

POTENSI KEPERLUAN PERUNDANGAN KHAS YANG BERKAITAN HAK
PEMILIKAN TANAH BAGI PEMBANGUNAN PROJEK MRT

MOHD HANIFF BIN HASSAN

Laporan projek ini dikemukakan
sebagai memenuhi sebahagian daripada syarat penganugerahan
Ijazah Sarjana Sains (Pentadbiran dan Pembangunan Tanah)

Fakulti Geoinformasi dan Harta Tanah
Universiti Teknologi Malaysia

JUN 2016

Hasil nukilan ini didedikasikan buat isteri-isteri dan anakanda tercinta, Nur Zahirah, Nur Zafirah dan Zarith Sofea, ibunda yang dikasihi, yang telah banyak memberi dorongan dan sumber inspirasi.

Turut tidak dilupakan ialah YBhg. Tan Sri Dr. Ali Hamsa, Ketua Setiausaha Negara yang turut memberikan sokongan moral bagi menjayakan kajian ini.

Kepada semua yang terlibat memberikan kerjasama, Saudara Yasir, Pengarah PTG KL, Saudara Mazalan, Saudari Yati, Cik Azura (comel), Saudara Adha dan Tengku Rethuan (MD), yang menjadi pencetus dan penggerak kepada Pengajian dan Kajian ini.

PENGHARGAAN

Setinggi-tinggi rasa kesyukuran ke hadrat Ilahi kerana dengan berkat dan limpah kurnia-Nya dapat saya menyiapkan Tesis Sarjana ini dalam masa yang ditetapkan.

Saya ingin mengucapkan terima kasih kepada penyelia YBhg. Prof Dr. Megat Mohd. Ghazali bin Megat Abd. Rahman atas segala tunjuk ajar, pandangan, panduan, komen serta cadangan-cadangan membina. Tanpa sokongan berterusan dari beliau, kajian ini tidak dapat disiapkan seperti yang dijadualkan. Tidak lupa juga, terima kasih diucapkan kepada Dr Robiah binti Suratman dan Dr Salfarina binti Samsudin yang telah banyak memberi nasihat, dorongan dan motivasi bukan sahaja penulisan tesis ini tetapi sepanjang program Sarjana ini berlangsung.

Ribuan terima kasih diucapkan kepada rakan-rakan seperjuangan yang telah banyak memberikan sokongan dan kerjasama sama ada secara langsung atau tidak langsung, sepanjang mengikuti Program Pengajian Sarjana di Universiti Teknologi Malaysia.

Sekian, terima kasih.

ABSTRAK

MRT merupakan projek Kerajaan untuk meningkatkan kecekapan pengangkutan awam di Lembah Klang. Projek ini secara langsung melibatkan pembangunan dan penggunaan tanah secara optimum selaras dengan keadaan perbandaran itu sendiri. Penggunaan tanah bagi tujuan stesen MRT, laluan rel MRT dan penggunaan lain bagi maksud MRT perlu jelas bagi melindungi hak-hak MRT daripada dicabar di mahkamah. Ini kerana pembangunan MRT merangkumi pembinaan stesen dan rel bawah tanah, pembangunan bersama dengan pemilik berdaftar melalui perjanjian persefahaman (*mutual understanding*) dan pembangunan di atas tanah kerajaan. Secara langsung perlindungan terbaik bagi MRT adalah pemilikan berdaftar melalui Kanun. Persoalan yang timbul adalah bentuk pemilikan tanah yang sesuai bagi MRT. Sehubungan dengan itu, Pentadbir Tanah perlu melihat Kanun itu dan mengkaji perundangan sedia ada sama ada, ia mampu dan boleh memberi perlindungan hak kepada pembangunan MRT. Sekiranya Kanun sedia ada, mampu melindungi hak, apakah perlindungan tersebut jelas dan mudah dilaksanakan oleh pihak yang terlibat. Kerumitan dan penggunaan undang-undang yang tidak jelas boleh menjejaskan pemilikan dan hak-hak kepada MRT. Oleh yang demikian, tesis ini melihat keperluan MRT dalam skop pemilikannya melalui perundangan tanah sedia ada. Dalam kajian ini juga, keperluan kepada potensi perundangan yang baharu turut dikaji bagi memastikan perundangan baharu tersebut dibina melalui kerangka perundangan tanah sedia ada. Berdasarkan kajian ini perbandingan antara peruntukan sedia ada dan potensi perundangan baharu akan diperhalusi. Hasil kajian mendapati 100% responden bersetuju dengan perundangan sedia ada boleh digunakan dan 93% bersetuju perundangan ini perlu dipinda. Walau bagaimanapun, 100% bersetuju supaya suatu perundangan khas (Perundangan baharu) digubal bagi maksud pembangunan Projek MRT. Manfaat daripada perbandingan ini membolehkan pihak berkepentingan membuat pilihan, sama ada perundangan sedia ada boleh digunakan untuk melindungi kepentingan MRT, atau terus kepada perundangan baharu yang menjamin hak pemilikan MRT.

ABSTRACT

MRT is a Government national project in improvising public transport in Klang Valley. This project directly entails with the development and the optimization of land use in line with the municipality itself. The use of land for the purpose of MRT, the MRT rail lines and others should be formulated clearly in order to protect the rights of MRT and could not be challenged in court. This is because the aforesaid development includes the construction of the station and MRT underground rail development along with the registered owner through a Memorandum of Understanding (mutual understandings) and construction on government land. The best protection for the MRT rights are through registered ownership. The issues that arises are there any appropriate form of land ownership for MRT. Land administrators need to refer to National Land Code (NLC) and review existing provisions, whether it is able to provide proper protection to the development and title (ownership) of MRT. If the existing NLC is able to protect the rights, the protection needs to be formulated and fit to be implemented by the parties involved. The difficulties of rules and laws under the NLC certainly affect the ownership and rights to MRT. This dissertation will accommodate MRT needs, requirements and the scope of land ownership in conjunction with existing legislation. The potential need for new legislation will also be examined to ensure that the legislation formulated in line with the existing legal framework of land law. The study will unveil comparison of the provisions of the existing NLC and potential of new legislation should be reviewed. The finding of this study appears that 100% of the respondent agreed with the current NLC, nevertheless be able to accomodate the aforesaid Project and 93% responded NLC should be reviewed. However, 100% responded the need to formulate of new legislation for the specific purpose of MRT development project. The advantage of this comparison allows stakeholders to adopt the existing legislation in protecting the interests of the MRT or there is need for the new legislation that affirm the right of ownership of MRT.

