

# **PROSIDING SEMINAR KEBANGSAAN SAINS, TEKNOLOGI & SAINS SOSIAL**

**27 ~ 28 MEI 2002**

**HOTEL VISTANA, KUANTAN, PAHANG**

**Anjuran :**



**Universiti Teknologi MARA  
Cawangan Pahang**

**Dengan Kerjasama**



**Kerajaan  
Negeri Pahang Darul Makmur**

**JILID 2**



# PERLUKAN PENDIDIKAN KESELAMATAN DI SEKOLAH: SATU TINJAUAN AWAL KE ATAS PENGETAHUAN KANAK-KANAK SEKOLAH RENDAH

ISMAIL MAAKIP, WAN SHARAZAT WAN SULAIMAN, WAN AZREENA WAN JAAFAR & ROZMI ISMAIL

Pusat Pengajian Psikologi dan Pembangunan Manusia, Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, Universiti Kebangsaan Malaysia

## ABSTRAK

*Kajian ini bertujuan untuk mengkaji pengetahuan kanak-kanak mengenai beberapa aspek keselamatan diri yang merujuk kepada keselamatan jalan raya, kebakaran dan buli. Bagi melaksanakan kajian ini, seramai 270 orang kanak-kanak sekolah rendah di Kuala Lumpur telah diambil sebagai subjek kajian. Data yang diperolehi telah dianalisis dengan menggunakan beberapa kaedah statistik seperti ujian t dan Anova satu hala. Keputusan kajian mendapati bahawa terdapatnya perbezaan yang signifikan di antara kanak-kanak itu sendiri dari segi umur mengenai ketiga-tiga aspek keselamatan yang dikaji. Hasil kajian merumuskan bahawa sesuatu program pendidikan keselamatan itu perlu dipupuk di peringkat awal lagi untuk menjadikan mereka lebih peka kepada keselamatan di samping program itu perlu mengikut tahap perkembangan kanak-kanak itu sendiri.*

**Keyword:** Pendidikan Keselamatan, Keselamatan Jalan Raya, Kebakaran, Buli, Pengetahuan Kanak-Kanak Sekolah Rendah.

## PENDAHULUAN

Isu kemalangan dan pendidikan keselamatan mengenainya adalah satu isu yang amat dititik beratkan bukan sahaja bagi pengkaji yang berminat dalam aspek pencegahan kemalangan dan pendidikan keselamatan malah bagi orang perseorangan misalnya ibu bapa atau masyarakat. Namun begitu, seringkali berlaku percanggahan mengenai apakah yang dimaksudkan dengan konsep keselamatan dan kemalangan itu sendiri. Ini adalah kerana kedua-dua konsep ini seringkali ditakrifkan berdasarkan kepada latarbelakang pengkaji daripada perspektif yang berlainan seperti sosial, ekonomi, kesihatan, pendidikan mahupun psikologi. Misalnya, dalam konteks psikologi kemalangan dikatakan sebagai suatu tindakan atau tingkah laku yang tidak dirancang atau dijangkakan oleh seseorang (Pheasant, 1986). Manakala, dari perspektif ekonomi pula, ia lebih berkaitan dengan implikasi kos. Kewujudan perbezaan takrifan ini telah menyebabkan wujudnya pelbagai tafsiran dan kenyataan mengenai apakah yang dianggap sebagai sesuatu yang selamat dan yang tidak selamat (Eiser et al., 1983). Kepelbagaian definisi kemalangan dan keselamatan ini mungkin menyebabkan kurangnya usaha-usaha untuk mengurangkan kadar kemalangan dan meningkatkan pengetahuan kanak-kanak mengenai isu-isu keselamatan. Ini adalah kerana usaha-usaha itu sering berpaksikan kepada satu arah sahaja dan bukannya bersifat *multi approach* atau multi-disiplin yang menggabungkan kesemua pendekatan dan perspektif yang diperkatakan di atas tadi.

