



DR 2 TAHUN 2010
DEWAN RAKYAT YANG KEDUABELAS
(PENGGAJ KETIGA)

LAPORAN JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
MENGENAI:

**PROJEK LANDASAN BERKEMBAR ELEKTRIK
ANTARA RAWANG DAN IPOH**



JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA

PARLIMEN KEDUA BELAS

<u>BIL</u>	<u>PERKARA</u>	<u>MUKASURAT</u>
1.	Laporan Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara Terhadap Projek Landasan Berkembar Elektrik Antara Rawang Dan Ipoh	1
2.	Pandangan & Syor Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara	9
3.	Agenda Mesyuarat	
	a. Mesyuarat Bil 36/2009 pada 8 Disember 2009	10
4.	Minit Mesyuarat	
	a. Minit Mesyuarat Bil 36/2009 pada 8 Disember 2009	11
5.	Laporan Prosiding	
	a. Laporan Prosiding Mesyuarat Bil 36/2009 pada 8 Disember 2009	
6.	Dokumen Lampiran	

**LAPORAN JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA
TERHADAP PROJEK LANDASAN BERKEMBAR ELEKTRIK
ANTARA RAWANG DAN IPOH – KEMENTERIAN PENGANGKUTAN**

1. LATAR BELAKANG

1.1.1. Komponen utama Projek Landasan Berkembar Elektrik antara Rawang dan Ipoh (Projek Rawang - Ipoh) adalah membina landasan keretapi elektrik dan mempertingkatkan keupayaan landasan yang sedia ada sepanjang 179 km bagi membolehkan penggunaan keretapi dengan kelajuan maksimum 160 km/jam. Objektif utama projek ini adalah :-

- a. Memanjangkan perkhidmatan komuter dari sektor Seremban - Rawang kepada sektor Seremban - Tanjung Malim dengan sebanyak 100 trip perkhidmatan sehari.
- b. Mengadakan perkhidmatan keretapi elektrik antara bandar (intercity) dari KL Sentral ke Ipoh sebanyak 16 trip perkhidmatan sehari dan kemudiannya ditambah kepada 32 trip sehari.
- c. Menyediakan infrastruktur perkeretapian untuk meningkatkan kapasiti landasan bagi pertambahan perkhidmatan tren barang, penumpang dan komuter.

1.1.2. Projek Rawang - Ipoh yang melibatkan kos berjumlah RM4.34 bilion dilaksanakan melalui 2 pakej iaitu Pakej Infrastruktur dan Pakej Sistem. Kedua-dua pakej ini dilaksanakan oleh 2 kontraktor berasingan. Kontraktor utama bagi Pakej Infrastruktur adalah DRB-Hicom Berhad (DRB-Hicom) dan mengikut syarat kontrak, pakej ini perlu dilaksanakan antara bulan Julai 2000 hingga Jun 2003. Manakala Pakej Sistem pula dilaksanakan oleh Mitsui-MTS Konsortium (Mitsui) dan tempoh pelaksanaannya adalah antara bulan Januari 2001 hingga Oktober 2004.

1.1.3. Kementerian Pengangkutan (Kementerian) merupakan agensi pelaksana bagi Projek Rawang - Ipoh ini dan bertanggungjawab melantik kontraktor, menyediakan peruntukan kewangan serta memastikan kepentingan Kerajaan terpelihara semasa perancangan dan pelaksanaan projek. Keretapi Tanah Melayu Berhad (KTMB) pula adalah pengguna projek ini dan ia bertanggungjawab menyediakan *Statement Of Needs*. Pelaksanaan Projek Rawang - Ipoh diurus dan dipantau oleh Syarikat Kinta Samudera-Opus Consortium (KS-Opus) iaitu satu syarikat pengurusan projek yang dilantik oleh Kementerian bagi pihak Kerajaan.