SENARAI KANDUNGAN

| BAB | PERKARA | MUKA SURAT |
|------------|------------------------------------|-------------------|
| | PENGESAHAN STATUS TESIS | |
| | PENGESAHAN | |
| | JUDUL | i |
| | PENGAKUAN | ii |
| | DEDIKASI | iii |
| | PENGHARGAAN | iv |
| | ABSTRAK | v |
| | ABSTRACT | vi |
| | SENARAI KANDUNGAN | vii |
| | SENARAI JADUAL | xii |
| | SENARAI RAJAH | xiii |
| | SENARAI LAMPIRAN | xiv |
| | SENARAI RINGKASAN | xv |
| | | |
| 1 | PENDAHULUAN | |
| | 1.1 Pengenalan | 1 |
| | 1.2 Penyataan Masalah | 3 |
| | 1.3 Matlamat dan Objektif Kajian | 6 |
| | 1.3.1 Matlamat | 6 |
| | 1.3.2 Objektif Kajian | 6 |
| | 1.4 Skop Kajian | 7 |
| | 1.4.1 Fokus Kajian | 10 |
| | 1.4.2 Petunjuk Kajian | 10 |
| | 1.4.3 Butiran Tanah Kawasan Kajian | 11 |

| | | |
|----------|--|----|
| 1.5 | Kepentingan Kajian | 11 |
| 1.5.1 | Pentadbir Tanah / Pendaftar Hakmilik | 11 |
| 1.5.2 | Operator MRT / Prasarana | 12 |
| 1.5.3 | Pihak Berkepentingan: Pemilik Tanah Bersebelahan dengan Pembangunan MRT | 12 |
| 1.6 | Metodologi Kajian | 13 |
| 1.6.1 | Peringkat Pertama: Latarbelakang Kajian | 13 |
| 1.6.2 | Peringkat Kedua: Semakan Literatur | 14 |
| 1.6.3 | Peringkat Ketiga: Pengumpulan Data | 14 |
| 1.6.4 | Peringkat Keempat: Analisa Data, Penemuan Kajian, Kesimpulan dan Cadangan | 15 |
| 1.7 | Susun Atur Bab | 15 |
| 2 | KANUN TANAH NEGARA SEBAGAI PUNCA KUASA PERUNDANGAN TANAH | |
| 2.1 | Pengenalan | 18 |
| 2.2 | Perundangan Utama Dalam Pemilikan Tanah | 21 |
| 2.2.1 | Kanun Tanah Negara 1965 (Akta56/1965) | 22 |
| 2.2.2 | Akta Hakmilik Strata (Akta 318) | 28 |
| 2.2.3 | Akta Pengambilan Tanah 1960 (Akta 486) | 31 |
| 2.2.4 | Rapid Transit Systems Act (Chapter 263A) | 34 |
| 2.3 | Kerangka Perundangan Tanah Di Malaysia | 39 |
| 2.4 | Pemilikan Tanah Dan Hak Penggunaan Tanah | 42 |
| 2.4.1 | Konsep Pembangunan Stesen MRT | 44 |
| 2.4.2 | Perundangan Strata Dalam Pembangunan MRT | 45 |
| 2.5 | Limitasi Hak Pemilik Tanah Di atas Tanah Milik | 47 |
| 2.6 | Potensi Perundangan Baharu berkaitan MRT | 49 |

| | | |
|----------|--|----|
| 2.7 | Kesimpulan | 52 |
| 3 | PEMBANGUNAN MRT ATAS TANAH BERIMILIK | |
| 3.1 | Pengenalan | 52 |
| 3.2 | Cadangan Pembangunan Di atas Tanah Bermilik Membabitkan Projek MRT | 53 |
| 3.3 | Kaedah Kajian | 57 |
| 3.3.1 | Kepentingan Kawasan Kajian Yang Dipilih | 57 |
| 3.3.2 | Kepentingan Responden Memberikan Maklum balas kepada Kawasan Kajian | 58 |
| 3.3.3 | Konsep Pelaksanaan | 59 |
| 3.3.4 | Kajian Soal Selidik Pihak Yang Terlibat | 60 |
| 3.3.5 | Kepentingan Kajian Terhadap Keseluruhan Objektif Tumpuan | 61 |
| 3.4 | Kesimpulan | 62 |
| 4 | KAEDAH DAN ANALISIS KAJIAN | |
| 4.1 | Pengenalan | 63 |
| 4.2 | Kaedah Pengumpulan Data | 63 |
| 4.2.1 | Penyediaan Borang Temu Bual Dan Perbincangan Kumpulan Terhad | 64 |
| 4.2.2 | Struktur Perbincangan Kumpulan Terhad Dan Soal Selidik | 65 |
| 4.2.3 | Pengedaran dan Penerimaan Semula Borang Soal Selidik | 67 |

