

Better CHEAPER Faster PENANG TRANSPORT MASTER PLAN



KENYATAAN MEDIA

Sidang Media oleh Penang Forum untuk Melancarkan Laporan dan Laman Sesawang Pelan Induk Pengangkutan Lebih Baik, Murah dan Pantas (**Better Cheaper Faster Penang Transport Master Plan**) pada 13 Julai 2016.

1. Penang Forum dengan sukacitanya melancarkan suatu cadangan Laporan Pelan Induk Pengangkutan Lebih Baik, Murah dan Pantas (**Better Cheaper Faster Transport Master Plan**) serta laman sesawangnya (www.bettercheaperfaster.my)

Ini merupakan suatu inisiatif daripada gabungan organisasi-organisasi bukan kerajaan dan masyarakat sivil untuk menyediakan suatu cadangan alternatif yang sesuai, bersertakan analisis menyeluruh dan mendalam, ke atas cadangan Pelan Induk Pengangkutan yang bernilai melebihi RM40billion yang dicadangkan oleh Konsortium SRS kepada Kerajaan Negeri Pulau Pinang.

(Konsortium SRS- yang membawa makna South Reclamation Scheme, ataupun Skema Penambakan Selatan, merupakan suatu usaha-sama antara Gamuda Berhad, Ideal Property Development Sdn Bhd dan Loh Phoy Yen Holdings Sdn. Bhd.

2. Kami amat terkejut kerana Pelan Induk Pengangkutan yang mencadangkan pembangunan berbagai termasuk LRT (*Light Rail Transit*), monorel, trem (dalam Tapak Warisan Dunia George Town sahaja) dan beberapa sistem lebuh raya tidak mempunyai sebarang penilaian terhadap kemampuan kewangan dan risiko kewangan yang telus dan mendalam.

Sebagai warga Pulau Pinang, kami berhak untuk mengetahui sebarang implikasi kewangan yang bakal dihadapi sebelum menentukan kesesuaian dan pelaksanaan projek tersebut. Salah satu sebab dalam kegagalan unjuran kewangan dalam pelaksanaan LRT di Kuala Lumpur dan beberapa projek monorel yang lain adalah maklumat kewangan yang terperinci tidak disediakan dan dirujuk oleh kerajaan, dan menghalangnya daripada membuat keputusan yang sesuai dan wajar.

Sistem LRT yang dicadangkan bukan sahaja lebih mahal untuk dibangunkan, malah kos penyelenggaraan dan operasi adalah dua hingga tiga kali lebih mahal bila di-bandingkan

dengan trem. Kami tidak mempunyai sebarang maklumat sama ada cadangan SRS meliputi unjuran kewangan yang terperinci dan pilihan pelbagai mod pengangkutan awam yang boleh dipertimbangkan – LRT, monorel, trem dan BRT. Kerajaan Negeri Pulau Pinang mempunyai tanggungjawab untuk menyediakan maklumat sedemikian kepada warga awam sebelum Negeri Pulau Pinang dibebankan dengan liabiliti yang besar sedemikian.

3. Kami prihatin terhadap sistem LRT dan Monorel di Kuala Lumpur yang sedang mengalami pengurangan kadar penumpang.

Di Kuala Lumpur, kedua-dua syarikat pelaksanaan LRT telah menghadapi isu-isu kewangan dan tidak mampu menjelaskan hutang dalam pembinaan LRT tersebut. Maka, kerajaan pusat telah memberi RM 4.5 billion dalam bentuk bon untuk menjelaskan hutang kedua-dua syarikat tersebut. Monorel KL pula diberi pinjaman mudah berjumlah RM300 juta untuk menjelaskan hutangnya. Pada November 2001, Kementerian Kewangan Malaysia telah membeli kedua-dua syarikat LRT tersebut, bersertakan hutangnya, dalam bentuk bon yang berjumlah RM5.5 billion.

4. Maka, kami wajar risau terhadap cadangan projek oleh SRS, serta kebarangkalian berlakunya apa-apa implikasi kewangan, kerana cadangan tersebut tidak mempunyai pelan kontingensi atau sokongan yang nyata dan sesuai.