2. OBJEKTIF PEMERIKSAAN OLEH JAWATANKUASA

Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara menjalankan pemeriksaan terhadap Laporan Ketua Audit Negara Tahun 2008 berhubung Projek Landasan Berkembar Elektrik antara Rawang dan Ipoh. Selaras dengan mandat yang diberi di bawah Perkara 77 Peraturan-peraturan Majlis Mesyuarat Dewan Rakyat serta Perkara 304(a) Arahan Perbendaharaan (Pindaan 2008), Jawatankuasa telah membuat pemeriksaan terhadap perkara ini dengan tujuan :-

- a) Mengenal pasti kelemahan-kelemahan dan faktor-faktor yang menyebabkan punca kelemahan.
- b) Mengesyorkan tindakan-tindakan yang patut diambil terhadap pihak-pihak yang terlibat sekiranya didapati berlaku penyelewengan wang awam.
- c) Mengesyorkan tindakan-tindakan yang patut diambil oleh Kerajaan untuk memanfaatkan projek yang telah dibangunkan bagi mendapat *value for money* daripada perbelanjaan besar yang telah dibuat.

3. SKOP DAN METODOLOGI PEMERIKSAAN

Pemeriksaan ini meliputi aspek perancangan, pelaksanaan dan pemantauan Projek Landasan Berkembar Elektrik antara Rawang dan Ipoh dan ia dijalankan melalui pendekatan berikut:-

- a) Menggunakan Laporan Ketua Audit Negara Tahun 2008 Mengenai Projek Landasan Berkembar Elektrik antara Rawang dan Ipoh.
- b) Memanggil pihak-pihak yang terlibat dengan perancangan; pelaksanaan dan pemantauan Projek Landasan Berkembar Elektrik antara Rawang dan Ipoh.

4. HASIL PEMERIKSAAN

Pada umumnya, Jawatankuasa bersetuju dengan pandangan dan syor yang telah dimaklumkan oleh Ketua Audit Negara dalam Laporan Ketua Audit Negara Tahun 2008. Antara penemuan-penemuan Audit yang dibangkitkan dalam laporan tersebut adalah seperti berikut :-

4.1 Syarat Kontrak Tidak Menjamin Kepentingan Kerajaan

Perjanjian kontrak antara Kerajaan dengan DRB-Hicom telah menetapkan antara lainnya syarat-syarat yang berikut:

- i) Had maksimum LAD yang boleh dikenakan terhadap kontraktor sekiranya gagal menyiapkan projek dalam tempoh yang ditetapkan adalah setakat 6% daripada nilai kontrak.
- ii) Liabiliti maksimum (ganti rugi) yang boleh dituntut daripada kontraktor adalah setakat 10% daripada nilai kontrak

Pandangan / Syor Jawatankuasa

Jawatankuasa mendapati syarat-syarat kontrak yang tersebut di atas adalah *abnormal* dan ia tidak menjamin kepentingan kerajaan. Sehubungan ini Jawatankuasa telah mengesyorkan supaya perjanjian-perjanjian kontrak terutamanya yang melibatkan nilai yang besar perlu disemak oleh Peguam Negara sebelum ia ditandatangani.

4.2 Prestasi Pakej Infrastruktur

Pakej Infrastruktur merangkumi kerja reka bentuk, kerja tanah, pembinaan stesen, landasan, jambatan, pembetung dan jejantas pejalan kaki/ motosikal serta pemindahan setinggan. Kementerian Pengangkutan telah melantik DRB-Hicom secara rundingan terus sebagai kontraktor utama dengan kelulusan Kementerian Kewangan. Mengikut syarat kontrak, Pakej Infrastruktur hendaklah disiapkan dalam tempoh 35 bulan iaitu antara bulan Julai 2000 hingga bulan Jun 2003. Bagaimanapun, bagi menyelaraskan tempoh kontrak DRB-Hicom dengan Mitsui (kontraktor bagi pakej sistem), pada bulan Disember 2000 DRB-Hicom telah diluluskan lanjutan masa selama 177 hari. Oleh itu tarikh siap yang baru bagi Pakej Infrastruktur ialah 10 Disember 2003. Namun semakan Audit mendapati Pakej Infrastruktur tidak dapat disiapkan pada 10 Disember 2003 dan kemajuan kerja pada ketika itu adalah 76.8% sahaja. Didapati Kementerian telah menamatkan kontrak DRB-Hicom pada 5 Ogos 2005 dengan kelulusan Kementerian Kewangan. Bagi tempoh 112 hari iaitu mulai 11 Disember 2003 hingga 31 Mac 2004 *Liquidated Ascertained Damages* (LAD) bernilai RM18.43 juta telah dikenakan terhadap DRB-Hicom. Namun bagi tempoh mulai 1 April 2004 hingga 4 Ogos 2005, tiada sebarang LAD dikenakan. Berdasarkan perkiraan Audit, LAD berjumlah RM80.88 juta (RM164,727 sehari) sepatutnya dituntut daripada DRB-Hicom.