| | |
|---|-----|
| 4.3 Pendekatan Analisis | 69 |
| 4.4 Kesesuaian Perundangan KTN Di dalam Pembangunan MRT | 71 |
| 4.5 Hak Penggunaan Tanah Oleh MRT | 72 |
| 4.6 Masalah yang dihadapi di dalam Pembangunan MRT menggunakan Peruntukan Undang- Undang Tanah Sedia Ada | 73 |
| 4.7 Analisis Data | 74 |
| 4.7.1 Perbincangan Kumpulan Terhad | 74 |
| 4.7.2 Soal Selidik dan Hasil Dapatan Temubual | 80 |
| 4.7.3 Kesesuaian Perundangan Sedia Ada Bagi Pembangunan MRT | 88 |
| 4.7.4 Perundangan Tambahan Berkaitan Tanah yang Wujud Bagi Membantu Proses Pembuatan Keputusan Membabitkan Perundangan Tanah | 93 |
| 4.8 Penemuan Analisa | 95 |
| 4.8.1 Perbandingan Pandangan Responden Berkaitan Potensi Perundangan Khas Bagi Pembangunan MRT dengan Pelaksanaan Undang-Undang Sedia Ada | 96 |
| 4.8.2 Pelaksanaan Pembangunan MRT menggunakan Peruntukan Sedia Ada | 97 |
| 4.8.3 Pindaan Peruntukan Di Dalam KTN | 98 |
| 4.4.4 Potensi Kepada Perundangan Khas | 99 |
| 4.5 Kesimpulan Analisa | 100 |

5 KESIMPULAN DAN CADANGAN

| | |
|---|-----|
| 5.1 Pengenalan | 102 |
| 5.2 Sekatan Kepentingan dan Syarat Nyata Tanah Sekatan Kepada Hak Pemilikan Tanah | 103 |

| | | |
|---------|--|-----|
| 5.2.1 | Cadangan Sekatan Khas melalui Syarat Nyata Tanah dan Sekatan Kepentingan | 104 |
| 5.2.2 | Peruntukan Undang-Undang | 105 |
| 5.2.3 | Isu Kedalaman Tanah Bermilik | 106 |
| 5.3 | Isu dan Penyelesaian | 107 |
| 5.4 | Penemuan Kajian | 108 |
| 5.4.1 | Pewujudan Garis Panduan Khusus Bagi Pelaksanaan Yang Dicapadangkan | 108 |
| 5.4.1.1 | Cadangan Peruntukan Mendaftarkan Sekatan Kepentingan Tambahan | 109 |
| 5.4.1.2 | Isu Pentadbiran Tanah | 110 |
| 5.4.2 | Kekaburan Peruntukan dalam Melaksanakan Perundangan yang ditetapkan | 111 |
| 5.4.3 | Potensi Perundangan Baharu Bagi MRT | 111 |
| 5.4.4 | Pelaksanaan Perundangan Baharu Selepas Pelaksanaan Peruntukan | 113 |
| 5.5 | Limitasi Kajian | 113 |
| 5.6 | Cadangan Kajian Lanjutan | 115 |
| 5.7 | Kesimpulan | 115 |
| | RUJUKAN | 117 |
| | Lampiran | |

SENARAI JADUAL

| NO. JADUAL | TAJUK | MUKA SURAT |
|-------------------|--|-------------------|
| 4.1 | Struktur Perbincangan Terhadap | 66 |
| 4.2 | Struktur Rekabentuk Soal Selidik | 67 |
| 4.3 | Responden Temubual | 68 |
| 4.4 | Persetujuan Perbincangan Kumpulan Terhadap bagi Pembangunan MRT | 79 |
| 4.5 | Maklumbalas Soal Selidik Kesesuaian Pemilikan Peruntukan Perundangan KTN bagi Pembangunan MRT | 82 |
| 4.6 | Perlu Peruntukan Tambahan di dalam KTN bagi Pembangunan MRT | 89 |
| 4.7 | Keperluan Mewujudkan Perundangan Khas Ke Atas MRT | 91 |
| 4.8 | Wujud Perundangan Atau Akta Untuk Menyokong Pelaksanaan Tanah Sedia Ada | 93 |
| 4.9 | Maklumbalas Persoalan Penting Berkaitan Pemakaian Peruntukan Perundangan Sedia Ada Atau Menggubal Satu Peruntukan Khas Berkaitan MRT | 101 |

SENARAI RAJAH

| NO.RAJAH | TAJUK | MUKA SURAT |
|-----------------|--|-------------------|
| 1.1 | Carta Aliran Metodologi Kajian | 17 |
| 3.1 | <i>Cross Section</i> bagi Ampang Park Station | 54 |
| 3.2 | <i>Cross Section</i> bagi KLCC Station | 55 |
| 3.3 | <i>Cross Section</i> bagi Conlay Station | 56 |
| 3.4 | <i>Longitudinal Section</i> bagi Conlay Station | 57 |
| 4.1 | Kajian keperluan peruntukan tambahan di dalam KTN bagi pembangunan MRT | 89 |
| 4.2 | Soal Selidik wujud Perundangan atau Akta untuk menyokong pelaksanaan tanah sedia ada | 94 |

SENARAI LAMPIRAN

LAMPIRAN

TAJUK

I

Borang Soal Selidik

SENARAI RINGKASAN

| | |
|-------|---|
| AHS | - Akta Hakmilik Strata |
| MC | - Management Corporation |
| KTN | - Kanun Tanah Negara |
| PKNS | - Perbadanan Kemajuan Negeri Selangor |
| PP | - Perbadanan Pengurusan |
| MRT | - Mass Rapid Transit |
| PIDSB | - Prasarana Intergrated Development Sdn Bhd |
| NKEA | - Bidang Ekonomi Utama Negara |
| NKRA | - Bidang Keberhasilan Utama Nasional |
| GTP | - Program Transformasi Kerajaan |
| ABE | - Akta Bekalan Elektrik |
| PBB | - Pertubuhan Bangsa-Bangsa Bersatu |
| RT | - Rancangan Tempatan |
| FMS | - Enakmen Rizab Melayu |
| PBT | - Pihak Berkuasa Tempatan |
| JUPEM | - Jabatan Ukur dan Pemetaan Malaysia |
| JKPTG | - Jabatan Ketua Pengarah Tanah dan Galian Persekutuan |
| DBKL | - Dewan Bandaraya Kuala Lumpur |
| TNB | -Tenaga Nasional Berhad |
| PHB | - Permodalan Hartanah Berhad |
| PTP | - Pesuruhjaya Tanah Persekutuan |