Masalah kewujudan definisi dan pernyataan mengenai konsep keselamatan dan kemalangan bukannya terhad kepada para pengkaji. Ianya juga berlaku di kalangan subjek yang dikaji antaranya kanak-kanak, remaja dan orang dewasa. Umpamanya, Eiser et al (1983) mendapati bahawa kanak-kanak, remaja dan dewasa mempunyai tafsiran yang tersendiri mengenai apakah yang dianggap sebagai selamat dan tidak selamat. Hal ini berlaku mungkin disebabkan oleh beberapa faktor, misalnya sikap remaja dan orang dewasa yang sememangnya tidak menghiraukan tentang aspek-aspek keselamatan. Seperti contoh, Ismail (1992) mendapati ramai remaja dan dewasa yang tidak mahu menggunakan kemudahan lintasan pejalan kaki yang disediakan. Sebaliknya mereka lebih gemar untuk melintas jalan pada jarak 20-50 meter daripada kemudahan yang telah disediakan. Manakala bagi kanak-kanak pula, mereka ini memang mempunyai kekurangan dari segi kognitif dan perkembangan fizikal. Jadi tidak hairanlah jika mereka sering terlibat dalam kemalangan (Vinje, 1991).

Jadi, persoalan yang timbul ialah kenapa golongan kanak-kanak seringkali terlibat dalam kemalangan. Seperti yang kita ketahui bahawa isu kemalangan samaada yang membabitkan kanak-kanak ataupun tidak adalah salah satu daripada isu sosial dan kesihatan yang kritikal dewasa ini. Ini adalah kerana kemalangan adalah salah satu penyebab utama kematian di kalangan mereka yang berumur 1-38 tahun (Strasser et al,

1973). Sebagai contoh; di Amerika, sekurang-kurangnya 13 orang mati setiap hari dan 1,300 lagi cedera dalam masa yang sama. Secara puratanya kos bagi kematian dan kecederaan ini adalah dianggarkan sebanyak US\$4,500,000.

Seringkali isu keselamatan dan kemalangan ini dikaitkan dengan pengetahuan dan pendidikan mengenainya. Ramai yang berpendapat penyelidikan mengenai keselamatan sepatutnya bermula di rumah kerana disitulah bermulanya pendedahan kepada risiko bahaya (National Safety Council, 1973). Mereka yang seringkali terdedah dan mempunyai risiko yang tinggi untuk terlibat dalam kemalangan di rumah adalah kanak-kanak. Seperti yang kita ketahui kanak-kanak mempunyai beberapa kelemahan dan batasan seperti dari segi kognitif yang belum lagi berkembang sepenuhnya dan kegagalan mempersepsi sesuatu dengan baik (Vinje, 1991). Malah di antara mereka tidak dapat memahami dengan baik konsep selamat dan kemalangan (Eiser et al., 1983). Sebagai contohnya, beberapa kajian di United Kingdom (Robert, 1996) telah mendapati kemalangan di rumah adalah salah satu sumber utama kematian kanak-kanak. Di antara punca kematian kanak-kanak adalah terjatuh, terkena api secara tidak sengaja, terkorban akibat kebakaran dan lain-lain lagi.

Namun begitu, negara kita tidak seperti negara-negara di Barat yang mempunyai data yang cukup mengenai kemalangan yang melibatkan kanak-kanak. Roberts (1996) menyatakan bahawa di United Kingdom sahaja terdapat beberapa data yang boleh menyumbang kepada pengembelian usaha ke arah menyelamatkan kanak-kanak di mana mereka berada. Ini ditambah pula dengan rekaciptaan sesuatu produk yang boleh membantu meningkatkan jangka hayat kanak-kanak seperti pemakaian topi keledar bagi penunggang basikal kanak-kanak pra sekolah dan remaja. Akibat daripada kekurangan data mengenai keselamatan dan kemalangan yang melibatkan kanak-kanak telah menyebabkan kurangnya usaha atau pelan bertindak yang bersepadu dalam mengurangkan masalah ini. Ketiadaan data kemalangan yang sempurna yang dianggap penting dalam konteks negara Barat menyebabkan kita gagal mengenalpasti apakah faktor-faktor yang mempengaruhi berlakunya kemalangan yang menimpa kanak-kanak. Malah, ketiadaan data dan kurangnya kajian yang mengkaji tentang aspek-aspek keselamatan dan kemalangan di kalangan kanak-kanak di negara kita menyebabkan kita tidak berupaya untuk menghalang atau mencegah dari berlakunya kemalangan ke atas kanak-kanak. Jikalau pun ada usaha untuk menghalang dan mencegah kemalangan dan meningkatkan pengetahuan kanak-kanak terhadap aspek-aspek keselamatan, seringkali usaha-usaha ini mengambil bentuk kempen yang kurang terancang sifatnya. Malah, tujuan utama kempen-kempen seumpama itu adalah tidak tepat kepada sasaran utama dan tidak bersifat menyeluruh (Rozmi, 1992). Ketiadaan data mengenai kemalangan yang sempurna dan lengkap, negara bukan sahaja kerugian harta benda malah kehilangan aset yang bernilai (kanak-kanak) untuk menerajui negara di masa hadapan.

