



Mengupas keciciran pelajar Orang Asli Malaysia: Suatu tinjauan ke dalam isu aksesibiliti sekolah

Mazdi Marzuki¹, Jabil Mapjabil², Rosmiza Mohd Zainol³

¹Jabatan Geografi & Alam Sekitar, Universiti Pendidikan Sultan Idris, ²Program Geografi, Universiti Sains Malaysia, ³Program Geografi, Pusat Pengajian Sosial, Pembangunan dan Persekitaran, Universiti Kebangsaan Malaysia

Correspondence: Mazdi Marzuki (email: mazdi@fsk.upsi.edu.my)

Abstrak

Pelajar Orang Asli didapati masih jauh ketinggalan dalam sektor pendidikan di Malaysia. Terdapat pelbagai faktor yang dikenal pasti menjadi penyebab kepada keciciran pelajar Orang Asli dalam pelajaran. Antaranya ialah masalah aksesibiliti kepada kemudahan tersebut. Kajian ini bertujuan untuk meneliti tahap aksesibiliti untuk ke sekolah dalam kalangan pelajar Orang Asli di daerah Tapah. Kajian dilakukan terhadap pelajar Orang Asli yang bersekolah di SMK Seri Tapah dan SMK Tapah yang merupakan dua buah sekolah yang paling ramai pelajar Orang Asli. Kajian melibatkan penggunaan kaji selidik, pemerhatian dan temu bual dengan guru serta maklumat daripada Sistem Maklumat Murid. Hasil kajian mendapati bahawa pengangkutan awam disediakan kepada pelajar Orang Asli seperti bas sekolah dan trak. Namun begitu, operasi perkhidmatan pengangkutan yang disediakan masih kurang memuaskan dari segi kualiti, bilangan dan perkhidmatan. Dari segi jarak, secara purata pelajar Orang Asli terpaksa melakukan perjalanan melebihi 15 KM dengan trip yang mengambil masa melebihi 45 minit. Beberapa cadangan dikemukakan untuk meningkatkan tahap aksesibiliti pelajar Orang Asli terhadap kemudahan pendidikan.

Katakunci: aksesibiliti, keciciran pelajaran, pelajar Orang Asli, pengangkutan desa, perkhidmatan bas sekolah, trip ke sekolah

Deciphering the Malaysian aboriginal low educational achievement: A look at the school accessibility issue

Abstract

Orang Asli or aboriginal students in Malaysia have been found to be lagging in terms of educational achievement. Various causes of high school dropout rates among the aboriginal students have been suggested and the most prominent are those related to school accessibility. This study examined the level of school accessibility among aboriginal students in Tapah. The SMK Seri Tapah and SMK Tapah were selected for the study due to the high enrolment of aboriginal children in these two schools. Utilising field surveys, observations and interviews with teachers together with data obtained from the Student Information System the study discovered that public modes of transport such as buses and trucks were available to Orang Asli students. However, the transport services provided were not satisfactory in terms of quality, quantity and service. In terms of distance, the aboriginal students on average travelled more than 15 km to get to school while the average duration of each trip was in excess of 45 minutes. Although judging by these figures the problem of school accessibility in this case study does not seem to be too overwhelming, making it easier and faster on the daily basis for students to access their institutions of learning can only enhance their chances of becoming better achievers.

Keywords: accessibility, Orang Asli students, rural transportation, school bus services, school dropout, school trip