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Pengenalan

Mass Rapid Transit (MRT) juga dikenali sebagai Aliran Transit Massa bermula pembinaannya di Malaysia pada tahun 2012 dan siap sepenuhnya menjelang tahun 2020. Fasa I pihak yang bertanggungjawab bagi memastikan projek ini dapat direalisasikan adalah pihak Prasarana Intergrated Development Sdn Bhd (PIDSB), anak syarikat milik penuh kerajaan di bawah Prasarana Malaysia Berhad. Projek MRT bertujuan untuk membangunkan kemudahan infrastruktur sistem pengangkutan di negara ini supaya kesesakan lalu lintas di Kuala Lumpur dapat dikurangkan dan memastikan kemudahan rakyat serta keselesaan pengguna untuk berhubung dari satu tempat ke satu tempat. Jangkaan kos pembinaan projek ini menelan belanja hampir RM 36.6 billion dan merupakan antara projek mega pernah dilaksanakan di Malaysia. Berdasarkan kepada cadangan pembinaan yang telah diluluskan, jarak yang terlibat adalah sejauh 150 kilometer dengan rangkaian rel pertama (laluhan satu) dari Sungai Buloh ke Kajang, meliputi kira-kira 60 kilometer dengan 35 stesen yang akan melalui pusat bandar raya Kuala Lumpur.

Projek ini selaras dengan Bidang Ekonomi Utama Negara (NKEA) untuk 'Greater KL' bagi meningkatkan rangkaian pengangkutan awam bandar raya ini. Selaras dengan usaha memperbaiki sistem pengangkutan awam merupakan salah satu daripada enam Bidang Keberhasilan Utama Nasional (NKRA), ia menjadi tunjang utama dalam Program Transformasi Kerajaan (GTP). Pada dasarnya, jika pembinaan MRT siap sepenuhnya dijangka akan menawar khidmat sehingga 2 (dua) juta perjalanan penumpang sehari berbanding hanya 480,000 penumpang yang menggunakan LRT buat masa ini. Secara langsung pembinaan ini dapat mengurangkan kesesakan bandar raya Kuala Lumpur pada masa akan datang. Selain daripada itu juga, projek yang dirancang ini akan mempunyai 3 (tiga) rangkaian secara keseluruhannya dan merupakan projek serampang dua mata. Seperti sedia maklum pembinaan MRT untuk meningkatkan keberkesanan penggunaan perkhidmatan awam, mengurangkan kesesakan di Kuala Lumpur serta meningkat dan memajukan hartanah sepanjang laluan MRT. Dengan ini kemajuan sistem pengangkutan awam negara akan dapat berjalan dengan lancar dan meliputi pembangunan kawasan sekitarnya.

Bagi memastikan keberkesanan projek MRT ini, penggunaan tanah secara efisien merupakan pra-syarat utama projek ini. Tanah merupakan sumber yang tidak boleh diperbaharui dan ini memberikan kesan secara langsung kepada cadangan pembangunan projek. Sebagai tambahan, projek MRT adalah projek baharu yang dirancang di dalam pembangunan yang telah sedia ada atau dalam tanah yang telah selesai pembangunannya. Maka cabaran dalam menyediakan laluan dan juga peletakan stesen MRT merupakan fokus dalam projek MRT ini.

MRT wujud dalam pelbagai reka bentuk serta pemilikan. Ini kerana ada laluan rel dan stesen dibina di atas rizab sungai, melalui sempadan antara dua tanah, melalui di atas ruang udara tanah bermilik dan melalui tanah bawah tanah yang melibatkan tanah permukaan telah dikeluarkan hak milik. Selain itu juga kewujudan stesen MRT yang dibina dalam satu skim strata turut menjadi sebahagian daripada cabaran projek. Kajian ini adalah untuk memberikan cadangan pemilikan tanah yang jelas bagi melindungi kepentingan pihak terlibat iaitu pihak MRT dan pemilik tanah.

Jika dilihat kepada jiran terdekat iaitu Singapura yang telah mempunyai sistem aliran ringannya iaitu *Rapid Transit Systems* yang lebih dahulu daripada Malaysia, didapati Singapura telah mewujudkan akta sendiri iaitu *Rapid Transit Systems Act Chapter 263A* dan dikuatkuasakan pada tahun 1 September 1995 (Act 29). Secara langsung sebarang peruntukkan membabitkan hal berkaitan tanah dan laluan rel akan ditentukan melalui akta ini tanpa merujuk kepada perundangan tanah Singapura iaitu *Land Title Act Chapter 157*. Secara langsung perbezaan yang jelas dalam melindungi kepentingan Kerajaan atau pihak yang bertindak dalam menjalankan urusan MRT ini dilihat dengan lebih jelas dan mudah.

1.2 Penyataan Masalah

Perundangan tanah di Malaysia pada asasnya adalah mengguna sistem Torrens iaitu pendaftaran hak milik merupakan asas kepada pemilikan tanah. Pemilik tanah berdaftar diikat penggunaannya berdasarkan keluasan tanah, tempoh pajakan tanah (jika tanah pajakan atau tanah tanpa tempoh), kegunaan tanah melalui kategori tanah dan syarat nyata tanah serta sekatan kepentingan tanah. Perkara utama yang perlu dilihat adalah sebarang pemilikan tanah tidak boleh bertindih antara satu sama lain atau tidak boleh ada dua pemilikan tanah di atas satu tanah yang sama. Ini selaras melindungi kepentingan pemilikan tanah dengan mengekalkan status quo tanah itu sendiri.

