

12/02/1998

Mencambah formula baru mengurangkan kemalangan

Fazli Abdullah; Ahmad Nazri Mohamad

MENGIKUT kajian Majlis Keselamatan Jalan Raya (MKJR), kematian akibat nahas jalan raya boleh diramal, dikawal dan dikurangkan jika langkah bersepadu dilakukan dengan bersungguh-sungguh, bukannya 'melepaskan batuk di tangga'.

Kajian ditampilkkan melalui Model Kematian di Malaysia: Unjuran Tahun 2000, bertujuan mengurangkan 30 peratus kematian menjelang tahun 2000. Unjuran model berjaya meramalkan jumlah kematian hampir tepat selama dua tahun berturut-turut (1995 dan 1996) memberi kesan positif ke arah pengurangan jumlah kematian tahun lalu.

Model kematian disediakan oleh Ketua Unit Kajian Kemalangan Jalan Raya Fakulti Kejuruteraan Universiti Putra Malaysia (UPM), Profesor Madya Radin Umar Radin Sohardi, mengunjurkan jumlah kematian hampir tepat pada 1995 dengan anggaran 5,700 dan 6,300 pada 1996.

Pada 1995, perangkaan Trafik Bukit Aman menunjukkan sejumlah 5,712 kematian dilaporkan dan 1996, seramai 6,304 pengguna jalan raya terkorban. Unjuran model itu hampir tepat dengan rekod kematian akibat kemalangan jalan raya iaitu berselisih 12 kematian pada 1995 dan empat kematian pada 1996.

Unjuran sehingga tahun 2000 yang dikemukakan model kematian itu mengambil kira empat faktor utama iaitu pertambahan bilangan penduduk, kenderaan, panjang jalan (bagi setiap tahun) dan serta kesan pelarasan data kemalangan. (Unjuran mengambil kira keadaan ekonomi semasa tetapi tidak termasuk keadaan kegawatan ekonomi sekarang).

Faktor pertambahan penduduk dikira sebagai penyumbang kepada peningkatan angka kematian berikutan bertambahnya aktiviti perjalanan yang secara langsung menambah risiko dan pendedahan terhadap kemalangan jalan raya.

Bagi faktor bilangan kenderaan dan pertumbuhan kenderaan berdaftar, Malaysia didapati mengalami peningkatan yang dinamik iaitu menyamai situasi di negara maju ketika dalam proses pembangunan. Sehingga akhir tahun lalu, 8,567,341 kenderaan berdaftar iaitu meningkat hampir sejuta berbanding 7,686,684 (1996) dan 6,802,373 (1995).

Berdasarkan darjah ketepuan satu kenderaan bagi setiap 1.5 penduduk, diramalkan hampir 10 juta kenderaan didaftarkan pada 2000. Ketepuan diramal bermula menjelang 2018 dengan satu kenderaan bagi dua penduduk.

Faktor ketiga ialah faktor jalan dan penjanaaan trip adalah selaras dengan kemajuan ekonomi negara. Sistem jalan raya yang baik menyebabkan trip berasaskan sosial dan rekreasi bertambah.

Faktor akhir kajian ialah pelarasan data kemalangan di mana mulai 1981 semua maklumat mengenai kematian, jumlah penduduk, kenderaan dan panjang jalan di seluruh Malaysia digabungkan. Pelarasan data itu menunjukkan peningkatan kematian akibat kemalangan di negara ini hampir 23 peratus.

Dalam unjuran kematian bagi tahun 2000 yang menggunakan data ramalan yang diunjur oleh kerajaan dalam Rancangan Malaysia Ketujuh, sejumlah 9,127 pengguna jalan raya diramalkan terbunuh.

Namun, mulai tahun lalu, keadaan mula berubah apabila jumlah kematian mangsa kemalangan jalan raya yang diunjurkan model itu (7,000) tersasar berkat pelbagai usaha agensi kerajaan dalam bidang keselamatan, penguatkuasaan undang-undang serta kaedah perubatan dan rawatan yang berkesan.

