

25/02/1997

Usaha kurangkan kemalangan jalan raya

Razali Zakaria

PEMANDU sebuah kereta yang memandu laju gagal mengawal kenderaannya dan akibatnya kereta itu berpusing di tengah jalan, tetapi tidak terbabas atau terbalik. Tetapi sebuah motosikal yang mengekorinya, gagal dikawal lalu merempuh kereta berkenaan. Penunggang dan pemboncengnya terpelanting di atas jalan dan sebuah kereta lain melanggar mereka. Sebuah lori kemudian merempuh kereta itu.

Keesokan hari, orang ramai membaca laporan di akhbar mengenai empat orang, termasuk dua kanak-kanak terbunuh, manakala tiga lagi parah dalam kemalangan ngeri di jalan.

Berita kemalangan seperti itu seolah-olah satu kelaziman pada musim cuti perayaan. Pada 1 Syawal lalu, Datuk Seri Dr Mahathir Mohamad menyatakan kekesalannya terhadap sikap sesetengah pengguna jalan raya yang tidak mematuhi peraturan, walaupun pihak berkuasa mengambil pelbagai langkah serius untuk mengurangkan kadar kemalangan.

Kekesalan Perdana Menteri ternyata apabila beliau berkata:

"Kita sampai tak tahu apa lagi nak buat. Kita minta supaya orang jangan gopoh, bawa perlahan-lahan sampai rumah. Kalau lambat 15 minit apa salahnya. Buat apa gopoh sangat, terutama penunggang motosikal. Kadangkala saya bawa kereta dan saya dapati penunggang motosikal potong depan tak kira orang lain. Macam dia tak boleh mati punya orang. Kita dah nasihat, kita ada polis, kita ada radar dan macam-macam kita buat."

Pada musim perayaan tahun lalu, Dr Mahathir pernah menasihatkan pemandu supaya berhati-hati di jalan raya.

Malah beliau berkata, pemandu dan penunggang kenderaan tidak mempunyai peradaban ketika di jalan raya menyebabkan kadar kemalangan meningkat hingga mengorbankan banyak nyawa.

Malaysia sudah mempunyai peraturan ketat di jalan raya, namun kekurangan maklumat kemalangan yang tepat, terperinci dan mudah diperolehi serta ketiadaan satu diagnosis kemalangan yang sistematik dikatakan menjadi masalah utama dalam mengenal pasti punca sebenar kemalangan, langkah rawatan paling efektif serta pengawasan dan penilaian terhadap keberkesanan sesuatu tindakan.

Perkara ini adalah antara kandungan laporan Sistem Diagnosis Kemalangan Jalan Raya yang dijalankan oleh Majlis Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MKJR) menerusi Kementerian Pengangkutan beberapa tahun lalu. Namun, tidak pasti sama ada kajian itu mendapat perhatian atau tidak.

Walaupun peraturan yang ada cukup mudah untuk diikuti oleh pengguna jalan raya, jika tidak dipatuhi maka lebih ramai lagi pengguna yang akan mati.

Beberapa tahun lalu Kabinet mengarahkan Kementerian Pengangkutan supaya memastikan nahas jalan raya menjelang tahun 2000 dapat dikurangkan 30 peratus. Berikutan itu, bermacam-macam kempen jalan raya dilancarkan dari peringkat sekolah hingga di lebuh raya.

Penguatkuasaan undang-undang juga ditingkatkan dengan pelaksanaan pelbagai operasi oleh polis dan Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ).

Kompaun maksimum dikenakan, manakala mahkamah tiada belas kasihan terhadap pemandu mabuk. Yang terbaru, polis melancarkan `Ops Pacak' iaitu menempatkan anggotanya di lokasi tersembunyi dan hanya mencatatkan nombor kenderaan yang melakukan kesalahan. Saman akan dihantar kemudian.

Selain itu, kajian demi kajian dilakukan, namun perangkaan nahas jalan raya tidak menunjukkan penurunan ketara hingga polis menyenaraikan 488

jalan di seluruh negara sebagai jalan maut. Nama jalan itu dihebahkan menerusi media massa untuk mengingatkan pengguna supaya berhati-hati ketika melaluinya.

Namun, walau pelbagai pendekatan sudah diambil untuk mengurangkan kemalangan masih ada segelintir pengguna yang degil dan sanggup membahayakan nyawa sendiri serta keluarga menyebabkan jumlah kemalangan terus meningkat, terutama di musim perayaan.

Timbalan Menteri Pengangkutan Datuk Mohd Ali Rustam ketika menggulung Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 1996, bimbang hasrat kerajaan menurunkan kadar kemalangan jalan raya khususnya nahas maut, tidak tercapai kerana kemalangan meningkat setiap tahun.

Beliau berkata, dalam usaha mengurangkan kadar kemalangan, kerajaan juga menubuhkan mahkamah trafik khusus untuk membicarakan kes membabitkan mereka yang melakukan kesalahan lalu lintas.

Kerajaan juga menyediakan satu kertas Kabinet bagi mengkaji dan mencari jalan bagaimana mengatasi dan mengurangkan kemalangan jalan raya terutama kes yang meragut nyawa pengguna jalan raya.

