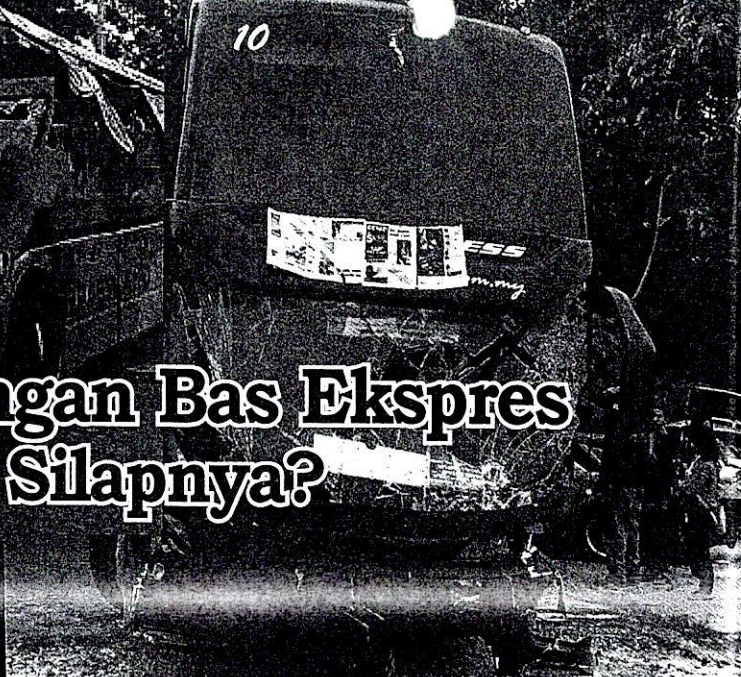


Kemalangan Bas Ekspres Di mana Silapnya?



Pendahuluan

Peristiwa tragik kemalangan bas ekspres yang mengorbankan 10 nyawa di Lebuhraya Plus berdekatan Ipoh, pada tahun lalu telah meruntun hati setiap lapisan masyarakat Malaysia. Sebelum itu, kejadian yang 'membunuh' penumpang bas secara beramai-ramai berlaku pada 7 Disember 2008 apabila Bas Super Nice Grassland terbabas dan terbalik di KM146.5 lebuhraya tersebut berhampiran Tangkang mengakibatkan 10 maut dan 18 cedera kira-kira pukul 2 pagi. Tetapi, yang paling tragik ialah peristiwa pada 13 Ogos 2007 dengan 22 penumpang maut selepas bas ekspres milik Syarikat Bas Bukit Gantang tergelincir sebelum terbabas di KM229.1 lebuhraya yang sama berhampiran kawasan Rawat dan Rehat (R&R) Bukit Gantang, Perak.

BERIKUTAN kemalangan negeri seperti itu, sebut sahaja apa-apa yang tidak dilakukan kerajaan bagi membendung kemalangan jalan raya melibatkan bas ekspres. Bermula dengan pemasangan kamera di lebuhraya, kotak hitam dalam bas, wajibkan dua pemandu, penyediaan buku log, usia bas ekspres tidak boleh melebihi 10 tahun, pemeriksaan di Pusat Pemeriksaan Kenderaan Berkomputer (Puspakom) setiap enam bulan dan beberapa peraturan lain sudah diperkenalkan. Namun, kemalangan jalan raya yang melibatkan bas ekspres masih terus berulang.

Kejadian yang disaksikan pada 31 Disember 2009 merupakan bukti kukuh bahawa segelintir pemandu bas ekspres ini langsung tidak mengambil ikhtibar daripada kemalangan negeri yang berlaku. Memanglah tiada siapa yang mahu tragedi seperti itu terjadi. Bagi mangsa yang meninggal dunia, mungkin mereka adalah ibu bapa yang masih perlu membimbing anak-anak, atau yang ingin menyambung pelajaran di peringkat yang lebih tinggi, malah ada juga yang sudah tamat universiti dan akan mula bekerja tidak lama lagi.

