

PRESIDENTIAL COMMUNICATIONS OFFICE
News and Information Bureau

**MALACAÑANG PRESS BRIEFING HOSTED BY PRESIDENTIAL COMMUNICATIONS
OFFICE ASSISTANT SECRETARY DALE DE VERA WITH METROPOLITAN MANILA
DEVELOPMENT AUTHORITY (MMDA) CHAIRMAN ATTY. ROMANDO S. ARTES**
FEBRUARY 2, 2025 [10:44 A.M. – 11:30 A.M.]

PCO ASEC. DE VERA: Magandang umaga, Malacañang Press Corps. Welcome muli sa ating press briefing ngayong araw, February 5.

Kahapon ay pinulong ni Pangulong Ferdinand R. Marcos Jr. ang Metropolitan Manila Development Authority o MMDA at iba pang ahensiya ng pamahalaan para pag-usapan ang Comprehensive Traffic Management Plan sa Metro Manila at mga kalapit na probinsiya. Layunin ng planong ito ang implementasyon ng traffic management strategy at epektibong paggamit ng transportation infrastructure.

At para bigyan pa tayo ng karagdagang detalye patungkol dito, kasama natin ngayon si Atty. Romando Artes, Chairman ng MMDA. Good morning, Chair Artes.

MMDA CHAIRMAN ARTES: Magandang umaga sa iyo, Asec. Dale. At sa inyo pong lahat, isang magandang umaga.

Kahapon po, nagkaroon tayo ng pagpupulong kasama po ang ating Pangulong Ferdinand Marcos Jr. at nandoon din po si DOTr Secretary, DILG Secretary at NEDA Secretary kung saan nagbigay po tayo noong update tungkol sa Comprehensive Traffic Management Plan – iyan po ay ang isang five-year action plan na binuo ng MMDA katulong po ang JICA. Grant po iyan ng JICA at iyong bumalankas po niyan ay kasama po ang Japan government kung saan nag-identify po sila ng mga action points at nagrekomenda kung ano po iyong mga dapat gawin para makatulong sa gagpapaluwag ng traffic.

Mayroon pong mga action plans nga po diyan at iyan po ay sinisimulan na nating gawin. In fact, marami po sa rekomendasyon, almost half na iyong na-implement po natin at patuloy pa rin po nating ginagawa – kasama po diyan iyong pag-aayos ng mga intersections at iba pa pong mga gawain. So, ini-report po natin iyong status na iyan sa ating Pangulo at ipinakita po natin iyong resulta noong mga nagawa na natin na mga improvements pursuant to the Comprehensive Traffic Management Plan na ginawa nga po ng MMDA at ng JICA.

PCO ASEC. DE VERA: Thank you, Chair Artes. We're now opening the floor to questions from MPC. Chona Yu, People's Journal.

CHONA YU/PEOPLE'S JOURNAL: Sir, ano po iyong mga recommendations na sinabi ninyo kay Presidente na gagawin niya sa mga susunod pang araw?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, marami po tayong binanggit na mga rekomendasyon, unang-una na po diyan iyong pinaka-major ay iyong pag-aalis po ng U-turn slot sa C-5. Ang original po kasing plan nito ay underpass so, dapat po diri-diretso iyong mga sasakyan – C-5 galing south, tatawid po ng Kalayaan at iyong galing naman po ng north, ganoon din po, underpass po dapat. Pero at that time, hindi ko rin po alam kung rational, ginawa pong U-turn slot iyan.

So, ang rekomendasyon po natin ay temporarily lagyan na lang ng stoplight, alisin iyong U-turn slot at ituloy po sana iyong dating plano na gawing underpass siya para diri-diretso po iyong sasakyan. Pero in the meantime, kung kayo po ay napapadaan sa C-5, niluwagan po natin iyong C-5, inalis po natin iyong—malapad po kasi iyong median island diyan eh, iyong nasa gitna – inalis po natin iyon, pinaluwag at substantially lumuwag po iyong traffic. Iyon po ang isa sa mga major na inirekomenda po natin sa Pangulo.

CHONA YU/PEOPLE'S JOURNAL: Sir, any update doon sa recommendations ninyo before na i-adjust iyong oras ng trabaho sa government offices? Anong sinabi ni Presidente about it, na gawing 7-4?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Yes, napag-usapan din po iyan. Ipinakita rin po natin sa Pangulo iyong resulta noong isinagawa nating 7-4 adjusted government hours sa LGUs. Pinakita po natin iyong benepisyong na although limited nga po within the area ng mga city halls at preliminarily we endorsed na sana lahat pero, again, kami na rin po iyong nagsabi na kailangan pa po ng masusing pag-aaral at konsulta iyong mga different agencies and departments at kunin din po – kinukuha po kasi rin namin iyong experience po ng bawat LGU at iyon pong mga nagta-transact sa kanila para maging inclusive iyong data natin pursuant na rin po sa sinabi ng ating Pangulo na hindi lang dapat kami iyong kinukuhanan data kung hindi pati iyong mga transacting public. So, iyan po ay gagawin natin sa mga susunod na mga buwan.

