

“SISTEM PENGANGKUTAN AWAM YANG TERKAWALSELIA DAN EFISIEN MENJANA PEMBANGUNAN NEGARA”

Dr Hj Supry bin Hj Ag Ladi
Pengarah Pengangkutan Darat
Jabatan Pengangkutan Darat (JPD), Kementerian Perhubungan
Merangkap Pengerusi Lembaga Melesen Pengangkutan Bermotor (MTLA)

ABSTRAK

Sistem pengangkutan awam adalah merupakan sistem yang merangkumi pemberian perkhidmatan pengendalian pengangkutan untuk orang ramai bergerak dari satu destinasi ke satu destinasi yang lain termasuk juga memberi perkhidmatan pengangkutan barangan. Sistem perkhidmatan pengangkutan awam yang disediakan adalah meliputi rangkaian perjalanan dan perhubungan melalui darat, udara dan laut.

Kita telah menyaksikan di Negara-Negara seperti Singapura, Australia termasuk negara yang mempunyai profil geografi yang hampir mirip dengan Negara Brunei Darussalam sentiasa mencari langkah-langkah yang terbaik dalam memastikan sistem pengangkutan awam darat yang efisien dan mampan. Ini adalah dipercayai dan terbukti mampu untuk memudahcara pergerakan orang ramai dan sebagai salah satu wadah yang penting dalam membantu orang ramai mencari rezeki, membantu mengurangkan perbelanjaan seharian, membantu mempertingkatkan produktiviti individu dan barang setentunya menjana kepada produktiviti dan pembangunan Negara. Dalam hal ini, keberkesanan sistem pengangkutan awam darat yang dikawalselia dan efisien adalah meerupakan satu kemestian dalam memastikan pergerakan manusia berjalan dengan lancar, selesa dan selamat.

Fokus kertas kerja ini akan menyingkap sedikit sejarah sistem pengangkutan bas awam dan teksi di Negara Brunei Darussalam, isu-isu dan cabaran yang telah dan masih dihadapi seperti keberkesanan perkhidmatan bas dan teksi, pemilikan kereta persendirian yang tinggi (high private car ownership), penyediaan rangkaian sistem pengangkutan awam yang memerlukan pelaburan dan perbelanjaan kewangan yang amat tinggi dan sebagainya. Kertas kerja ini juga akan mengongsikan dasar-dasar dan strategi terkini yang telah digubal dalam usaha menangani isu-isu ini melalui pendekatan penglibatan (intervention) kerajaan kearah sistem pengangkutan yang terkawalselia (regulated), efisien (efficient), rangkaian laluan yang berkait-hubung (connected) dan boleh diharap (reliable).

1.0 PENGENALAN

Negara Brunei Darussalam telah mencapai kemerdekaan penuh lebih 3 dekad yang lalu dan banyak kemajuan dan pembangunan yang telah dicapai dan dinikmati oleh rakyat dan penduduk dinegara ini. Dengan cabaran-cabaran seperti isu-isu ekonomi global termasuk penurunan harga minyak, kerajaan telah menyeru keperluan penghijrahan minda yang *positif* bagi negara mengekalkan dasar kestabilan fiskal dan mempertimbangkan peruntukan kewangan dan perbelanjaan negara yang menitikberatkan perbelanjaan berhemah dan ‘value for money’. Dalam usaha kerajaan menyeru kita berbelanja secara berhemah, kesejahteraan awam dan kebajikan rakyat dan penduduk di negara ini masih diberi perhatian berat supaya negara akan terus

berkembang dan membangun demi mencapai matlamat Wawasan 2035. Dalam mendukung matlamat Wawasan ini, banyak projek telah dilaksanakan dibawah Rancangan Kemajuan Negara untuk menjadikan Negara Brunei Darussalam dikenali di seluruh dunia dengan ‘Rakyat Yang Berpendidikan, Berkemahiran Tinggi dan Berjaya’, menjaga kesejahteraan rakyat dan memastikan kehidupan berkualiti tinggi dan dalam usaha memantapkan lagi ekonomi negara agar negara akan terus makmur dan maju.