Ada juga yang baru bekerja dan akan menjejak kaki ke alam perkahwinan, serta ada yang sudah bersara dan akan menggunakan sisa hidup bagi kebajikan diri. Umum mengetahui perkhidmatan bas ekspres merupakan pengangkutan awam jarak jauh yang terbaik dalam banyak aspek.

Jika industri ini ditadbir dan urus selia secara efisien sudah pasti membolehkan pengguna mendapat perkhidmatan yang mudah, selesa, tepat, cepat, dan murah. Malah perkhidmatan bas ekspres turut menyumbang dalam mengurangkan jumlah kenderaan persendirian di jalan raya, menjimatkan sumber tenaga, dan merendahkan pelepasan karbon dioksida ke udara. Jadi, di manakah silapnya aspek keselamatan dalam perkhidmatan bas ekspres ini?

Oleh itu, pihak kerajaan diminta untuk melihat secara keseluruhan aspek keselamatan jalan raya khususnya yang melibatkan pemandu kenderaan komersial, sekali gus mencari pendekatan terbaik demi memastikan tiada lagi nyawa yang tidak berdos terkorban. Hal ini demikian kerana masalah keselamatan yang

mengakibatkan kemalangan negeri dengan jumlah korban yang besar biasanya membabitkan bas yang menjadi pengangkutan awam. Isu membabitkan keselamatan perlu diberi perhatian setiap masa kerana membabitkan nyawa dan tidak sewajarnya tujuannya diberikan apabila berlaku kemalangan serius.

Kemalangan negeri kerap berlaku dan sebahagian rakyat mempunyai tahap kesedaran tinggi bukan sahaja bagi pihak kerajaan, tetapi dalam kalangan pengguna dan syarikat terbabit. Sehubungan dengan itu, pelbagai cadangan dan pandangan dikemukakan untuk memastikan ciri-ciri keselamatan tambahan kepada pengusaha bas ekspres diambil kira. Selain tambahan kepada pemasangan Sistem Pengesanan Global (GPS) dan sistem menghadkan kelajuan bas, dan mewajibkan ada pemandu gantian yang sentiasa mengawasi pergerakan pemandu pertama.

Banyak pihak berpendapat kekurangan tidur merupakan punca sebenar kemalangan maut bas ekspres kerap berlaku. Tinjauan dengan organisasi dan kesatuan sekerja mendapati pemandu bas adalah mereka yang bergaji paling rendah dalam kalangan pemandu kenderaan perdagangan. Persatuan Pengusaha Pengusaha Bas Se-Malaysia (PMBOA) dan Kesatuan Sekerja Pengangkutan (TWU) berkata, pendapatan purata untuk pemandu yang berpengalaman selama lima tahun adalah antara RM2,000 dan RM3,000 termasuk elaun. Pemandu lori dibayar lebih. (Gaji rendah itu cenderung memaksa pemandu-pemandu bas untuk bekerja lebih masa daripada yang sepatutnya. Malah sesetengahnya mengambil dadah untuk mengelakkan diri daripada mengantuk. Setiausaha Agung TWU, Datuk Zainal Rampak percaya terdapat kira-kira 2,000 pemandu yang tidak bersipat berbanding lebih 4,000 pemandu yang bersipat. Rekod-rekod menunjukkan kebanyakan kemalangan yang berlaku melibatkan pemandu-pemandu yang tidak bersipat.)

Statistik berdasarkan kajian agensi seperti Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS) menunjukkan bahawa tiada tempoh waktu tertentu berlakunya kekerapan kemalangan di negara ini.

Malah, kemalangan berlaku pada bila-bila masa sama ada siang atau malam, pagi, atau petang. Tidak ada waktu yang signifikan, barangkali kebetulannya kemalangan yang meragut banyak nyawa sekali gus berlaku pada waktu malam atau awal pagi, tetapi sebenarnya berlaku juga pada waktu-waktu lain.

