

**PEMBERITAHUAN PERTANYAAN DEWAN NEGARA
MESYUARAT PERTAMA, PENGGAL KEDUA
PARLIMEN KEEMPAT BELAS**

PERTANYAAN : JAWAB LISAN

**DARIPADA : TUAN SURESH SINGH A/L RASHPAL
SINGH**

TARIKH : 6 MEI 2019 (ISNIN)

SOALAN NO. 70

Minta **MENTERI PENGANGKUTAN** menyatakan apakah langkah-langkah yang diambil untuk membantu atau menampung kos-kos pengendalian yang tinggi oleh pengusaha-pengusaha bas tempatan (Stage Bus Operators) di Kawasan luar bandar yang tidak mempunyai perkhidmatan rapid, LRT, MRT dan lain-lain jenis perkhidmatan awam.

JAWAPAN

Yang di-Pertua,

1. Untuk makluman Yang Berhormat Senator, Kerajaan telah mewujudkan Dana Sokongan Bas Berhenti-henti (ISBSF) pada 2012 sebagai salah satu usaha untuk membantu operator bas berhenti-henti menampung kos operasi harian mereka. Dana ini diwujudkan berikutan situasi beberapa operator bas berhenti-henti terpaksa menghentikan operasi mereka disebabkan peningkatan kos dan kerugian yang dialami disebabkan sebahagian laluan mereka tidak menguntungkan terutama di kawasan luar bandar. Kerajaan memberi perhatian terhadap isu itu kerana kebanyakan laluan yang terbabit terletak di kawasan luar bandar dan perkhidmatan itu masih diperlukan oleh penduduk untuk meneruskan aktiviti harian mereka. Dengan adanya dana ISBSF ini, banyak syarikat dapat meneruskan operasi di kawasan luar bandar dan pengguna di kawasan berkenaan boleh terus mendapatkan khidmat pengangkutan bas berhenti-henti ini sehingga hari ini.
2. Namun begitu ISBSF ini hanya bersifat sementara. Oleh itu, Program Transformasi Perkhidmatan Bas Berhenti-henti (SBST) diwujudkan kerajaan pada 2015 sebagai alternatif kepada ISBSF. Perkhidmatan Bas Berhenti-henti boleh menjadi lebih cekap apabila keperluan tahap pekhidmatan (KTP) bagi perkhidmatan bas dibuat berdasarkan kesesuaian keperluan dan KTP tersebut dipantau menggunakan teknologi system pemantauan atas talian pada setiap masa. Tindakan tegas dan kaedah penalti juga

dipercayai akan membantu pihak berkuasa untuk memastikan pengendali perkhidmatan bas tersebut menyediakan perkhidmatan mengikut KTP.

3. Antara KTP yang biasa digunakan adalah:
 - i. **Pematuhan Laluan** – pengendali perlu menjalankan perkhidmatan bas mengikut laluan dan rangkaian yang telah ditetapkan supaya perkhidmatan mengikut laluan secara konsisten;
 - ii. **Kekerapan Trip atau Perjalanan** – pengendali perlu menjalankan perkhidmatan mengikut jumlah trip atau perjalanan yang telah ditetapkan bagi memastikan ketersediaan perkhidmatan pada waktu atau jadual yang telah ditetapkan;
 - iii. **Ketepatan Masa** – pengendali perlu menjalankan perkhidmatan mengikut jadual perjalanan yang telah ditetapkan bagi mengelakkan bas tiba terlalu awal atau terlalu lewat; dan
 - iv. **Kebolehpercayaan** – pengendali perlu memastikan penyelenggaraan dan pembaikan bas dibuat mengikut jadual agar tidak menjejaskan operasi dan perkhidmatan.
4. Namun begitu, terdapat banyak lagi aspek yang perlu dilihat dalam penyediaan perkhidmatan pengangkutan awam yang lebih cekap dan meluas. Antaranya ialah mengenalpasti keperluan penyediaan perkhidmatan agar ianya berada di tahap optimum dan mengenalpasti punca perkhidmatan tersebut tidak mendapat sambutan. Jika pengangkutan awam hendak dijadikan sebagai mod pilihan, maka ia perlu mempunyai tarikan, mudah diakses, masa perjalanan yang singkat, jaringan rangkaian untuk

menghubungkan sesuatu tempat dan kelebihan lain berbanding kemudahan opsyen kenderaan persendirian. Sekiranya perkhidmatan bas ini dijadikan sebagai opsyen, maka ia hanya akan digunakan pada masa-masa atau keadaan yang tertentu sahaja berbanding keperluan kepada rakyat.

5. Kementerian Pengangkutan Malaysia sedang dalam proses untuk meningkatkan perkhidmatan bas berhenti-henti di seluruh Negara melalui SBST 2.0. Dalam usaha untuk meluaskan liputan perkhidmatan bas berhenti-henti, SBST 2.0 akan menggunakan pendekatan model tadbir urus baharu berdasarkan strategi desentralisasi dan strategi pengagihan sumber dana antara kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri. Dengan strategi model tadbir urus ini, Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri akan mempunyai peranan dan tanggungjawab mereka tersendiri. Antara peranan dan tanggungjawab Kerajaan Persekutuan adalah penetapan polisi, piawaian dan garis panduan. Manakala, peranan dan tanggungjawab Kerajaan Negeri adalah merancang rangkaian bas dan pelan operasi.
6. Tambahan pula, struktur dasar pembiayaan merupakan peranan dan tanggungjawab bersama antara Kerajaan Persekutuan dan Kerajaan Negeri. Oleh yang demikian, jumlah peruntukan yang disalurkan Kerajaan Negeri dalam membangunkan system pengangkutan awam di semua negeri akan dikenalpasti melalui analisa penilaian dan penarafan keupayaan kewangan dan kemampuan ekonomi negeri. Strategi baharu ini dipercayai dapat memastikan kesinambungan perkhidmatan bas berhenti-henti Negara disamping meningkatkan kuasa autonomi pihak Kerajaan

Negeri terhadap perkhidmatan pengangkutan awam di peringkat negeri.

7. Sehingga September tahun 2018, Kerajaan telah memperuntukkan dana berjumlah RM767.7 juta untuk skim ISBSF dan RM112.8 juta untuk SBST.

Sekian, terima kasih.