

17 April 2019

## **KENYATAAN AKHBAR OLEH MRL MENGENAI KEKELIRUAN MAKLUMAT BERKENAAN PROJEK ECRL**

Pihak Malaysia Rail Link Sdn Bhd ingin memberikan penjelasan berkenaan beberapa perkara mengenai penambahbaikan Projek ECRL.

### **Kekeliruan Maklumat 1:**

*Jajaran Selatan baharu mengambil masa perjalanan 5 hingga 6 jam dari Kota Bharu ke Kuala Lumpur dengan menggunakan ECRL.*

Masa perjalanan dari Kota Bharu ke Kuala Lumpur melalui Jajaran Selatan baharu adalah sekitar 4 jam.

Dibawah Jajaran Selatan baharu, jarak perjalanan dari Kota Bharu ke Putrajaya Sentral adalah 550km yang melalui 17 stesen. Manakala, jarak perjalanan dari Kota Bharu ke Gombak dibawah jajaran sebelum ini adalah 525km dengan melalui 18 stesen.

Dengan kelajuan 160km sejam, tambahan jarak 25km menambah masa perjalanan ke destinasi kurang dari 10 minit, dimana ianya akan dikurangkan dengan pengurangan satu stesen.

Tiga laluan tren yang sedia ada di Putrajaya Sentral termasuk servis MRT2, ERL dan KTM (Komuter & ETS) memberikan lebih pilihan kepada penumpang yang ingin ke Kuala Lumpur, KLIA dan ke arah utara berbanding hanya satu servis laluan tren LRT di ITT Gombak.

## **Kekeliruan Maklumat 2:**

*Usaha sama antara Malaysia Rail Link Sdn Bhd dan China Communications Construction Company Ltd. (CCCC) dalam Pengurusan, Pengoperasian dan Penyelenggaraan (PPP) menjadikan ECRL dimiliki oleh CCCC sebanyak 50%. Malah, usaha sama PPP akan memberi risiko kepada keselamatan negara.*

Pertama sekali, kita perlu membezakan diantara pemilikan dan usaha sama. Usaha sama pengoperasian tidak sama sekali menimbulkan isu pemilikan CCCC ke atas projek ECRL. Usaha sama ini adalah mengenai perkongsian kos PPP dan perkongsian kepakaran antara CCCC dan MRL. Kerajaan Malaysia kekal sebagai pemilik 100% aset ECRL melalui MRLSB dari awal usaha sama PPP sehingga tamat.

Usaha sama 50:50 antara syarikat MRL dan CCCC tidak akan menjejaskan risiko keselamatan negara kerana syarikat usaha sama ini akan berada dibawah pentadbiran dan pengurusan Malaysia. Manakala, perlantikan-perlantikan utama dalam Lembaga Pengarah dan pengurusan tertinggi syarikat akan ditetapkan oleh MRL.

## **Kekeliruan Maklumat 3:**

*Pengurangan kos ECRL adalah didorong oleh pengurangan stesen yang dibina dan keputusan untuk tidak membina terowong sepanjang 18km yang melalui banjaran Titiwangsa.*

Pada asalnya, keseluruhan kos bagi Fasa 1 & 2 projek ECRL adalah RM65.5 bilion termasuk kos pembinaan landasan berkembar. Ini adalah termasuk pembinaan terowong yang didakwa bernilai lebih RM10 bilion (Terowong Genting) untuk merentasi banjaran Titiwangsa. Jikapun dakwaan ini benar

dan Terowong Genting tidak dibina, kos keseluruhan projek berkurang kepada RM55.5 bilion.

Jumlah stesen yang dicadangkan dibawah projek asal ECRL untuk Fasa 1 & 2 adalah 24 stesen (tidak termasuk Pengkalan Kubor dan Wakaf Baru dibawah Jajaran Utara).

Dengan jajaran baharu, bilangan stesen adalah 20. Pengurangan kos projek dari RM55.5 bilion kepada RM44 bilion atau lebih RM11 bilion sudah tentu bukanlah disebabkan pengurangan 4 buah stesen semata-mata. Oleh itu, dakwaan di atas adalah tidak tepat dan mengelirukan orang awam.

-Tamat-