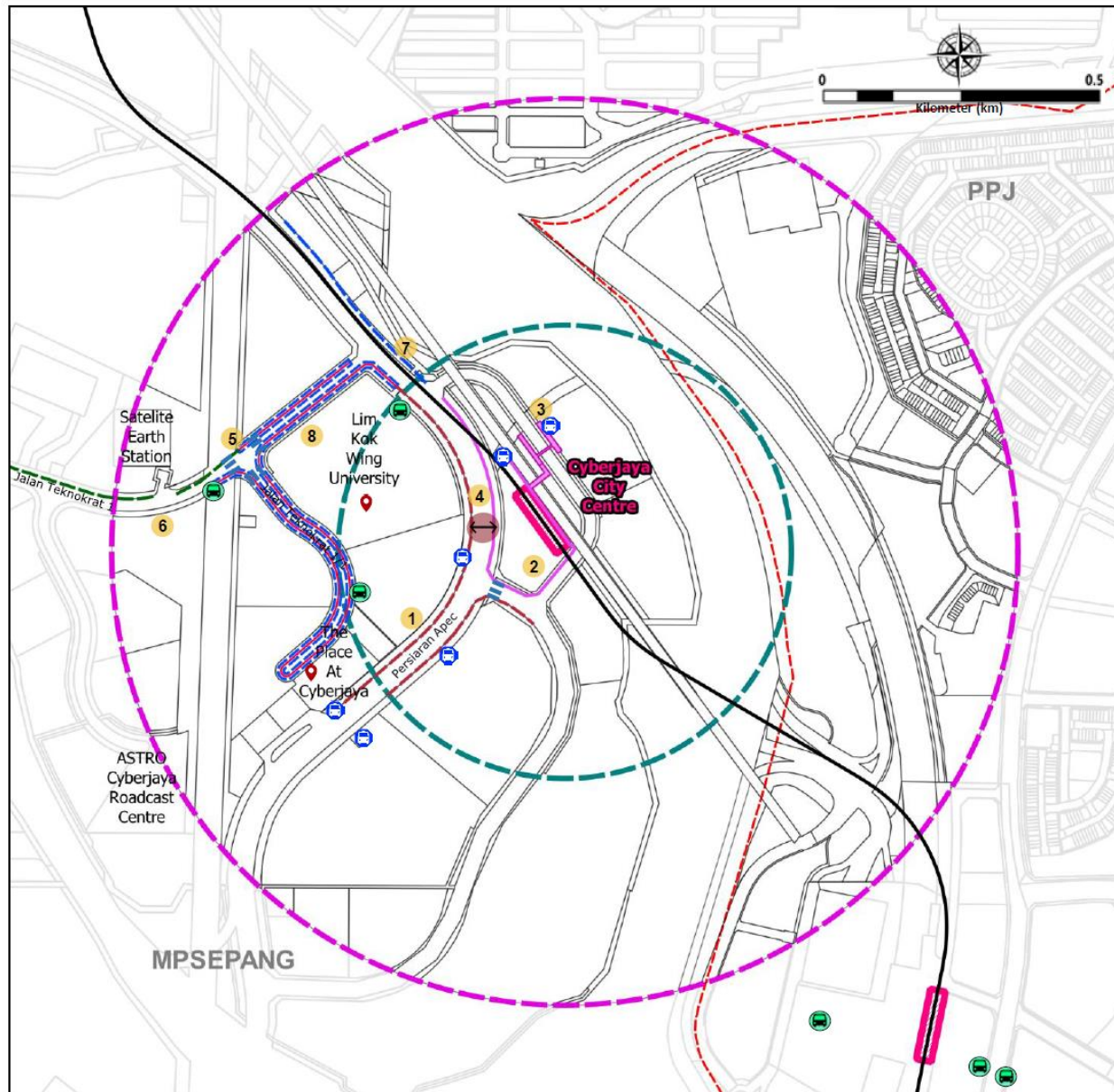
Kenapa tiada anggran KOS

GT Merujuk kepada apa ?

PINDAAN



B. CADANGAN PELAN INDUK REKABENTUK & KESALINGHUBUNGAN



PETUNJUK:

	Stesen MRT2	<u>Sedia Ada</u>	
	Jajaran MRT2		Laluan Pejalan Kaki
	Radius 400m		Perhentian Bas
	Radius 800m	<u>Cadangan</u>	
	Sempadan PBT		Laluan Pejalan Kaki Berbumbung
	Pusat Tumpuan		Cadangan Laluan Pejalan Kaki MRT
			Perhentian Bas
			Laluan Bebasikal
			Laluan Gunasama Pejalan Kaki dan Laluan Basikal
			Menaiktaraf laluan gunasama
			Lintasan Pejalan Kaki
			Cadangan Jejantas MRT
			Laluan Bebasikal
			Menaiktaraf laluan gunasama
			Jejantas

PERLU SEMAKAN DAN PENYELARASAN ANTARA PELAN KELULUSAN @ PERMOHONAN PELAN PINDAAN YANG DIKEMUKAKAN DI JPBD SELANGOR @ MPSEPANG

DENGAN

CADANGAN PELAN INDUK REKABENTUK & KESALINGHUBUNGAN @ PENAMBAHBAIKAN JALAN

UNTUK MEMASTIKAN ANGGARAN KOS @ JARAL CADANGAN @ JENIS CADANGAN TIDAK BERTINDIH @ KURANG /BERLEBIH DARIPADA APA YANG SEPATUTNYA.