Penyediaan prasarana dan sistem yang mencukupi adalah untuk keselesaan rakyat dan penduduk di negara ini. Tidak ketinggalan prasarana untuk kemudahan awam seperti jalan raya, kerja-kerja peningkatan pengurusan kesesakan dan keselamatan jalan raya serta sistem pengangkutan awam. Sistem pengangkutan awam udara, laut dan darat telah banyak melalui perubahan dan perkembangan sejak beberapa dekad ini. Sistem pengangkutan awam darat khusus bas dan teksi juga mengalami perubahan dan perkembangannya yang tersendiri. Kajian-kajian yang dibuat setakat ini menunjukkan pemberian perkhidmatan dan sistem yang sediaada belum dapat memenuhi kehendak pengguna terutama sekali pengguna tempatan.

Kandungan kertas kerja ini menyingkap sedikit sejarah dan status tahap perkhidmatan pengangkutan bas awam dan teksi di Negara Brunei Darussalam. Isu-isu dan cabaran yang telah dan masih dihadapi seperti keberkesanan perkhidmatan bas dan teksi, pemilikan kereta persendirian yang tinggi (high private car ownership), penyediaan rangkaian sistem pengangkutan awam yang memerlukan pelaburan dan perbelanjaan kewangan yang amat tinggi dan sebagainya adalah disentuh dalam kertas kerja ini. Dalam orak langkah dan usaha kerajaan mentransformasi sistem pengangkutan awam darat dinegara ini, dasar-dasar dan strategi terkini akan dikongsikan. Ini adalah salah satu lagi usaha yang berterusan bagi menangani isu-isu dan cabaran yang sediaada melalui pendekatan penglibatan (intervention) kerajaan kearah sistem pengangkutan yang terkawalselia (regulated), efisien (efficient), rangkaian laluan yang berkait-hubung (connected) dan perkhidmatan boleh diharap (reliable).

2.0 SEJARAH DAN STATUS TAHAP PERKHIDMATAN PENGANGKUTAN BAS AWAM DAN TEKSI DINEGARA BRUNEI DARUSSALAM.

BAS AWAM:

Bas pertama yang beroperasi di Negara Brunei Darussalam ialah pada tahun 1968. Sejak tahun 1982, lesen kebenaran dalam Negeri diberi kepada 275 buah syarikat. Walaubagaimanapun, hanya 12 syarikat sahaja yang aktif dan beroperasi. Bas Francais pertama beroperasi di daerah Brunei-Muara dilancarkan pada tahun 1995 dan seterusnya berperingkat-peringkat sehingga tahun 2010 dijalankan oleh 2 buah syarikat dan 3 koperasi tempatan. Sehingga kini, kelima syarikat ini masih menjalankan operasi bas awam sehingga lesen mereka tamat pada penghujung tahun 2017. Bas Francais pertama di Kuala Belait dan Seria bermula pada tahun 2000 juga dijalankan oleh syarikat tempatan dan akan juga beroperasi sehingga Disember 2017. Bagi perkhidmatan antara-daerah dan antara-bandaraya juga ada beroperasi dari BSB ke Seria, Lamunin, Tutong dan melintas batas ke negara jiran.

Pada masa ini dan sejak dari dulu lagi, tidak ada perkhidmatan bas awam di daerah Tutong, Temburong, kawasan pedalaman daerah Belait dan begitu juga perkhidmatan ekspres (point to point) antara-daerah. Majoriti bas yang ada pada masa ini juga adalah bas yang lama berumur lebih dari 10 tahun. Hasil dari komitmen pengusaha bas awam yang sediaada, 8 buah bas jenis ‘low floor’ telah beroperasi didaerah Brunei-Muara dimana ia telah dapat sambutan yang baik dari orang ramai.