Pandangan / Syor Jawatankuasa

Kementerian sepatutnya membuat tuntutan LAD berjumlah RM80.88 juta terhadap kontraktor yang gagal menyiapkan projek dalam tempoh yang ditetapkan dalam kontrak sekiranya lanjutan masa tidak dapat diluluskan.

4.3 Faktor Yang Menyebabkan Kelewatan Menyiapkan Pakej Infrastruktur

Semakan Audit selanjutnya mendapati antara faktor yang menyebabkan kelewatan menyiapkan Pakej Infrastruktur adalah :-

4.3.1 Kelewatan Menyediakan Reka Bentuk Infrastruktur

Mengikut syarat kontrak, reka bentuk perlu disiapkan mengikut jadual (*design key dates*) yang ditetapkan bagi memastikan projek dapat disiapkan mengikut jadual. Reka bentuk yang disediakan oleh perunding DRB-Hicom perlu disemak dan diluluskan oleh KS-Opus sebagai pengurus projek bagi memastikan pematuhan terhadap kehendak Kerajaan. Seterusnya DRB-Hicom bertanggungjawab mendapatkan kelulusan reka bentuk daripada Pihak Berkuasa Tempatan (PBT) dan agensi Kerajaan lain antaranya Jabatan Kerja Raya, Jabatan Pengairan Dan Saliran serta Tenaga Nasional Berhad. Semua kelulusan ini perlu diperolehi mengikut tempoh yang ditetapkan bagi memastikan tarikh antaramuka (*interface*) antara reka bentuk infrastruktur dengan reka bentuk sistem dipatuhi. Bagaimanapun reka bentuk infrastruktur yang disediakan sering memerlukan pindaan kerana mengambil kira perubahan/keputusan oleh KTMB, PBT dan agensi Kerajaan yang lain. Ini menyebabkan reka bentuk tidak dapat disiapkan mengikut jadual *design key dates* yang ditetapkan. Daripada 30 item reka bentuk utama yang perlu disediakan, hanya 10 (33.3%) sahaja telah disiapkan mengikut tempoh yang ditetapkan manakala 20 yang lain telah lewat antara 70 hingga 237 hari.

4.3.2 Kelewatan Penyediaan Pelan Dan Pengambilan Tanah

- a. Berdasarkan kepada kontrak Pakej Infrastruktur, penyediaan pelan dan pengambilan tanah termasuk pemindahan setinggian perlu diselesaikan dalam tempoh 5 bulan. DRB-Hicom adalah bertanggungjawab untuk menyediakan pelan pengambilan tanah dan menyerahkannya kepada Kementerian bagi proses pengambilan tanah. Berdasarkan maklumat dalam jadual status pengambilan tanah yang disediakan oleh KS-Opus, didapati 67 (66.3%) daripada 101 pelan pengambilan tanah telah dikemukakan kepada Kementerian selepas tempoh 5 bulan. Tarikh terakhir pelan pengambilan tanah dihantar oleh DRB-Hicom ialah pada bulan Jun 2004. Kelewatan mengemukakan pelan pengambilan tanah disebabkan oleh faktor berikut :-

- Penyediaan pelan pengambilan tanah hanya boleh dibuat setelah reka bentuk bagi jajaran landasan, jambatan, stesen dan struktur lain

diluluskan. Sehubungan ini, kelewatan penyediaan reka bentuk juga telah menjejaskan jadual penyediaan pelan pengambilan tanah.