PCO ASEC. DE VERA: Next question, Tuesday Niu, DZBB.

TUESDAY NIU/DZBB: Good morning, Chairman. Ang pagkakaintindi po namin, nagsimula na kayo, preliminary actions on the EDSA rehabilitation. Ano na po ang mga ginagawa at kailan po iyong talagang pagkukumpuni dito sa kahabaan ng EDSA?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Napag-usapan po iyan kahapon, sinabi po ni Secretary Bonoan na ginagawa na po iyong timetable at iyong preliminary traffic management plan na para po sa rehab ng EDSA. Target pa rin po ay makakapagsimula ng March para matapos po siya in time for the ASEAN. South bound lang muna po ang gagawin, ang challenge lamang po na napag-usapan kahapon, kasi sasabayan na po ng paggawa ng drainage system sa EDSA para maiwasan iyong pagbabaha.

Ni-raise lamang po natin iyong concern na since iyong drainage po ay nasa outer lane, marami pong utilities diyan eh. And based on our experience, kahit po mag-walkthrough, mag-mark – minsan po iyong as-built plan, hindi nasusunod eh noong mga telcos, noong water utilities na during construction may tinatamaang linya na nagpapabagal po. So, we really have to consider that din.

Napag-usapan din po iyong mga areas na walang masyadong alternate route. Hindi tulad po noong sinara natin iyong Kamuning Flyover, mayroon pong tatlong kalsada na puwedeng kanan tapos makakabalik din po sa EDSA after ng Kamuning Flyover na noong minanage [managed] naman natin well, hindi po masyadong nag-create ng mabigat na daloy ng traffic. So, may mga portions po kasi sa EDSA na wala pong ganoong alternatibong ruta.

So, mayroon po tayong isinuggest [suggest] kahapon, medyo out-of-the-box na suggestion, ii won't mention it. Ang sabi lamang po noong ating Pangulo ay we have to consider it, just give him specific numbers para po ma-consider and he will decide. But, I think he's receptive to the idea.

TUESDAY NIU/DZBB: Hindi ninyo puwedeng mabanggit, sir, kung papaano—

MMDA CHAIRMAN ARTES: Hindi ko muna po banggitin kasi medyo sensitive rin po at medyo out-of-the-box nga at mayroon pang mga ibang kinu-consider for that.

TUESDAY NIU/DZBB: Okay, thank you.

PCO ASEC. DE VERA: Maricel Halili, News5.

MARICEL HALILI/NEWS5: Sir, magandang umaga. Sir, for context lamang po. Particularly sa EDSA, ano ba iyong ideal na dami natin dapat ng mga sasakyan na dumadaan doon to consider na okay, solved na iyong traffic versus iyong kasalukuyang volume ng sasakyan na nae-experience natin ngayon?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, ang ideal lamang po diyan ay 250,000 vehicles per day. Ang problem po, nasa 400... I think iyong last count namin is nasa 470,000 na tayo which is almost double noong carrying capacity niya that's why talagang nagkaka-clog up. Marami rin siyang entrance and exit going to EDSA or going to and from EDSA na nakakapagpabagal din, kasama na rin po diyan iyong mga terminal ng buses kapag lumalabas iyong buses, may mga establishments. So, I think yes, sobra po ang sasakyan.

Kasama rin po iyan sa napag-usapan kahapon kasi daily vehicles po natin, noong 2023 it's only 3.6 million. Sa partial data namin, hindi pa po kumpleto, nasa 3.75 na and sa estimate po ng ating Traffic Engineering Center based sa data ng LTO, baka umabot po ng mga around 3.8 mahigit. So, may nadagdag na naman po na around 200,000 vehicles na lumalabas po daily sa ating kalsada. So, talagang sobra-sobra po iyong capacity, at alam naman po natin na ang talagang solusyon diyan ay mass transportation and infrastructure. Ongoing naman po iyong mga infrastructure projects like, sinabi po ng DPWH na may anim silang tulay na gagawin na nagko-cross ng Pasig River. Kasama po diyan iyong napag-usapan na tatlong tulay sa Marikina area na, I understand, na-procure na nila, for award na raw po at hopefully ay masimulan ngayong taon na ito.

MARICEL HALILI/NEWS5: Pero, sir, oras na matapos or ma-complete iyong sinasabi po ninyo na EDSA rehab na target nating magsimula by March, ilang porsiyento po ng problema natin sa traffic ang puwedeng mabawas?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, unang-una, magpapabilis po iyan ng daloy ng traffic kasi kung makikita naman natin – dumadaan naman siguro tayo araw-araw sa EDSA – maraming portions diyan ang lubak-lubak pa dahil nasisira na at napakatagal na po rin kasi ng EDSA at ang nangyayari po kasi, iyong paggawa ay portion-portion lalo na kapag weekend, ina-allow natin na 24 hours sila gumawa, nagku-cause iyan ng traffic. So kapag nagawa po ito, lalagyan ng magandang aspalto, mas bibilis po iyong daloy ng mga sasakyan. So, hopefully it will improve iyong traffic situation sa EDSA once the rehabilitation ay makumpleto.