## SIFAT MASALAH

Kajian-kajian lepas (cth Roberts, 1996) merumuskan bahawa kemalangan yang menyebabkan kematian banyak dilaporkan dalam konteks kemalangan jalan raya dan kemalangan di rumah. Namun apa yang menarik ialah kajian-kajian tersebut juga mendapati terdapatnya peningkatan yang mendadak dari segi bilangan kanak-kanak yang telah pun berusia lebih dari 5 tahun terlibat dalam kemalangan di dalam dan diluar rumah seperti di sekolah dan ketika menggunakan jalan raya sebagai pengguna jalan raya (cth; Roberts, 1996). Implikasi sosial akibat daripada kemalangan ini adalah pelbagai antaranya mendatangkan kesengsaraan kepada mangsa dan keluarga mangsa dan kemalangan juga mempunyai implikasi ekonomi dari segi kos insuran dan sebagainya. Berapa lama lagi masyarakat boleh bertoleransi terhadap masalah ini? Ironinya, kebanyakan daripada kemalangan ini boleh dicegah.

Jika kemalangan yang menimpa kanak-kanak samada di dalam mahupun di luar rumah itu hendak dibendung, maka kita perlu mempertingkatkan pemahaman kita mengenai faktor-faktor yang meyumbang kepada berlakunya kemalangan ke atas kanak-kanak. Florio & Stafford (1969) mendapati bahawa terdapat faktor yang menyumbang kepada kegagalan kanak-kanak beroperasi dengan baik dalam situasi yang tidak selamat. Mereka mendapati bahawa kebanyakan kanak-kanak mempunyai kurang pengetahuan tentang aspek-aspek keselamatan, kemahiran yang tidak mencukupi, bahaya persekitaran, habit dan sikap yang tidak baik serta mempamerkan tingkah laku yang seringkali membahayakan diri dan orang lain. Mereka juga berpendapat bahawa kanak-kanak kurang mempunyai kesedaran di samping kurangnya pengetahuan yang baik mengenai apa yang dianggap selamat dan tidak selamat. Misalnya, kanak-kanak di negara kita tidak atau kurang mempunyai pengetahuan mengenai cara-cara melintas jalan raya. Berbanding dengan beberapa buah negara Barat seperti United Kingdom dan Sweden, kanak-kanak terutamanya di peringkat pra sekolah telahpun diajar mengenai beberapa aspek keselamatan diri seperti melintas jalan raya yang betul

serta dilakukan dalam beberapa bentuk media seperti simulasi dan persekitaran jalan raya yang betul. Namun begitu, hal yang seumpama ini tidak diamalkan di negara kita.

Kurangnya pengetahuan dan beberapa aspek lain seperti habit dan sikap yang tidak baik telah membawa kepada rendahnya tahap keupayaan kanak-kanak ketika beroperasi dalam konteks persekitaran yang sebenarnya. Kanak-kanak secara umumnya telah pun diajar mengenai aspek-aspek keselamatan dan menjauhkan kemalangan (seperti apa yang selamat dan apa yang tidak selamat) oleh ibubapa dan sebagainya. Namun begitu, apa yang diajar oleh ibubapa atau pengasuh seringkali terlalu lemah dalam ertikata mereka sebenarnya tidak dilatih atau diberi pendedahan dan latihan yang sebenarnya serta tidak mempunyai sikap yang kondusif ke arah membentuk sesuatu yang selamat. Selalunya, setelah berlaku sesuatu kecelakaan, barulah seseorang itu sedar tentang tingkah laku buruk atau situasi yang membahayakan (Florio & Stafford, 1969). Untuk menjadikan sesuatu itu lebih buruk lagi, ramai kanak-kanak meniru model yang salah, samaada ibubapa ataupun mereka yang rapat dengan kanak-kanak, seperti kata pepatah lama 'guru kencing berdiri, murid kencing berlari', 'bapa borek anak rintik'. Maka dengan adanya peniruan model yang salah ini akan memperteguhkan lagi habit dan sikap yang kurang baik dalam pembentukan tingkah laku salah dan membahayakan (Bandura & Ross, 1963).

