

MOHD YUSOF Hj. ABDULLAH

Kempen Keselamatan Jalanraya: Keperluan Kepada Pendekatan 3E

Pengenalan

Soal keselamatan di jalan raya merupakan satu isu sosial yang paling banyak dan kerap dikempenkan. Sepanjang tempoh satu-satu tahun umpamanya, sekurang-kurangnya lima kempen diadakan iaitu di musim-musim perayaan Hariraya, Tahun Baru Cina, Deepavali, Krismas, dan cuti sekolah. Siri-siri kempen ini dirancang dengan objektif utama mengurangkan kadar kecelakaan di jalanraya. Kadar kecelakaan di jalanraya yang ingin dikurangkan merujuk kepada bilangan kes kemalangan dan bilangan kematian akibat kecelakaan itu.

Siri-siri kempen yang diadakan ini memang perlu memandangkan kadar kecelakaan di jalanraya di negara ini menunjukkan peningkatan yang membimbangkan terutama semasa musim-musim tersebut. Menurut sumber Kementerian Kesihatan seperti yang dilaporkan di dalam akhbar *The Star* bertarikh 12 Januari 1999 menunjukkan bahawa kecelakaan jalanraya merupakan penyebab kematian yang kedua tertinggi dan penyebab ketiga tertinggi dari segi kemasukan pesakit ke hospital. Ini menunjukkan bahawa kecelakaan jalanraya adalah satu "penyakit" serius yang membimbangkan semua pihak.

Secara logiknya peningkatan kadar kecelakaan di musim-musim tersebut dikaitkan dengan bilangan kenderaan yang banyak bergerak di jalanraya biasa dan lebuh raya. Ada juga pihak-pihak lain yang menggaitkan masalah ini dengan sikap manusia ketika menggunakan jalanraya, dan faktor keadaan fizikal jalanraya juga dikatakan menyumbang kepada

kecelakaan yang berlaku. Faktor-faktor ini dengan sendirinya menunjukkan bahawa kecelakaan di jalanraya adalah disebabkan oleh pelbagai faktor dan penyelesaiannya sewajarnya memerlukan pengembelian pelbagai kaedah.

Situasi Kecelakaan Di Jalan Raya

Kematian akibat kecelakaan di jalanraya merupakan pembunuh kedua di negara ini. Situasi ini telah menyumbang kerugian kepada pelbagai pihak dari segi nyawa, sumber manusia, harta benda, dan wang ringgit. Beberapa statistik boleh diperturunkan untuk menunjukkan situasi kecelakaan di jalanraya di negara kita.

Berdasarkan perangkaan di Jadual 1 menunjukkan kadar kecelakaan di jalanraya itu meningkat dalam tempoh-tempoh tersebut, walaupun bilangan kes ada menunjukkan penurunan sedikit di tahun 1998 berbanding tahun sebelumnya. Dari segi kematian, angka itu terus menunjukkan peningkatan.

JADUAL 1
Kes
Kecelakaan Di
Jalanraya
Yang Dirujuk
Di Hospital
dan Bilangan
Kematian

Tahun	Bil. Mangsa DiMasukkan Ke Hospital	Bil. Kematian
1990	130,000	4,048
1993	142,000	4,666
1996	160,558	5,744
1997	215,632	6,302
1998	210,964	6,304

Sumber : Kementerian Kesihatan (*The Star* 12 Januari dan 15 Januari 1999)

Jadual 2 mengandungi maklumat tentang kadar kecelakaan di jalanraya dalam tempoh 15 hari musim perayaan di tiga tahun kebelakangan ini. Semasa musim perayaan ini, kadar kecelakaan di jalanraya menunjukkan peningkatan dari hari-hari biasa. Begitu juga bilangan kematian meningkat sepanjang tempoh tersebut.