JULIE AURELIO/INQUIRER: Sir, balikan ko lang po iyong proposal kanina to change the government work hours natin. Sabi ninyo po kanina, it still needs further study. Do you have a timetable for the study? Is the MMDA planning to implement this by this year or by next year?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Hopefully within the year. If data will show na talagang may substantial improvement sa traffic particularly sa major roads, iri-request po natin iyan sa Pangulo na ma-implement based on data.

Tandaan po natin, may 184 na regional offices na hindi dapat nandito sa NCR dahil Region IV, Region III sila na nandito. Nasa 500,000 po ang kabuuang national government agency employees, around 200,000 of them ay may sasakyan, and another 300,000 ay nagko-commute. So, sa mga commuters pa lang, kung maialis natin sila during peak hours ng traffic and ng pagbiyahe, malaking kaluwagan iyan pati sa transport system natin, sa public transport system. Na-experience po namin iyan dito sa MMDA noong nag-implement po kami ng 7 to 4, mas gusto po ng aming mga empleyado dahil mas nakakauwi sila ng mas maaga dahil hindi po nila nasasapol iyong traffic lalung-lalo na sa hapon. Dahil four out na sila, before po mag-build up ang traffic ng 5 o' clock, sila po ay nakakalagpas na doon sa traffic at mas nakakauwi po sila ng maaga at nai-spend po nila iyong time na natipid nila sa kanilang mga pamilya.

JULIE AURELIO/INQUIRER: Sir, where are we in the consultation? Like ilang percent na of the stakeholders, government agencies, LGUs, transacting public have you consulted on this para lang we can set expectation as to when the public should expect these new work hours?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Nasa LGUs pa lang po kami ngayon.

JULIE AURELIO/INQUIRER: Simula pa lang, sir?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Yes, iyong mga empleyado kasi nila ay ini-interview natin, ganoon din po iyong mga nagta-transact sa kanila kung okay ba sa kanila iyon. Pero so far, iyong nagbigay po ng feedback sa amin ay San Juan, Pasay and Pasig, at sinabi po nila na mas gusto nila iyon pong 7 to 4 na work hours.

JULIE AURELIO/INQUIRER: Sir, lilihis lang po ako nang kaunti. May nabanggit po si Interior Secretary Remulla about a plan to charge fees for the use of EDSA, but he says that this will be only implemented once the Comprehensive Traffic Management Plan comes into play. Tapos nabanggit din niya na this was discussed during your meeting with the President kahapon. Would you kindly give us more details about this? And what's the likelihood of this being implemented for EDSA? And will it be implemented in other major thoroughfares? Thank you.

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, napag-usapan po iyan kahapon. Unang-una, it was just a suggestion na ... iyon nga po, lahat naman ng options ay ating pinag-aaralan. We understand sa ibang bansa tulad ng Singapore, may congestion charges talaga kung saan iyong papasok po ng city certain hours, tsina-charge po nila ng fee para makapagdala ka ng sasakyan. This is to encourage use of mass/public transport.

JULIE AURELIO/INQUIRER: Will it work like a toll fee?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Yes, parang ganoon po iyong concept eh na kapag pumasok ka, itsa-charge ka. Initially, parang ipinu-propose siya sa EDSA. Pero ang ating Pangulo po mismo ang nagsabi na puwede lamang iyan kung may alternatibo na, kung efficient na iyong mass transport natin. Kasi kung magtsa-charge ka tapos wala namang option iyong ating mga kababayan na gumamit ng public transport dahil mahaba ang pila, parang hindi pa po timely na mag-implement ng ganoon.

Although, I understand, Baguio ay may proposal din po na ganiyan. So, siguro tingnan po namin ang effect sa Baguio and pag-aralan din po namin kasi may problema din po niyan sa implementation – paano mo itsa-charge? Sino ba ang mga itsa-charge mo? Iyong taga-Manila

lang, iyong tiga-outside of Metro Manila lang? Medyo mahaba-haba pa pong proseso iyan at usapin.

JULIE AURELIO/INQUIRER: So, sir, hindi pa siya mangyayari like anytime soon?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Hind pa po siguro. It's just a suggestion po na we discussed dahil nga po maraming suggestions po ang nag-come up during the discussion na lahat naman po ay kinu-consider dahil anything na makakatulong po sa pagpapaluwag ng traffic ay kinunsider [considered] po kahapon.