Berdasarkan kepada projek MRT itu sendiri, didapati terdapat stesen dan juga laluan yang terlibat akan melalui tanah-tanah hak milik sama ada secara terapung di atas tanah atau melalui tanah di bawah tanah *stratum*. Di dalam Kanun Tanah Negara (KTN) dengan jelas telah menggariskan hak mutlak pemilik tanah selepas tanah telah diluluskan pemberimilikan melalui Bab 2, Kelulusan Mengenai Tanah Untuk Pemberimilikan, daripada Seksyen 79 sehingga Seksyen 82, KTN. Persoalan yang timbul setakat mana sempadan pemilikan tanah yang perlu dalam menjamin hak milik

yang tidak boleh disangkal tersebut. Merujuk kepada KTN, sempadan pemilikan tanah telah ditetapkan di bawah seksyen 44 KTN, *Keluasan Pelupusan: Am.* iaitu seperti berikut:

(1) Tertakluk kepada peruntukan-peruntukan Akta ini dan mana-mana undang-undang bertulis lain buat masa itu berkuat kuasa, mana-mana orang atau badan yang kepadanya (di bawah Akta ini atau di bawah undang-undang terdahulu), tanah telah diberikan milik, tanah rizab.....maka orang atau badan itu berhak-

(a) mengguna dan menikmati secara eksklusif seluas mana ruang udara yang ada di atas permukaan tanah itu, dan seluas mana tanah yang ada di bawah permukaan itu, sepertimana yang perlu dengan munasabahnya dengan penggunaan dan penikmatan tanah itu mengikut undang-undang;

(b) kepada pergantungan ke atas tanah dalam keadaan aslinya oleh mana-mana tanah di sebelahnya, dan semua hak asli lain yang sedia ada berkenaan dengannya; dan

(c) di mana tanah itu bersempadan dengan tepi pantai atau mana-mana sungai atau tempat awam, kepada hak masuk keluar ke situ, tetapi tertakluk kepada apa-apa peruntukan nyata dalam dokumen hak milik, pajakan atau lesen.

(2) Bagi maksud-maksud perenggan (c) Subseksyen (1), tanah dianggap bersempadan dengan sungai atau jalan meskipun tanah itu terpisah darinya oleh tanah yang disimpan oleh Pihak Berkuasa Negeri untuk penggunaan yang berkaitan dengannya, atau bagi maksud yang berkaitan dengan penyelenggaraan atau pemeliharaan.

Seksyen 44 KTN secara jelas berkaitan hak berkaitan pemilikan di atas sempadan tanah di mana hak penggunaan tanah tidak disekat penggunaan tetapi

tertakluk kepada penggunaan yang munasabah. Istilah munasabah ini merujuk kepada setakat mana tanah digunakan bagi maksud yang telah diluluskan oleh undang-undang. Secara langsung setiap pemilikan tanah mempunyai limitasi yang tersirat sama ada dalam bentuk penggunaan tanah malah termasuklah penggunaan ruang di atas tanah dan juga di bawah tanah itu sendiri. Selain daripada itu, syarat-syarat tanah tersirat yang dinyatakan di bawah Bab 3 KTN daripada Seksyen 115 sehingga Seksyen 119 merupakan sebahagian elemen yang perlu kepada kajian dalam melihat keberkesanan bagi membantu pembangunan MRT itu sendiri.

Merujuk kepada pembangunan MRT, didapati elemen di bawah seksyen 44 KTN menjadi punca kuasa utama terutama dalam membolehkan laluan MRT ini melalui tanah-tanah yang telah dikeluarkan hak milik. Walau bagaimanapun elemen utama yang perlu dipertimbangkan sama ada seksyen 44 KTN ini boleh diguna pakai bagi tanah yang telah ditentukan bentuk pembangunannya oleh Pihak Berkuasa Perancang. Maka wujud kekaburan dalam pelaksanaan kuasa bagi membolehkan pemilikan MRT itu sendiri.

Persoalan yang timbul berdasarkan kepada kajian ini, adakah kerangka perundangan yang sedia ada sekarang iaitu Kanun Tanah Negara (KTN) mampu untuk menyelia dan melindungi kepentingan pihak-pihak yang terlibat secara langsung dalam pembangunan MRT ini. Ini kerana tiada cadangan daripada pihak *Stakeholder* yang melihat kepada keperluan mewujudkan peruntukan akta baharu bagi memastikan projek MRT dapat dilaksanakan dengan lancar dan berkesan.

1.3 Matlamat dan Objektif Kajian

1.3.1 Matlamat

Matlamat kajian adalah untuk mengkaji potensi perundangan khas yang berkaitan hak pemilikan tanah bagi projek MRT.

1.3.2 Objektif Kajian

Mengenal pasti objektif kajian dengan lebih mudah, berikut adalah fokus yang akan dikaji:

- (i) Mengenal pasti peruntukan perundangan yang sedia ada di dalam KTN yang boleh dilaksanakan berkaitan dengan pemberimilikan untuk pembangunan projek MRT;
- (ii) Mengkaji sama ada peruntukan-peruntukan perundangan sesuai atau perlu penambahbaikan; dan
- (iii) Mengkaji keperluan terhadap potensi perundangan khas untuk pemberimilikan tanah bagi tujuan pembangunan projek MRT.

1.4 Skop Kajian

Berdasarkan kepada semakan literatur yang dilaksanakan, tiada garis panduan yang dikeluarkan atau cadangan pelaksanaan peruntukan perundangan yang bersesuaian telah dikeluarkan oleh mana-mana pihak sama ada pihak Kementerian Sumber Asli atau Pentadbir Tanah Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur atau Pentadbir Tanah Selangor. Walau bagaimanapun, pelaksanaan atau projek yang mempunyai perbandingan projek yang sama adalah projek Transit Aliran Ringan (Light Railway Transit) (LRT) dan juga Kuala Lumpur Monorel (KL Monorel).

Maka di dalam pelaksanaan projek MRT, perbandingan pelaksanaan projek di antara pihak LRT dan KL Monorail perlu dilihat dengan teliti. Apakah peruntukan perundangan yang telah diguna pakai? Adakah peruntukan perundangan yang digunakan memenuhi keperluan sedia ada atau mencapai perancangan pembangunan yang dicadangkan sebelum itu. Persoalan yang paling utama, adakah peruntukan perundangan yang diguna pakai secara langsung telah menyekat penggunaan tanah daripada menjadi lebih dinamik yang boleh menyumbang sumber ekonomi baharu? Berdasarkan perbandingan ini secara langsung menjadi asas kepada pelaksanaan penggunaan perundangan bagi projek MRT. Ini kerana seperti yang dinyatakan sebelum ini, tiada garis panduan yang jelas yang boleh dijadikan panduan.

