

# Jajaran ECRL pencetus pertumbuhan ekonomi

Oleh Sr Sulaiman Saheh



Pengarah Penyelidikan, Rahim & Co International Sdn Bhd

**Menteri** Kewangan, Tengku Datuk Seri Zafrul Tengku Abdul Aziz pada awal bulan ini mengumumkan kelulusan untuk membina stesen Laluan Rel Pantai Timur (ECRL) di Puncak Alam sebagai sebahagian daripada Jajaran Utara laluan rel ECRL di Selangor.

Dikenali sebagai Seksyen C1 jajaran ECRL, Selangor akan mempunyai sejumlah lima stesen dengan stesen

kelima di Jalan Kastam Pelabuhan Klang sebagai titik akhir laluan rel itu.

Daripada lima stesen itu iaitu ITT Gombak, Serendah Baru, Puncak Alam, Kapar dan Pelabuhan Klang, stesen Puncak Alam dan Kapar pada 2017 mulanya diumumkan sebagai titik stesen dalam perancangan untuk masa depan.

Namun, dengan kelulusan Puncak Alam, hanya Kapar yang tinggal sebagai titik stesen masa depan untuk keseluruhan jajaran.

Sejak projek ECRL diumumkan pada 2016 sebagai sebahagian daripada cadangan Bajet 2017, penajajaran ECRL telah dua kali mengalami perubahan.

Dengan perubahan strategi kerajaan pada 2019 dan kemudiannya pada 2020, beberapa lokasi stesen telah disemak semula dan justifikasi dibuat daripada pelbagai aspek termasuk kos, volum trafik dan pemeliharaan alam sekitar.

## Mempunyai 22 stesen

Dilihat tidak banyak perubahan yang dilakukan bagi perhentian stesen di bahagian pantai timur dan kebanyakan perubahan jajaran berlaku bagi bahagian laluan kawasan pantai barat Semenanjung, iaitu di Selangor dan Negeri Sembilan.

Diistilahkan sebagai ECRL 1.0



sebagai peringkat permulaan, projek ini telah direka untuk mempunyai sejumlah 22 stesen termasuk empat stesen akan datang dan dipisahkan kepada dua fasa.

Fasa 1 (Kota Bharu - ITT Gombak) dan Fasa 2 (Pengkalan Kubor - Kota Bharu dan Gombak - Pelabuhan Klang).

ECRL 1.0 akan membentang sejauh 688 kilometer (km) dan melalui empat negeri iaitu Kelantan, Terengganu, Pahang dan Selangor.

Pada 2019 dengan perubahan kerajaan selepas PRU14, laluan atau jajaran landasan ECRL telah berubah sebagai sebahagian daripada usaha penjimatan kos yang berakhir dengan jajaran ECRL 2.0.

Dengan jarak rel yang lebih pendek pada 640 km, projek itu dibahagikan kepada tiga bahagian: Seksyen A (Kota Bharu - Dungun), Seksyen B (Dungun - Mentakab) dan Seksyen C (Mentakab - Pelabuhan Klang).

Perubahan paling ketara yang dilakukan kepada jajaran baharu ketika itu ialah penambahan Negeri Sembilan ke dalam laluan ECRL di mana laluan bukannya melalui Gombak dan Serendah dari Temerloh/Mentakab di Pahang ke Pelabuhan Klang, tetapi melalui Negeri Sembilan di Klawang dan Nilai dan seterusnya ke Selangor melalui Putrajaya dan Jenjarom dan

berakhir di Pelabuhan Klang.

## Ketersambungan yang lebih baik

Perubahan ini dikatakan mempunyai ketersambungan yang lebih baik, iaitu memanfaatkan Laluan Rel Ekspres KLIA sedia ada dan laluan MRT2 Sungai Buloh-Serdang-Putrajaya dan memelihara lokasi alam sekitar yang penting.

Pada 2020/2021, penajajaran ECRL kemudiannya mengalami perubahan sekali lagi di mana bahagian Bahagian C dikembalikan kepada asalnya iaitu melalui Gombak dan Serendah.

Bahagian A dan Bahagian B dikekalkan jajarannya manakala Bahagian C pula dibahagikan kepada Seksyen C1 (Mentakab - ITT Gombak) dan Seksyen C2 (ITT Gombak - Serendah - Pelabuhan Klang).

Pengembalian ini dibuat demi meningkatkan daya maju projek ECRL dan memberikan lebih banyak faedah ekonomi, alam sekitar dan sosial.

Perubahan terbaru ini kemudiannya mencetus perdebatan 'Utara vs Selatan' dengan pendapat dan kritikan dibuat dan disuarakan berkaitan dengan dua bahagian penajajaran berkenaan.

Persoalan mana yang lebih baik menjadi salah satu titik fokus perbincangan tetapi jika dilihat secara meluas,

kedua-duanya mempunyai sumbangan strategik yang tersendiri kepada keseluruhan penajajaran ECRL.

Beberapa hujah boleh diadakan atas yang mana akan mendapat faedah yang lebih besar.

## Ada kelebihan tersendiri

Untuk mewujudkan dan menghubungkan rangkaian rel yang lebih mantap, kedua-dua jajaran utara dan selatan Lembah Kelang mempunyai kelebihan masing-masing walaupun pada risiko dan kos yang berbeza.

Untuk memahami kebaikan dan kelemahan bagi kedua-dua penajajaran utara dan selatan, kajian dan pemerhatian mesti dilakukan dengan pertimbangan kepada integrasi dan jajaran projek infrastruktur utama yang lain.

Ini adalah untuk mengelakkan projek infrastruktur menjadi terasing daripada satu sama lain dan akhirnya mengakibatkan rangkaian pengangkutan yang terputus dan tidak efisien.

Projek infrastruktur lain yang boleh diambil perhatian bersama projek ECRL ialah Lebuhraya Pantai Barat (WCE), Kereta Api Kelajuan Tinggi (HSR) Kuala Lumpur-Singapura dan Laluan Bulatan MRT3.

Sebagai projek landasan kereta api yang menampung kedua-dua pengangkutan kargo dan penumpang, perlu ada keseimbangan antara stesen-stesen perhentian yang berfungsi sebagai salah satu atau kedua-dua.

Dengan kesesakan lalu lintas yang semakin teruk saban tahun antara negeri, kehadiran laluan kereta api yang memenuhi keperluan penumpang di bahagian Pantai Timur adalah penting untuk kemudahan semasa dan pertumbuhan ekonomi masa depan tetapi untuk menjayakan rangkaian itu, sistem secara keseluruhan mestilah berfungsi sebagai pelengkap kepada rangkaian pengangkutan lain yang sedia ada dan akan datang.

Secara keseluruhan, ini akan mewujudkan satu rangkaian pengangkutan nasional yang lebih sistematik, efektif dan dapat mencetuskan pertumbuhan ekonomi negara.