Dari segi lokasi kecelakaan itu berlaku, didapati kebanyakannya adalah di jalan biasa iaitu di jalan persekutuan dan jalan negeri. Hanya sedikit sekali bilangan kes kemalangan yang berlaku di lebuhraya. Misalnya, kenyataan

Perdana Menteri di sidang akhbar pada 27 haribulan Januari 1999 mendedahkan bahawa 94% kemalangan berlaku di jalan biasa dan hanya 6% di lebuhraya. Perangkaan dari Ops Statik 2 yang bermula dari 12 haribulan Januari hingga 26 haribulan Januari 1999 menunjukkan bahawa daripada sejumlah 572 kes kecelakaan maut, sebanyak 558 berlaku di jalan biasa manakala 14 kes berlaku di lebuhraya. Begitu juga perangkaan Ops Statik 3 yang bermula dari 9 haribulan Februari hingga 19 haribulan Februari 1999 menunjukkan bahawa sebanyak 3175 kes berlaku di jalan biasa dan 139 sahaja yang berlaku di lebuhraya. Kenyataan dan perangkaan ini menunjukkan bahawa keadaan jalan ada kaitan dengan kecelakaan di jalanraya. Dalam lain perkataan, kualiti jalan yang baik boleh mengurangkan kadar kecelakaan di jalanraya.

Hari	Jumlah Kecelakaan			Kecelakaan Maut			Kematian			JADUAL 2 Perangkaan Kecelakaan Jalan Raya Semasa Musim Perayaan Tahun Baru Cina dan Hari Raya Aidilfitri Di Tahun 1997-1999)
	1997	1998	1999	1997	1998	1999	1997	1998	1999	
1	537	651	572	14	11	16	14	11	18	
2	638	668	690	13	12	12	14	12	13	
3	481	748	646	5	16	10	5	17	11	
4	676	805	634	15	27	9	16	29	9	
5	658	625	795	14	10	18	15	12	19	
6	650	743	624	16	14	14	17	14	17	
7	645	725	746	16	22	10	19	23	10	
*8	560	563	462	20	15	18	22	18	20	
9	430	515	495	18	15	11	21	16	12	
#10	518	574	655	26	22	18	30	26	19	
11	552	661	585	21	21	9	27	25	9	
12	573	615	721	10	14	15	12	23	16	
13	591	760	558	9	12	11	10	17	14	
14	515	649	659	19	17	7	24	17	9	
15	514	599	574	15	12	7	16	14	7	
Jumlah	8538	9901	9416	231	240	185	262	274	203	

* hari pertama perayaan Tahun Baru Cina
hari pertama perayaan Hariraya Aidilfitri
Sumber : Polis Diraja Malaysia

Punca utama kecelakaan di jalanraya ini berlaku lazimnya dikaitkan dengan faktor kecuaiian manusia. Analisis yang dibuat oleh Bahagian Trafik, Polis DiRaja Malaysia mendapati faktor sikap pengguna jalanraya merupakan penyumbang utama kepada berlakunya sesuatu kecelakaan itu. Antara faktor sikap yang dimaksudkan adalah memandu laju, memandu secara merbahaya, dan memotong kenderaan lain dengan merbahaya. Jadual 3 memperlihatkan analisis tentang kecuaiian dan amalan pengguna jalanraya yang menyumbang kepada kecelakaan berdasarkan data semasa Ops Statik 2.

JADUAL 3
Punca
Kecelakaan
Dari Segi
Faktor
Kecuaian
Manusia

Punca	Peratusan
Memotong secara salah/merbahaya	24
Memandu secara laju	22
Membelok secara salah/merbahaya	19
Memandu secara merbahaya	16
Mengekor terlalu dekat	5
Melebihi muatan/penumpang	2

Sumber : Polis DiRaja Malaysia

Punca-punca berlakunya kecelakaan di jalanraya seperti di Jadual 3 lahir daripada sikap dan amalan para pengguna jalanraya yang tidak berhati-hati dan tidak beretika ketika memandu. Sikap dan amalan negatif ini perlu diubah kepada sikap dan amalan positif semasa memandu. Aspek pendidikan dapat memainkan peranan untuk membawakan perubahan tersebut dari segi jangka panjang. Namun begitu, dari segi jangka pendek, perubahan sikap dan amalan itu boleh direalisasikan melalui kaedah penguatkuasaan undang-undang dan peraturan di jalanraya.

Komunikasi Sebagai Penyelesai Semua Masalah?

Komunikasi merupakan komponen integral di dalam usaha-usaha berancang untuk mengatasi masalah kecelakaan di jalanraya. Pengaplikasian komunikasi di dalam kempen-kempen keselamatan jalanraya sering juga menerima kritikan-kritikan negatif apabila fenomena itu terus berlaku. Kita sering

mendengar dakwaan-dakwaan seperti;

- a. mesej tidak sampai kepada sasaran
- b. sasaran tidak faham apa yang disampaikan
- c. sasaran masih tidak mahu berubah walaupun banyak mesej telah diberi.