TEKSI:

Perkhidmatan teksi mula diperkenalkan sejak tahun 1982 dan terbahagi kepada 2 kumpulan yang identiti berlainan iaitu yang beroperasi dari Lapangan Terbang Antarabangsa Brunei (LTAB) dan awam iaitu beroperasi di luar LTAB. Sejumlah 468 lesen telah dikeluarkan sejak tahun 1982 akantetapi hanya lebih kurang 50 saja teksi berlesen ini aktif beroperasi (34 Teksi Awam & 16 Teksi LTAB) yang majoritinya beroperasi di daerah Brunei-Muara. Beberapa perkara telah dikenalpasti mengapa kebanyakannya tidak aktif. Ini adalah kerana syarat-syarat yang dikenakan yang mana kewangan mereka tidak kukuh dan sukar mendapat pinjaman pembelian kereta baru kerana majoriti pengusaha memohon itu terdiri dari mereka yang telah berpencen.

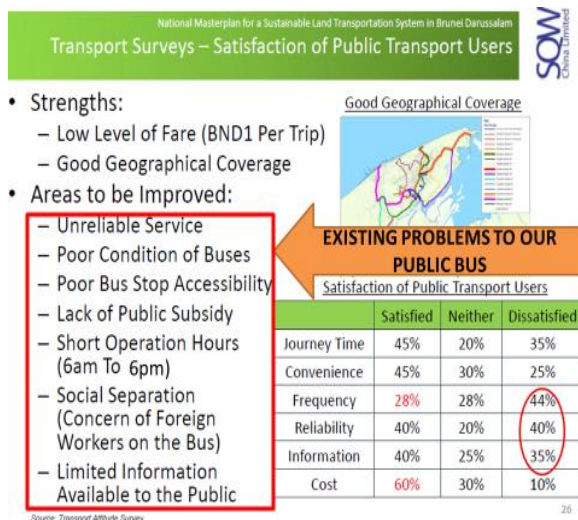
3.0 ISU DAN CABARAN

Dalam usaha untuk memahami situasi sediaada dan untuk mengenalpasti ekspektasi dimasa akan datang, satu kajian dalam penyediaan “Brunei Land Transport Masterplan” telah dijalankan oleh Konsaltan yang dilantik oleh Kerajaan melalui Pusat Kajian Dasar dan Strategik dari tahun 2012 hingga 2013. Sejumlah 9,000 responden telah samada di temuduga atau melengkapkan soalan kajiselidik dan tinjauan juga melibatkan lebih 600,000 kenderaan dikaji pergerakannya seluruh negara.

Penemuan dari kajian berkenaan telah merumuskan mengenai dengan sistem pengangkutan bas awam yang antarlainnya:

Category	%
New Mode of Transport (MRT, LRT, Monorail, Alternative Modes)	24%
Improve Existing Mode of Public Transport (e.g. Taxi, Purple Bus)	20%
Road Network Extension (Build new roads, more lanes etc.)	13%
Improve Road Safety	4%
Improve Facilities for Walking / Cycling	3%
Better Management of School Traffic	3%
Introduce Intelligent technology (journey Time, new technology etc.)	3%
Better Road Management (Car Pool, Bus Land, Trunk Lane etc.)	3%
Integrate Transport Planning and Town Planning	3%
Improve Inter-District Travel	3%

- 1) *24% of the public demand for new mode of transport such as MRT, LRT, Monorail and alternative modes.*
- 2) *20% respondents recommend the Government to improve the existing purple bus systems and taxis.*
- 3) *Only 41% of the public satisfied with our existing land transport services. This is associated with the current poor level of services.*



- 4) Existing problems ...unreliable service short operation hours and some inconsistent frequency. Drivers did not follow the intended route, did not stop at designated bus stop, operate like taxi-like operations & not adhering to schedules
- 5) Through the survey conducted, an average of about 40% of the public dissatisfied with the frequency, reliability and availability of information on the bus services.
- 6) Issues on low passenger load factors.

Jumlah kenderaan dinegara Brunei Darussalam menunjukkan pertumbuhan yang menaik iaitu purata 8% setiap tahun sejak tahun 2013. Ini boleh dikira dari jumlah kenderaan berdaftar yang aktif iaitu 262,000 pada tahun 2013 kepada 285,000 pada tahun 2014 dan 306,000 pada tahun 2015. Dengan jumlah penduduk yang lebih kurang 411,900 pada 2014, ini menunjukkan anggaran nisbah 1.5 orang bagi setiap 1 kenderaan dan ini adalah satu nisbah yang tinggi.