JEAN MANGALUZ/PHILSTAR: Hi, sir. Sinabi rin po ni Sec. Remulla na there are plans to phase out the EDSA Busway. Can you elaborate? And may I ask if ito ba iyong solution since as you said, napakadami na ng private vehicles sa daan?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, napag-usapan din po kahapon iyan kasi nagsabi po ang DOTr na currently, they are expanding iyong carrying capacity ng MRT. I think, if I recall it right, additional 30% capacity kasi sa ngayon iyong bagon natin, tatlo lang bawat trip. Magdadagdag po ng isang bagon, so that's another 30% additional capacity. Inaayos lang iyong infrastructure to accommodate iyong mas mahabang bagon.

Ang naging usapan po, suggestion is, kung puwede ring iklian iyong headway, meaning iyong diperensiya ng time o liitan iyong time in between pagdating at pag-alis ng bagon. Ang suggestion po kahapon ay kung maa-accommodate din ng MRT iyong mga pasahero po ng bus carousel since repetitive siya eh, same line. In fact, mas inconvenient pa nga ang bus dahil hindi lahat po ng station ng MRT ay may istasyon ng bus. So kung magagawa po iyan, mapi-free up po iyong isang lane. May suggestion din po na kung mangyari iyon, baka puwede pong i-consider na huwag na siyang alisin pero instead ay ipagamit sa high occupancy vehicles tulad po sa LA na kung tatlo or apat iyong sakay mo, ikaw lang ang puwedeng gumamit ng special lane po na iyan.

JEAN MANGALUZ/PHILSTAR: Sir, can you say po na adding another lane will solve the traffic? Kasi why can't we have it both ways na may busway and MRT operating side by side since the EDSA bus lane also has stops that the MRT doesn't cover?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, iyon nga, as I've said, kung maa-accommodate naman sa taas, sa tren iyong mga pasahero, we don't see the need na magkaroon pa ng bus kasi exactly the same route nga siya. In fact, mas bentahe pa nga ang train dahil mas marami siyang stops kaysa sa bus carousel. And may plano po ang DOTr na talagang magkaroon ng seamless transfer from different train system like MRT, idugtong na talaga sa LRT 1, or iyong sa north, same, LRT 1.

Kasi ang nangyayari daw po ngayon kapag umalis ka ng isang train station lalabas ka pa ng station, bababa ka then papanhik ka uli sa kabila. So, pinaplano na po ng DOTr na ipag-interconnect po itong mga ito which is I think mas beneficial din po sa riding public and at the same time tingin ko mas bibilis na iyong biyahe sa MRT kasi nga mas mababawasan iyong time ng headway ng bawat bagon at the same time makaka-free up po tayo ng space sa EDSA – imagine ninyo one additional lane na magagamit ng mga sasakyan hindi naman po dahil car-centric tayo pero definitely makakapagpaluwag po iyan. Magiging repetitive lang po kasi kung kaya nang i-accommodate ng MRT iyong pasahero, we don't see the need po for buses.

JEAN MANGALUZ/PHILIPPINE STAR: Pero, sir, do you agree that buses are more efficient in moving people rather than private vehicles? And sorry last question, pero when can we expect this phase-out?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, lagi naman talagang mass transport buses mas maraming sakay pero again, hindi po naman dahil pinapaboran natin iyong mga kotse kundi again for practical purposes – kung kaya naman ng MRT bakit ka pa magba-bus?

JEAN MANGALUZ/PHILIPPINE STAR: Pero when po, sorry.

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, kapag na-interconnect na po iyong mga train system natin and nakita po natin iyong efficiency nitong dagdag na capacity and then iyong interconnectivity at kaya na nga pong i-accommodate ng train system po natin iyong mga pasahero ng bus carousel then iyon po iyong magiging time siguro na i-implement po iyan.

PCO ASEC. DE VERA: Harley Valbuena, DZME.

HARLEY VALBUENA/DZME: Good morning, sir. The planned rehabilitation on EDSA, will this possibly affect the EDSA Bus Way or is the EDSA Bus Way included in the improvements that we will do?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Kasama po ang EDSA Bus Carousel sa iri-rehab. Ang gagawin na lang po siguro namin napag-usapan din iyan kahapon ay tulad noong ginawa natin noong ni-rehab iyong EDSA Bus Way dahil sa FIBA World Cup kung saan iyong portion na affected palalabasin po natin iyong bus, i-stop po natin iyong mga sasakyan para malakabas iyong bus and then paglagpas po noong portion na ginagawa ay pabalik natin sa bus carousel – ito po ay para hindi po masyadong maabala iyon pong mga pasahero ng bus carousel po natin.

HARLEY VALBUENA/DZME: Sir, follow-up lang po, since na-float na iyong idea na i-accommodate na lang sa MRT iyong passenger sa EDSA Bus Way if kaya, so, we have no plans anymore na magdagdag ng stations po sa EDSA Bus Way?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, may limitations din po kasi iyong paggawa ng stations sa bus carousel – kung nakikita ninyo po kasi may mga stations po na wala nang lugar sa gitna eh. So, doon po sa mga stations na iyon definitely hindi na po tayo makakapaggawa ng istasyon. So, siguro po iko-consider din natin iyong mga puwede pa na lagyan although DOTr po iyan ay siguro naman may plano sila na lagyan pa.