Unjuran pendapatan Negeri Pulau Pinang dalam 2016 adalah RM 700juta. Sekiranya pendapatan negeri telah meliputi ganda dua kali pada 2023, unjuran kerugian yang bakal dialami oleh suatu aliran LRT adalah RM 126juta atau bersamaan dengan 10% unjuran pendapatan negeri. Apakah kos-kos dan unjuran kerugian yang bakal ditimpa oleh aliran LRT, monorel, trem, BRT dan lebuhraya yang lain?

Jikalau Kerajaan Negeri Pulau Pinang tidak mampu menampung kerugian yang bakal dialami seperti yang diunjurkan, adakah kerajaan pusat akan menanggung dan membiayai kerugian tersebut? Adakah projek-projek tersebut akan dihentikan? Siapakah yang mampu membiayai kerugian yang dialami oleh projek-projek tersebut?

Adakah Kerajaan Negeri Pulau Pinang mampu menanggung kerugian yang tinggi sedemikian? Adakah ini akan menjejaskan perbelanjaan dan kestabilan kewangan Kerajaan Negeri dalam aspek pembangunan negeri yang lain?

5. Sistem trem moden dan BRT (*Bus Rapid Transit*) merupakan dua alternatif sistem pengangkutan awam yang lebih murah untuk dibina, dioperasi dan diselenggara.

Temuduga yang dijalankan dengan dua pengeluar trem terbesar di dunia telah mengesahkan bahawa kos pembinaan purata, termasuk kerja sivil, pembinaan gerabak, penambah isyarat dan sistem komunikasi, adalah dalam jangka Euro 18 -25juta (RM83-RM115 juta) per kilometer. Ini adalah jauh lebih murah daripada kos pembinaan LRT dan monorel yang dicadangkan oleh Konsortium SRS.

Sebagai contoh, dalam pengiraan kos pembinaan aliran George Town ke Lapangan Terbang Antarabangsa Bayan Lepas, kos pembinaan trem per kilometer adalah RM 80juta berbanding RM220juta untuk LRT. Jumlah nilai pembinaan aliran tersebut adalah RM 1.6billion untuk trem

dan RM4.4 billion untuk LRT. Kapasiti penumpang (PPHDP – Passengers per Hour per Direction) untuk trem adalah dari 7,000 hingga 20,000 penumpang, berbanding 18,500 penumpang untuk LRT. Kos operasi dan penyelenggaraan tahunan untuk trem adalah RM67juta berbanding dengan RM170juta untuk LRT.

Maka, pembinaan trem akan membawa unjuran lebih RM20.5juta manakala LRT akan mempunyai unjuran kerugian RM 82.5juta dalam aliran GeorgeTown-Lapangan Terbang Antarabangsa Bayan Lepas jikalau kadar penumpang tahunan adalah 25juta.

6. Laporan mendalam untuk Pelan Induk Pengangkutan Lebih Baik, Murah dan Pantas, serta Ringkasan Eksekutif dan kenyataan media ini boleh dimuat turun dari:

www.bettercheaperfaster.my/report

Laman sesawang terperinci untuk Pelan Induk Pengangkutan Lebih Baik, Murah dan Pantas boleh dilayari menerusi: www.bettercheaperfaster.com

The Penang Forum is a coalition of progressive public-interest civil society groups based in Penang, Malaysia. We aim to promote participatory local democracy, sustainable planning and development, economic justice, affordable housing, environmental consciousness, sustainable transport, workers' rights and heritage conservation.

A Steering Committee guides the direction of the Penang Forum coalition and organises events and campaigns. It is run in the spirit of consultation and consensus as a collective without a permanent secretariat. No one group or individual dominates the coalition.

Periodically, the group organises major events which bring together Penang-based civil society groups and concerned individuals to discuss issues of importance to the state and then highlights these to the Penang state government.

The first Penang Forum was held in 2008, soon after Pakatan Rakyat, an opposition alliance, wrested control of the state from the Barisan Nasional. The genesis of the Penang Forum can be traced to the Pesta Rakyat Merdeka event in 2007, organised by Penang-based civil society groups to mark the 50th anniversary of Merdeka. The cooperation among these NGOs was further strengthened through their involvement in the successful Anti-PGCC campaign in 2007-2008 to oppose the Penang Global City Centre project at the site of the Penang Turf Club.