D. CADANGAN PENGURUSAN DAN PELAKSANAAN

No.	Kod	Agensi Pelaksana	Kos (RM)	Jangka Masa Pelaksanaan			Tempoh Pembinaan
				Pendek (2 Tahun)	Sederhana (5 Tahun)	Panjang (10 Tahun)	
1.	GT35-1	PBT	-	✓			-
2.	GT35-2	PBT	-	✓			-
3.	GT35-3	PBT	-	✓			-
4.	GT35-4	PBT	-	✓			-
5.	GT35-5	PBT	-	✓			-
6.	GT35-6	PBT	-	✓			-
7.	GT35-7	PBT	-	✓			-
8.	RK35-1	PBT	2,665,800.00	✓			
9.	RK35-2	PBT	-	✓			
10.	RK35-3	PBT	-	✓			
11.	RK35-4	PBT	2,000,000.00	✓			
12.	RK35-5	PBT	1,000,000.00	✓			
13.	PJ35-1	JKR Negeri, PBT	-		✓		
14.	PJ35-2	JKR Negeri, PBT	-		✓		
15.	PJ35-3	JKR Negeri, PBT	-		✓		
16.	PJ35-4	JKR Negeri, PBT	-		✓		
17.	PJ35-5	JKR Negeri, PBT	-		✓		

Kenapa tiada anggran KOS

GT Merujuk kepada apa ?

- ii. Serdang Raya (STN26, STN27) – pusat komuniti, pusat peniaga, hotel, Sekolah Rendah / Sekolah Agama di Jalan SR 8/6 (kini murid-murid dihantar jauh ke Seri Kembangan dan Seri Serdang), dan di Jalan SR7/2.
- iii. Seri Kembangan (Peniaga) (STN28) – pusat peniaga (termasuk di bawah laluan trek), Pusat Kesihatan Kecil @ Jalan 8/4, Pusat komersil, kompleks beli belah, kedai serbaneka, restoren bercirikan etnik di bawah laluan trek dan kiosk di sekitar stesen.
- iii. Seri Kembangan (Penduduk) (STN28) – kiosk di sekitar stesen.; pindahkan sementara kedua-dua Balai dan dirikan bangunan berstrata dan tempatkan kedua-dua Balai di aras-aras bawah; UTC (*serviscape*).
- iv. Pelajar UPM (STN29) – pusat peniaga, hotel.
- v. Putra Permai (STN30) – pusat peniaga, Pusat Kesihatan Kecil.
- vi. Pasar Borong Selangor (STN31) – pusat peniaga, hotel.
- vii. Cyberview (STN34) – IPT berlandaskan teknologi di Cyberjaya North.
- viii. Institusi Putrajaya (STN36) – pusat peniaga, hotel, UTC (*serviscape*).

A. PERUMAHAN MAMPU MILIK

Permintaan kepada pembangunan perumahan mampu milik mengikut segmen dan peserta yang ditemui adalah seperti berikut:

Segmen Utara

- i. Kepong Sentral (Ahli Majlis MP Selayang) (STN04) – tapak IWK berhampiran Kepong Sentral dibangunkan untuk perumahan (rujuk Rajah 3.27).
- ii. Kawasan Kg Batu (STN09) – Kawasan terdekat kepada stesen.

Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah)

- i. Kg Bharu: Kawasan asal Flat Pekeliling, Rumah PPR DBKL, Kompleks Tuanku Abdul Rahman (STN13, STN14, STN15).
- ii. Chan Sow Lin (STN20) – bina di kawasan terdekat kepada stesen.



Rajah 3.27: STN04 Sri Damansara Timur – Cadangan Tapak Perumahan dan Tapak Letak Kenderaan di atas Tapak IWK

- ii. Bandar Malaysia (STN21, STN22) – bina di kawasan terdekat kepada stesen

Segmen Selatan

- i. Sg Besi (STN25) – berhampiran Kg Malaysia Raya (rujuk Rajah 3.27).
- ii. Serdang Raya (STN27) – dicadang diambil alih dua blok PPR sedia ada di Jalan SR1/1 dimajukan semula untuk PPR melebihi 10 tingkat.
- iii. Kakitangan UPM (STN29) – sekitar stesen Taman Equine; Tanah MARDI depan Taman Universiti dan NAHRIM.
- iv. Pelajar UPM (STN29) – di luar kampus UPM.
- v. Cyberview – berhampiran stesen Cyberjaya Utara (STN34) dan Cyberjaya City Centre (STN35).