Nisbah yang tinggi ini adalah menjadi satu cabaran yang besar dalam usaha mentransformasi sistem pengangkutan awam dinegara ini. Dengan ekonomi negara pada masa ini, sebilangan besar kontrak perkhidmatan bas sekolah telah ditamatkan dan ini juga satu cabaran yang memerlukan Kerajaan untuk memastikan rangkaian laluan bas awam berkait-hubung diantara kawasan kediaman dan sekolah-sekolah diseluruh negara. Lebih 6000 'JAPEM's household recipients' dan isu pengangkutan telah ditimbulkan. Memastikan pergerakan yang mudah bagi penerima ini dan juga kategori-kategori mereka yang kurang mampu dan tidak mempunyai kenderaan persendirian juga adalah satu kewajipan.

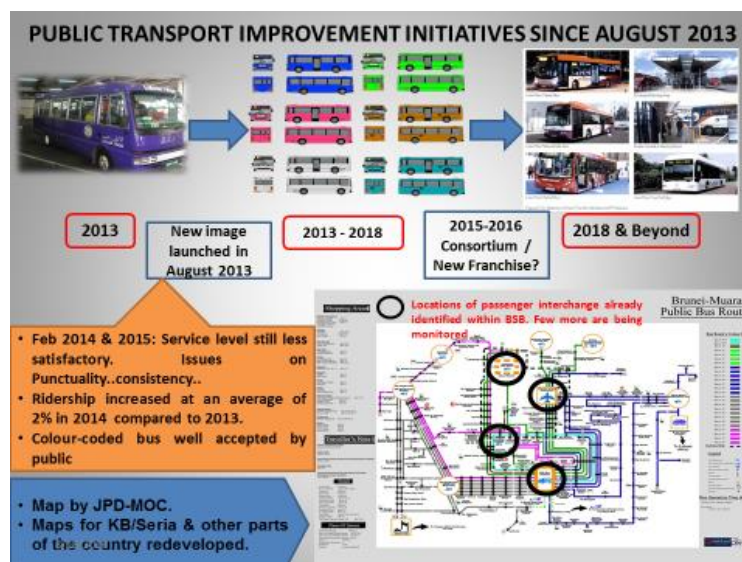
Bagi teksi pula, jumlah yang sedikit dan cara operasi yang menunggu di sesuatu tempat sahaja bagi sesetengah pengusaha teksi telah menjejaskan 'accessibility' orang ramai kepada perkhidmatan teksi yang berlesen. Komen dan aduan orang ramai mengenai dengan tambang yang tidak konsisten juga adalah salah satu dari kesan kurangnya keyakinan orang ramai terhadap perkhidmatan teksi di Negara ini. Perkhidmatan ini dikategorikan sebagai perkhidmatan yang tidak terkawalselia dan kurang menarik keyakinan orang ramai terutama sekali orang tempatan yang suka dengan sistem perkhidmatan teksi CTS dan PPP yang ada sebelum ini. CTS dan PPP ini telah diberhentikan perkhidmatannya disebabkan oleh sebab-sebab yang tertentu.

Aktiviti kereta "sapu" (operasi mengangkut penumpang oleh kereta persendirian yang tidak berlesen) yang memberikan perkhidmatan tambang murah dari teksi berlesen juga dikaitkan dengan kurangnya orang ramai menggunakan teksi yang berlesen dan juga bas awam. Ini telah menjejaskan pendapatan pengangkutan awam dinegara ini. JPD, dalam operasinya yang berterusan telah mendapati seramai 261 pengguna kenderaan yang disyaki beroperasi menjalankan aktiviti ini. Walaupun tindakan-tindakan telah dibuat ini dapat mengurangkan aktiviti bagi segelintir dari mereka namun ia masih kurang berkesan menangani isu ini secara keseluruhannya.