Dengan adanya tertanam sikap dan habit yang kurang baik, di samping ramai kanak-kanak yang menganggap mereka mempunyai pengetahuan yang baik mengenai apa yang dikatakan selamat dan tidak selamat. Maka tidak hairanlah jika ramai di antara kanak-kanak yang terbabit dalam kemalangan. Sebagai contohnya, Halimahtun (1991) mendapati bahawa faktor knowery telah menyebabkan kebanyakan pengguna jalan raya mengandaikan mereka tahu tentang peraturan lalu lintas, tetapi pengetahuan itu sebenarnya tidak lengkap dan tidak memadai. Berasaskan masalah di atas, maka tujuan kajian lapangan ini adalah untuk mengenalpasti dan meneroka sejauhmana tahap pengetahuan kanak-kanak mengenai beberapa aspek keselamatan diri. Dengan adanya kajian seumpama ini, dapatlah memberikan sekurang-kurangnya jawapan sementara bagi menjawab persoalan yang dikemukakan.

## METOD

Kajian ini merupakan kajian lapangan yang menggunakan soal selidik bagi mendapatkan respons daripada subjek kajian. Soal selidik kajian ini telah direka sendiri oleh pengkaji dengan mengambil kira beberapa kajian luar dan tempatan sebagai panduan. Terdapat 36 item yang berkaitan dengan aspek-aspek keselamatan diri yang terdiri daripada keselamatan jalan raya, buli dan kebakaran. Seramai 270 orang pelajar sekolah rendah telah dipilih sebagai subjek. Subjek telah dipilih dengan menggunakan kaedah persampelan bertujuan di mana pelajar tahun 3, 4 dan 5 telah dipilih iaitu kanak-kanak yang berumur 9 tahun, 10 tahun dan 11 tahun. Daripada 270 orang ini, seramai 136 orang adalah kanaka-kanak lelaki dan 134 orang adalah kanak-kanak perempuan. Kajian ini telah dijalankan di Sekolah Rendah Kebangsaan (P) Jalan Batu (1) dan (2) serta Sekolah Rendah Kebangsaan (L) Jalan Batu (1) dan (2). Sekolah-sekolah ini dijadikan lokasi kajian kerana kedudukannya yang strategik iaitu berada di tengah-tengah pusat bandar yang juga merupakan kawasan yang sibuk. Pelajar yang telah terpilih sebagai subjek kajian telah diletakkan di dalam bilik khas setelah mendapatkan kebenaran dari guru penolong kanan dan guru kelas. Sebelum kajian dijalankan, pengkaji telah memberitahu subjek bahawa kajian ini ingin melihat tahap pengetahuan mereka tentang beberapa aspek keselamatan diri dan mereka dikehendaki menjawab salah satu di anatar jawapan yang diberikan iaitu "YA", "TIDAK PASTI" dan "TIDAK" kepada semua soalan. Subjek diingatkan supaya tidak meniru dan berbuat bising. Penyelidik telah membacakan kesemua soalan satu demi satu dan meminta subjek menjawab dengan jujur. Di samping itu, penyelidik telah membantu pemahaman subjek jika mereka menghadapi masalah.

## KEPUTUSAN DAN PERBINCANGAN

Jadual 1 di bawah ini memaparkan keputusan mengenai pengetahuan kanak-kanak yang berlainan umur dengan aspek-aspek keselamatan diri yang dikaji iaitu kebakaran. Hasil kajian telah mendapati kanak-kanak yang lebih tua umurnya iaitu 11 tahun mempunyai pengetahuan yang baik mengenai aspek keselamatan yang dikaji berbanding dengan kanak-kanak yang jauh lebih muda daripada mereka iaitu 9 dan 10 tahun ( $F [2, 267] = 16.65, K < 0.001$ ). Ini boleh dilihat berdasarkan kepada min kanak-kanak yang berumur 11 tahun iaitu 14.04 jauh berbanding dengan kanak-kanak yang berumur 9 dan 10 tahu yang mempunyai min 12.21 dan 12.69. Ini menunjukkan bahawa kanak-kanak 11 tahun ke atas mempunyai pengetahuan mengenai isu-isu keselamatan diri.