- Beberapa lokasi bagi jambatan, jejambat dan bangunan stesen yang telah dikenal pasti pada cadangan asal DRB-Hicom perlu diubah atas permintaan KTMB atau PBT kerana lokasi tersebut didapati tidak sesuai. Ini menyebabkan proses *survey* dan carian hak milik tanah perlu diulang.
- b. Proses pengambilan tanah oleh Kementerian juga didapati lewat dan menghadapi masalah antaranya disebabkan beberapa setingan dan tuan punya tanah yang tidak memberikan kerjasama. Akibatnya, kerja di tapak juga turut terjejas kerana kelewatan memiliki tapak projek. Contohnya bagi kerja pembinaan jambatan di Tanjung Malim, walaupun pelan pengambilan tanah telah dikemukakan oleh DRB-Hicom kepada KTMB/KS-Opus pada 19 Jun 2001, namun pemilikan rasmi tapak projek hanya diperoleh pada 16 September 2002 iaitu 26 bulan selepas kontrak dengan DRB-Hicom berkuat kuasa.

Pandangan/Syor Jawatankuasa

Kelewatan menyiapkan Pakej Infrastruktur dan peningkatan kos projek dapat dielakkan sekiranya penyediaan reka bentuk projek dan pengambilan tanah dibuat mengikut jadual.

4.4 Peningkatan Kos Projek

4.4.1. Projek Rawang - Ipoh dibiayai dari peruntukan Kerajaan Persekutuan di bawah perbelanjaan pembangunan Kementerian (Pakej Infrastruktur) dan pinjaman dari Japan Bank International Corporation (Pakej Sistem). Sehingga bulan Disember 2008, sejumlah RM5.77 bilion telah dibelanjakan untuk melaksanakan projek ini. Jumlah perbelanjaan ini adalah RM1.43 bilion (32.9%) lebih tinggi daripada nilai kontrak asal projek yang berjumlah RM4.34 bilion seperti di jadual berikut :-

JADUAL 1: KOS PROJEK RAWANG - IPOH SETAKAT BULAN DISEMBER 2008

KOMPONEN PROJEK	NILAI KONTRAK ASAL (RM Juta)	NILAI KONTRAK TAMBAHAN/ TUNTUTAN TAMBAHAN (RM Juta)	JUMLAH NILAI KONTRAK / TUNTUTAN TAMBAHAN (RM Juta)	BAYARAN SEBENAR (Setakat Bulan Disember 2008) (RM Juta)	BAYARAN SEBENAR BERBANDING KOS KONTRAK ASAL (%)
Pakej Infrastruktur : DRB-Hicom	2,579.92	425.00*	3,004.92	2,925.02	113.4
: UEMC		774.24**	774.24	743.15	-
IPQS : DMA	0	3.69	3.69	3.39	-
Jumlah	2,579.92	1,202.93	3,782.85	3,671.56	142.3
Pakej Sistem	1,668.38	336.49***	2,004.87	1,939.86	116.3
Pengurus Projek : KS-Opus	93.95	74.93	168.88	157.95	168.1
JUMLAH	4,342.25	1,614.35	5,956.60	5,769.37	132.9