4.0 MENUJU KEARAH SISTEM PENGANGKUTAN AWAM DARAT NEGARA BRUNEI DARUSSALAM YANG TERKAWALSELIA DAN EFISIEN.

USAHA MENAIKTARAF SISTEM PENGANGKUTAN AWAM DAN STRATEGI 'LAND TRANSPORT MASTERPLAN'

Menyedari kepentingan sistem pengangkutan awam yang berkesan boleh membawa kepada kesejahteraan, memastikan pergerakan orang ramai mudah dan menjurus kepada pembangunan Negara, Kementerian Perhubungan melalui JPD dan MTLA serta agensi-agensi kerajaan yang lain telah berusaha sejak beberapa tahun ini untuk memperbaiki sistem dan perkhidmatan pengangkutan bas awam dan teksi.



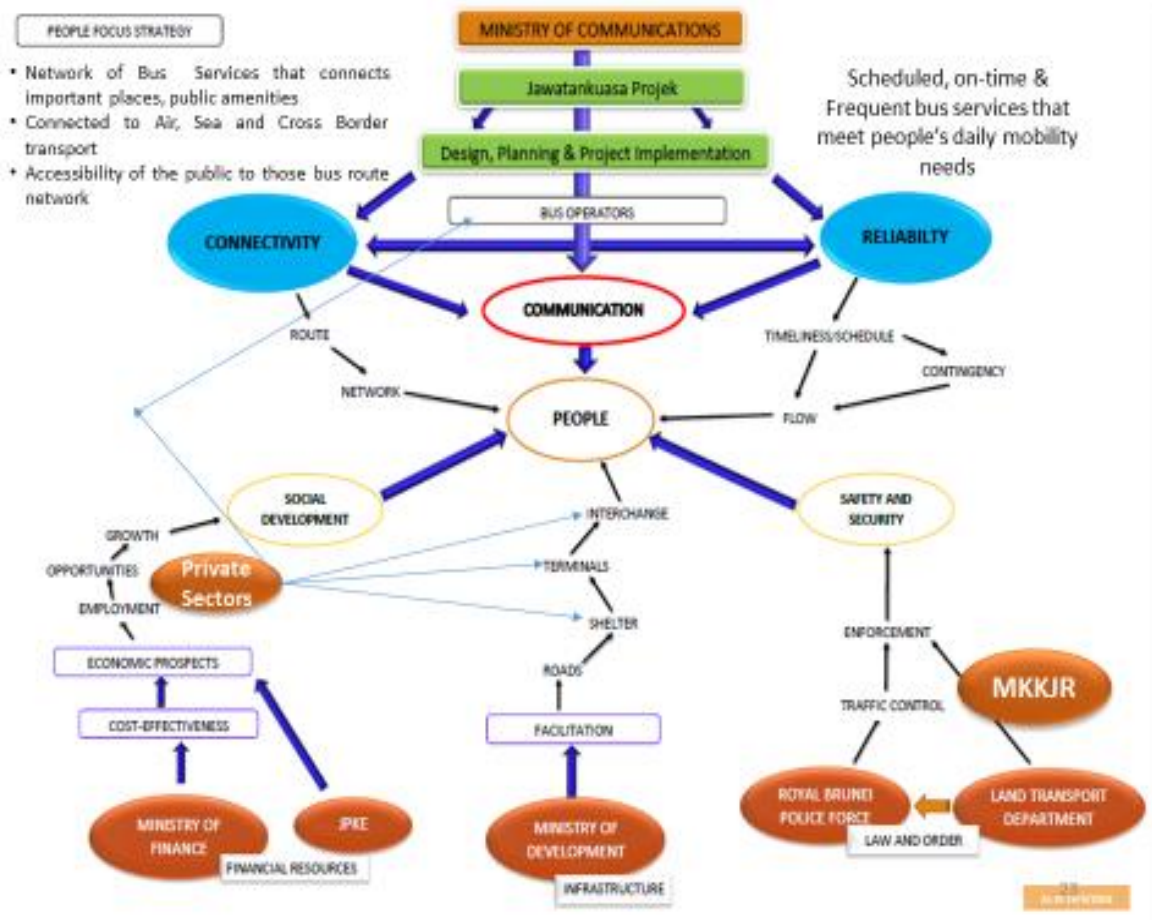
Dari percubaan untuk memperkenalkan sistem teksi francais sejak tahun 2009 yang setakat ini belum berhasil sehingga kepada pelancaran projek penaiktarafan imej bas awam Brunei-Muara sejak Ogos 2013, kesannya hanyalah menunjukkan hasil yang sedikit sahaja. Ini adalah kerana isu-isu yang masih ada dengan perkhidmatan bas awam dan teksi yang tidak terkawalselia dan kurang meyakinkan.