Jadual 1: Min dan Keputusan Anova bagi aspek pengetahuan kanak-kanak tentang kebakaran

| Sumber          | JKD      | DF  | MKD    | F         |
|-----------------|----------|-----|--------|-----------|
| Antara kumpulan | 155.905  | 2   | 77.953 | 16.657*** |
| Dalam kumpulan  | 1249.561 | 267 | 4.680  |           |

\*\*\*K < 0.001

Keputusan kajian menunjukkan bahawa kanak-kanak 11 tahun adalah lebih baik daripada kanak-kanak yang berumur 9 dan 10 tahun dalam konteks mempunyai pengetahuan mengenai aspek kebakaran. Ini dibuktikan lagi dengan jawapan yang diberikan oleh kanak-kanak 9 dan 10 tahun dalam kajian ini yang mengatakan bahawa mereka akan mengemaskan barangan mereka apabila terdengar loceng kecemasan berbunyi. Penemuan kajian ini disokong oleh dapatan kajian Roberts et al (1992) yang mendapati bahawa kanak-kanak yang muda ini seringkali tidak mempunyai pengetahuan dan tahap kefahaman yang secukupnya mengenai kemalangan lebih-lebih lagi apabila mereka berhadapan dengan situasi kebakaran. Di samping itu juga kanak-kanak yang muda ini kanak-kanak yang lebih muda ini lebih gemar membuat eksperimen dalam menterjemahkan tingkah laku mereka kepada tingkah laku yang membahayakan. Ini ditambah pula dengan dapatan oleh Eiser et al (1983) yang mendapati kanak-kanak yang lebih muda ini mempunyai persepsi risiko yang berbeza dengan kanak-kanak yang lebih tua daripada mereka. Di samping itu juga, kanak-kanak yang muda ini seringkali berilusi dan berkhayal tentang bahaya yang akan mereka hadapi. Ini jelas menunjukkan bahawa kanak-kanak yang lebih muda ini tidak mempunyai pengetahuan dan kefahaman yang baik dalam hal-hal keselamatan seperti kebakaran.

Manakala Jadual 2 pula menunjukkan keputusan mengenai pengetahuan kanak-kanak terhadap aspek buli. Didapati kanak-kanak yang berumur 11 tahun juga mempunyai pengetahuan yang baik mengenai apakah yang dimaksudkan dengan buli berbanding dengan kanak-kanak yang jauh lebih muda daripada mereka ( $F [2, 267] = 7.65, K < 0.001$ ). Jika dilihat berdasarkan kepada keputusan min bagi ketiga-tiga kategori kanak-kanak, kanak-kanak berumur 11 tahun mempunyai min iaitu 13.83, manakala kanak-kanak yang berumur 9 dan 10 tahun masing-masing mempunyai min 12.33 dan 12.22. Keputusan kajian jelas menunjukkan bahawa kanak-kanak yang lebih tua tahu dan faham tentang apakah yang dimaksudkan dengan perbuatan buli itu.

Jadual 2: Min dan Keputusan Anova bagi aspek pengetahuan kanak-kanak tentang buli

| Sumber          | JKD     | DF  | MKD    | F        |
|-----------------|---------|-----|--------|----------|
| Antara kumpulan | 44.055  | 2   | 22.028 | 7.653*** |
| Dalam kumpulan  | 768.552 | 267 | 2.878  |          |

\*\*\*K < 0.001

Dalam konteks buli pula, dapatan kajian ini menunjukkan bahawa kanak-kanak yang muda iaitu yang berumur 9 dan 10 tahun tidak dapat memahami dengan sepenuhnya apakah yang dimaksudkan dengan perbuatan buli berbanding dengan rakan mereka yang jauh lebih tua iaitu kanak-kanak yang berusia 11 tahun. Ini juga dibuktikan di beberapa buah kajian di negara Scandinavia seperti Heinemann (1973) dan Roland (1993) yang mendapati bahawa kanak-kanak dalam lingkungan umur 9 dan 10 tahun seringkali menjadi mangsa buli kerana kegagalan mereka memahami atau membezakan apakah yang dimaksudkan dengan buli dan berkawan. Walaubagaimanapun, kajian luar negeri juga menunjukkan bahawa kanak-kanak yang berumur 10 tahun ke bawah juga menjadi pembuli (Boulton & Smith, 1989). Malah, Olweus (1991) mendapati bahawa kegiatan buli di kalangan kanak-kanak lelaki menunjukkan trend iaitu bermula dari umur 8 tahun sehinggalah 16 tahun. Ini menunjukkan bahawa walaupun kanak-kanak 11 tahun ini tahu mengenai apakah yang dimaksudkan dengan perbuatan buli itu, ianya tidak bermakna yang mereka tidak mungkin melakukan perbuatan tersebut. Di samping itu, kanak-kanak muda dalam kajian ini (9 dan 10 tahun) mungkin kurang mempunyai pengetahuan tentang buli, ini tidak bermakna mereka akan berkelakuan negatif. Berkemungkinan besar, kekurangan pengetahuan dan kefahaman mereka terhadap perbuatan membuli disebabkan mereka tidak mendapat maklumat yang sebenarnya mengenai tingkah laku negatif

