

更好
更便宜
更快落实

槟州

交通大蓝图



执行摘要

2016年7月

Penang
Forum
penangforum.net

执行摘要

2011年5月，槟州州政府与公民社会组织联手合作，委任合乐公司 (Halcrow) 为槟州制定一个全面的交通计划。交通大蓝图主要目的是为了转移对私家车的需求至公共交通。蓝图的大宗旨必须指引全盘的策略和措施。可惜，South Reclamation Scheme (SRS) 和 Zenith BUCG集团带着他们各自的不同专业前来竞标,在落实蓝图时采取‘大阵仗’方法。因此，我们逐渐模糊了原本蓝图宗旨的焦点。现在是时候回到最初的原则。

SRS/Zenith BUCG提案的弱点

- 缺乏对槟城未来的愿景，被捆绑在旧模式、旧思维;
- 依据备受质疑的人口和乘客量预测;
- 建议太多难以整合的公共交通模式;
- 对短期和更有成本效益的措施着墨不多;
- 部分的政府机关明显缺乏透明度;
- 利益冲突的嫌疑必需解释清楚。

我们必须自问，为何目前的提案与原先版本的合乐交通规划渐行渐远？

- 为何州政府不落实合乐倡议的短期策略？
- 合乐的高速公路改善计划怎么了？
- 减少交通流量的策略去了哪里？
- 合乐建议分配给行人与脚车骑士建设、水上交通、接驳巴士和德士的资金去了哪里？
- 为何无人跟进提升政府技术能力的建议？

到底‘大阵仗’方法的财务影响是什么？

SRS/Zenith的提案预算现在已预料飙升至460亿令吉，相比之下合乐计划只是270亿令吉。况且，这些只是建筑成本而已。硬体设施容易建造，不过要成功在财务上经营这些计划一点都不简单。每年的营运和维修成本并未纳入考量，但它们却是计划成功与否的关键。就仅以乔治市-峇六拜轻快铁路线为例，我们从乘客量推演计算，估计州政府将面对严重的财政赤字。相比之下，电车的营运费则更为廉宜。如果我们加上每年来自SRS的其他计划如单轨火车(Monorail)、轻快铁(LRT)、电车、巴士快捷系统(BRT)和高速公路的所有营运费，我们看到的可能是数亿令吉的州财政赤字。问题是，‘大阵仗’方法对槟城的短期和长期财务影响是什么？我们应该从吉隆坡的轻快铁和单轨火车计划当初面对的财务困境中学习。

替代方案是什么？

我们提议的是‘整体渐进式’的方法，根据以下的5大原则：

- 原则（一）：量入为出;
- 原则（二）：采取一个永续的财政模式;
- 原则（三）：一步一步来-渐进式方法;
- 原则（四）：公共交通优先;
- 原则（五）：以数据为基础的政策及有远见的领导

更快，更便宜，更快落实 ('Better , Cheaper, Faster')

我们的“更好、更便宜、更快落实”策略回到当初合乐公司的建议。我们提议现代电车和巴士捷运系统的组合。

我们最基本的前提是，交通大蓝图主要目的是转移对私家车的需求至公共交通。所有的策略和措施必须本着这个大前提和宗旨。

在槟岛，以单个相互衔接的现代电车为主的公共交通系统将允许该些列车前往交通网的任何一处，因此提高了连接性和无障碍交通使用。一个采取地面和高架混合的铁路系统，将把大型基建的需要减至最低，因此显著地降低建筑成本和施工时间以及伴随着的负面经济和社会冲击。针对威省，我们建议的是一个更全面的巴士快捷系统，衔接威省的主要城镇地区，并加强槟岛和威省的联系。腾出一个专属隔离的优先道路权给巴士快捷系统，未来更容易提升威省的公交系统至现代电车，最后实现槟州单一的公交系统。有一天很可能乘客可以在北海搭上电车然后在丹絨道光下车，或者在机场搭乘电车然后在拉惹乌达下车。

更好

- 因为它对所有人都无障碍；
- 碳排放量较小，并对环境更友善；
- 比较安静，以及制造较少的震动；
- 比较有伸缩性，和更容易在未来扩充和提升交通网络。

更便宜

- 一个现代电车和巴士快捷系统不需动用超过目前计划的一半费用来建造，因此可以为我们节省高达160亿令吉；
- 一个现代电车和巴士快捷系统的营运和维修费将会比目前计划便宜2至3倍，避免你我的下一代需要在未来花钱来拯救这些系统；
- 交通网在槟岛和威省将可更便宜地扩充。

更快落实

- 一个现代电车和巴士快捷系统将会至少比目前计划快两倍建好竣工，甚至在槟岛和威省的建设可以同时完成¹；
- 一个两倍快建好竣工的系统意味着人民的日常生活被打扰的长度将减一半；
- 一个费用节省一半的计划可更快竣工，意味着我们毋需等到2030年SRS方才可能完成所有的建议工程。

¹不管是拉惹乌达到大山脚的单轨火车，或者是北海到新邦安拔的巴士快捷系统，在 SRS 提呈的招标企划书 (RFP Proposal) 里都没有给予任何施工和完工时间表的承诺。