

17/12/2001

Pemandu Malaysia perlu ubah sikap

Hasliza Hassan

PADA sekitar 1992, 1993 hingga 1995 cadangan menaikkan kadar had laju kenderaan di lebuhraya daripada 110 km/jam pernah dikemukakan tetapi kerajaan mengambil keputusan mengekalkan kadar itu yang dianggap munasabah.

Menteri Pengangkutan, Datuk Seri Dr Ling Liong Sik dipetik sebagai berkata, kerajaan tidak akan melayan permintaan mana-mana pihak supaya had laju dinaikkan kerana kajian membuktikan bahawa kelajuan menjadi punca kemalangan menyebabkan ramai pengguna jalan raya terbunuh.

Ketika itu beliau mengulas cadangan Projek Lebuhraya Utara-Selatan (Plus) pada 1993 untuk menaikkan had laju antara 130 km/jam dan 150 km/jam berikutan permintaan pemandu ketika itu.

Cadangan itu turut mendapat bantahan Presiden Persekutuan Persatuan Pengguna Malaysia (Fomca), Datuk Hamdan Adnan yang bimbang ia boleh meningkatkan lagi kadar kemalangan di jalan raya.

Pada 1995, sekali lagi permintaan dikemukakan dan kerajaan tetap dengan keputusan untuk mengekalkan had maksimum pemanduan di lebuhraya pada kadar 110 km/jam.

Sehinggalah baru-baru ini Menteri Kerja Raya, Datuk Seri S Samy Vellu mengumumkan kementerianya dan Kementerian Pengangkutan sedang mengkaji cadangan menaikkan had laju daripada 110 km/jam kepada 120 km/jam di Lebuhraya Utara-Selatan untuk dibentangkan kepada Kabinet.

Katanya, cadangan awal pembukaan lebuhraya, kadar had laju yang ditetapkan adalah 120 km/jam tetapi kerajaan mengambil keputusan menghadkan kelajuan kepada 110 km/jam bagi mengurangkan risiko kemalangan.

Lebuhraya Utara Selatan sepanjang 847.7 kilometer bermula dari Bukit Kayu Hitam di utara dan berakhir di Johor Bahru yang siap dalam tempoh tujuh tahun dibuka secara rasmi oleh Perdana Menteri, Datuk Seri Dr Mahathir Mohamad 8 September 1994.

Walaupun had laju dibenarkan untuk lebuhraya itu ialah 110 km/jam namun, di sesetengah kawasan had laju ditetapkan 90 km/jam berdasarkan keadaan yang dikira berbahaya bagi pemanduan laju.

Cadangan menaikkan kadar had laju kepada 120 km/jam mendapat reaksi berbeza pelbagai pihak, antaranya pengguna jalan raya, pihak berkuasa, penggubal undang-undang, jurutera lalu-lintas, penyelidik industri pengangkutan dan orang awam.

Ada yang bersetuju dengan cadangan itu dan tidak kurang yang membantah kerana tanggapan awal apabila berlaku tragedi di jalan raya disebabkan pemanduan laju, diikuti sebab lain seperti kecuaiian, struktur jalan raya dan keadaan fizikal kenderaan.

Sejauh mana kebenaran teori itu masih tidak dapat dipastikan kerana belum ada kajian terperinci yang dibuat mengenai hubungan kait kelajuan dan peningkatan kemalangan.

Melihat kepada sikap pemandu di Malaysia yang diibarat sebagai jaguh ketika di lebuhraya, teori itu mungkin ada kebenarannya tetapi itu tidak memberi penilaian adil kerana tidak disertakan dengan kajian atau data tepat.

Tidak mustahil jika punca tragedi jalan raya tiada kaitan langsung dengan kadar had laju, sebaliknya disebabkan sikap tidak berhati-hati pemandu sendiri.

Seperti hasil kajian kesan pengurangan dan peningkatan kadar had laju

yang dilakukan Jabatan Penyelidikan, Pembangunan dan Teknologi Pengangkutan Amerika Syarikat di Virginia, menunjukkan peningkatan atau penurunan had laju tidak membawa perubahan besar dari segi tahap kelajuan pemanduan.

Kajian terhadap pemandu di 100 kawasan di 22 negeri di Amerika Syarikat menunjukkan kebanyakan pengguna tidak memandu melebihi 8 km/jam daripada kadar yang dibenarkan antara 32 dan 89 km/jam walaupun had laju dinaikkan.

Begitu juga apabila kadar had laju dikurangkan, pemandu tidak mengurangkan kelajuan sehingga 8 atau 16 km/jam.

Hasil kajian juga memperlihatkan menurunkan had laju tidak mengurangkan jumlah kemalangan dan menaikkan had laju tidak meningkatkan jumlah kemalangan, sebaliknya tindakan itu menambah bilangan pemandu yang tidak mematuhi undang-undang had laju.

Undang-undang had laju di Amerika Syarikat digubal dengan mengambil kira faktor keselamatan pengguna dan memastikan kadar had laju yang ditetapkan benar-benar munasabah.

Undang-undang itu juga menyediakan hukuman sesuai untuk menghukum pemandu yang melakukan kesalahan atau melanggar peraturan jalan raya.