tersebut. Di samping itu, persepsi kanak-kanak mengenai buli itu telah menyebabkan berlaku penyelewangan mengenai definisi buli itu sendiri (McLean, 1994).

Jadual 3 pula menunjukkan keputusan mengenai pengetahuan kanak-kanak mengenai aspek-aspek keselamatan jalan raya. Hasil kajian menunjukkan bahawa kanak-kanak yang lebih dewasa berbeza secara signifikan daripada kanak-kanak yang lebih muda mengenai pengetahuan terhadap aspek-aspek keselamatan jalan raya,  $F [2,267] = 3.16$ ,  $K < 0.05$ . Min kanak-kanak yang berumur 11 tahun (23.34) adalah lebih besar daripada kanak-kanak berumur 9 tahun (21.39) dan 10 tahun (21.30). Ini jelas menunjukkan kanak-kanak 11 tahun mempunyai pengetahuan yang baik dan mendalam terhadap aspek-aspek keselamatan jalan raya berbanding dengan kanak-kanak yang muda.

Jadual 3: Min dan Keputusan Anova bagi aspek pengetahuan kanak-kanak tentang keselamatan jalan raya

| Sumber          | JKD      | DF  | MKD    | F      |
|-----------------|----------|-----|--------|--------|
| Antara kumpulan | 52.318   | 2   | 26.159 | 3.164* |
| Dalam kumpulan  | 2207.445 | 267 | 8.268  |        |

\* $K < 0.05$

Dari segi aspek keselamatan jalan raya pula, dapatan kajian menunjukkan kanak-kanak 11 tahun mempunyai pengetahuan yang baik berbanding dengan kanak-kanak yang lebih muda. Jika kita teliti mengenai data kemalangan yang melibatkan kanak-kanak, mereka yang berumur 14 tahun ke bawah adalah golongan yang paling tinggi risiko untuk terlibat dalam kemalangan (Malek et al., 1990). Ini menunjukkan walaupun kanak-kanak yang lebih tua daripada kanak-kanak 9 dan 10 tahun, mereka juga terlibat dalam kemalangan jalan raya. Cuma yang membezakan antara mereka ialah kanak-kanak yang lebih rendah umurnya ini gagal menterjemahkan dengan baik apa yang telah mereka pelajari dalam pendidikan keselamatan dalam situasi yang sebenar. Kanak-kanak ini gagal berfungsi dengan baik adalah disebabkan oleh kekurangan yang ada dalam diri mereka. Misalnya, kanak-kanak 10 tahun ke bawah mempunyai batasan dalam persepsi dalaman (Ampofo-Boateng, 1987). Ini disokong oleh Sandels (1975) yang mendapati kanak-kanak ini gagal mengenalpasti sesuatu dengan baik ketika berada di jalan raya. Di samping itu juga, kanak-kanak ini akan terus bertindak walaupun telah dilarang dan dinasihati berulang kali agar tidak melakukan tingkah laku negatif seperti melintas jalan walaupun lampu isyarat masih menunjukkan lampu merah. Tingkah laku negatif ini mungkin disebabkan pengaruh rakan ataupun orang dewasa. Seperti contoh, Ismail (1992) mendapati bahawa seringkali kanak-kanak meniru tingkah laku orang dewasa yang tidak menghiraukan keselamatan apabila berada di jalan raya. Namun begitu, pengetahuan dan kefahaman kanak-kanak akan bertambah matang dan baik apabila mereka menjangkau umur 11 tahun ke atas (Thomson, 1991). Ini disebabkan kanak-kanak pada peringkat 11 tahun ke atas telah mempunyai 'knowledge base' yang baik dan banyak akibat daripada pendedahan kepada sesuatu yang baru dan pengalaman daripada pendedahan tersebut, di samping pada ketika ini mereka dapat berfikir secara logic dan sistematik (Keating, 1980).