Dakwaan-dakwaan ini menyalahkan aktiviti-aktiviti komunikasi yang dirancang untuk membawakan perubahan di kalangan sasaran. Dakwaan-dakwaan ini dilemparkan kerana komunikasi dijangkakan mampu dan mesti menyelesaikan semua masalah. Jangkaan kepada kemampuan komunikasi ini berpunca daripada anggapan salah bahawa komunikasi adalah penyelesaian kepada semua masalah (*communication as a panacea*). Everett M. Rogers (1983) pernah menyatakan bahawa komunikasi adalah penting untuk membantu membawakan perubahan, tetapi komunikasi semata-mata dengan sendirinya tidak berupaya untuk membawakan perubahan tersebut.

Dalam hal ini, menyalahkan komponen komunikasi semata-mata adalah kurang wajar ketika mana lain-lain faktor turut sama menyumbang kepada kegagalan sesuatu usaha berancang untuk membawakan perubahan. Sebagai contoh, di tahun-tahun 60an dan 70an masalah-masalah yang menyangkut keadaan kemunduran dikaitkan dengan kekurangan sumber-sumber seperti modal dan teknologi. Alternatif penyelesaian yang dikenalpasti dan diaplikasikan adalah pendidikan iaitu jika sasaran mempunyai pengetahuan yang boleh menimbulkan kesedaran, minat, dan kemahuan, maka mereka boleh mengubah keadaan hidup mereka. Para petani miskin tidak dapat membeli baja yang disyorkan kerana harganya mahal. Begitu juga para pelajar yang telah mempunyai kesedaran dan pengetahuan yang tinggi tentang kebaikan melabur, tidak melabur atau menabung kerana kekurangan modal. Orang ramai tidak dapat mengubah tabiat membuang sampah di longkang atau sungai atau merata tempat kerana tiada kemudahan tempat membuang sampah disediakan. Kempen menegah orang ramai melintasi landasan keretapi memerlukan komponen pendidikan, penguatkuasaan undang-undang dan aspek kejuruteraan. Masyarakat berkaitan perlu diberitahu tentang bahaya melintas landasan keretapi, jejantas perlu dibina untuk memudahkan orang ramai

melintas dan struktur pembinaannya mestilah mesra pengguna dan strategik. Aspek penguatkuasaan peraturan salah laku melintas landasan perlu diadakan dari semasa ke semasa.

Dalam usaha berancang untuk mengurangkan kadar kecelakaan di jalanraya, penggunaan komponen lain seperti penguatkuasaan undang-undang dan peraturan, dan aspek kejuruteraan jalanraya dari segi keadaan jalanraya turut memainkan peranan bersama-sama dengan komponen pendidikan melalui fungsi komunikasi untuk memastikan kejayaan dan keberkesanan program keselamatan di jalanraya.

Para perancang yang berusaha untuk mengurangkan kadar kecelakaan di jalanraya sepatutnya meneliti sama ada isu ini boleh diatasi melalui alternatif-alternatif berikut;

1. melalui usaha-usaha komunikasi sahaja
2. melalui usaha-usaha komunikasi dan lain-lain langkah
3. melalui langkah-langkah lain.

Para perancang mesti bijak mengenalpasti punca kecelakaan di jalanraya dan mengesyorkan bagaimanakah masalah tersebut boleh diatasi dengan berkesan melalui alternatif-alternatif di atas. Bagi isu keselamatan di jalanraya ini, alternatif penyelesaian paling baik adalah strategi 3E iaitu gabungan komponen *education* (pendidikan), *engineering* (kejuruteraan), dan *enforcement* (penguatkuasaan).