Sinabi ko nga, hangga't hindi naman po kayang i-accommodate ng MRT iyon pong pasahero ng bus carousel ay hindi pa naman po maaalis iyong buses diyan.

HARLEY VALBUENA/DZME: Sir, last question na lang po. Will we use the EDSA Bus Way as a special lane po sa hosting natin ng ASEAN next year?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Yes, definitely we will use.

PCO ASEC. DE VERA: Alvin Baltazar, Radyo Pilipinas.

ALVIN BALTAZAR/RADYO PILIPINAS: Chairman, babalik lang ako doon sa pinaplanong 7 A.M. to 4 P. M. na pasok sa mga government offices. Did you consult the Civil Service Commission na baka pupuwede nating i-activate o mai-consider iyong pagbabalik ng work-from-home?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, may issuance naman po ang Civil Service regarding alternative work arrangement pero depende pa rin po iyan sa department or agency na concerned kasi po depende iyan sa needs nila – kung kaya naman po, I understand NEDA may ganoong arrangement dahil output oriented naman sila. Pero kasi may mga agencies na kailangan ng physical presence noong kanilang mga employees, so case to case basis pa rin po. And mayroon nga pong issuance na ang Civil Service regarding alternative work arrangement including work-from-home.

PCO ASEC. DE VERA: Eden Santos, Net 25.

EDEN SANTOS/NET 25: Good morning, sir. Sabi ninyo kanina napakarami na po talaga ng mga sasakyan at nadadagdagan pa. Sa tingin ninyo po it's about time na muli nating ipursige iyong panukala na i-limit na lang po sa 10 to 15 years iyong mga sasakyan? Bakit hindi ito maisagawa, ano po iyong challenges na...

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, nagawa na po iyan sa public transport kaya nga po sila nagmo-modernize, iyong mga buses 15 years lang po puwedeng gamitin. Sa mga sasakyan po kasi parang mahirap siyang i-implement although ako I will agree to that dahil marami pong instances ng mga nai-stall na vehicles all around Metro Manila na nagki-create din po or nakakadagdag sa traffic. Pero ang argument po kasi against that lagi ay anti-poor daw po – kasi paano po iyong mga kababayan natin na ang kaya lang bilhin ay second hand vehicle. Ang sinasabi nila, paano kung well-maintained naman iyong mga sasakyan.

So, kailangan pong pag-aralan mabuti iyan especially iyon nga po iyong against argument na anti-poor siya dahil hindi po naman lahat ng ating mga kababayan ay kayang bumili ng brand new po na sasakyan.

EDEN SANTOS/NET 25: Sir, kapag po ba na-rehab iyong EDSA ano iyong assurance na bibilis iyong biyahe po natin kasi I remember iyong Skyway iyong bago magawa po iyan sabi magiging five minutes na lamang iyong travel from Cubao to Makati according to former DPWH Secretary Villar pero sa ngayon po nakikita natin kahit sa Skyway nagkakaroon ng traffic.

MMDA CHAIRMAN ARTES: Iyan po kasi rin iyong problem. Minsan po hindi siguro na-project iyong bilis ng pagdami ng sasakyan. Minsan like iyong mga Skyway, pino-project nila ang carrying capacity nito say 100,000 pero ngayon lagpas na doon din sa carrying capacity dahil sobra po talaga iyong dami ng sasakyan.

So, may mga factor po na maybe hindi na foresee – nagmura ang mga sasakyan, mura ang down payment – iyon po, iyong mga ganoong factor. So, kaya po may tulong pa rin po iyan dahil nga additional carrying capacity and alternate routes pero again napupuno na rin po siya talaga dahil sa sobrang dami ng sasakyan.

EDEN SANTOS/NET 25: So, ano po iyong assurance na sa EDSA rehab ay talagang maiibsan iyong traffic diyan po sa kahabaan ng kalsadang iyan?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, unang-una po kasi entire stretch na iyong gagawin. So, again instead na patse-patse, every week may makikita kayong ginagawang portion na kapag weekend nakaka-cause ng traffic 'di ba, nakaka-cause ng aksidente dahil minsan sobrang lalim ng lubak na kailangang iwasan nang biglaan – iyong mga aksidente po na iyan ay nagpapasikip din ng daloy ng traffic.

So, kung maganda na po iyong daan, mas mabilis po ang daloy ng sasakyan at mas safer, tapos po maiiwasan na iyong weekly may ginagawa.

EDEN SANTOS/NET 25: Baka may panawagan po kayo sa ating mga riding public kapag nagsimula na iyong rehab niyan eh talagang iyong traffic po sobrang...