KTN secara asasnya adalah sumber rujukan dan punca kuasa perundangan yang berkaitan dengan tanah secara amnya. Walau bagaimanapun daripada pelaksanaan adalah tertakluk kepada keputusan Pihak Berkuasa Negeri dalam menerima pakai atau membuat penambahbaikan bagi memastikan sebarang pembangunan yang dilaksanakan memenuhi kehendak pemilik tanah dan turut melindungi pemilik tanah itu sendiri. Prinsip perundangan yang ada dalam KTN adalah bersifat menyeragamkan undang-undang tanah yang wujud di dalam perundangan sebelum Kanun dilaksanakan pada 1965. Secara langsung perincian dalam menjelaskan maksud perundangan dalam menentukan penggunaan tanah adalah

tertakluk kepada Pihak Berkuasa Negeri. Ianya selaras dengan kuasa tanah tertakluk kepada Negeri berdasarkan kepada Perlembagaan Persekutuan.

Oleh yang demikian, kajian ini akan menumpukan kepada aspek perundangan yang sedia ada serta peruntukan perundangan lain yang boleh dibandingkan dengan undang-undang sedia ada. Ini untuk melihat KTN sedia ada boleh menterjemahkan pelaksanaan MRT dengan baik atau perlu kepada peruntukan perundangan baharu bagi membolehkan pembangunan MRT dapat dibuat dengan sempurna. Oleh yang sedemikian, kajian diperincikan seperti berikut:

- (i) Cadangan dan bentuk pembangun MRT itu sendiri. Ini merujuk kepada kehendak pihak PIDSB dalam mewujudkan pembangunan yang dijalankan terutama melibatkan stesen-stesen MRT, pembangunan yang bersambungan dengannya dan paling utama bentuk pemilikan tanah yang di kehendaki oleh pihak PIDSB
- (ii) Peruntukan undang-undang Kanun Tanah sedia ada bagi memenuhi kehendak pembangunan PIDSB. Bagi memastikan hak milik yang dikeluarkan adalah dijamin pemilikan dengan sempurna, peruntukan perundangan di dalam KTN perlu dikaji. Peruntukan yang terlibat adalah seperti berikut:
 - a) Seksyen 44. Keluasan pelupusan : Am
 - b) Divisyen II Bahagian Empat. Pelupusan Dalam Cara Selain Daripada Pemberimilikan. Seksyen 62 sehingga Seksyen 75 KTN
 - c) Divisyen II Bahagian Lima. Pelupusan Secara Pemberimilikan. Seksyen 76 sehingga 82 KTN
 - d) Divisyen II. Bahagian Lima (A)*. Pelupusan Tanah Bawah Tanah. Seksyen 92 A sehingga 92 I.
 - e) Bahagian 7. Bab 3- Syarat-syarat Tersirat. Seksyen 114 sehingga Seksyen 124 KTN

- (iii) Perundangan Tambahan Di dalam KTN iaitu Akta Hak milik Strata (AHS) (Akta 318). Perundangan ini merupakan satu perundangan yang berasingan daripada KTN tetapi dengan jelas menjadikan KTN sebagai punca kuasa utama. Ini dilihat di bawah Seksyen 5 Akta:

“Akta ini hendaklah dibaca dan ditafsirkan dengan Kanun Tanah Negara seolah-olah ianya merupakan sebahagian daripada Kanun itu”

Tujuan kajian adalah untuk melihat keberkesanan Akta ini sama ada jika wujud potensi perundangan bagi MRT, sama ada wujud sebagai satu Akta sepertimana AHS.

- (iv) Perbandingan yang dilaksanakan tidak sepenuhnya kepada projek-projek yang dilaksanakan. Tumpuan adalah melihat kepada perbandingan perundangan yang sedia ada yang mempunyai kaitan terus dengan perundangan tanah itu sendiri. Antara perundangan yang perlu dilihat bagi memperkukuhkan kajian adalah Akta Bekalan Elektrik 1990 (ABE) (Akta 447). Perbandingan yang boleh dilihat adalah berkaitan kuasa yang diwujudkan melalui Akta ini dengan menetapkan laluan talian elektrik di atas tanah yang telah dikeluarkan hak milik. ABE tidak menjadikan KTN sebagai punca kuasa dalam membentuk perundangan tetapi menjadikan KTN sebagai pihak yang membuat keputusan berdasarkan peruntukan sedia ada.
- (v) Undang-undang Khas berkaitan MRT itu sendiri. Dalam konteks ini perbandingan akan dibuat ke atas *Rapid Transit Systems Act Chapter 263A* perundangan membabitkan Singapura.

1.4.1 Fokus Kajian

Fokus utama adalah melihat cadangan struktur yang dibina dan peruntukan perundangan di dalam KTN yang boleh diguna pakai dan dilaksanakan bagi membolehkan struktur dan reka bentuk tersebut dilindungi hak kepada MRT.

1.4.2 Petunjuk Kajian

Beberapa petunjuk kajian digariskan dalam usaha mencapai fokus kajian di atas. Di antaranya adalah seperti berikut :-

- (i) Menyediakan cadangan penggunaan peruntukan perundangan yang bersesuaian yang boleh diguna pakai bagi pembangunan MRT;
- (ii) Menyediakan makluman tambahan melalui garis panduan atau arahan pentadbiran yang difikirkan bersesuaian untuk pelaksanaan peruntukan-peruntukan sedia ada di dalam KTN tersebut; dan
- (iii) Melihat potensi perundangan khas melibatkan MRT sekiranya peruntukan sedia ada dilihat tidak memadai dan perlu kepada penambahbaikan.