Strategi 3E Di Dalam Kempen Keselamatan Jalanraya

Strategi 3E ini adalah satu pendekatan bersepadu membabitkan komponen-komponen pendidikan, kejuruteraan, dan penguatkuasaan yang wajar dan boleh digunakan untuk mengurangkan kadar kecelakaan di jalanraya. Strategi 3E di dalam menangani sesuatu isu perubahan ini dikemukakan untuk menjawab kritikan menyalahkan komunikasi kerana kegagalan sesuatu program perubahan. Menurut Windahl, Signitzer dan Olson (1992), strategi 3E terdiri daripada tiga elemen dan boleh dihuraikan seperti berikut;

1. *Education* (pendidikan) iaitu merujuk kepada aktiviti-aktiviti komunikasi yang dirancangkan di dalam kempen keselamatan jalanraya untuk tujuan-tujuan memberikan

kesedaran, mendidik para pengguna jalanraya supaya memandu dengan berhemah dan berhati-hati, dan mendorong para pengguna mengambil langkah-langkah keselamatan diri dan kenderaan sebelum memulakan sesuatu perjalanan.

2. *Engineering* (kejuruteraan) iaitu berkaitan pembikinan dan pemuliharaan jalanraya untuk tujuan memastikan keadaan jalanraya itu tidak rosak, lebar, dan selamat untuk digunakan dalam sebarang keadaan.
3. *Enforcement* (penguatkuasaan) yang merujuk kepada penggunaan peraturan dan undang-undang bagi menegah manusia itu bersikap dan melakukan tabiat yang boleh memudaratkan diri dan pengguna jalanraya lain.

Kempen Komunikasi

Satu daripada kaedah alternatif yang sering dicadangkan untuk menangani masalah kecelakaan di jalanraya adalah menerusi komponen pendidikan. Justeru, kempen komunikasi adalah mekanisma yang paling tepat untuk merealisasikan objektif mendidik masyarakat pengguna jalanraya tentang berdisiplin dan bersopan ketika di jalanraya. Penggunaan kempen komunikasi ini adalah untuk mengatasi masalah berkaitan "psychological make-up" manusia dari segi pemikiran, perangai, dan amalan ketika menggunakan jalanraya. Pengalaman dan kajian yang telah dijalankan menunjukkan dengan jelas bahawa sikap dan amalan buruk manusia ketika berada di jalanraya seperti memotong kenderaan lain dengan cuai, memandu laju, mengekor kenderaan terlalu dekat, memandu dalam keadaan mengantuk atau mabuk, membawa lebih muatan atau penumpang, tidak memastikan keadaan kenderaan berfungsi dengan baik, dan sikap tidak sabar merupakan punca utama berlakunya sesuatu kecelakaan. Kelakuan-kelakuan ini di anggap sebagai sikap dan amalan budaya yang tidak sihat dan perlu diubah.

Kempen komunikasi boleh membantu di dalam mencetuskan perubahan sikap dan amalan budaya memandu yang berhemah dan berdisiplin di kalangan para pengguna jalanraya. Ini adalah kerana pembentukan sikap dan amalan budaya memandu yang positif ini disemaikan ke dalam minda

dan jiwa pengguna jalanraya melalui aktiviti-aktiviti komunikasi yang dirancang. Dalam konteks ini, Paisley (1981) menerangkan kempen komunikasi sebagai usaha yang bertujuan untuk mempengaruhi kepercayaan atau perlakuan orang lain menggunakan kaedah-kaedah komunikasi. Menurut Rogers, Solomon, dan Adhikarya (1979), kempen komunikasi ditakrifkan sebagai satu set aktiviti komunikasi yang dirancang lebih awal untuk menjangkau dan mendorong orang ramai menerusi mesej tertentu untuk suatu tempoh tertentu bagi mencapai objektif tertentu dan menggunakan pelbagai media.

Berdasarkan definisi ini, kempen komunikasi itu boleh dirumuskan seperti berikut;

1. Mempunyai objektif atau matlamat khusus yang pelbagai dan mencakupi perubahan dari segi minda, sikap, dan perlakuan. Pembentukan objektif kempen mestilah berpandukan kepada prinsip SMART iaitu *specific, measurable, attainable, realistic, dan, timebound*.
2. Mempunyai tempoh masa tertentu yang telah ditetapkan dari jangka masa paling pendek iaitu satu hari hinggalah kepada suatu tempoh paling lama iaitu setahun.
3. Mempunyai sasaran yang telah dikenalpasti. Sekiranya sasaran itu besar dan luas, maka strategi mengsegmentasikan sasaran disyorkan bagi memastikan kempen itu benar-benar dapat menjangkau sasaran tersebut dengan berkesan.
4. Kempen komunikasi ini melibatkan aktiviti komunikasi yang terancang seperti proses pembentukan mesej, pemilihan saluran, penyebaran mesej, dan pengumpulan maklumat.