MMDA CHAIRMAN ARTES: Yes. Well, dapat i-expect ng ating mga kababayan na kapag nagsimula po iyong ating rehab ng EDSA ay magki-create po iyan ng matinding traffic. Iyon nga lang pong may magbangaan na isa or dalawang sasakyan ay nagko-cause ng traffic eh kapag hindi po namin naalis within 30 minutes. Ang effect niyan kung two kilometers away ka doon sa bangaan ay additional one hour na biyahe. Imagine ninyo kung habang ginagawa ito, gaano kalaki iyong idadagdag na oras sa iyong pagbiyahe. So, sa atin pong mga kababayan, i-update po ninyo iyong sarili ninyo. We will issue naman po mga advisories para po maplano nila iyong biyahe nila. And we will encourage na gumamit ng public transport instead, especially kung ang pupuntahan ninyo ay malapit lang sa EDSA or umiwas po sa EDSA, kasama na po iyan.

PCO ASEC. DE VERA: Maricar Sargan, Brigada News.

MARICAR SARGAN/BRIGADA NEWS: Good morning po, Chairman. Balikan ko lang po iyong sa pag-aaral na tanggalin iyong EDSA Bus Way, since binabanggit po ninyo magdadagdag ng 30% capacity iyong MRT and parang repetitive na may bus way and then iyong sa tren. Pero iko-consider po ba ng MMDA iyong sentimyento ng mga commuters since according sa mga netizens, sa mga comments nila, mas comfortable po sila sa bus and hindi po ba nakikita ng MMDA na kapag inalis iyong bus way magbubuhol-buhol ulit iyong mga bus and sasakyan kapag wala nang designated para sa mga bus?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, iyong sa comfort po ng ating mga pasahero, definitely DOTr matter po iyan, pero off hand, I can say na hindi naman po magiging ganoon ka-inconvenient dahil nga po gagawin lang iyan if ever iyong pag-alis po ng bus carousel, kung may sufficient carrying capacity na iyong MRTs po natin to accommodate lahat ng passengers sa bus carousel. Iyan ay mangyayari po iyan kapag ganoon na nga po iyong sitwasyon.

Ano iyong second question, sorry.

MARICAR SARGAN/BRIGADA NEWS: Iyong hindi po babalik sa sitwasyon before?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Ah iyong traffic. Hindi na po, kasi kung inyong matatandaan, dati dalawang lanes ang sakop ng bus, 'di ba, may yellow line tayong tinatawag ngayon inilipat natin sa kaliwa, isang lane na lang. Kapag inalis po kasi natin iyong bus carousel, completely wala na sila. So, wala na pong dadaan na buses sa EDSA. So, I don't think na magki-create po iyan ng problem.

MARICAR SARGAN/BRIGADA NEWS: Follow-up lang po. May target po ba kayo na date since parang siyempre iyong ibang mga commuters baka mag-alala?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Wala pa naman pong definite date iyan sa ngayon. Again, iyan naman po ay subject sa condition na iyon nga pong ating MRT ay kaya nang i-accommodate iyong lahat ng passengers ng bus carousel po.

PCO ASEC. DE VERA: Tuesday Niu, DZBB.

TUESDAY NIU/DZBB: Sir, I am just wondering, mayroon pa po bang i-improve iyong operations ng MMDA versus iyong mga obstruction sa kalsada? Kasi kami po ay commuter din dito, marami kaming mga kalsadang nadadaan, ginawa na pong parking area, ihahalimbawa ko po diyan sa Abad Santos, sa may R. Papa, parking na po iyong lanes na iyon, plus magka-counter flow kasalubong mo po iyong mga tricycle. Ano po ang puwede nating magawa sa mga ganiyan?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, siguro i-strengthen natin iyong coordination with the local government units dahil hindi po namin talaga kayang bantayan lahat po ng kalsada sa buong Metro Manila. Nakikita naman siguro ninyo sa mga social media pages and sa mga news na rin na everyday po, apat na teams po namin ang nagsasagawa ng clearing operations – umaga, hapon, non-stop po iyan. It's just that, siyempre pag-alis namin, minsan hindi na kaagad namin nababalikan and minsan nga po, kung balikan namin ng mas madalas, nagrireklamo po ng mga nato-tow dahil sinasabi, kakagaling lang ninyo last week, nandito na naman kayo.

Iyon nga po iyong nangyayari, vicious cycle, i-operate namin, pag-alis namin, minsan, hindi nga kinabukasan eh, sa hapon pa lang nakabalik na. Pag-aralan po namin kung kakayanin ng budget na magdagdag pa ng teams para mas marami pong mapuntahan at ma-clear ati yong frequency ay mas maging madalas.

Pero siguro ang isa sa susi diyan ay iyong close coordination with LGUs na sana kapag na-clear namin, i-maintain na nila. Siguro makipag-ugnayan din ako sa DILG, kay Sec. Jonvic Remulla regarding this para po mapagtulungan po namin.

PCO ASEC. DE VERA: Chona Yu, People's Journal.