1.4.3 Butiran Tanah Kawasan Kajian

Kawasan Kajian adalah melihatkan kepada keperluan memahami bentuk pembangunan yang akan dilaksanakan oleh pihak MRT di atas tanah bermilik. Kajian ini secara langsung akan mengemukakan bentuk pemilikan yang dilihat lebih tepat dan bersesuaian dengan cadangan pembangunan oleh pihak MRT. Ianya memberikan impak yang positif terutama kepada pihak yang mempunyai kepentingan di atas pembangunan terutama dalam menentukan hal yang berkaitan dengan pemilikan tanah itu sendiri. Secara langsung kajian ini boleh dijadikan tanda aras dan perbandingan dalam mendaftar hak milik yang difikirkan bersesuaian ke atas pembangunan MRT.

1.5 Kepentingan Kajian

Kajian ini secara langsung memberikan kesan kepada pihak-pihak berikut:

1.5.1 Pentadbir Tanah / Pendaftar Hak milik

Kajian ini secara langsung menjelaskan pemakaian peruntukan tanah yang dilihat memenuhi keperluan pembangunan oleh pihak MRT itu sendiri. Ini secara langsung menjamin kepentingan tanah itu sendiri. Pentadbir Tanah secara asasnya adalah sebagai pihak yang mengawal selia pengguna tanah supaya ia mematuhi kehendak penggunaan tanah yang sepatutnya. Dalam kajian ini secara langsung memberikan penerangan secara lebih konklusif terutama dalam menentukan syarat tanah yang bersesuaian dengan pembangunan yang dijalankan. Ini termasuklah berkaitan sempadan penggunaan tanah yang timbul disebabkan laluan rel MRT itu sendiri. Paling utama, pengenaan sewa (cukai Tanah) di atas tanah bermilik dapat dikenakan

dengan lebih tepat dengan penggunaannya. Ini selaras dengan Seksyen 96 KTN berkaitan perhitungan sewa di atas tanah beri milik.

1.5.2 Operator MRT / Prasarana

Kajian ini secara langsung memberikan impak kepada pihak operator terutama dalam membuat keputusan berkaitan dengan perancangan pembangunan yang akan dilaksanakan sepanjang laluan MRT ini. Ini termasuklah reka bentuk dan perancangan guna tanah yang terbabit di dalam pembangunan ini. Fokus utama adalah menjaga kepentingan pihak MRT terutama dalam menentukan hak penggunaan kawasan yang terlibat. Secara langsung pihak MRT boleh memaksimumkan pulangan ke atas tanah yang terlibat dan memberikan impak yang positif kepada keseluruhan pembangunan MRT itu sendiri.

1.5.3 Pihak Berkepentingan : Pemilik Tanah Bersebelahan dengan Pembangunan MRT

Pada dasarnya, pemilik bersebelahan dengan pembangang MRT akan mendapat kesan domino di atas pembangun MRT ini terutamanya dari segi nilai hartanah. Kajian ini secara langsung menjadi panduan kepada pemilik tanah bersebelahan yang mendapat kesan langsung daripada pembangunan MRT (kesan daripada penggunaan tanah) menilai sama ada pembangunan MRT ini telah menjejaskan pemilikan tanahnya. Merujuk perkara 13 Perlembagaan Persekutuan telah dinyatakan perkara-perkara berikut:

- (1) Tiada seseorang pun boleh dilucutkan hartanya kecuali mengikut undang-undang*
- (2) Tiada sesuatu undang-undang pun boleh membuat peruntukan bagi mengambil atau menggunakan harta-harta dengan paksa dengan tiada pampasan yang mencukupi.*

Selaras dengan kajian ini, impak ini dapat melindungi pihak yang terlibat di atas pembangunan tanah dan secara langsung dapat melihat haknya di atas tanah dengan lebih jelas.

1.6 Metodologi Kajian

Pendekatan dan kaedah dalam menjalankan kajian ini adalah berdasarkan pengumpulan data-data sekunder dan primer. Data primer merupakan data yang diambil secara terus daripada pihak terlibat melalui temu bual dan soal selidik. Manakala data sekunder ialah data-data yang diperolehi daripada buku-buku, majalah, jurnal, kertas kerja, keratan akhbar, artikel dan laporan. Secara terperinci pendekatan kajian ini dibahagikan kepada empat peringkat utama.

1.6.1 Peringkat Pertama : Latar Belakang Kajian

Peringkat pertama adalah peringkat awal dan merupakan asas kepada kajian ini. Di peringkat ini pengumpulan data awal mengenai pembangunan sedia ada di Kuala Lumpur melibatkan LRT dan KL Monorail itu sendiri. Pengumpulan data ini turut melihat kepada cadangan pembangunan yang telah diluluskan kepada pihak MRT serta konsep yang dipersetujui.

Daripada perolehan data ini, pemadanan kepada peruntukan sedia ada dibuat bagi menilai kesesuaian pembangun dan pemakaian perundangan yang bertepatan. Daripada sini perbandingan antara pelaksanaan projek LRT dan KL

Monorel yang telah dilaksanakan dengan projek MRT akan dibuat. Perbandingan akan diperhalusi daripada segi pemilikan tanah yang telah diperoleh daripada pembangunan terdahulu. Secara langsung data yang diperoleh menjadi rujukan serta kajian dalam melihat keberkesanan pelaksanaannya atau pemilikan yang ada di MRT adalah berbeza sama sekali dengan projek LRT dan KL Monorail ini.

1.6.2 Peringkat Kedua : Semakan Literatur

Peringkat kedua adalah tertumpu kepada pengumpulan maklumat mengenai teori-teori dan kajian-kajian terdahulu yang berkaitan. Ianya diperoleh daripada buku-buku, majalah, jurnal, kertas kerja, keratan akhbar, artikel dan laporan. Perbandingan perundangan dengan perundangan yang telah ada pemakaian yang mempunyai ciri perundangan yang hampir sama dengan KTN perlu dilihat dengan lebih teliti. Ini termasuklah perbandingan perundangan dengan negara luar iaitu Singapura dalam pelaksanaan projek Aliran ringannya sendiri.

