

29/09/1997

Membudayakan keselamatan jalan raya

Norizan Sharif

SEPANJANG 1996, sebanyak 3,766 penunggang dan pembonceng motosikal terbunuh dalam pelbagai kemalangan jalan raya. Ini adalah peningkatan 134 peratus daripada sejumlah 1,608 orang pada 1989. Peningkatan 2,158 orang dalam tempoh tujuh tahun, adalah satu jumlah yang cukup besar.

Menurut kajian Universiti Putra Malaysia (UPM), 57 peratus kemalangan maut di jalan raya membabitkan penunggang dan pembonceng motosikal dan bilangan itu dijangka meningkat kepada 9,127 orang pada 2000. Kajian yang sama menyebut 37 peratus penunggang dan pembonceng motosikal maut di jalan raya adalah berusia dalam lingkungan 16 hingga 25 tahun, iaitu usia remaja yang jika digembleng dengan baik boleh menyumbang secara produktif kepada pembangunan negara.

Pusat Keselamatan Jalan Raya, Majlis Belia Malaysia (MBM) yang diluluskan penubuhannya oleh Mesyuarat Exco Dewan Tertinggi MBM pada 28 Jun 1997 diwujudkan bagi menyokong usaha kerajaan merancang dan melaksanakan pelbagai aktiviti untuk meningkatkan tahap keselamatan jalan raya dan tatasusila pengangkutan dan trafik, khusus kalangan belia.

Pada masa yang sama, kemalangan membabitkan pelbagai kenderaan, juga meningkatkan. Pada 1996, sebagai contoh, 189,011 kemalangan dilaporkan berbanding 75,626 pada 1989. Ini adalah peningkatan 150 peratus.

Manakala jumlah kematian pelbagai pengguna jalan raya pula meningkat daripada 3,000 pada 1989 kepada 5,283 orang pada 1996 atau pertambahan 76.1 peratus.

Mungkin kita boleh berhujah menyatakan peningkatan kemalangan di negara ini disebabkan pertambahan bilangan kenderaan di jalan raya. Kenyataan itu ada benarnya kerana galakan kerajaan terhadap industri automotif secara langsung menyaksikan kewujudan kereta dan motosikal nasional selain jenama luar yang dipasang di negara ini.

Kesesakan jalan raya di ibu kota dan beberapa tempat lain di Lembah Klang juga boleh disabitkan dengan pertambahan bilangan kenderaan di jalan raya selain pembinaan projek pengangkutan awam menjelang Sukan Komanwel 1998.

Hakikat ini diakui oleh Menteri Pengangkutan, Datuk Seri Dr Ling Liong Sik yang menyatakan bilangan penduduk dan kenderaan di negara ini semakin meningkat berbanding Jepun yang mempunyai jumlah penduduk dan kenderaan yang sama 10 tahun lalu.

"Jumlah penduduk Malaysia sekarang meningkatkan kepada 20 juta orang. Begitu juga dengan jumlah kenderaan yang 10 tahun lalu hanya ada empat juta kenderaan tetapi kini ada lapan juta kenderaan di negara ini," katanya.

Lantaran itu, kita mengalu-alukan Kempen Keselamatan Penunggang Motosikal 1997-1999 yang dilancarkan oleh Perdana Menteri, Datuk Seri Dr Mahathir Mohamad di Dataran Merdeka baru-baru ini. Kempen tiga tahun bertemakan 'Tanggung Dengan Cermat, Ingatlah Orang Yang Tersayang' diadakan khusus bagi mewujudkan kesedaran menyeluruh mengenai keselamatan jalan raya di kalangan penunggang dan pembonceng motosikal.

Kempen itu dan sebarang usaha membantu mengurangkan kadar kemalangan jalan raya seharusnya dialu-alukan dan mendapat sokongan penuh semua pihak. Dalam hal ini, MBM, badan induk kepada hampir dua juta ahli pergerakan belia di negara ini turut membantu kerajaan mengurangkan jumlah kemalangan jalan raya khususnya yang membabitkan generasi muda.

Penubuhan PKJ yang diputuskan adalah bagi menyelaras program

penyelidikan dan kempen keselamatan jalan raya khusus di kalangan belia. Ia adalah satu usaha mengurangkan 30 peratus kemalangan jalan raya menjelang 2000.

Bagaimanapun, usaha mengubah tabiat pemanduan di kalangan pengguna jalan raya bukanlah satu perkara mudah. Selama ini banyak kempen dan slogan diketengahkan kepada masyarakat, tetapi perubahan yang diharapkan tidak berlaku. Malah, Perdana Menteri sendiri beberapa kali melahirkan rasa kecewanya terhadap sikap pengguna jalan raya yang tidak mementingkan keselamatan diri dan orang lain.

Usaha menukar tabiat pemandu memerlukan perubahan budaya di kalangan pengguna jalan raya. Seperti yang disebutkan John P Kotter dalam bukunya *Leading Change*, budaya mempunyai pengaruh yang cukup besar ke atas tingkah-laku manusia. Menurutnya, transformasi atau perubahan tidak akan berlaku selama persoalan budaya tidak diketengahkan.

Lantaran itu, kempen keselamatan jalan raya yang hendak dijalankan harus mengambil kira isu budaya masyarakat. Kempen masyarakat penyayang atau diistilahkan oleh Timbalan Perdana Menteri, Datuk Seri Anwar Ibrahim sebagai "masyarakat madani" antara lain menuntut pembentukan sebuah masyarakat yang mempunyai ciri kasih-sayang antara insan harus diintegrasikan dalam kempen ini.