Nota : IPQS – Independent Professional Quantity Surveyor

* : Tuntutan Amicable Settlement

** : RM772.05 juta (Kontrak Asal) + RM2.19 juta (Kos membaiki Cerun Runtuh) = RM774.24 juta

*** : RM315 juta (Tuntutan Ganti Rugi) + RM21.49 juta (Arahan Perubahan Kerja) = RM336.49 juta

4.4.2. Semakan Audit mendapati peningkatan kos tambahan tersebut adalah disebabkan oleh faktor berikut :-

- a. Penyelesaian kontrak dengan DRB-Hicom secara *amicable settlement* berjumlah RM425 juta berkaitan tuntutan kos tambahan perubahan kerja berikutan pindaan ke atas kerja landasan terutamanya dari aspek reka bentuk, skop kerja, jajaran, ketinggian dan kecerunan.
- b. Pelantikan UEMC untuk meneruskan baki kerja tertunggak yang gagal disiapkan oleh DRB-Hicom melibatkan kos RM772.05 juta.
- c. Tuntutan UEMC berjumlah RM2.19 juta bagi membaiki cerun tersebut selaras dengan syarat kontrak yang menetapkan bahawa UEMC tidak bertanggungjawab terhadap sebarang liabiliti berpunca daripada kecacatan reka bentuk kerana penyediaannya adalah tanggungjawab DRB-Hicom.
- d. Pelantikan Syarikat DMA Perunding Sdn. Bhd. dengan kontrak bernilai RM3.69 untuk membuat penilaian terhadap kerja yang dilaksanakan oleh UEMC bagi tujuan pembayaran. Pelantikan ini dibuat untuk mengelakkan sebarang percanggahan kepentingan memandangkan KS-Opus dan UEMC adalah merupakan syarikat subsidiari kepada syarikat induk yang sama iaitu UEM Holdings.
- e. Kelewatan menyiapkan Pakej Infrastruktur menyebabkan tarikh suai muka yang ditetapkan antara Pakej Infrastruktur dan Pakej Sistem tidak dapat dipatuhi. Oleh itu, Mitsui telah menuntut bayaran ganti rugi (*wrap-up deal*) daripada Kerajaan berjumlah RM315 juta. Selain itu, Mitsui juga mengemukakan tuntutan berjumlah RM21.49 juta bagi arahan perubahan kerja yang diminta oleh KTMB. Bayaran tambahan ini menyebabkan kos bagi Pakej Sistem meningkat sejumlah RM336.49 juta iaitu daripada RM1.67 bilion kepada RM2 bilion.
- f. Selaras dengan pelanjutan tempoh pelaksanaan projek, khidmat KS-Opus sebagai pengurus projek juga dilanjutkan bagi memantau pelaksanaan projek dan memastikan kehendak Kerajaan dipatuhi melibatkan pertambahan kos kontrak bernilai RM74.93 juta.

4.4.3. Mengikut syarat kontrak, Kerajaan boleh menuntut ganti rugi daripada DRB-Hicom jika kontraknya ditamatkan akibat daripada kegagalannya menyiapkan Pakej Infrastruktur. Pada pandangan Audit, Kementerian perlu mengenal pasti jumlah sebenar yang ditanggung oleh Kerajaan akibat kegagalan DRB-Hicom (kontraktor asal) melaksanakan kerjanya mengikut kontrak. Berdasarkan kepada perkiraan Audit, adalah dianggarkan jumlah kerugian Kerajaan adalah RM1.14 bilion seperti butirannya adalah seperti di Jadual 2. Bagaimanapun, keseluruhan jumlah ini

mungkin tidak dapat dituntut daripada DRB-Hicom kerana menurut syarat kontrak, liabiliti maksimum yang boleh dituntut daripadanya adalah terhad kepada 10% daripada nilai kontrak iaitu RM257.99 juta sahaja.

JADUAL 2
ANGGARAN JUMLAH KERUGIAN KERAJAAN

PERKARA	JUMLAH (RM Juta)
Nilai kontrak dengan UEMC untuk menyiapkan projek	772.05
Kos membaiki cerun runtuh akibat kecacatan reka bentuk oleh DRB-Hicom	2.19
Nilai kontrak <i>Independent Professional Quantity Surveyor</i> - DMA	3.69
Bayaran ganti rugi kepada Mitsui kerana kelewatan penyediaan pakej infrastruktur oleh DRB-Hicom	315.00
Nilai kontrak tambahan dengan KS-Opus bagi khidmat pengurus projek	74.93
Jumlah Tambahan Kos bagi Pakej Infrastruktur	1,167.86
Tolak : Baki nilai kontrak asal dengan DRB-Hicom	(26.68)
JUMLAH	1,141.18