CHONA YU/PEOPLE'S JOURNAL: Sir, just one quick follow-up lang doon sa tanong kanina na iyong plano na tanggalin iyong bus sa EDSA Bus Way, palitan ng mga sasakyan na mayroong high occupancy rate na three to four up na sakay.

MMDA CHAIRMAN ARTES: Suggestion pa lang po naman iyan.

CHONA YU/PEOPLE'S JOURNAL: Paano ang magiging proseso noon, sir, iisa-isahin, titingnan? Paano kung iyong vehicles is tinted?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Hindi po, siguro off hand, dapat hindi naka-tint. May mga AI cameras naman po tayo sa EDSA na puwede pong tumingin, it's just that, in fact iyong AI cameras namin, huwag lang naman iyong super dark tint, nakikita po iyong nasa loob. So, although, again, naka-TRO po iyong NCAP natin, so pag-aaralan po natin iyong implementation po niya, pero definitely, isa po sa nakikita namin diyan ay kung gagamit ka ng, kung sakaling i-implement iyong high occupancy vehicle lane, unang-una, dapat tint iyong kotse or kung may tint iyong kotse mo, i-roll down mo iyong window, ganoon po siguro para mas madali iyong implementation.

CHONA YU/PEOPLE'S JOURNAL: Roll down na, sir, bago pumasok sa?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Yes, dapat para makita po na talagang may sakay kayo or hindi mannequin iyong nakasakay. Kasi kinukuwento po ni Presidente Bongbong Marcos na noon daw pong panahon ni President Carter sa America, iyong mga tao daw po ay bumili ng mannequin para kunwari may sakay para makagamit ng high occupancy vehicle lane. So, pagplanuhan po natin kung sakaling dumating po iyong time na mag-implement tayo niyan.

CHONA YU/PEOPLE'S JOURNAL: Parang binigyan mo, sir, ng idea.

Q: [OFF MIC]

MMDA CHAIRMAN ARTES: Hindi naman po anti-poor, kasi puwede ka namang--regardless ng sasakyan mo eh, puwede kang gumamit niyan so long as marami kang sakay, yes.

PCO ASEC. DE VERA: Christian Yosores, Radyo 630.

CHRISTIAN YOSORES/RADYO 630: Sir, just a point po doon sa pinag-aaralang pag-remove ng EDSA Bus Way, hindi naman po kaya ma-defeat iyong purpose noong pagbubukas natin last year ng mga new stations ng bus carousel, naglagay po tayo ng foot bridges and mga elevators and ramps? Paano po iyong ginastos na budget natin para doon?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, puwede pa rin naman pong tawiran iyan, tingnan po natin, kasi matagal pa naman po iyan. Puwede rin po siguro nating gawin iyong padaanin iyong mga provincial buses na point-to-point. So, definitely, puwede naman pong i-adjust ang use nitong mga stations na ito or puwede po siguro iyong atin pong mga UV express, iyong mga ganaoon po. Idi-discuss din po naman natin iyan at paplanuhin, kasama po iyong DOTr?

PCO ASEC. DE VERA: Sam Medenilla, Business Mirror.

SAM MEDENILLA/BUSINESS MIRROR: Good morning, sir. Regarding lang po, balik lang po ako doon, sir, sa CTMP, bale kapag na-complete po iyong five year plan, ano ang target na reduction sa traffic sa Metro Manila, at saka kung magkano po iyong budget na gagastusin na total ng government for the entire program?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, maliit lang po iyong gastos kasi more on adjustment lang sa mga intersections, adjustment sa oras ng stop lights. Well, nagba-vary po kasi iyong effect. We can provide you with the data na 15 or 16 intersections, I think 15, labing-apat po iyong nag-improve at mayroong isa bumagal ng kaunti. So, inaaral po ngayon kung bakit bumagal. Pero iyong ranges po ng decrease ng travel time doon sa mga intersections na iyon ranges from 9% up to 66%. We will provide po with the data noong effect po doon sa mga 15 intersection po na in-implement natin iyong CTMP. So, we cannot say iyong overall impact sa buong Metro Manila, pero per intersection or per kalsada po siguro we can provide the data.

SAM MEDENILLA/BUSINESS MIRROR: The budget po kaya?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Budget, maliit lang siya eh. Hindi siya massive infrastructure project. Like iyong iba, nilagyan lang ng lane markings, in-adjust iyong timer ng mga traffic lights, iyong mga ganoon po so hindi naman siya major. In fact, ang pinakamahal lang siguro iyong pagpapaluwag ng, in effect, additional lane doon sa C-5 pero maikli lang iyon eh, hindi siya ganoon kalaki.

SAM MEDENILLA/BUSINESS MIRROR: Tapos last na lang, sir. Iyong regarding po doon sa preparations sa ASEAN hosting ng Pilipinas, bukod po doon sa pag-rehab ng EDSA, may other plans pa po ba iyong MMDA to prepare for that event?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, ang sa amin po kasi ay more on traffic management, so pinaplano po lahat iyan doon sa mga venues po ng paggaganapan, sa mga hotels. Pero aside

from that, all other preparations po kasi may kaniya-kaniyang responsibility – siguro po ang infra nasa DPWH, tourism aspect sa DOT. So, kami po, talagang limited sa traffic management po.