Penentuan kadar had laju maksimum ditetapkan berdasarkan keadaan semasa seperti kelancaran lalu-lintas, keadaan jalan raya, cuaca, kedudukan lampu jalan dan ciri-ciri keselamatan pemandu.

Kebanyakan jurutera jalan raya percaya kadar had laju perlu ditetapkan berdasarkan kelajuan maksimum yang difikirkan selamat dan munasabah oleh kebanyakan pemandu yang menggunakan jalan raya dalam semua keadaan.

Majoriti pemandu memilih had laju yang sesuai untuk sampai ke destinasi dituju secepat mungkin dan pada masa yang sama tidak membahayakan keselamatan serta kenderaan yang dipandu.

Alasan menetapkan kadar had laju rendah disebabkan kepercayaan bahawa had laju mengelakkan berlaku kemalangan sementara menaikkan had laju meningkatkan jumlah kemalangan.

Ia juga disebabkan tanggapan pemandu suka memandu lebih daripada had dibenarkan dan kadar lebih rendah perlu untuk menyeimbangkan keadaan.

Dengan kata lain, jika had laju rendah seperti 60 km/jam ditetapkan walaupun pemandu melebihi had dibenarkan seperti memandu pada kadar 80 km/jam atau 90 km/jam, masih tidak jauh daripada kadar sepatutnya.

Sementara itu, kajian Dr Charles Lave daripada Jabatan Ekonomi Universiti California mendapati kadar kecelakaan berkurangan walaupun had laju dinaikkan kepada 105 km/jam.

Analisis itu dibuat berdasarkan hasil kajian terhadap negeri yang menaikkan had laju dan negeri yang tidak kerana keputusan menunjukkan kadar kecelakaan secara keseluruhan menurun 3.4 hingga 5.1 peratus selepas had laju baru dikuatkuasakan.

Rumusan yang dibuat daripada hasil penyelidikan itu, peningkatan kadar had laju tidak semestinya akan mendorong pemandu memandu lebih laju, seterusnya meninggikan jumlah kemalangan di jalan raya.

Bagaimanapun, dalam konteks pemanduan dan sikap pemandu di Malaysia agak sukar untuk membuat telahan kerana kerajaan masih belum menjumpai cara terbaik untuk mengurangkan kadar kemalangan.

Satu penyelesaian yang dikira terbaik buat masa ini dalam usaha mendidik pemandu supaya berhemah ialah menerusi penguatkuasaan undang-undang yang tegas.

Perangkaan jumlah kecelakaan, maut dan kematian ketika musim perayaan berkembar, Hari Raya Puasa dan Tahun Baru Cina turun naik walaupun pelbagai kempen keselamatan dilaksanakan termasuk kempen Ops Statik.

Berbanding pada 1996 sebelum Ops Statik diperkenalkan, jumlah kecelakaan dilaporkan ialah 7,945 bagi tempoh 15 hari dan bertambah pada 1997 (8,517), 1998 (9,901), menurun pada 1999 (9,416) dan 2000 (8,359),

kemudiannya meningkat kepada 10,277 tahun lalu.

Statistik kemalangan maut bagaimanapun menunjukkan penurunan yang melegakan daripada 238 kes pada 1996 kepada 231 (1997), 240 (1998), 185 (1999), 177 (2000) dan 199 (2001).

Ops Statik dan Pacak yang dijalankan jelas berkesan terhadap penurunan kecelakaan maut dan kematian, namun keadaan itu tidak menjelaskan status sebenar kerana pemantauan itu bukan sepanjang masa.

Sikap pemandu juga perlu diberi perhatian sewajarnya, di samping penguatkuasaan undang-undang kerana yang akan memusing stereng dan menekan minyak adalah pemandu sendiri.

Meningkatkan kadar had laju bukan isu sebenarnya kerana selama ini jika kita selesa dengan had laju 110 km/jam lebih baik kita memperbaiki kelemahan sikap dan tindakan ketika memandu, memperbaiki struktur jalan raya selain memperketatkan penguatkuasaan peraturan jalan raya.

Lagipun, 110 km/jam had laju munasabah yang diiktiraf dunia walaupun ada mempertikaikan kononnya sudah terkebelakang 10 tahun dengan mengambil contoh Jerman yang tidak mempunyai sekatan had laju.

Pemandu di Jerman mendapat berita baik itu selepas kerajaan Green Party dan Social-Democrat yang dipilih pada 1998 mengumumkan tiada sekatan had laju tetapi cukai bahan api dinaikkan.

Kesan pemansuhan kadar had laju di Jerman tidak mengundang masalah seperti peningkatan kecelakaan jalan raya dan ini mungkin disebabkan sikap pemandu yang begitu berdisiplin dalam mematuhi peraturan jalan raya.

Di Jerman, misalnya kereta Mercedes yang dipandu pada kelajuan 170 km/jam dengan mudah dipintas oleh kereta jenis BMW, Audi dan Volkswagen tetapi apabila melalui jalan dengan papan tanda had laju 100 km/jam semua kenderaan secara automatik berada pada kelajuan itu seolah-olah mereka dikawal komputer.