### IMPLIKASI KEPADA PENDIDIKAN KESELAMATAN

Hasil kajian dapat dirumuskan bahawa kanak-kanak memang mempunyai pengetahuan yang berbeza mengenai beberapa aspek keselamatan iaitu kebakaran, buli dan jalan raya. Kanak-kanak yang lebih dewasa yang berumur 11 tahun mempunyai pengetahuan yang baik berbanding dengan rakan mereka yang jauh lebih muda iaitu yang berusia 9 dan 10 tahun. Hasil kajian ini memberikan beberapa implikasi kepada proses perancangan bagi mempertingkatkan pengetahuan dan kesedaran kanak-kanak terhadap isu dan aspek keselamatan. Antaranya ialah:

Pertama, pihak-pihak yang bertanggungjawab seperti Kementerian Pendidikan, Majlis Keselamatan Jalan Raya Malaysia, Majlis Kebajikan Kanak-Kanak Malaysia perlu memikirkan satu pelan bertindak yang berkesan dalam mempertingkatkan pengetahuan kanak-kanak mengenai isu dan aspek keselamatan. Di samping itu, negara ini perlu mempunyai satu bank data yang lengkap dan baik mengenai kanak-kanak dalam bentuk data kemalangan. Dengan adanya bank data ini, kita dapat mengenalpasti dengan jelas apakah faktor-faktor yang membawa kepada penglibatan kanak-kanak dalam kemalangan, di samping dapat menjalankan pelan bertindak yang lebih baik dan bukannya bersifar ad hoc sahaja.

Kedua, pihak berwajib juga perlulah memperluaskan pendidikan keselamatan di sekolah bukannya terhad kepada pendidikan keselamatan jalan raya. Ini adalah selaras dengan usaha kerajaan untuk melaksanakan konsep 'safe school' yang bukan sahaja berkisar kepada keselamatan jalan raya malah kepada semua jenis keselamatan seperti tandas, taman permainan dan sebagainya. Dengan adanya pendidikan keselamatan yang menyeluruh, diharapkan kanak-kanak akan lebih terdedah, mempunyai pengetahuan dan kefahaman yang baik mengenai apa yang selamat dan tidak selamat, di samping membentuk mereka menjadi lebih 'safety conscious'. Program pendidikan keselamatan pula perlulah menjurus kepada tahap perkembangan umur kanak-kanak itu sendiri dan bukannya sekelompok. Dengan erti kata lain, pendidikan keselamatan perlulah dikahaskan mengikut kategori umur.

Ketiga, peranan ibubapa dan guru juga amatlah penting. Sebahagian daripada mereka ini tidak mempunyai pengetahuan yang mendalam tentang aspek-aspek keselamatan. Malah, mereka juga tidak mempunyai latihan tentang aspek-aspek keselamatan yang asas. Justeru itu, penglibatan ibubapa dan guru-guru serta masyarakat amatlah perlu bagi membasmi kemalangan yang membabitkan kanak-kanak. Malah, penglibatan ibubapa dengan anak-anak mereka dalam program pendidikan keselamatan perlulah dijalankan agar kesemua mereka itu mempunyai pengetahuan yang sewajarnya dalam menangani masalah keselamatan.

Keempat, kajian-kajian dalam latar tempatan perlulah dijalankan dan diberikan bantuan bagi memperbanyakkan lagi data mengenai isu-isu keselamatan. Seperti yang diperkatakan di awal tadi, negara kita tidak mempunyai data-data mengenai apa jua kemalangan yang baik. Jika adapun, kita banyak bergantung kepada data polis yang tidak lengkap dalam usaha untuk mengenalpasti punca sebenar berlakunya sebarang kemalangan. Oleh itu, adalah wajar bagi pihak penyelidik memainkan peranan dengan menjalankan kajian terhadap kanak-kanak dalam konteks penglibatan mereka di dalam kemalangan.