1.6.3 Peringkat Ketiga : Pengumpulan Data

(i) Data Primer

Data primer diperoleh dari pemaju, perunding, pelaksana projek, dan pentadbir tanah yang terlibat secara langsung dalam pengurusan projek MRT ini. Temu bual ini akan memberi maklum balas dan maklumat berkaitan pendekatan yang diambil bagi memastikan perancangan projek ini dapat dilaksanakan tanpa sebarang halangan. Ini lebih kepada bentuk pemilikan tanah yang dikehendaki oleh kumpulan pelaksana projek dengan pihak yang akan bersetuju dengan cadangan pemilikan tanah ke atas projek terbabit.

(ii) Data sekunder

Data sekunder adalah bahan-bahan yang didapati dari buku, kertas seminar, laman web, majalah, risalah dan buletin. Semua data-data ini akan digunakan di dalam membantu memahami konsep pelaksanaan dan membuat analisis bagi memantapkan lagi data atau maklumat yang diperoleh.

1.6.4 Peringkat Keempat : Analisa Data, Penemuan Kajian, Kesimpulan dan Cadangan

Di peringkat ini data-data primer dan sekunder yang diperoleh dianalisa dan penemuan kajian dibentangkan. Daripada penemuan kajian, pencapaian objektif kajian ditentukan. Akhirnya penemuan kajian, kesimpulan dan cadangan dibentangkan. (Rujuk Rajah 1.1)

1.7 Susun Atur Bab

Bab 1 : Menerangkan tentang pengenalan kajian yang dipilih, pernyataan masalah yang timbul serta objektif kajian yang ingin dicapai. Menerangkan skop kajian dan kepentingan kajian ini.

Bab 2 : Bahagian teoritikal dan kajian literatur. Menerangkan peruntukan perundangan yang diguna pakai bagi memastikan pemilikan tanah boleh didaftarkan mengikut keperluan pembangunan yang dicadangkan oleh pelaksana projek. Ini dilihat daripada aspek pendekatan pihak MRT dalam menetapkan konsep pembangun bagi setiap laluan yang terlibat. Di samping

itu juga, perbandingan projek iaitu LRT dan KL Monorail yang ada di Malaysia bagi melihat kesesuaian pemakaian dengan pihak MRT. Selain itu juga bahagian ini melihat perundangan-perundangan yang telah sedia ada di Malaysia bagi melihat sama kesesuaian pemakaian peruntukan itu sendiri.

Bab 3 : Kepentingan kawasan kajian terhadap pendekatan perundangan sedia ada bagi memenuhi keperluan pembangunan yang telah dicadangkan.

Bab 4 : Dalam bab ini menjelaskan tentang kaedah bagaimana kajian ini dijalankan dan bagaimana data-data diperoleh dan dianalisis. Analisa ini berpandukan kepada temu duga dan soal selidik yang dilaksanakan kepada responden yang telah dikenal pasti.

Bab 5 : Bab ini menekankan tentang analisis yang diperoleh dari kajian yang dilakukan. Ia juga akan menghuraikan kesimpulan secara umum keseluruhan kajian yang telah dilakukan sama ada perlu satu perundangan khas bagi pembangunan MRT atau perundangan sedia ada dilihat mampu mengawal selia pembangunan MRT yang akan dilaksanakan.



Rajah 1.1 : Carta Aliran Metodologi Kajian

RUJUKAN

- Economic Commission For Europe, *Land Administration Guidelines With Special Reference To Countries In Transition*, United Nations, New York And Geneva, 1996
- Henry L. Judy and Robert A Wittie, *Uniform Condominium Act : Selected Key Issue*, Real Property, Probate and Trust Journal Vol 13:437. 1978
- ILBS 2000, National Land Code & Regulations-NLC 1965, Act 56 (*Kanun Tanah Negara, KTN 1965*), International Law Book Services (ILBS), KL
- ILBS 2001, Strata Title Act 1985 (Act 318)- Amended 2001, International Law Book Services (ILBS), KL
- ILBS 2007, Strata Title Act 1985 (Act 318)- Amended 2007, International Law Book Services (ILBS), KL
- ILBS Housing Developers (Control And Licensing) (Amendment) Act 2006, International Law Book Services.
- Neville J. Moses, Ross Tzannes, Diane Skapinker, (1989), *Strata title*, Sydney : Law Book, 1989-2nd edition. Western Australia
- Rowe, Gene, George Wright, "Expert Opinions in Forecasting: The Role of the Delphi".
- Salleh Buang, (1993), *Undang-Undang Tanah di Malaysia*, Dewan Bahasa dan Pustaka Malaysia.
- Sidek Mohd Noah (2002). *Reka Bentuk Penyelidikan. Falsafah, Teori Dan Praktis*. UPM : Kuala Lumpur
- Strata Title Act 1985 (Act 318)- 1985, International Law Book Services (ILBS), KL
Technique," a chapter in *Principles of Forecasting*, J. Scott Armstrong (ed) Springer (2001).
- Teo Keang Sood,(2001) *Land Law in Malaysia: cases and commentary*, Butterworths Asia, Lexis Lax Publications, Singapore, Charlottesville.
- Teo Keang Sood,(2001) *Strata Title in Singapore and Malaysia*, Butterworths Asia, Lexis Lax Publications, Singapore, Charlottesville.

Undang-Undang Malaysia, *Akta Jalan Parit dan Bangunan* (1974)

Undang-undang Malaysia, *Akta Kerajaan Tempatan*, 1976 (Akta 171)

Undang-undang Malaysia, *Akta Perancang Bandar Dan Desa*, 1976 (Akta 172)

Undang-Undang Singapura, *Land Title Act*(Chapter 157)

Undang-Undang Singapura, *Rapid Transit Systems Act* (Chapter 263A)

Unit Pemodenan Tadbiran dan Perancangan Pengurusan Malaysia (MAMPU).
2009. *Rancangan Malaysia Kesembilan 2006-2010: Sistem penyampaian perkhidmatan yang cekap.*