

**PEMBERITAHUAN PERTANYAAN DEWAN RAKYAT
MESYUARAT KEDUA, PENGGAL KETIGA,
PARLIMEN KELIMA BELAS TAHUN 2024**

PERTANYAAN : BUKAN JAWAB LISAN

**DARIPADA : TUAN MOHD NAZRI BIN ABU HASSAN
[MERBOK]**

SOALAN

Tuan Mohd Nazri bin Abu Hassan [Merbok] minta **MENTERI PENGANGKUTAN** menyatakan apakah status terkini Jawatankuasa Kabinet yang dibentuk untuk menangani isu kesesakan laulintas semenjak mesyuarat pada bulan Mac 2024. Apakah pelan komprehensif Kementerian untuk mewujudkan sistem pengangkutan awam intrabandar yang komprehensif dalam menyelesaikan isu *last mile connectivity*, sekaligus menyelesaikan kesesakan jalan raya.

JAWAPAN

Tuan Yang di-Pertua,

1. Semenjak penubuhan Jawatankuasa Kabinet Mengenai Keselamatan dan Kesesakan Jalan Raya (JKMKKJR) pada Mei 2023, jawatankuasa telah bermesyuarat sebanyak 3 kali. Beberapa keputusan utama yang telah dipersetujui serta yang sedang dalam peringkat pelaksanaan adalah sebagaimana berikut:

- i. Cadangan pembinaan beberapa stesen berdasarkan *Transit Oriented Development* (TOD) sebagai salah satu inisiatif bagi mengurangkan kesesakan jalan raya. Perkara ini akan dibentangkan di Mesyuarat Jemaah Menteri untuk kelulusan lanjut;
- ii. Ujian rintis laluan *tidal flow* bagi laluan Lebuhraya Sungai Besi menghala ke Kuala Lumpur yang telah diuji pada 26 April sehingga 31 April 2024. Hasil pemantauan dan tinjauan oleh pihak berkaitan memberikan pelbagai maklum balas yang positif dan negatif dan akan dipertimbangkan untuk diuji semula;
- iii. Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL) dengan kerjasama Prasarana Malaysia Berhad, Majlis Perbandaran Ampang Jaya (MPAJ) dan Jabatan Kerja Raya (JKR) Hulu Langat sedang berbincang mengenai pelaksanaan perluasan lorong bas Jalan Ampang melangkaui kawasan JKR Hulu Langat dan MPAJ;
- iv. Untuk tahun ini, Jabatan Kerajaan Tempatan (JKT) dan Jabatan Wilayah Persekutuan (JWP) telah merancang projek pembinaan 10 hentian bas yang melibatkan tujuh Pihak Berkuasa Tempatan (PBT) iaitu Dewan Bandaraya Kuala Lumpur (DBKL), Majlis Bandaraya Shah Alam (MBSA), Majlis Bandaraya Petaling Jaya (MBPJ), Majlis Bandaraya Subang Jaya (MBSJ), Majlis Perbandaran Sepang (MPS), Majlis

Perbandaran Ampang Jaya (MPAJ) dan Majlis Perbandaran Kajang (MPKj);

- v. Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS) sedang memperincikan penambahbaikan dan penyelesaian bagi masalah kon jatuh atau teralih untuk Laluan *Tidal Flow* (TFL). 3 teknologi terkini yang telah diteliti ialah *Road Zipper System*, *Smart Robotic Cones* dan *Movable Median Barrier*; dan
- vi. Kementerian Kerja Raya (KKR) telah melaksanakan rawatan infrastruktur jalan di lokasi *blackspot* secara berterusan mengikut peruntukan yang diluluskan. Selain itu, KKR juga telah mengemukakan permohonan kepada Kementerian Ekonomi (KE) bagi pelaksanaan rawatan infrastuktur jalan bagi tahun 2025.

3. Manakala bagi pelan komprehensif dalam mewujudkan sistem pengangkutan awam intrabandar yang lestari dan mesra, Pelan Strategik Pengangkutan Awam Lembah Klang (PSPA-LK) sedang dibangunkan. Dalam pelan tersebut pelbagai indikator dan pelan tindakan yang telah dirangka akan dijadikan sebagai petunjuk utama dalam menjamin kualiti dan keberkesanan sesuatu sistem pengangkutan awam darat dan pengangkutan rel yang seterusnya boleh dijadikan model untuk pengangkutan awam intrabandar di seluruh negara.

4. Dalam usaha untuk menyelesaikan isu *last mile connectivity*, sekaligus menyelesaikan kesesakan jalan raya, Kementerian Pengangkutan mempromosikan penggunaan mod pengangkutan aktif seperti berbasikal dan membangunkan ekosistem ke arah menggalakkan penggunaan kenderaan mikromobiliti seperti berikut:

- i. Kementerian Pengangkutan (MOT) melalui MIROS telah membangunkan *Safe Cycling Guideline* bagi mendidik orang ramai dalam tatacara pengendalian dan tunggangan basikal dengan selamat. Garis panduan ini boleh dicapai melalui laman sesawang MOT dan laman sesawang MIROS;

- ii. MOT secara prinsipnya telah bersetuju dengan penggunaan Garis Panduan Pelaksanaan Sandbox Mikromobiliti (GPPSM) yang dibangunkan oleh MIROS sebagai syarat bagi kelulusan khas Kaedah Larangan Penggunaan Kenderaan Mikromobiliti. Garis panduan ini bertujuan untuk membantu pihak berkuasa yang berkenaan memastikan ekosistem pengoperasian kenderaan mikromobiliti berjalan dalam persekitaran yang selamat, termasuklah keperluan pemilihan lokasi pengoperasian kenderaan mikromobiliti yang selamat, keperluan keselamatan pengguna dan keselamatan kenderaan mikromobiliti; dan
- iii. Selain itu, keperluan untuk mengadakan program-program advokasi keselamatan penggunaan kenderaan mikromobiliti dan sesi libat urus bersama komuniti turut dinyatakan di dalam garis panduan ini dalam usaha menggalakkan penggunaan mod pengangkutan ini ke arah yang lebih selamat.

Sekian, terima kasih.