

# Better CHEAPER *Faster* **PENANG** TRANSPORT MASTER PLAN



Executive Summary

July 2016

## Ringkasan Eksekutif

Kerajaan negeri Pulau Pinang telah berkerjasama dengan kumpulan masyarakat untuk menghasilkan Pelan Induk Pengangkutan Halcrow pada Mei 2011 bagi menghasilkan pelan pengangkutan yang holistic bagi negeri ini. Tujuan utama pelan ini adalah untuk menukar kebergantungan pengangkutan berasaskan kereta kepada pengangkutan awam. Kesemua strategi dan langkah-langkah yang bakal diambil haruslah berasaskan matlamat ini. Walau bagaimanapun, dalam menuju pelaksanaannya iaitu dalam apa yang telah diistilahkan sebagai pendekatan 'Big Bang' yang mana *South Reclamation Scheme (SRS)* dan *Zenith BUCG* telah terlibat dengan kepakaran yang berbeza. Oleh kerana itu matlamat asal pelan ini telahpun diketepikan dan sudah tiba masanya untuk kita kembali matlamat asalnya.

### Kelemahan cadangan daripada SRS/Zenith BUCG

- Tiada visi yang jelas bagi negeri Pulau Pinang pada masa hadapan dan masih berpandukan paradigm lama;
- Berasaskan jumlah populasi dan unjuran penumpang yang tidak meyakinkan;
- Mencadangkan terlalu banyak mod pengangkutan tanpa integrasi pengangkutan awam yang kukuh;
- Tidak memberi penekanan kepada langkah-langkah jangka pendek & lebih kos efektif;
- Ketidaktuluan yang ketara oleh pihak kerajaan negeri;
- Timbulnya persoalan mengenai konflik kepentingan.

### Kita perlu menjawab persoalan mengapa kita tersasar jauh daripada Plan Halcrow.

- Kenapa kerajaan negeri tidak mengimplimentasikan strategi jangka pendek daripada pelan Halcrow?
- Apa yang telah terjadi kepada pelan penambahbaikan lebuh raya daripada pelan Halcrow?
- Apa yang telah terjadi kepada strategi pengurangan trafik?
- Apa yang telah terjadi kepada cadangan pembiayaan daripada pelan Halcrow bagi laluan pejalan kaki, infrastruktur laluan basikal, pengangkutan air, *feeder bus* dan teksi?
- Kenapa tiada tindakan selajutnya mengenai cadangan untuk memperbaiki kompetensi teknikal dalam pengurusan kerajaan negeri?

### Apakah implikasi kewangan daripada pendekatan 'Big Bang'?

Cadangan daripada SRS/Zenith pada masa ini telah mengunjurkan kos sebanyak RM46 bilion, iaitu melebihi kos berbanding pelan Halcrow. Jumlah ini hanyalah kos pembinaan sahaja. Proses pembinaan adalah mudah dilakukan, namun proses pengurusan kewangan bukanlah sesuatu yang mudah. Kos tahunan bagi operasi dan penyelenggaraan tidak diambil kira yang mana ianya sangat penting dalam memastikan kejayaan projek tersebut. Mengambil laluan George Town – Bayan Lepas sebagai contoh iaitu laluan LRT sahaja kami mengunjurkan bahawa kerajaan negeri akan mengalami masalah kewangan yang serius berbanding dengan sistem tram moden yang lebih murah kos operasinya. Sekiranya kos pengurusan tahunan bagi cadangan mod pengangkutan awam yang lain diambil kira juga seperti monorel, LRT, tram, BRT dan lebuh raya, kerajaan negeri akan berhadapan dengan difisit kewangan yang berjumlah ratusan juta ringgit. Persoalannya apakah langkah-langkah implikasi kewangan jangka pendek dan jangka panjang daripada kaedah 'Big Bang' ini kepada negeri Pulau Pinang? Masalah

kewangan yang telah dan sedang dihadapi oleh LRT dan monorel di Kuala Lumpur haruslah dijadikan teladan oleh kita.