Elemen-elemen dalam sesuatu kempen komunikasi ini boleh dilihat di dalam kempen keselamatan jalanraya yang kerap dijalankan semasa musim perayaan dan cuti sekolah.

Menjelang musim perayaan dan cuti sekolah, Kementerian Pengangkutan melalui Majlis Keselamatan Jalanraya mengadakan kempen keselamatan jalanraya. Kempen ini kebiasaannya berjalan selama dua minggu dalam sesuatu

musim perayaan. Kempen komunikasi ini bertujuan untuk menimbulkan kesedaran di kalangan pengguna jalanraya tentang keselamatan di jalanraya, mengingatkan mereka tentang perlunya memandu secara berhati-hati, mendidik mereka untuk merancang perjalanan, dan memberitahu mereka tentang langkah-langkah yang perlu diambil seperti memastikan kenderaan berada dalam keadaan yang selamat untuk digunakan.

Pelbagai mesej telah dibentuk untuk menyampaikan maksud dari pihak penganjur kempen ini. Mesej yang ringkas, pendek, dan tepat dari segi maknanya dalam bentuk slogan seperti "Berhati-hati ketika memandu", "Biar lambat asalkan selamat", "Jalanraya bukannya tempat berlumba", "Pandu cermat jiwa selamat", "Hargailah nyawa anda", dan sebagainya boleh dilihat dan didengari oleh para pengguna jalanraya hampir setiap masa sepanjang tempoh kempen itu. Di samping itu, mesej dalam bentuk penerangan dan huraian yang lebih lanjut juga dibentuk dan disebarkan kepada pengguna jalanraya. Mesej dalam bentuk ini menerangkan langkah-langkah keselamatan yang perlu diambil oleh para pengguna seperti pemeriksaan kenderaan dan perkara-perkara yang mesti dilakukan ketika berlakunya sesuatu kemalangan.

Mesej yang pelbagai ini dimuatkan di dalam pelbagai media bagi tujuan mendapatkan jangkauan semaksima mungkin ke atas golongan sasaran itu. Dalam konteks ini, media adalah saluran perantaraan untuk membawakan mesej supaya sampai kepada perhatian sasaran di setiap masa dan lokasi para pengguna itu berada sama ada di jalanraya, di rumah, di pejabat, atau di kedai kopi. Justeru itu, penggunaan pelbagai media merupakan strategi penyebaran maklumat yang berkesan digunakan untuk tujuan kesampaian maklumat itu.

Antara media yang digunakan adalah papan tanda yang diletakkan di tepi jalanraya, poster yang diedarkan kepada pengguna dan ditampal di merata tempat, risalah dan pelekat kereta, kain pemidang yang dipasang di plaza tol. Mesej tentang keselamatan di jalanraya juga disampaikan melalui televisyen, radio, dan suratkhbar, dan pameran.

Aktiviti komunikasi lain yang dirancang semasa kempen keselamatan jalanraya di musim perayaan ini adalah pelancaran kempen yang diadakan di peringkat kebangsaan dan negeri. Pelancaran di peringkat kebangsaan biasanya

diadakan di plaza tol lebuhraya, manakala pelancaran di peringkat negeri diadakan di jalan utama negeri. Semasa pelancaran itu, mesej tentang kempen keselamatan jalanraya dalam bentuk poster, pelekat, dan risalah diedarkan berserta hadiah-hadiah kepada para pengguna. Sepanjang tempoh kempen tersebut, pihak media seperti televisyen, radio, dan suratkhbar akan membuat liputan harian tentang keadaan lalu lintas dan kecelakaan yang berlaku. Maklumat harian juga dikutip untuk mengetahui perkembangan semasa situasi kecelakaan jalanraya dan analisis dibuat untuk tujuan penilaian sumatif.

OPS Pacak dan OPS Statik

Kempen keselamatan di jalanraya semasa musim perayaan dan cuti sekolah juga mendapat sokongan dan penglibatan bersama agensi kerajaan yang lain seperti pihak polis, pihak pengurusan lebuhraya utara selatan (PLUS), Persatuan Bulan Sabit Merah Malaysia, dan Kementerian Kesihatan. Agensi-agensi kerajaan dan badan bukan kerajaan ini berpadu tenaga dan kepakaran untuk turut sama menjayakan kempen ini.

