

Perkhidmatan bas henti-henti perlu diberi 'enjin' baru

TUMPUAN hari ini tentunya kepada beberapa isu berkaitan mahkamah. Seperti diselak minggu lalu, perhatian utama tentunya berkaitan nasib Anwar Ibrahim dan 'demonstrasi aman' Bebas Anwar 901. Begitu juga kenyataan oleh Dr. Mohamad Khir Toyo mengenai masa depan politiknya.

Sama-samalah kita ikuti perkembangan kes-kes ini. Apa pun keputusan hari ini, biarlah rakyat negara ini akan terus menikmati kehidupan yang sempurna sesuai dengan Rakyat Didahulukan, Pencapaian Diutamakan. Bukananya pemimpin didahulukan dan diutamakan.

Banyak yang sudah dilakukan oleh kerajaan 1Malaysia Barisan Nasional (BN) pimpinan Najib Tun Razak. Apa yang dijanji ditunaikan satu persatu dan sesuatu yang tidak dijanji pun dilaksanakan.

Bukananya 'gula-gula' atau ibarat manis kata di bibir saja atau seperti 'tanam tebu di tepi bibir'. Rakyat sama ada di kota atau di desa, masing-masing mendapat habuan.

Seperti pernah diselak sebelum ini, setiap rakyat Malaysia sama ada secara langsung atau tidak langsung menerima 'habuan' mereka dan tidak keterlaluan jika dikatakan setiap mulut rakyat Malaysia 'disapu' oleh kerajaan. Itu pun ada yang masih belum bersyukur malahan sanggup 'mengigit' tangan yang memberi.

Baru-baru ini kerajaan mengumumkan bantuan RM400 juta untuk membantu syarikat bas henti-henti di seluruh negara yang semakin kerap didengar terpaksa gulung tikar kerana tidak mampu bersaing.

Bukan sekadar di luar bandar yang amat memerlukan perkhidmatan bas henti-henti ini malahan di pinggir bandar juga amat memerlukannya. Tetapi kebanyakan bas

Selak

HASSAN MOHD. NOOR
e hassan.noor@utusan.com.my



henti-henti ini semakin uzur, tua atau buruk. Pemilik tidak mampu mendapatkan bas baru yang lebih menjimatkan kos.

Maka sesuatu harus dilakukan supaya perkhidmatan bas ini mendapat 'enjin baru' yang boleh menjamin keselesaan penumpang. Peruntukan yang diumumkan Najib harus diagihkan dengan sebaik mungkin supaya kita tidak mahu wang habis, perkhidmatan dihentikan. Adalah lebih baik kita *memberi kail, bukananya ikan*.

Menyelak nostalgia lalu, di Kuala Lumpur, syarikat bas seperti Foh Hup, Tong Fong dan Sri Jaya adalah nama yang sudah tidak asing lagi kepada warga ibu kota. Bas syarikat ini dan yang lain termasuk bas mini menjadi nadi pengangkutan awam di ibu negara. Bagaimanapun ia beransur-ansur hilang selepas kehadiran pengangkutan awam moden serta syarikat baru mengambil alih perkhidmatan itu.

Begitu juga di luar bandar. Di utara, nama syarikat/bas seperti Sri Negara, MPPP, United Traction Company (UTC), KGN, Lean Hock, Kenderaan Langkasuka Sdn. Bhd., Penang Yellow Bus dan macam-macam lagi tenggelam begitu sahaja atau jika ada pun sedang bergelut dengan masalah.

Syarikat-syarikat bas inilah yang meng-

hubungkan penduduk antara negeri misalnya dari Butterworth (Pulau Pinang) ke Parit Buntar (Perak); Butterworth ke Sungai Petani dan Alor Setar (Kedah); Bukit Mertajam ke Sungai Petani; Bukit Mertajam ke Kulim dan sebagainya.

Bas inilah yang merentasi setiap kawasan kampung mengambil penumpang untuk ke pekan berhampiran sama ada bagi urusan kerja, bank, pos, klinik, hospital dan membeli barang keperluan dapur atau menziarah saudara mara.

Malah ada syarikat yang menyediakan bas sekolah khusus untuk murid-murid kerana ketika itu jarak sekolah dengan sesuatu kawasan agak jauh. Kini boleh dikatakan jarak sekolah semakin hampir dengan rumah dan kebanyakan ibu bapa boleh menghantar anak-anak atau membiarkan mereka berjalan kaki atau berbasikal. Tetapi secara keseluruhannya masih banyak yang memerlukan bas untuk ke sekolah.