Mengikut laporan awal Trafik Bukit Aman, 713 nyawa berjaya 'diselamatkan' apabila unjuran 7,000 korban tersasar kepada 6,287 orang

maut lalu akibat kemalangan sepanjang tahun. (Apabila laporan itu dilengkapkan pada Mac ini, dijangka jumlah itu meningkat kepada 6,400 kematian).

Menyedari kadar kemalangan yang tinggi di negara ini, usaha bersepadu dilaksanakan tahun lalu membabitkan polis, Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ), Jabatan Kerja Raya, pemegang konsesi lebuhraya, pihak berkuasa tempatan dan hospital dari segi penguatkuasaan, kempen dan mempertingkatkan kemudahan jalan raya serta perubatan.

Antara usaha dilaksanakan tahun lalu ialah Ops Pacak, mempamerkan 'P' bagi pemandu baru lulus ujian memandu, Audit Keselamatan Jalan Raya ke atas setiap jalan raya baru bagi mengurangkan faktor yang boleh menyumbang kepada kemalangan, pembukaan beberapa lebuhraya baru, termasuk Expressway Lingkaran Tengah dan kempen menunggang motosikal oleh Perdana Menteri, Datuk Seri Dr Mahathir Mohamad.

"Kadar pertumbuhan ekonomi yang agak perlahan tahun ini juga dijangka membantu mengurangkan kadar kemalangan dan kematian di jalan raya berikutan semakin kurang pendaftaran kenderaan baru serta projek pemanjangan jalan," jelas Prof Radin Umar.

Ternyata, usaha bersepadu semua pihak berjaya 'menggangu' trend kematian pengguna jalan raya tahun lalu. Bukan itu saja, bilangan mangsa yang terbunuh juga berkurangan kira-kira 0.2 peratus berbanding kematian pada 1996 iaitu (6,304), pertama kali penurunan dicatatkan sejak 1993.

Selepas menutup tirai 1997 dengan rekod yang baik (dari segi bilangan terkorban) walaupun jumlah kemalangan bertambah daripada 189,109 kes pada 1996 kepada 215,534 tahun lalu, kita dikejutkan dengan peningkatan mendadak bilangan kematian akibat kemalangan musim perayaan berganda, baru-baru ini.

Dua kemalangan ngeri berlaku dalam tempoh 30 jam iaitu pada 1 dan 2 Februari lalu. Kemalangan pertama, membabitkan lapan orang daripada dua keluarga rentung selepas van mereka naiki terbabas dan terbakar di Km 258.9 Lebuhraya Seremban-Ayer Keroh, Seremban.

Keesokannya, enam sekeluarga terkorban selepas kereta Perodua Kancil mereka naiki bertembung dengan sebuah kenderaan pacuan empat roda di Km 14 Jalan Kota Tinggi-Desaru, Kota Tinggi.

Empat belas nyawa yang terkorban itu adalah sebahagian daripada 274 (untuk tempoh 15 hari) yang terkorban ketika seluruh umat Islam dan masyarakat Cina bergembira menyambut Aidilfitri dan Tahun Baru Cina.

Tahun lalu, kerajaan kerugian kira-kira RM7 bilion akibat kemalangan maut di negara ini, dan tahun ini kita berharap ia dapat dikurangkan ke tahap paling minimum walaupun pada awal tahun perangkaan kematian amat menakutkan.

Berdasarkan pengalaman lalu, kematian musim perayaan menjadi penyumbang terbesar kepada jumlah keseluruhan sepanjang tahun berkenaan. Purata kematian musim perayaan juga lebih tinggi iaitu 21.27 berbanding hari biasa 17.27 pada 1996 dan 17.47 (perayaan) berbanding 17.22 (hari biasa) pada tahun lalu.

