

Banyak pihak mendakwa bahawa Ops Sikap ke-24 yang diadakan sempena Hari Raya Aidilfitri tahun ini gagal mencapai objektifnya. Hal ini demikian kerana angka kematian yang direkodkan sepanjang 15 hari tempoh Ops Sikap ke-24 berlangsung iaitu sebanyak 289 kematian - rekod baharu untuk semua Ops Sikap yang pernah diadakan selama 11 tahun. Sebelum ini, rekod tertinggi dicatatkan pada Ops Sikap Ketiga pada 2002 iaitu sebanyak 285 kematian juga semasa musim Hari Raya Aidilfitri.

Walaupun Polis Diraja Malaysia (PDRM) tampil dengan konsep baharu pada Ops Sikap tahun ini dengan harapan mahu mendidik pengguna jalan raya dan bukannya menghukum seperti sebelum ini, hasilnya lebih mengecewakan. Dalam hal ini, tidak tepat untuk menuding jari ke arah PDRM di atas peningkatan angka kematian ini, malah banyak pihak mengaku anggota PDRM yang bertugas sepanjang Ops Sikap kali ini menjalankan tugas dan tanggungjawab mereka sebaik-baik yang mungkin.

Malah niat PDRM untuk mengubah konsep Ops Sikap daripada menghukum kepada mendidik wajar diberikan pujian. Cuma persoalannya, di manakah silapnya sehingga angka kematian terus meningkat? Apakah lagi kaedah yang boleh digunakan untuk mengurangkan kadar kemalangan dan jumlah kematian yang besar pada musim perayaan di negara ini?

Sekian lama pelbagai usaha dilakukan oleh pihak yang berkaitan baik dari segi kempen kesedaran, peningkatan tahap penguatkuasaan, serta penganan hukuman yang setimpal. Malah kajian demi kajian juga dilaksanakan oleh pihak JKJR dan Miros, namun hasil dan jalan ceritanya tetap sama - belum menampakkan hasil yang

diharapkan. Malah jika dibiarkan, keadaan ini bakal terus meningkatkan kadar kemalangan dan kematian di Malaysia.

Sudah tiba masanya pengguna jalan raya mengambil iktibar dan pengajaran yang serius daripada kegagalan Ops Sikap kali ini seterusnya merangka pelan perancangan komprehensif yang lebih radikal. Semua pihak perlu bertindak dan bukan lagi hanya berbincang dan membuat kajian semata-mata.

Selama ini mungkin kebanyakan pihak terlalu memberikan penekanan kepada tindakan pembetulan iaitu tindakan selepas sesuatu kemalangan berlaku. Misalnya mengenakan hukuman yang lebih berat mahupun cadangan terbaru seperti hukuman khidmat masyarakat kepada pesalah jalanraya. Walaupun cadangan tersebut baik, hukuman itu masih

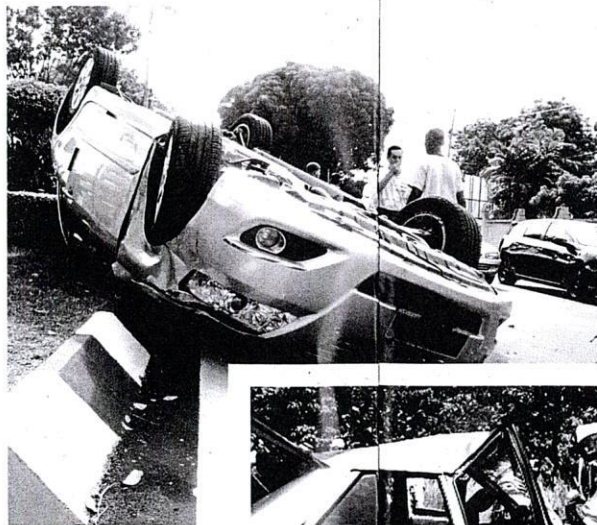
Iktibar Kegagalan Ops Sikap ke-24

Walaupun Polis Diraja Malaysia (PDRM) tampil dengan konsep baharu pada Ops Sikap tahun ini dengan harapan mahu mendidik pengguna jalan raya dan bukannya menghukum seperti sebelum ini, hasilnya lebih mengecewakan.

Oleh Noor Mohamad Shakil Hameed

merupakan satu tindakan pembetulan dan bukannya pencegahan.