Hasil kajian ini telah menunjukkan bahawa untuk membuat suatu program pendidikan keselamatan, maka perlulah direka mengikut kesesuaian tahap penerima sasaran program pendidikan tersebut. Faktor umur perlulah diambil kira dalam membentuk dan melaksanakan program pendidikan keselamatan. Program ini perlulah mendapat kerjasama dari pelbagai pihak seperti kerajaan, masyarakat, guru-guru, ibubapa dan kanak-kanak itu sendiri. Jika tiada kerjasama, maka sudah tentu program pendidikan keselamatan yang direkacipta secara sendirian itu tidak akan mendapat respon yang diinginkan. Inilah yang terjadi kepada program pendidikan keselamatan yang banyak mengambil bentuk kempen yang tidak begitu memfokuskan kepada kelompok sasaran dan objektifnya juga tidak lengkap.

## RUJUKAN

- Ampofo-Boateng, K. 1997. Children's perception of safety and danger on the road. Unpublished Ph.D Dissertation. Department of Psychology. University of Strathclyde.
- Bandura, A., & Ross, S.A. 1963. Transmissions of aggressions through imitation of aggressive models. *Journal of Abnormal and Social Psychology*. 63:213-262.
- Boulton, M.J., & Smith, P.K. 1994. Bully/victim problems in middle-school children: stability, self-perceived competence, peer perceptions and peer acceptance. *British Journal of Developmental Psychology*. 12: 315-329.
- Eiser, C., Patterson, D., & Eiser, J.R. 1983. Children knowledge of health and illness: implications for health education. *Child: Care Health and Development*. 9:285-292.
- Florio, A.E. & Stafford, G.T. 1969. *Safety education*. New York: McGraw-Hill.
- Halimahtun Mohd. Khalid. 1991. An ergonomic investigation of road user behaviour: a framework. Dalam Prosiding Seminar Kebangsaan Keselamatan Jalan Raya 1991. Kuala Lumpur: JKR.
- Heinemann, P.P. 1973. *Bullying: Group violence among children and adults*. Oslon: Gyldendal.
- Imamoglu, E.C. 1975. Children's awareness and usage of intention cues. *Child Development*. 46:49-45.
- Ismail Maakip. 1992. Risiko pejalan kaki: Satu kajian di kalangan kanak-kanak dan orang dewasa di Kuala Lumpur. Latihan ilmiah yang tidak diterbitkan. Jabatan Psikologi. Universiti Kebangsaan Malaysia, Bangi.

- Keating, D.P. 1980. Thinking processes in adolescence. In J.A. Adelson (ed.). *Handbook of adolescent psychology*. New York:Wiley.
- Malek, M., Guyer, B., & Lescohier, I. 1990. The epidemiology and prevention of child pedestrian injury. *Accident, Analysis and Prevention*. 22:301-313.
- McLean, A.V. 1994. *Bullying survey in Strathclyde region*. Glasgow North East Psychological Service: Strathclyde Regional Council.
- National Safety Council. 1973. *Accident facts 1973 edition*. Chicago:NSC.
- Olweus, D.1991. Bully/victim problems among school children: Basic facts and effects of a school based intervention program. In D.J.Pepler & K.H. Rubin (eds.). *The Development and Treatment of Childhood Aggression*. Hillsdale, NJ: Lawrence-Erlbaum.
- Pheasant, S. T. 1986. *Bodyspace-Anthropometry, Ergonomics and Design*. London: Taylor & Francis.
- Roberts, H., Smith, S.J. & Bryce, C. 1993. Prevention is better. *Sociology of health and illness*. 15 : 447-463.
- Roberts, H. 1996. Child accidents at home, school and play. In B.Gilham & J.A.Thomson (eds.). *Child safety: problem and prevention from preschool to adolescence*. London: Routledge.
- Roland, E. 1993. Bullying: A developing tradition of research and management. In D.Tattum (ed.). *Understanding and Managing Bullying*. Oxford:Henemann Educational.
- Rozmi Ismail. 1992. Penilaian terhadap keberkesanan kempen keselamatan jalan raya di kalangan kanak-kanak sekolah Bandar dan luar Bandar. Latihan ilmiah yang tidak diterbitkan. Jabatan Psikologi, Universiti Kebangsaan Malaysia, Bangi.
- Sandels, S. 1975. *Children in traffic*. London:Elek.
- Strasser, M.K., Aaron, J.E., Bohn, R.C., & Eales, J.R. 1973. *Fundamentals of safety education*. NY: Macmillan.
- Thomson, J.A. 1991. *The facts about child pedestrian accidents*. London:Cassell.
- Vinje, M.P. 1991. Children as pedestrians: Abilities and limitations. *Accident, Analysis and Prevention*. 31: 225-240.