Secara umum, kemalangan berpunca daripada tiga faktor utama iaitu faktor manusia, persekitaran dan kenderaan. Bagaimanapun, kemalangan tidak berpunca daripada satu faktor sahaja, sebaliknya saling berkaitan. Di Malaysia, bagi tempoh 1993 dan 1997, faktor manusia (kecuaian) melebihi 85 peratus daripada punca kemalangan setiap tahun.

Melihat kepada senario kemalangan di Malaysia, sistem jalan raya yang semakin baik, peningkatan penguatkuasaan dan kempen, mampu mengurangkan bilangan kematian tahun lalu tetapi kenapa meningkat mendadak pada musim perayaan tahun ini?

Tahun ini, polis mengadakan Ops Statik dengan menempatkan 2,500 pegawai dan anggota di 566 lokasi di seluruh negara manakala 1,000 kakitangan JPJ

ditugaskan bagi mengurangkan kemalangan maut tetapi bilangan kematian terus meningkat.

Untuk menyalahkan polis atau mana-mana pihak berkuasa kerana peningkatan kemalangan maut, sukar diterima kerana mereka berhujan dan berpanas mengawasi pergerakan kenderaan bagi memastikan pengguna jalan raya selamat berhari raya walaupun mereka sendiri menjadi 'pak pacak' di jalan raya.

Oleh itu, pemandu sepatutnya perlu proaktif mengambil langkah awal sebagai usaha meminimumkan kemalangan, sekali gus menyelamatkan diri, keluarga dan pengguna jalan raya lain.

Kajian polis jelas membuktikan pemandu akan bertindak proaktif iaitu memperlahankan kenderaan dan memandu secara berhemat apabila menyedari kehadiran polis di lokasi tertentu, sekali gus mengurangkan bilangan kematian seperti tahun lalu.

Polis tidak mampu mengawasi setiap inci jalan raya sepanjang masa kerana ia membabitkan ramai anggota. Persoalannya, perlukah anggota polis berada di jalan raya sepanjang masa untuk mengawasi pergerakan kenderaan sedangkan pemandu mengabaikan tanggungjawab mereka.

Sepatutnya, pemandu tidak perlu bantuan polis untuk menjaga keselamatan diri kerana jika berlaku kemalangan sehingga mengakibatkan kematian, bukannya keluarga polis yang meratap hiba tetapi anak, isteri dan keluarga pemandu.

Menurut Prof Radin, mesej kempen keselamatan jalan raya dan penguatkuasaan yang diadakan dari semasa ke semasa difahami oleh pengguna jalan raya tetapi sama ada berubah sikap untuk mematuhi atau tidak, ia sukar dinilai.

Bagaimanapun, berdasarkan perangkaan kemalangan dalam tempoh terdekat ini, ternyata pengguna jalan raya masih degil, sombong, bongkak dan bersikap 'jalan aku punya, akulah raja', tanpa mempedulikan keselamatan orang lain.

Ketika pihak berkuasa 'pening kepala' memikirkan pendekatan terbaik mengurangkan kematian akibat kemalangan jalan raya, mungkin wajar dipertimbangkan semula saman melalui pemerhatian anggota polis ketika mengadakan Saman Ekor atau Saman Postal dalam Ops Statik yang dihentikan sejak 18 November lalu.

Saman ekor dilakukan melalui pemerhatian anggota polis, kamera di lampu isyarat, kamera laser digital dan radar pengesan kelajuan. Statistik polis membuktikan bilangan pengguna jalan raya yang terbunuh berkurangan apabila saman ekor dilaksanakan sejak November 1996.

Contohnya, ketika mengadakan Ops Statik pada Februari tahun lalu, bilangan kematian berkurangan kepada 498 berbanding 570 kematian pada Januari tahun berkenaan, iaitu ketika tiada operasi.

Bilangan kematian meningkat kepada 538 pada Mac kerana tiada Ops Statik tetapi berkurangan kepada 492 pada April apabila diadakan operasi. Pada Mei, kematian adalah 479 tetapi meningkat semula kepada 575 (Jun) kerana tiada operasi, pada Julai menurun kepada 493 (ada operasi) tetapi meningkat kepada 549 (tiada operasi), September (491) tetapi meningkat kepada 525 pada Oktober; 514 pada November dan bertambah kepada 546 pada Disember.