Pandangan/Syor Jawatankuasa

Kementerian Pengangkutan sepatutnya memastikan kelemahan-kelemahan yang wujud dalam pelaksanaan projek Landasan Berkembar Elektrik antara Rawang-Ipoh tidak berulang dalam pelaksanaan projek Landasan Berkembar Elektrik antara Ipoh-Padang Besar yang kini sedang dalam pembinaan. Sehubungan ini Kementerian berkenaan perlu memantau dengan rapi kerja-kerja yang dilaksanakan oleh kontraktor dan perunding yang terlibat.

4.5 Perolehan Tren

4.5.1 Perkhidmatan tren antara bandar KL Sentral dan Ipoh pula telah dimulakan pada bulan Disember 2008 dengan menggunakan tren diesel walaupun sepatutnya tren elektrik digunakan. Berdasarkan kepada maklumat daripada KTMB, kelewatan membuat perolehan tren adalah disebabkan oleh kekurangan peruntukan. Peruntukan untuk membeli 6 *Electric Train Set* (ETS) berjumlah RM240 juta telah dipohon semasa Rancangan Malaysia Kelapan, namun hanya RM20 juta diluluskan dan peruntukan ini tidak mencukupi untuk membeli 6 ETS. Hanya di bawah Rancangan Malaysia Kesembilan sejumlah RM249.6 juta diluluskan dan mencukupi untuk membeli 5 ETS.

Pandangan/Syor Jawatankuasa

- a. Perolehan peralatan dan kemudahan yang berkaitan hendaklah diselaraskan dengan pembangunan infrastruktur dan sistem. Sehubungan ini, perolehan peralatan dan kemudahan sepatutnya dibuat semasa kemajuan kerja pada tahap 80% supaya infrastruktur yang dibangunkan dapat digunakan sepenuhnya sebaik sahaja ia disiapkan.

- b. Agensi Pusat iaitu Unit Perancangan Ekonomi (EPU) dan Kementerian Kewangan, sepatutnya meluluskan peruntukan kewangan yang mencukupi untuk membeli peralatan/kemudahan yang merupakan komponen projek bagi membolehkan sesuatu projek yang dilaksanakan dapat dimanfaatkan mengikut perancangan.

4.6 Automatic Fare Collection System (AFCS)

Di bawah Pakej Sistem, 10 set *Automatic Fare Collection System* (AFCS) bernilai RM54.43 juta telah diperoleh untuk dipasang di 10 stesen. AFCS adalah untuk sistem tiket tertutup bagi perkhidmatan tren komuter. Namun hanya 5 set sahaja dipasang dan digunakan manakala bakinya disimpan dalam stor di stesen Kuala Kubu Baru, Behrang dan Slim River. Kelemahan merancang dan kegagalan menyelaraskan perolehan AFCS dengan keperluan sebenar menyebabkan berlaku lebihan perolehan 5 set AFCS bernilai RM27.22 juta.

Pandangan/Syor Jawatankuasa

Jawatankuasa bersetuju dengan pandangan Jabatan Audit Negara agar 5 set AFCS yang masih disimpan di dalam stor diagihkan ke stesen komuter yang memerlukannya.

4.7 Prestasi Pengurus Projek

KS-Opus telah dilantik sebagai pengurus projek bagi pihak Kerajaan untuk mengurus dan memantau pelaksanaan Projek Rawang – Ipoh. Berdasarkan maklum balas yang dikemukakan oleh Kementerian, didapati prestasi kerja KS-Opus adalah kurang memuaskan. Mengikut Kementerian Pengangkutan, syarikat ini gagal melaksanakan peranan dan tanggungjawabnya seperti mana yang ditetapkan dalam kontrak. Bagaimanapun pihak Audit tidak mendapat sebarang bukti yang menunjukkan Kementerian telah membuat teguran/memaklumkan tentang prestasi pengurus projek tersebut kepada Kementerian Kewangan. Tiada bukti juga yang menunjukkan Kementerian telah menyediakan laporan suku tahun berhubung dengan prestasi pengurus projek untuk dikemukakan kepada Kementerian Kewangan sepertimana yang dikehendaki oleh Pekeliling Perbendaharaan Bilangan 8 Tahun 2006.