Kembali ke kawasan bandar, khidmat bas henti-henti ini juga amat penting bukan sahaja kepada penduduk tempatan malahan kepada pelancong-pelancong yang mahu mendapatkan khidmat lebih murah di samping menikmati kawasan yang dilalui untuk ke destinasi tertentu.

Di Kuala Lumpur, era bas mini sudah berakhir dan digantikan dengan bas Intrakota dan kini RapidKL. Ada cadangan bas mini dihidupkan semula. Di samping bas dan teksi bermeter, warga KL juga mendapat kemudahan pengangkutan rel yang lebih pantas seperti ERL, monorel, transit aliran ringan (LRT) dan komuter.

Tetapi harus diingat, jika tidak ada perkhidmatan bas di dalam bandar, apa akan terjadi jika sistem rel kita lumpuh?

Setiap hari, pengguna terus merungut terhadap mutu perkhidmatan rel terutama melibatkan komuter yang menjadi penghubung penduduk di Negeri Sembilan dan Selangor untuk ke Kuala Lumpur. Akhirnya ada pengguna yang sanggup mengambil kereta sapu atau van sapu. Kenapa?

Tentulah perkhidmatan pengangkutan awam darat masih belum cekap. Kita ada sistem rel tetapi hubungan antara stesen komuter, LRT dan monorel ke destinasi yang dituju menimbulkan masalah. Di sekitar stesen, pengguna terpaksa menggunakan teksi, kereta sewa atau kereta sapu disebabkan ketiadaan bas henti-henti.

Malangnya ada teksi yang enggan menggunakan meter malahan mengumpul sejumlah penumpang sebelum memulakan perjalanan dengan mengenakan tambang ikut 'kepala'. Begitu juga dengan kereta sewa yang tambangnya tidak seragam dan membebankan pengguna. Kereta sapu juga menjadi sandaran penumpang apabila tidak ada perkhidmatan kereta sewa, teksi atau bas. Penumpang tidak ada pilihan. Mereka sedar risiko menggunakan kereta sapu. Tetapi apa pilihan mereka?

Di sesetengah stesen mempunyai teksi tetapi menggunakan kupon. Teksi bermeter jadi teksi berkupon. Malangnya kadar yang dikenakan juga membebankan berbanding jika mengikut meter. Inilah masalah yang perlu diselesaikan oleh Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat (SPAD), bukan sekadar memberi amaran kepada pengusaha dan pengguna. Carilah punca menyebabkan pengguna terus merungut mengenai perkhidmatan pengangkutan awam darat ini.

Begitu juga kenapa mereka menggunakan kereta sapu. Tidak wajar 'menghukum'

pengusaha kereta/van sapu. Di sesetengah kawasan, kita sepatutnya berterima kasih kepada mereka kerana menyediakan perkhidmatan kepada pengguna termasuk murid dan pelajar institusi pengajian tinggi.

Dalam hal ini, khidmat bas di Putrajaya boleh dijadikan contoh. Walaupun jumlah penggunanya kurang tetapi perkhidmatannya menyenangkan. Sebaik turun dari ERL atau mana-mana bas dari luar di Putra Sentral sudah tersedia bas ke seluruh presint di Putrajaya. Pilihlah destinasi yang hendak dituju. Ada bas yang melalui laluan lebih jauh dan ada pula laluan lebih dekat. Semuanya bergantung kepada laluan ditetapkan. Lebih menarik lagi apabila tambang yang dikenakan hanyalah lima puluh sen.

Rasanya tidak ada di Malaysia, bas yang mengenakan tambang sebegini murah. Bas mini yang tidak ada pendingin hawa dan panas membara pun mengenakan tambang RM1. Justeru, mungkin sudah tiba masanya, bas henti-henti mendapat pembelaan kerajaan sewajarnya seperti bantuan yang diumumkan baru-baru ini.

Model perkhidmatan di Putrajaya perlu diperluaskan. Setiap bas yang menjadi pengangkutan awam perlu seupaya mungkin menjimatkan kos yang selama ini menjadi punca kerugian syarikat bas berkenaan.

Diharapkan penstrukturkan semula sistem operasi pengangkutan awam darat oleh SPAD dapat menyelesaikan masalah yang timbul. Jika tidak lebih banyak syarikat bas henti-henti akan gulung tikar.

Tidak ada gunanya pihak berkuasa tempatan membina hentian atau tempat menunggu bas yang cantik tetapi tidak ada perkhidmatan bas. Semoga rakyat akan terus mendapat pembelaan sewajarnya.