Malah, pada musim perayaan berkembar tahun lalu, bilangan kematian berjaya dikurangkan kepada 262 berbanding 319 pada tahun sebelumnya, sekali gus mencatatkan penurunan 17.87 peratus.

Pada musim perayaan berkembar tahun ini, polis mengadakan Ops Statik tetapi kaedah saman berdasarkan pemerhatian anggota polis tidak dilaksanakan, sekali gus mengehadkan pelaksanaan operasi.

Bagaimanapun, perayaan berkembar yang berakhir minggu lalu (untuk tempoh 14 hari), menyaksikan peningkatan bilangan kematian kepada 274 orang berbanding 262 pada perayaan berkembar tahun lalu. Walaupun polis masih

mengadakan Ops Statik, tetapi pelaksanaannya terhad kerana kaedah pemerhatian anggota tidak dilakukan.

Memandangkan pengguna jalan raya lebih berdisiplin apabila menyedari kehadiran polis, adalah wajar kerajaan memikirkan semula kaedah saman melalui pemerhatian anggota polis. Walaupun, kaedah itu pernah dikritik hebat, termasuk pemimpin kerajaan, ia wajar diketengahkan semula dalam usaha memastikan bilangan kematian dikurangkan.

Saman melalui kaedah itu dihentikan sementara kerana mendapat kritikan hebat yang mendakwa polis silap mencatat butir kenderaan. Tidak dinafikan anggota polis melakukan kesilapan kerana mereka juga manusia tetapi kenapa tidak dipersoalkan sikap pemilik kenderaan yang keberatan mengemaskinikan rekod kenderaan masing-masing, sekali gus turut mempengaruhi kesilapan yang dilakukan oleh polis.

Selain itu, usaha perlu dilakukan bagi meningkatkan kecekapan memandu bagi memastikan pemandu sentiasa bersedia menghadapi apa juga cabaran ketika berada di jalan raya seperti membrek sengaja mengejut, memotong dengan selamat dan yang penting cara bertindak dalam saat genting (menghadapi kemalangan).

Semua pemegang lesen boleh memandu tetapi berapa ramai yang boleh bertindak pantas dengan cara yang betul ketika menghadapi kecemasan? Adalah wajar mana-mana pihak seperti JPJ mengadakan kursus kepada pemandu, mungkin dalam tempoh sekurang-kurangnya lima tahun sekali.

Campur tangan pihak tertentu seperti ahli politik ke atas tindakan polis juga mempengaruhi keberkesanan penguatkuasaan seperti saman. Ada kes pemandu disaman kerana pelbagai kesalahan tetapi mereka `dimaafkan' selepas mengadu kepada wakil rakyat atau pihak lain.

Adalah wajar ahli politik tidak mencampuri urusan saman yang dikeluarkan pihak berkuasa kerana campur tangan bukan sahaja menjejaskan penguatkuasaan tetapi juga menggagalkan usaha membentuk pemandu berhemat dan berdisiplin.

Dalam pada itu, usaha mempercepatkan penyelesaian kes kesalahan jalan raya perlu diberi tumpuan serius oleh kerajaan. Pada masa ini, ada kes tertunggak beberapa tahun, sekali gus menyumbang kepada kesalahan berulang oleh pemandu.

Jika pemandu yang terbabit dalam kemalangan jalan raya dan terbukti bersalah dikenakan hukuman dalam masa singkat, ia bukan saja menyedarkannya terhadap kesalahan dilakukan tetapi mungkin tidak lagi dibenarkan memandu dalam tempoh tertentu, sekali gus mengurangkan faktor yang menyumbang kepada kemalangan.

Walau apapun usaha dilakukan, pemandu jalan raya sendiri yang akan menentukan keselamatan diri masing-masing dan pengguna jalan raya lain. berhasil.

(END)