Pandangan/Syor Jawatankuasa

Kementerian Pengangkutan sepatutnya mengambil tindakan tegas terhadap pengurus projek yang gagal menyelia / memantau pelaksanaan projek. Sekiranya ia melibatkan syarikat perunding, Kementerian Kewangan sepatutnya menyenaraihitamkan syarikat berkenaan.

Jawatankuasa Kira-kira Wang Negara

Julai 2010

PANDANGAN DAN SYOR JAWATANKUASA KIRA-KIRA WANG NEGARA

PARA	PANDANGAN & SYOR
4.1	Syarat Kontrak Tidak Menjamin Kepentingan Kerajaan Jawatankuasa mendapati syarat-syarat kontrak yang tersebut di atas adalah <i>abnormal</i> dan ia tidak menjamin kepentingan kerajaan. Sehubungan ini Jawatankuasa telah mengesyorkan supaya perjanjian-perjanjian kontrak terutamanya yang melibatkan nilai yang besar perlu disemak oleh Peguam Negara sebelum ia ditandatangani.
4.2	Prestasi Pakej Infrastruktur Kementerian sepatutnya membuat tuntutan LAD berjumlah RM80.88 juta terhadap kontraktor yang gagal menyiapkan projek dalam tempoh yang ditetapkan dalam kontrak sekiranya lanjutan masa tidak dapat diluluskan.
4.3	Faktor Yang Menyebabkan Kelewatan Menyiapkan Pakej Infrastruktur Kelewatan menyiapkan Pakej Infrastruktur dan peningkatan kos projek dapat dielakkan sekiranya penyediaan reka bentuk projek dan pengambilan tanah dibuat mengikut jadual.
4.4	Peningkatan Kos Projek Kementerian Pengangkutan sepatutnya memastikan kelemahan-kelemahan yang wujud dalam pelaksanaan projek Landasan Berkembar Elektrik antara Rawang-Ipoh tidak berulang dalam pelaksanaan projek Landasan Berkembar Elektrik antara Ipoh-Padang Besar yang kini sedang dalam pembinaan. Sehubungan ini Kementerian berkenaan perlu memantau dengan rapi kerja-kerja yang dilaksanakan oleh kontraktor dan perunding yang terlibat.
4.5	Perolehan Tren - Perolehan peralatan dan kemudahan yang berkaitan hendaklah diselaraskan dengan pembangunan infrastruktur dan sistem. Sehubungan ini, perolehan peralatan dan kemudahan sepatutnya dibuat semasa kemajuan kerja pada tahap 80% supaya infrastruktur yang dibangunkan dapat digunakan sepenuhnya sebaik sahaja ia disiapkan. - Agensi Pusat iaitu Unit Perancangan Ekonomi (EPU) dan Kementerian Kewangan, sepatutnya meluluskan peruntukan kewangan yang mencukupi untuk membeli peralatan/kemudahan yang merupakan komponen projek bagi membolehkan sesuatu projek yang dilaksanakan dapat dimanfaatkan mengikut perancangan.
4.6	Automatic Fare Collection System (AFCS) Jawatankuasa bersetuju dengan pandangan Jabatan Audit Negara agar 5 set AFCS yang masih disimpan di dalam stor diagihkan ke stesen komuter yang memerlukannya.
4.7	Prestasi Pengurus Projek Kementerian Pengangkutan sepatutnya mengambil tindakan tegas terhadap pengurus projek yang gagal menyelia / memantau pelaksanaan projek. Sekiranya ia melibatkan syarikat perunding, Kementerian Kewangan sepatutnya menyenaraihitamkan syarikat berkenaan.