Faktor mengantuk juga bukan penyebab utama kemalangan pada waktu malam atau awal pagi kerana berdasarkan kajian MIROS pemandu turut mengantuk pada waktu petang lebih-lebih lagi dari pukul 2 hingga 4 petang. Memang tidak dapat dinafikan bahawa mengantuk adalah antara punca kemalangan, tetapi apabila dikaitkan dengan perjalanan waktu malam hal ini tidak relevan kerana pemandu juga mengantuk pada waktu-waktu lain. Jadi, tidak berasas cadangan melarang perjalanan waktu malam, dan pada masa yang sama PLUS memberi diskait untuk pengguna lebuhraya pada waktu malam jadi ada kontradiksi dalam soal melaksanakan polisi ini.

Di samping itu, punca lain berlakunya kemalangan ialah kekurangan latihan untuk para pemandu. Kerajaan perlu memantau secara serius latihan, pengalaman, dan kecergasan fizikal pemandu bas ekspres sebelum mereka dibenarkan memandu perjalanan yang jauh. Sesetengah pemandu yang baru menerima lesen memandu kenderaan perdagangan telah diarahkan memandu jarak jauh serta-merta. Sementara itu, Presiden Persatuan Pengusaha Bas Seluruh Malaysia (PMBOA), Datuk Ashfar Ali berkata, pemandu bas dibayar dengan lumayan dan bersetuju mereka wajar diberi latihan. Kerajaan boleh menyediakan pinjaman untuk menyediakan latihan pemanduan kenderaan perdagangan. Pinjaman itu adalah seperti yang disediakan untuk graduan yang mengangsur. Pemandu bas atau lori adalah satu kemahiran seperti pelajar menggunakan komputer. Mengikut amalan industri buat masa ini, pemandu baru dikehendaki memandu untuk jarak pendek bagi suatu tempoh masa sebelum dibenarkan memandu jarak jauh.

Jelaslah, bahawa faktor manusia atau pemandu yang mesti diutamakan jika mahu perjalanan orang ramai selamat. Jika pemandu cukup tidur

terp, kemalangan pasti tidak dapat dielakkan kerana tergepoh-gepoh mahu menambah pendapatan setiap perjalanan. Jadi, kita tiada pilihan lagi melainkan menumpukan sepuhnya sumber dan tenaga kepada penyelesaian terbaik iaitu meningkatkan tahap profesionalisme pemandu bas ekspres juga pemandu lori sebagai profesion yang menjamin masa depan. Kita mesti ubah polisi tertentu termasuk memperkenalkan sesuatu yang berkesan dengan kerjasama agensi agensi seperti Kementerian Sumber Manusia supaya profesion pemandu bas ditingkatkan ke satu tahap yang menjamin masa depan bukan separuh masa seperti di negara-negara maju. Tidak guna jika kita mempunyai bas yang serba canggih, dilengkapi sistem pemantauan dan keselamatan terkini, tetapi dipandu oleh mereka yang langsung tidak profesional. Sampai bila kita mahu mempertahankan masyarakat tangan pemandu-pemandu yang tidak profesional, malah lebih terakut jika mereka bekerja bukan sepuhnya masa.

Kesimpulan

Secara tuntas, kerajaan amat menggalakkan penggunaan kenderaan awam. Rakyat digesa supaya menggunakan pengangkutan awam untuk pergi ke destinasi masing-masing sama ada dalam bandar atau ke luar bandar. Tetapi, berdasarkan beberapa siri kemalangan yang berlaku membabitkan bas ekspres sebelum ini seolah-olah memberikan satu mesej yang jelas helapa usaha-usaha untuk mengurangkan kadar kemalangan jalan raya di negara kita masih gagal. Prasarana pengangkutan yang moden, kempen-kempen, serta peraturan dan undang-undang sedia ada tidak banyak membantu mengurangkan nahas jalan raya. Sudah jemu pandangan serta idea diberikan oleh berbagai-bagai pihak. Apabila berlaku kemalangan maut, kita mula menuding jari mencari kesalahan. Oleh itu, sewajarnya lah semua agensi yang berkaitan berusaha meningkatkan keberkesanan fungsi masing-masing. (M)