

TEKS PERBAHASAN
PERSIDANGAN SIDANG MUDA PULAU PINANG 2024
N23 AIR PUTIH

Selamat Sejahtera dan Salam Madani.

Terima kasih kepada Yang Berhormat Yang Dipertua Dewan Undangan Negeri, YB Ketua Menteri, seluruh ahli EXCO kerajaan negeri, dan rakan-rakan YB. Pertama sekali, saya rasa amat berbangga kerana diberi peluang untuk membahaskan isu-isu penting dengan rakan-rakan YB di dewan ini. Perkara yang ingin saya bangkitkan adalah berkaitan dengan *status quo* sistem pengangkutan awam dan keadaan trafik di negeri Pulau Pinang. Biasanya, topik-topik seperti ini adalah di bawah bidang kuasa kerajaan persekutuan ataupun kementerian yang relevan. Sebagai contoh, Rapid Penang merupakan satu badan korporat milik Prasarana Malaysia Berhad, yang dimiliki oleh Kementerian Kewangan di bawah kerajaan persekutuan. Oleh sebab itu, kerajaan negeri tidak boleh saja nak tambah bilangan bas, laluan baru, atau kekerapan bas. Dalam analogi yang sama, kesalahan lalu lintas seperti parkir haram atau memandu melebihi had laju adalah di bawah bidang kuasa PDRM dan JPJ. Namun begitu, ada sebabnya kenapa kerajaan negeri harus memandang keadaan trafik dengan lebih serius.

Saya percaya bahawa para YB sedar akan masalah kesesakan lalu lintas dan kekurangan tempat letak kereta yang sangat teruk di negeri kita, khususnya bahagian pulau. Dari Batu Ferringhi sampai ke Batu Maung, kita boleh lihat kesesakan di setiap selekoh dan parkir haram di merata tempat. Undang-undang dan badan penguatkuasa dah wujud, tapi sama ada undang-undang itu dikuatkuasakan, adalah di luar kawalan kita. Apa yang kita boleh kita kawal, adalah memberi perhatian dan cuba untuk memahami secara terperinci, pelbagai nuansa yang menyelubungi isu ini.

Ya, betul, pihak penguat kuasa boleh dan seharusnya menghukum pemandu yang melanggar undang-undang jalan raya seperti parkir haram. Tetapi, adakah mereka meletak kenderaan secara haram walaupun terdapat ruang yang tersedia, atau mereka terpaksa buat begitu kerana tiada lagi tempat parkir? Cuba kita lihat

Kawasan Perindustrian Bayan Lepas sebagai contoh, jalan utama di kawasan tersebut merentasi 4 lorong dan parkir MBPP tersedia di sepanjang jalan. Namun, pada waktu siang, parkir penuh, parkir haram sepanjang lorong, deretan motosikal yang panjang dapat dilihat di laluan pejalan kaki.

Saya bukan nak merelakan tindakan tukang parkir haram ini, ia memang salah, parkir haram boleh memburukkan lagi kesesakan dan meningkatkan risiko keselamatan. Isu ini tidak boleh diabaikan tetapi ia juga tidak masuk akal jika pihak penguat kuasa menghukum semua pesalah ini, kerana kebanyakan mereka tidak ada pilihan lain. Realitinya, kenderaan yang ada di Pulau Pinang dan kenderaan yang datang dari luar negeri jauh melebihi tempat letak kenderaan yang tersedia di bahagian pulau terutamanya.

Jadi, apa penyelesaiannya? Bagaimanakah kita boleh terus memasarkan diri kita kepada pelabur dengan keadaan trafik kita yang semakin teruk dan penggunaan pengangkutan awam yang rendah? Masalah ini pada pendapat saya, adalah masalah pelbagai rupa, bermakna, tidak ada satu cara yang akan menyelesaikan masalah ini sepenuhnya, kerana ia melibatkan banyak faktor yang saling berkaitan.

Dengan ini, Tuan Yang Dipertua, saya ingin mengemukakan satu persoalan serta cadangan.

Salah satu tema yang penting bagi visi Penang2030 adalah untuk melabur dalam persekitaran terbina bagi menambah baik daya pemulihan. Berdasarkan tema ini, kerajaan negeri berhasrat untuk mengurangkan kebergantungan rakyat negeri kepada kenderaan persendirian, melalui perancangan spatial supaya kita boleh menyeimbangkan pembangunan di seluruh negeri. Pada masa ini, kita dah separuh jalan ke matlamat 2030, adakah kerajaan negeri menjejaki statistik yang berkaitan dan mengikuti dengan menyemak kemajuan dan matlamat bagi tema ini?

Untuk pengetahuan rakan-rakan YB, kerajaan negeri telah menghasilkan laporan pencapaian 3 tahun ataupun "*progress report*" pada tahun 2022. Dalam bahagian pembangunan seimbang serta bahagian pengukuhan mobiliti dan infrastruktur, kita boleh lihat beberapa projek suburban dan projek infrastruktur yang sedang dibina

atau sedang dirancang, sasaran untuk mencapai pembangunan seimbang dan pengukuhan infrastruktur juga tersenarai dalam laporan tersebut, sama ada ia kekal ataupun diubah. Yang tidak ada dalam laporan tersebut ialah perbandingan antara statistik semasa dengan statistik lalu. Contohnya, salah satu sasaran adalah untuk mencapai 30 minit purata masa perjalanan antara dua lokasi. Berapakah purata masa perjalanan antara dua lokasi, pada permulaan program visi Penang2030 berbanding sekarang? Satu lagi sasaran, meningkat penggunaan pengangkutan awam kepada 40% dari keseluruhan perjalanan yang berlaku dalam negeri. Bolehkah projek-projek infrastruktur yang mengambil kos dalam beberapa juta dan bilion ringgit menyumbang kepada usaha untuk mencapai sasaran tersebut?

Kalau boleh, berapa banyak ia boleh membantu? Bolehkah manfaat yang kita mungkin akan menikmati pada masa depan, mengimbangi ataupun “offset” wang yang kita laburkan? Maksud saya ialah kita sebagai wakil rakyat harus mengamalkan dan memperjuangkan sikap “follow through”. Sekadar cadangan ia bukan satu perkara yang susah, kita boleh bercakap tentang betapa baiknya projek ini, tetapi hasil akhirnya mungkin berbeza. Misalnya, projek pembinaan boleh ditangguh sampai kos melebihi jangkaan, projek pengangkutan awam juga mungkin tidak mendapat sambutan yang baik, dan lain-lain.

Tuan Yang Dipertua,
saya mencadangkan supaya laporan pencapaian ke visi Penang2030 dibuat setiap tahun, dan laporan itu perlu lebih mendalam, menunjukkan pelbagai faktor seperti kos berbanding faedah, statistik baru dan lama, kemaskini kemajuan, dan lain-lain. Kalau perlu, kerajaan negeri boleh menubuhkan satu badan khas untuk membuat analisis yang menyeluruh atas program ini dan projek-projek yang berkaitan. Kerana ia boleh menunjukkan tahap perincian yang kerajaan berikan dalam membuat keputusan polisi.

Sekian, terima kasih.

Andre Tai Wei Xiang

N23 Air Putih

Sidang Muda 2024