Pada tahun 1997, pihak polis telah melaksanakan satu operasi yang dikenali sebagai OPS Pacak dan kemudian ditukar kepada OPS Statik pada tahun 1998. Dalam operasi ini, pihak polis akan menempatkan kakitangannya dari bahagian trafik di kawasan jalanraya yang kerap berlaku kemalangan. Penempatan kakitangan polis di jalanraya ini adalah untuk memastikan para pengguna mematuhi peraturan lalu lintas. Kaedah ini dilihat sebagai satu cara untuk menguatkuasakan peraturan lalu lintas.

Berdasarkan jumlah saman yang dikeluarkan OPS Statik 1 dan 2 yang diadakan pada tahun 1998 dan 1999, didapati bahawa banyak pengguna jalanraya yang melakukan kesalahan lalu lintas. Semasa OPS Statik 1, sejumlah 82,455 saman telah dikenakan kepada para pengguna dan jumlah ini telah meningkat kepada 101,735 saman semasa OPS Statik 2. Walaupun dari segi jumlah saman telah meningkat, ini tidaklah bermakna bahawa penguatkuasaan undang-undang itu tidak berkesan. Keberkesanannya adalah untuk jangka masa pendek. Penelitian oleh pihak polis mendapati bahawa kehadiran kakitangan polis di kawasan-kawasan tertentu di lebuhraya dan jalan biasa telah dapat mengubah tabiat buruk

memandu para pengguna jalanraya. Kebiasaannya, para pemandu akan mematuhi peraturan memandu apabila melihat atau mendapat isyarat dari pemandu lain tentang kehadiran pihak polis di jalanraya. Kajian oleh pihak polis tentang pola-pola perlakuan pengguna jalanraya juga menunjukkan bahawa para pengguna akan mematuhi undang-undang jika penguatkuasaan dijalankan.

Di samping kaedah menempatkan kakitangan polis untuk menguatkuasakan kepatuhan kepada peraturan bersopan di jalanraya, cara-cara lain juga telah dirancang dan dilaksanakan bagi tujuan membentuk amalan budaya memandu yang sihat. Umpamanya, mulai bulan Februari 1999, pemasangan kotak hitam sebagai alat penghadan kelajuan telah dikuatkuasakan ke atas bas. Para penunggang motosikal dimestikan menyalakan lampu, semua jenis kereta dimestikan memasang lampu brek ketiga. Akta pengangkutan Jalan 1987 akan dipinda untuk mengenakan hukuman penjara mandatori ke atas kesalahan menyebabkan kemalangan, menggantung lesen memandu, menyita kenderaan, dan hukuman sebat sebanyak tujuh kali ke atas pesalah-pesalah jalanraya yang menyebabkan kematian. Kaedah-kaedah lain ini adalah memastikan usaha-usaha menangani masalah kecelakaan di jalanraya dapat dikurangkan.

Komponen Kejuruteraan

Pembentukan amalan budaya pemanduan yang selamat memakan masa. Usaha membawakan perubahan melalui kempen dan penguatkuasaan undang-undang boleh mencetuskan asas-asas awal ke arah pembentukan amalan budaya yang dikehendaki itu. Satu langkah proaktif yang perlu diambil kira untuk merealisasikan pembentukan amalan budaya pemanduan yang selamat adalah pemuliharaan dan pembinaan jalanraya yang mesra pengguna dan selamat untuk digunakan. Ciri jalanraya seperti ini adalah untuk mengelakkan kemalangan berlaku.

Pembinaan lebuh raya utara selatan dan bahagian-bahagian lain di pantai barat Semenanjung adalah langkah proaktif untuk memberi keselesaan dan keselamatan para pengguna jalanraya. Pembinaan lebuh raya ini ternyata memberikan kesan dari segi pengurangan kadar kecelakaan di jalanraya. Peratusan kemalangan yang berlaku di lebuh raya adalah rendah.

Langkah memulihara jalan biasa mesti diambil untuk mengurangkan kadar kecelakaan yang tinggi berlaku di jalan-jalan tersebut. Jalan yang rosak, berlubang, tidak rata, dan sempit mestilah dibaiki dan dilebarkan. Beberapa langkah pemuliharaan jalanraya memang sudah diambil oleh pihak kerajaan seperti meluruskan jalan yang berselekeh merbahaya, meletakkan papan tanda isyarat merbahaya, memasang lampu di bahagian-bahagian jalan yang kerap berlaku kemalangan, dan sebagainya.