MICHELLE GUILLANG/ALLTV: Good morning, sir. Sir, just a question lang po doon sa elimination ng EDSA Busway. Can you tell us po what other factors na na-consider ninyo into coming up with the proposal to eliminate the EDSA Busway? Kasi if I may share, I'm a commuter myself, I ride the train almost every day and even with the existence of the EDSA Bus Carousel, punung-puno pa rin po kami sa MRT – ang haba po ng pila doon pa lang sa ticketing booth, hindi po kami makababa sa mismong ano, sa train. So, sir, just tell us po, ano pa po iyong ibang factors na kinonsider ninyo bukod sa pagiging repetitive noong routes into, you know, into coming up with the proposal to eliminate the EDSA Busway?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Again, i-emphasize ko lang, ito po ay suggestion lamang and ang primary factor po diyan nga – again, uulitin ko po, ay kung kaya na ng MRT na i-accommodate lahat ng passengers including iyon pong nasa sumasakay ng Bus Carousel. So, until mangyari iyan, hindi po aalisin ang bus carousel. So, wala pong dapat ipag-alala ang ating mga kababayan dahil ito po ay proposal lamang.

And again, uulitin ko po, hindi po mangyayari iyan hangga't hindi po makikita ng ating policymakers na iyon pong biyahe ng MRT ay kaya na pong isakay conveniently iyon pong mga pasahero ng bus carousel.

PCO ASEC. DE VERA: Ivan Mayrina, GMA7.

IVAN MAYRINA/GMA7: Sir, just to synthesize the discussion, ang haba po kasi. So, klaruhin lang po natin. Most of what we discussed so far are mere suggestions, tama po ba?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Iyong iba po ay ini-implement na, iyong CTMP. Marami naman pong for implementation.

IVAN MAYRINA/GMA7: Okay. balikan ko po iyong U-turn sa C-5 halimbawa. Is that already approved in principle and it's a matter of time before we implement or is it still under study as well?

MMDA CHAIRMAN ARTES: No. In effect, approved na po in principle.

IVAN MAYRINA/GMA7: Kailan po natin ito ipa—

MMDA CHAIRMAN ARTES: Well, kailangan lamang po na aralin unang-una iyong traffic management plan doon sa area kasi po lalagyan po iyan ng stoplight in case and then, iyong budgeting po siguro noong paggawa ng underpass. So, iyon po ang mga factors—

IVAN MAYRINA/GMA7: So, the entire stretch po ng C-5, as in zero U-turn slot iyan, the entire stretch?

MMDA CHAIRMAN ARTES: At least iyong sa Kalayaan Intersection.

IVAN MAYRINA/GMA7: Ah, iyon lang. But all the rest, Libis for example, nandoon pa rin iyon?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Yes, nandoon pa rin po. Pero isa rin po pala sa napag-usapan iyong posibleng paglalagay pa ng overpass naman po dito sa may Lanuza na dati na rin naman pong plano na na-shelve lang.

IVAN MAYRINA/GMA7: And sa EDSA, iyon po, iyong rehab and the—

MMDA CHAIRMAN ARTES: Iyong Guadalupe Bridge, rehab din po. Although iyong Guadalupe medyo hindi naman po tatanggalin iyong bridge kaagad until makagawa po ng parallel na bridge – detour bridge ang tawag.

IVAN MAYRINA/GMA7: One final point, Chairman. Mayroon ho ba tayong maio-offer sa mga motorista natin na immediate relief, something that they can feel in the very short term like in the next one or two months? Mayroon ho ba kayong napag-usapan kahapon to that effect?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Mayroon pong isa pero medyo kailangan lang pong aralin iyong implementation. So, hindi ko muna po maiaano.

PCO ASEC. DE VERA: Harley Valbuena, DZME.

HARLEY VALBUENA/DZME: Sir, last na lang po. Since included iyong EDSA Busway sa EDSA rehabilitation, mayroon po bang portions na magsasara in the coming months for the repair or rehab?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Hindi siya completely sara eh, may mga portions lang po na... by portion po kasi iyong gagawin so siguro kalahati muna noong portion na iyon then another half. So, pinaplano pa po iyan ng DPWH.

HARLEY VALBUENA/DZME: Pero definitely po hindi maha-hamper or hindi matitigil iyong biyahe ng EDSA Carousel?

MMDA CHAIRMAN ARTES: Ay hindi po, hindi po natin gagawin iyon.

PCO ASEC. DE VERA: Okay. Thank you very much, Chairman Artes. At dito na po nagtatapos ang ating press briefing sa araw na ito. Salamat po, Chairman Artes and Malacañang Press Corps. Magandang umaga.

##