“Brunei Land Transport Masterplan” juga telah mengariskan 4 strategi utama bagi menangani isu pengangkutan darat secara holistik. Bagi menangani isu pengangkutan awam darat, strategi ‘Reducing Car Dependency’ antarlainnya menekankan perihai pentingnya menaiktaraf sistem bas awam dan memperbaiki perkhidmatan teksi negara.

PROJEK TRANSFORMASI SISTEM PENGANGKUTAN AWAM KEARAH MENJANA PEMBANGUNAN NEGARA

Memang masih lagi terdapat ketidakpuashatian para pengguna disebabkan oleh kualiti perkhidmatan dari aspek ‘reliability’, ‘connectivity’, ‘scheduling’, ‘comfort’ dan juga tahap keselamatan dan sekuriti bas-bas awam yang ada sekarang. Kegagalan untuk memberikan perkhidmatan berkualiti yang optima ini adalah disebabkan oleh ketidakseimbangan yang berpunca dari perbezaan antara laluan-laluan yang ada serta kos operasi dan ‘capital’ yang amat tinggi. Projek transformasi sistem pengangkutan awam ini barang setentunya memerlukan keterlibatan pihak Kerajaan (Government Intervention) seperti juga apa yang diamalkan oleh negara luar seperti Singapura, Bahrain, Australia dan Malaysia.

Pengangkutan memainkan peranan penting bagi memudahcara pergerakan manusia, barangan dan perkhidmatan. Antara faktor kejayaan bagi sistem pengangkutan yang terkawalselia dan berkesan adalah bergantung kepada ketepatan masa, kekaitan-hubungan (connectivity) dan perkhidmatan yang boleh diharap (reliability). Sebab itu projek ini memberi tumpuan kepada kedua perkara ini sebagai tunggak kepada ‘people focused strategy’.



Rajah diatas menunjukkan ‘eco-system’ pemberian perkhidmatan pengangkutan awam berlandaskan ‘people-focussed strategy’. Ia merangkumi semua aspek seperti keterlibatan agensi-agensi kerajaan yang berkepentingan, keperluan untuk mengadakan prasarana-prasarana dan sistem-sistem yang berkaitan dan keterlibatan sektor swasta dan syarikat-syarikat pengusaha pengangkutan awam dengan fokus memastikan sistem pengangkutan awam yang berkait-hubung (connected) dan boleh diharap (reliable). Ini adalah satu formula yang pastinya akan dapat mencapai kejayaan strategi yang berlandaskan ‘the people’s needs’.

Projek ini menggariskan rancangan Kerajaan melalui Kementerian Perhubungan kearah sistem pengangkutan awam negara yang terkawalselia dan efisien menggunakan model yang sesuai dengan keadaan ekonomi negara pada masa ini. Disamping itu juga ia boleh mengujudkan peluang-peluang bisnes kepada sektor swasta dan pekerjaan kepada warga tempatan.

Strategi ini adalah semata2 untuk menangani isu-isu perkhidmatan yang tidak efisien, mempertingkatkan pergerakan penduduk tempatan, penuntut, pekerja, pelancong, orang berkeperluan khas dan yang memerlukan bantuan, mereka yang tidak mempunyai kenderaan persendirian dan juga menarik mereka yang ada kenderaan untuk menggunakan pengangkutan awam sebagai satu alternatif yang memberi mereka ‘value for money’ dan kesejahteraan, memudahcara pembangunan di sektor-sektor bukan pengangkutan, pergerakan barangan dan perkhidmatan serta sumbangannya kepada Keluaran Dalam Negara Kasar (GDP) dan ekonomi negara.