B. KAWASAN REKREASI / RIADAH

Permintaan mengikut segmen dan kumpulan peserta adalah seperti berikut:

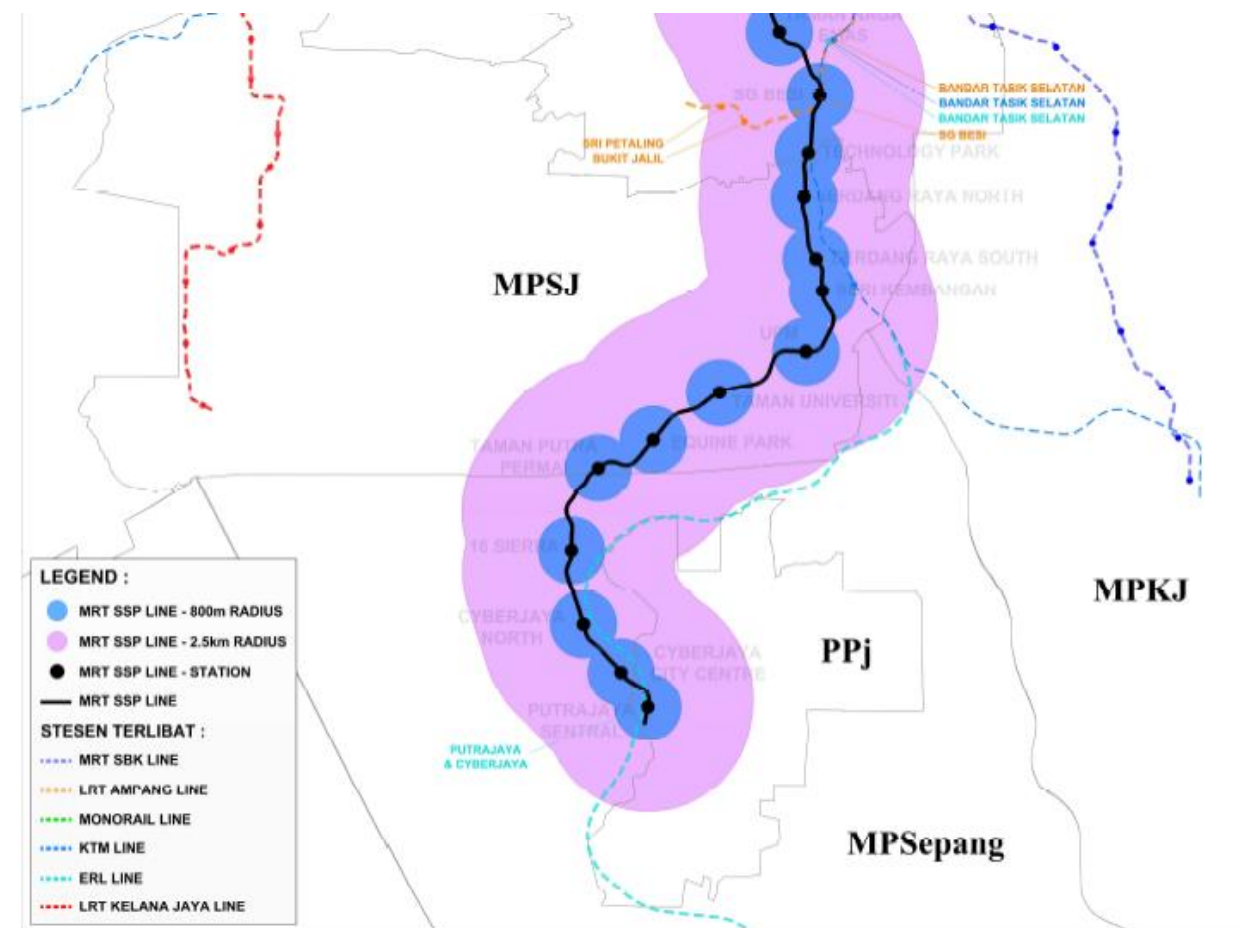
Segmen Utara

- i. Di sepanjang trek Damansara Damai (STN01) ke Sri Damansara Barat (STN02).
- ii. Sri Damansara Barat (STN02) – penduduk lebih mementingkan diadakan padang bola, futsal, kawasan riadah, taman permainan kanak-kanak yang dilandskap (daripada tumpuan kepada perumahan).

Segmen Bawah Tanah (Segmen Tengah)

Diperlukan di Kg Bharu (STN15) dan TRX (STN19).

Pindaan Cyberjaya North kepada Utara



Sumber: Kajian Guna tanah MRT Laluan SSP, 2019

Rajah 1.7: Stesen-stesen Aliran Lain yang Termasuk Di Dalam Kawasan ZOI MRT Laluan SSP