Kesimpulan

Berdasarkan perbincangan di dalam penulisan ini tentang isu keselamatan di jalanraya, beberapa rumusan dikemukakan. Pertama, usaha berancang untuk menangani kadar kecelakaan di jalanraya yang tinggi memerlukan kaedah penyelesaian 3E iaitu elemen pendidikan, elemen penguatkuasaan, dan elemen kejuruteraan. Tiga elemen penting ini diperlukan kerana punca-punca berlakunya kecelakaan di jalanraya yang dikenalpasti adalah dari diri manusia dan persekitaran.

Kempen komunikasi perlu diadakan dari semasa ke semasa dengan mengambilkira pengubahsuaian dari segi mesej dan sasaran berdasarkan maklumbalas yang diperolehi dan dikutip daripada penilaian formatif dan sumatif. Mesej tentang kecelakaan di jalanraya perlu disebarkan kepada sasaran untuk tujuan pengukuhan kesedaran dan menanam sikap positif di dalam penggunaan jalanraya di kalangan sasaran.

Strategi mengsegmentasikan khalayak perlu diaplikasikan di dalam kempen komunikasi itu. Pengalaman daripada analisis tentang operasi pihak polis ketika musim perayaan mendapati bahawa kecelakaan di jalanraya banyak membabitkan penunggang dan pembonceng motosikal. Golongan sasaran ini perlu dijangkau dengan mesej khusus kerana pola perlakuan yang menyebabkan kemalangan berbeza antara kategori pengguna-pengguna jalanraya.

Dalam konteks ini, saranan oleh Mendelsohn (1973) boleh digunakan untuk memastikan kempen komunikasi mencapai keberkesanannya. Beliau menyarankan para perancang, pertamanya, menggunakan maklumat dari penilaian formatif sebagai asas kepada pembentukan kempen, kedua, membentuk objektif kempen berdasarkan formula

SMART, ketiga, mengsegmentasikan sasaran berdasarkan profil khalayak, dan keempat, menggunakan sama saluran komunikasi antara peribadi.

Penguatkuasaan peraturan dan undang-undang jalanraya perlu dikuatkuasakan untuk turut membantu keberkesanan mesej kempen. Penempatan kakitangan polis di jalanraya dapat menegah tingkahlaku buruk di kalangan para pengguna ketika di jalanraya. Pihak polis mesti lebih mengutamakan penguatkuasaan di jalanraya biasa daripada di lebuhraya.

Langkah-langkah pencegahan lain seperti menggubal dan melaksanakan undang-undang dan peraturan keselamatan di jalanraya diperlukan membentuk sikap dan amalan budaya penggunaan jalanraya yang sihat dari segi jangka panjang.

Mohd Yusof Hj. Abdullah ialah pensyarah di Jabatan Komunikasi, Fakulti Sains Kemasyarakatan dan Kemanusiaan, Universiti Kebangsaan Malaysia, Bangi, Selangor Darul Ehsan, Malaysia.

Penulis

- Mendelsohn, A. 1973. "Some Reasons Why Information Campaign Can Succeed", di dalam *Public Opinion Quarterly*, Volume 39, halaman 50-61.
- Windahl, S. Signitzer, and Olson, Jean T. 1993, *Using Communication Theory: An Introduction to Planned Communication*; Sage Publications, London.
- Rogers, E. M. and Kincaid L. 1981, *Communication Networks: A Paradigm for New Research*; Free Press, New York.
- Rogers, Everett M, Solomon D.S. and Adhikarya R. 1979, *Further Directions For USAID's Communication Policies in Population*, Stanford University Institute for Communication Research, Stanford.
- Paisley, W. J. 1981, "Public Communication Campaigns: The American Experience", di dalam *Public Communication Campaigns*; Rice, Ronald E. And Paisley, William J. (eds); Sage Publications, Beverly Hills.
- The Star, 12 Januari 1999
- The Star, 15 Januari 1999
- Kenyataan Akhbar Ketua Trafik Pasukan, 27 Januari 1999.

Rujukan