Dalam erti kata lain, kempen keselamatan jalan raya tidak sewajarnya dihadkan kepada galakan memakai topi keledar secara betul, menggunakan jaket pantulan cahaya dan penjagaan motosikal semata-mata. Sebaliknya, masyarakat seluruhnya perlu diajak mengutamakan orang lain daripada diri sendiri.

Ini selari dengan sabda Rasulullah: "Tidak sempurna iman seseorang itu sehingga dia mencintai saudaranya seperti dia mencintai dirinya sendiri."

Budaya ini jika dapat disuburkan dalam masyarakat akan melimpah di jalan raya. Perbuatan tidak bertanggungjawab seperti membawa muatan berlebihan, memandu laju, memotong di tempat larangan, melanggar lampu isyarat dan pelbagai kesalahan jalan raya adalah manifestasi budaya hidup individualistik masyarakat kini.

Kempen keselamatan jalan raya akan lebih berjaya jika ia turut digandingkan dengan usaha mewujudkan semangat kemasyarakatan di kalangan rakyat.

Selain itu, keberkesanan kempen keselamatan jalan raya juga berkait rapat dengan kemampuan semua pihak memastikan kempen membabitkan peringkat akar umbi. Tentu kita tidak mahu melihat kempen ini berlegar di sekitar kelompok pengguna jalan raya tertentu saja. Lebih daripada itu, kita tidak mahu melihat ia dijadikan latihan hubungan awam sesetengah organisasi semata-mata.

Kempen keselamatan jalan raya juga harus membabitkan pertubuhan di pelbagai peringkat. Persatuan belia, persatuan wanita, persatuan penduduk, persatuan agama, persatuan kebajikan dan persatuan pengguna di samping organisasi politik adalah antara contoh pertubuhan yang harus dibabitkan secara langsung dalam kempen ini.

Usaha meningkatkan tahap keselamatan jalan raya tidak harus dijadikan milik organisasi tertentu saja.

Dalam hal ini, pujian seharusnya diberikan kepada Gerakan Belia 4B Malaysia (4B) yang melaksanakan program 'Belia Di Jalan Raya' sebagai satu usaha mengurangkan kemalangan motosikal di kalangan belia. Usaha itu diikuti pertubuhan lain bukan kerajaan (NGO) di negara ini.

Selain itu, kempen itu juga tidak sewajarnya terhad di bandar.

Malah, penekanan harus diberikan kepada pengguna motosikal di luar bandar kerana seperti yang disebutkan oleh Dr Ling, 60 peratus kemalangan membabitkan motosikal di luar bandar.

Walaupun aspek pendidikan seperti kempen dan latihan penting, namun

usaha meningkatkan keselamatan jalan raya juga membabitkan aspek kejuruteraan dan penguatkuasaan.

Sehubungan itu, kita mengalu-alukan langkah Jabatan Kerja Raya (JKR) yang mengeluarkan garis panduan pembinaan lorong motosikal terhadap semua jalan raya baru Persekutuan.

Garis panduan itu menjadi sebahagian Rancangan Keselamatan Jalan Raya Kebangsaan antara lain menentukan semua jalan raya persekutuan, terutama lebuh raya, mempunyai laluan khas motosikal yang apabila wujud boleh:

- \* Bilangan kematian atau kecederaan serius membabitkan pengguna motosikal melebihi 10 kes bagi setiap kilometer setahun; dan

- \* Peratusan motosikal melebihi 30 peratus daripada jumlah keseluruhan kenderaan yang menggunakan laluan itu.

Selain itu, garis panduan itu juga turut membabitkan pembesaran lorong motosikal dan menurap bahu jalan sekurang-kurangnya 1.5 hingga 2.5 meter sebagai pilihan kepada penunggang motosikal dalam situasi kecemasan.

Apabila dilaksanakan sepenuhnya, kita yakin garis panduan itu dapat menyumbang kepada mewujudkan jalan raya lebih selamat untuk pengguna motosikal.

Dalam aspek penguatkuasaan, polis dan Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ) melaksanakan tugas mereka dengan cemerlang.

Pemeriksaan dari semasa ke semasa berjaya memastikan motosikal yang digunakan di jalan raya berada dalam keadaan baik.

Adalah dicadangkan kerajaan menimbang kemungkinan mengadakan had laju khas untuk motosikal.

Ia perlu memandangkan selain mempunyai kuasa rendah, motosikal juga tidak memiliki kestabilan seperti kenderaan bermotor lainnya.

Selain itu, kita ingin menyarankan agar penguatkuasaan aspek tertentu undang-undang ke atas pengguna motosikal dijalankan secara berterusan.

Soal ini dibangkitkan kerana dalam kes penggunaan cermin sisi, sebagai contoh, ia seolah-olah sudah tidak lagi diberikan perhatian.

Ketara kebelakangan ini banyak motosikal yang bebas bergerak ke sana-sini tanpa cermin sisi berbanding ketika operasi penguatkuasaannya dijalankan tidak lama dulu.

Apa yang dibimbangkan ialah tanpa penguatkuasaan tegas secara berterusan, pengguna lain akan turut terikut-ikut dengan tabiat buruk ini kerana kelakuan manusia umumnya adalah produk persekitaran.

Tindakan tegas pihak berkuasa bukan saja untuk menghukum pengguna jalan raya yang melanggar peraturan, tetapi lebih daripada itu ia juga dapat mendidik mereka dan pengguna jalan raya lainnya. Polis dan JPJ tidak harus dilihat sebagai penguatkuasa undang-undang semata-mata, malah mereka juga berfungsi sebagai pendidik yang utama.

(END)