Dengan adanya sistem sebegini, ia akan mempertingkatkan keyakinan orang ramai, sebagai faktor penarik orang menggunakan pengangkutan awam, meningkatkan jumlah penumpang dan pendapatan yang akan memastikan kemapanan dan yang penting pergerakan orang ramai yang mudah.

Untuk mencapai hasrat ini, strategi kerajaan melalui Kementerian Perhubungan ialah:

- i) *Developing a Business Model to ensure win-win situation between the authority and bus operators and ensure sustainable bus operation;*
- ii) *To set up a Brunei Public Transport Authority (BPTA) as a regulatory body and a legal framework to be set up;*
- iii) *Set bus types and standards;*
- iv) *Regulates bus fares, routes, schedules and development of interchanges/bus stops – improved connectivity & accessibility;*
- v) *Infrastructure and provision of “Dedicated Lanes For Bus”: Ensure reliability*
- vi) *Intelligent Transport System: ITS (IT-based ticketing system, bus tracking, security surveillance and entertainment) - Enhance reliability and to discipline drivers & operators.*
- vii) *Enforcing regulated taxi services by the introduction of taxi meters, implementing regulated taxi fares which are affordable and accessible leveraging the advancement in ICT.*

Bagi memastikan rangkaian laluan bas awam yang berkait-hubung (well connected):

- i) *Bus route network nationwide was revamped from 29 routes to 42 main bus routes and introduction of 21 feeder bus services from residential areas to Feeder Hub Stations located along the proximity of the main bus routes and surrounding schools. For Brunei-Muara, the revamped has resulted in about 70% connectivity achieved for a 200m walking to the main bus route network.*
- ii) *To support this connectivity, 12 Passenger Terminal / Interchanges and 27 feeder hub stations have been identified.*
- iii) *About 1,500 new bus stops were also identified nationwide to add to about 320 existing bus stops that will provide better accessibility*
- iv) *The government is also exploring towards providing dedicated lanes for public bus (medium to long-term) and the use of Bus Intelligent Transport Systems (ITS) as well as the bus route maps, schedules and in-vehicle CCTV will also be introduced.*
- v) *Integrated bus ticketing systems will also be introduced in each bus to further facilitate greater mobility of the people hopping on and off from one bus to another.*
- vi) *The plan is also included to introduce legal framework that would allow buses to be given priority on “right of way”.*

- vii) *The use of low floor and comfort bus types that meet international standard has also been emphasized and*
- viii) *WiFi in the bus, ride and reward scheme and other incentives to attract local bus riders.*

Inisiatif dan tindakan telah dilaksanakan dan dalam proses perancangan seperti berikut:

- i) *“Tender for the supply of taximeter and signage” telah dianugerahkan dan meter ini adalah dalam proses penghantaran sebelum dipasang untuk digunakan sepenuhnya.*
- ii) *Membuka peluang kepada syarikat ICT yang berminat untuk memberi kemudahan ‘platform’ tempahan teksi melalui kemudahan ‘mobile apps’.*
- iii) *“Recent invitations for public participation to vote for the best bus colour and design.*
- iv) *‘Private sectors’ participations to indicate their interest (EOI) to operate Driving School and Training for Bus and Commercial Drivers’.*
- v) *“EOI for the provision of public bus services”.*
- vi) *‘EOI to also invite private sectors or interested parties to develop vacant land or existing infrastructures that are associated with the public transport project’.*
- vii) *Enforcement Operations on illegal taxi operations and regulating the existing with fines for offences made by the bus drivers and the operators.*

Jangkaan cabaran dan risiko yang boleh menjejaskan projek ini juga dikenalpasti dan langkah-langkah mengenainya juga telah dan akan diambil:

- i) *It will definitely involve very high costs especially the construction of infrastructures. Hence participations of private sectors as one of the way to reduce the costs.*
- ii) *Changing mindset of locals towards using public transport where despite the effort to improve the bus system, the public still prefer their own vehicles rather than the public transport. One of the way, we will share with the public the cost of owning and running a “people’s” car per day (Author’s calculation based on 10 parameters, it is at least BND\$17 per day). It is hoped that with this awareness, private vehicle owners would give it a thought to consider taking a bus would be cheaper when compared to spending per day by using own car.*
- iii) *There is a need to improve public perception and enhance public awareness about the improvement that are to be made to the public transport by making it more visible to the locals convenience to use, the connectivity, the reliability as well as the safety and security.*
- iv) *Set out socialization strategies for an awareness programs, promotional packages, improved bus information, branding, inter-agency cooperation and collaboration, customer experience approaches, “make it easy to understand” campaigns during the course of the implementation of this project. As such these strategies have been outlined:-*
 - *Continuous dialogue with all existing bus operators so that they fully understood the Government intervention plans.*

- *Engagement and socialization via mass media and National Radio and Television station regarding new bus routings, the public transport initiatives; and government intervention towards regulated, connected and reliable public transport systems, newly revamped public bus routings nationwide: Degree of Connectivity and Reliability & what's in it for local citizens, the current bus ridership and state of services: the strategies, opportunities and challenges ahead and conduct of National Forum.*

5.0 KESIMPULAN

Keterlibatan kerajaan dalam memastikan pengangkutan awam sebagai 'public goods' ini adalah penting. Dengan pembaikan dibuat terhadap 'connectivity', 'accessibility' kearah perkhidmatan yang terkawalselia dan berkesan, ia akan memperbaiki pergerakan 'the people', dapat menangani isu perkhidmatan yang tidak terkawalselia dan berkesan dan menyumbang kepada sosio-ekonomi rakyat serta ekonomi negara.

Penyediaan pelbagai kemudahan dan infrastruktur yang berdaya tahan termasuk sistem pengangkutan awam yang berkait-hubung dan boleh diharap adalah penting supaya ia akan memberi impak positif terhadap kemudahan pergerakan orang dan barangan. Ini setentunya akan memudahcara aktiviti seharian penduduk dinegara ini seperti pergerakan ketempat kerja untuk mencari rezeki, penuntut untuk keinstitusi pengajian masing-masing, pelancong untuk menikmati keindahan negara ini dan berbagai-bagai lagi.

Sistem teksi bermeter dengan struktur tambang yang dikawalselia, 'transparent' dan 'affordable' serta penggunaan teknologi ICT untuk mempertingkatkan 'accessibility' orang ramai kepada perkhidmatan teksi, adalah merupakan satu lagi pilihan kepada orang ramai untuk menggunakannya.

Inilah yang kita hasratkan dan harapkan akan mendapat kejayaan demi kesejahteraan awam dan memudahcara perkembangan sektor pengangkutan dan sektor-sektor yang lain yang akan menjadi pemangkin kepada pertumbuhan ekonomi serta pembangunan negara yang lebih mapan dan dinamik. Ini juga boleh menyumbang kepada pembangunan sosial, mewujudkan peluang pekerjaan, kebajikan masyarakat dan meningkatkan taraf kehidupan rakyat dan penduduk.

6.0 RUJUKAN

1. *Kajian konsaltan, SQW Atkins dalam penyediaan 'Brunei Land Transport Masterplan; 2012-2013.*
2. *Statistik JPKE melalui rujukan www.bt.com.bn; 21 Oktober 2015.*
3. *Kertas cadangan JPD mengenai dengan sistem teksi awam; Disember 2015.*
4. *Kertas kerja kearah sistem pengangkutan awam yang terkawalselia dan berkesan; Januari 2016.*
5. *Artikel Pg Hj Fatimah Pg Hj Mohd Noor, dalam Pelita Brunei, Februari 2016.*
6. *Kertas cadangan JPD mengenai dengan 'sistem pengangkutan awam yang berkait-hubung dan berkesan; Februari-Julai 2016.*
7. *Statistik dari JPD; jumlah kenderaan berdaftar aktif bagi tahun 2013, 2014 & 2015.*