Tindakan pencegahan perlu memberikan fokus kepada dua kategori pengguna jalan raya iaitu pertama program pencegahan dalam kalangan pengguna baharu yang bakal mengambil lesen; kedua, program pencegahan dalam kalangan pengguna jalan raya yang



mendapatkan lesen memandu, wajar untuk pihak berkuasa mempertimbangkan cadangan menaikkan umur untuk mendapatkan lesen untuk semua kelas pemanduan terutamanya motosikal. Banyak pihak mendakwa umur 16 tahun sebagai syarat minimum untuk mendapatkan lesen motosikal sebelum ini terlalu muda dan menjadi punca utama banyak kemalangan berlaku.

Penunggang motorsikal merupakan penyumbang utama kepada statistik kematian dalam Ops Sika baru-baru ini. Oleh sebab itu, banyak pihak memohon kerajaan meneliti semula had minimum

umur untuk mendapatkan lesen motosikal seterusnya menaikkan umur memohon lesen motosikal kepada 21 tahun. Walaupun cadangan ini mungkin agak radikal, pihak berkuasa perlu lebih tegas dalam usaha untuk mendisiplinkan penunggang motosikal terutamanya dalam kalangan remaja.

Pada masa yang sama, kurikulum kursus pemanduan juga wajar diteliti semula dan dilakukan penambahbaikan yang sewajarnya. Pihak berkuasa perlu mengkaji sejauh mana kursus dan modul yang diajar memberikan meningkatkan kesan kepada setiap peserta kursus.

Kita tidak mahu kursus pemanduan diadakan hanya bagi memenuhi syarat, umpama melepaskan batuk di tangga. Usaha perlu dimulakan daripada menilai semula kemahiran dan kemampuan tenaga pengajar sehinggalah kepada kandungan setiap modul pengajaran. Pihak yang bertanggungjawab perlu memastikan tenaga pengajar dilantik benar-benar berwibawa dan berkarisma agar dapat bukan sahaja menyampaikan ceramah dengan baik, tetapi boleh mendidik peserta kursus terbahit secara lebih praktikal.

Manakala bagi kumpulan kedua iaitu golongan pengguna jalan raya yang lama ataupun yang sedia ada, perlu dirangka pelan pencegahan yang lebih tersusun dan bersistemik bagi tempoh jangka panjang. Hal ini demikian kerana pengguna jalan raya dalam kumpulan ini meliputi pelbagai kategori umur dan proses mendidik mereka perlu dilakukan secara berterusan dan bukannya bermusim.

Misalnya mungkin wajar setiap tiga ataupun lima tahun sekali mereka diwajibkan mengikuti kursus pengukuhan pemanduan atau apa-apa sahaja kursus kesedaran dan pemantapan yang berkaitan. Dengan adanya program yang tersusun dan berterusan, pengguna jalan raya lebih sedar dan prihatin.

Pada masa yang sama, dari segi hukuman juga perlu dilihat semula terutamanya dari aspek ketegasan dan penguatkuasaannya. Misalnya, mungkin tiba masanya pihak berkuasa seperti anggota Cawangan Trafik PDRM dan Jabatan Pengangkutan Jalan untuk terus merampas lesen dan tidak membenarkan pengguna yang melakukan kesalahan daripada meneruskan pemanduan.

Selain itu, strategi pelaksanaan Ops Sikap pada masa depan memerlukan rombakan secara besar-besaran. Statistik menunjukkan kebanyakan kemalangan dan kematian berlaku di jalan persekutuan, jalan negeri, dan jalan bandar berbanding dengan lebuhraya. Sedangkan, selama ini Ops Sikap lebih memberikan fokus kepada pengguna lebuhraya.

Berikutan itu, wajar untuk merombak semula strategi Ops Sikap dengan memberi tumpuan yang lebih kepada pengguna jalan negeri, dan jalan bandar, di samping memberikan penekanan kepada kempen kesedaran dalam kalangan masyarakat luar bandar yang juga merupakan penyumbang utama kepada kadar kematian.

Mungkin semua cadangan ini juga dianggap agak radikal, namun perlu dilaksanakan sedemikian rupa dengan niat untuk mendidik pengguna jalan raya seterusnya mengurangkan kadar kematian. Diharapkan kegagalan Ops Sikap ke-24 membuka mata semua pihak yang terlibat agar mengambil iktibar yang berguna seterusnya mulakan langkah untuk merangka dan melaksanakan pelan pencegahan jangka panjang yang lebih drastik, radikal dan komprehensif. ■

Penulis Ketua Bahagian Perancangan Korporat Universiti Putra Malaysia Serdang, Selangor