### **Apakah langkah alternatif yang boleh dilakukan oleh kerajaan negeri?**

Kami mencadangkan pendekatan holistic-penambahbaikan berdasarkan lima prinsip iaitu:

- Prinsip 1: Mengukur baju dibadan sendiri;
- Prinsip 2: Menggunakan model kewangan yang mapan;
- Prinsip 3: Kaedah langkah demi langkah- pendekatan penambahbaikan;
- Prinsip 4: Mengutamakan pengangkutan awam;
- Prinsip 5: Polisi berdasarkan fakta yang tepat dan kepimpinan jangka panjang.

### **Lebih baik, murah dan pantas**

Cadangan oleh pihak kami yang lebih baik, murah dan pantas adalah dengan berbalik kepada cadangan yang telah dikemukakan dalam pelan Halcrow dan cadangan penggabungan antara sistem tram moden dan Bus Rapid Transit.

Prinsip asas yang dipegang oleh pihak kami ialah tujuan utama Pelan Induk Pengangkutan Pulau Pinang adalah untuk mengalihkan kebergantungan daripada mod pengangkutan persendirian (kereta) kepada mod pengangkutan awam. Kesemua strategi dan langkah-langkah yang bakal diambil haruslah berpandukan objektif menyeluruh ini.

Sistem pengangkutan awam tram moden yang bersepadu dibahagian pulau akan memastikan tram boleh bergerak kemana-mana sahaja dalam rangkaian yang akan disediakan, dengan itu meningkatkan hubungan dan akses. Sistem pembinaan gred campuran dan landasan bertingkat akan memastikan pembinaan infrastruktur pada skala besar dapat diminimalkan oleh itu sekaligus akan mengurangkan kos pembinaan dan juga kesan-kesan negatif impak sosial dan ekonomi. Cadangan dibahagian Seberang Perai pula ialah sistem BRT yang komprehensif dicadangkan. Kawasan-kawasan bandar utama di Seberang Perai akan dihubungkan dengan point-point perhubungan utama didalam sistem tersebut bagi mengukuhkan hubungan pengangkutan awam antara bahagian pulau dan Seberang Perai. Pembinaan laluan bus BRT yang eksklusif dan asing pula akan memastikan proses menaiktaraf laluan bus ini kepada laluan tram akan dapat dilakukan dengan mudah. Hal ini akan menjadikan Pulau Pinang mempunyai satu mod pengangkutan awam yang sama di kedua-dua bahagian iaitu bahagian pulau dan Seberang Perai. Oleh itu hasilnya adalah penumpang boleh menaiki tram di Butterworth dan turun di Tanjung Tokong, atau menaikinya dari lapangan terbang dan turun di Raja Uda.

### **Lebih baik**

- Kerana memberikan akses yang lebih baik kepada semua;
- Pembinaan yang lebih minima dan lebih baik kepada alam sekitar;
- Tidak bising dan kesan gegaran yang lebih minima;
- Lebih fleksibel dan mudah untuk di tambah baik pada masa hadapan.

### **Murah**

- Sistem tram moden dan BRT tidak lebih daripada separuh kos asal dan penjimatan sebanyak RM16bn dapat dilakukan;

- Sistem tram moden dan BRT juga dua ke tiga kali lebih rendah kos operasi dan penyelenggaraannya, generasi masa hadapan tidak perlu menanggung kos untuk menyelamatkan sistem ini pada masa hadapan;
- Sistem rangkaian ini akan lebih murah untuk ditambah sekiranya perlu di bahagian pulau dan Seberang Perai.

#### **Pantas**

- Sistem tram moden dan BRT ini dua kali ganda lebih cepat untuk dibina dan boleh dilakukan secara serentak di bahagian pulau dan Seberang Perai;<sup>1</sup>
- Sistem yang dapat dibina dua kali lebih cepat ini juga bermakna kurangnya tempoh gangguan daripada kesan pembinaan kepada orang awam;
- Sistem yang lebih murah ini dapat dibina dengan lebih pantas, kita tidak perlu menunggu sehingga tahun 2030 seperti dalam pelan SRS.

---

<sup>1</sup> Baik Monorel dari Raja Uda ke Bukit Mertajam atau BRT dari Butterworth ke Simpang Ampat tidak mempunyai tempah masa yang komited dalam pelan cadangan SRS RFP.