Masyarakat negara ini juga sudah dihadang dengan perangkaan kemalangan, jumlah nyawa yang melayang, cedera parah dan cedera ringan serta jumlah ringgit yang hilang akibat nahas jalan raya. Selain itu, gambar nahas ngeri turut dipaparkan supaya memberi kesedaran kepada semua pihak.

Tetapi, bolehkah semua kesalahan akibat berlakunya sesuatu kemalangan dituding terus kepada pengguna, walau diakui lebih 80 peratus kemalangan berpunca daripada sikap cuai?

Dalam laporan penyelidikan No.1 MKJR, penyelidik merumuskan tujuh penemuan penting berkaitan kemalangan jalan raya. Kajian dilakukan di daerah Seremban, Negeri Sembilan dan Shah Alam, Selangor. Penemuannya ialah:

- * Lebuhraya luar bandar khususnya jalan Persekutuan adalah jenis jalan yang mencatat kemalangan dan kecederaan yang tertinggi. Keutamaan seharusnya diberikan kepada jalan jenis itu supaya pengurangan tahap kemalangan dan kecederaan dapat diperolehi;

- * Langgar belakang adalah jenis pelanggaran paling tinggi dilaporkan. Bagaimanapun, terbabas yang membabitkan sebuah kenderaan adalah jenis pelanggaran paling tinggi menyebabkan kematian dan kecederaan. Langgar belakang didapati kerap berlaku ketika jalan kering, manakala terbabas berlaku di permukaan basah;

- * Kawasan tanpa kawalan adalah jenis kawasan yang mencatat kemalangan dan kecederaan tertinggi. Ini diikuti kawasan yang dikawal lampu isyarat. Perhatian bagaimanapun, perlu diberi kepada kawalan berisyarat kerana bilangan lampu isyarat yang jauh lebih kecil berbanding tanpa kawalan dan konsep pemisahan masa yang sepatutnya lebih selamat dalam reka bentuk lampu isyarat. Kajian lanjut terhadap kepatuhan pemandu di lampu isyarat perlu dilakukan;

- * Penunggang dan pembonceng motosikal adalah kumpulan paling tinggi mengalami kecederaan. Ini diikuti pejalan kaki. Kumpulan umur paling kritikal bagi pengguna motosikal ialah di antara 21 dan 25 tahun manakala pejalan kaki ialah kanak-kanak berusia enam hingga 10 tahun.

Kemalangan motosikal lebih kerap berlaku pada waktu subuh dan senja ketika menuju persimpangan. Kemalangan pejalan kaki pula didapati paling tinggi ketika berjalan di tepi jalan. Tumpuan segera harus diberikan kepada kumpulan ini jika objektif mengurangkan kematian dan kecederaan ingin dipenuhi;

- * Kecederaan membabitkan pelbagai kecederaan mencatatkan peratusan tertinggi dan diikuti cedera di bahagian kaki dan tangan. Kecederaan membabitkan kepala di kalangan penunggang dan pembonceng motosikal

berkurangan dan ini menggambarkan keberkesanan penggunaan topi keledar.

Bagi kereta dan van, penumpang belakang didapati mengalami kecederaan tiga kali ganda berbanding penumpang hadapan. Fenomena ini perlu diberi perhatian memandangkan kajian kependudukan penumpang didapati kebanyakan kenderaan membawa bilangan penumpang belakang yang hampir sama berbanding penumpang hadapan. Penggunaan tali pinggang keledar bagi penumpang belakang dapat mengurangkan kecederaan itu;

* Memandu secara cuai masih menjadi kesalahan utama dilaporkan di kawasan kajian. Pemandu Melayu adalah kumpulan etnik paling banyak terbabit dalam kemalangan berbanding etnik lain. Bagaimanapun, nisbah pemandu berbangsa Cina yang disalahkan pihak berkuasa didapati lebih tinggi berbanding etnik lain. Kajian lanjut mengenai sikap, kelakuan dan ketrampilan memandu berdasarkan kumpulan etnik perlu dijalankan supaya langkah wajar seperti kempen dan pendidikan yang bersesuaian dapat dilakukan; dan

* Kajian mendapati Lebuhraya Persekutuan dan Bulatan Selangor di Shah Alam dan simpang Datuk Bandar/Sheikh Ahmad dan Jalan Rasah di Seremban adalah lokasi paling kerap berlaku kemalangan. Analisis mendapati faktor perancangan guna-tanah dan kejuruteraan amat mempengaruhi kelakuan pemandu dan pengguna jalan.

Penumpuan kemalangan di lokasi itu dan kajian konflik di tapak mengukuhkan lagi fenomena itu. Pendekatan perancangan guna tanah yang mengutamakan keselamatan dan rawatan kejuruteraan perlu dilaksanakan selain usaha selari bagi mengubah kelakuan dan sikap pemandu.

Daripada kajian itu, adalah jelas bahawa pelbagai faktor mempengaruhi kemalangan sama ada fizikal dan teknikal. Pengguna dan struktur jalan turut saling mempengaruhi peningkatan atau penurunan kadar nahas jalan raya.

Namun, kita hanya berharap agar usaha kerajaan untuk mengurangkan 30 peratus kemalangan menjelang tahun 2000 tercapai menerusi pelbagai pendekatan terbaru yang disusun.

(END)