Pengenalan

Dasar Kementerian Pendidikan Malaysia melalui Pelan Induk Pembangunan Pendidikan (PIPP) yang dikeluarkan pada tahun 2012 bertujuan untuk merapatkan jurang pendidikan antara lokasi, sosioekonomi dan tahap keupayaan pelajar. Untuk merealisasikan matlamat tersebut, jurang pendidikan perlu dirapatkan supaya akses, ekuiti, dan kualiti dapat dipertingkatkan sama ada daripada aspek lokasi iaitu jurang antara bandar dan luar bandar, jurang teknologi (digital), jurang antara tahap pencapaian pelajar, jurang antara pelajar normal dan pelajar berkeperluan khas serta jurang sosioekonomi (Kementerian Pendidikan Malaysia, 2012). Namun begitu secara realitinya di Malaysia, masih terdapat sebilangan kecil masyarakat yang masih tercicir dalam sektor pendidikan berbanding dengan kaum lain. Masyarakat yang dimaksudkan ialah masyarakat Orang Asli (Orang Asal). Doris et al. (2012) menjelaskan kumpulan minoriti ini masih jauh ketinggalan dan mempunyai kadar keciciran dalam pendidikan yang tinggi dalam semua peringkat pendidikan bermula dari prasekolah hinggalah ke institusi pengajian tinggi. Kajian menunjukkan hampir 50 peratus murid orang Asli berhenti sekolah selepas tahun enam (Fatan Hamamah, 2008), sebanyak 39.1 peratus pelajar orang Asli yang tamat darjah enam tetapi tidak mendaftar tingkatan satu (JHEOA, 2008) dan hanya 30 peratus murid Orang Asli menamatkan pendidikan sekolah menengah, iaitu kurang separuh daripada purata kebangsaan (Kementerian Pendidikan Malaysia, 2012). Kadar keciciran pelajar Orang Asli lebih tinggi dalam kalangan pelajar sekolah menengah berbanding sekolah rendah (Zainal Abidin, 2008).

Beberapa kajian yang dilakukan oleh para sarjana yang berfokus kepada masyarakat ini mendapati pelbagai faktor yang menyebabkan keciciran masyarakat Orang Asli dalam arus perdana pendidikan negara. Antara faktor yang menyebabkan keciciran masyarakat ini ialah kegagalan masyarakat Orang Asli untuk beradaptasi dengan kaum yang lain, kurikulum sekolah yang diajar tidak sesuai dengan budaya masyarakat Orang Asli, *stereotype* orang Melayu terhadap Orang Asli dan sikap ibu bapa (Juli, 2006). Dari perspektif geografi pula, terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi keciciran Orang Asli daripada sistem pendidikan negara. Lokasi petempatan Orang Asli yang berselerak dan kebanyakannya jauh di pedalaman menyebabkan darjah aksesibiliti mereka kepada kemudahan pendidikan agak rendah. Menurut Jabatan Kemajuan Orang Asli (JAKOA), 31.7 peratus perkampungan Orang Asli terletak di pedalaman, 61.45 peratus di pinggir bandar dan 1.38 peratus di bandar (Zainal Abidin, 2004). Ketiadaan operasi perkhidmatan pengangkutan awam yang melalui kawasan pedalaman turut menyukarkan perjalanan pelajar Orang Asli untuk mendapatkan pendidikan. Situasi ini boleh mempengaruhi tahap aksesibiliti pelajar Orang Asli untuk mendapatkan pendidikan. Artikel ini berusaha untuk menganalisis mod pengangkutan yang digunakan oleh pelajar orang Asli untuk perjalanan sekolah dan menilai tahap aksesibiliti dari segi ketersediaan kemudahan pengangkutan, aspek jarak dan masa. Artikel ini turut mengemukakan beberapa cadangan untuk mengurangkan masalah rendahnya aksesibiliti masyarakat ini untuk ke sekolah.

Kawasan dan metod kajian

Kajian dilakukan di beberapa sekolah menengah terpilih yang terletak di kawasan Tapah yang berada di bawah pentadbiran Pejabat Pendidikan Daerah Batang Padang. Kawasan ini adalah sebuah bandar kecil yang terletak 60 KM dari selatan Ipoh dan lokasinya pada kedudukan latitud 4°06'22" Utara dan longitud 101°16' 21" Timur. Terdapat empat sekolah menengah di kawasan ini, iaitu SMK Seri Tapah, SMK Buyong Adil, SMK Hamid Khan dan SMK Tapah. Pelajar Orang Asli di SMK Seri Tapah dan SMK Tapah telah dipilih sebagai responden kajian berdasarkan justifikasi kedua-dua sekolah ini mempunyai enrolmen pelajar Orang Asli yang paling ramai. Peratusan pelajar Orang Asli di kedua-dua sekolah masing-masing mencatatkan 63 peratus daripada 800 pelajar di SMK Seri Tapah manakala 50 peratus daripada 400 orang pelajar di SMK Tapah. Kebanyakan Orang Asli di daerah ini daripada rumpun bangsa Senoi, iaitu suku kaum Semai (Juli, 2006). Pada tahun 2011, bilangan Orang Asli di Negeri Perak ialah 53,299 orang, iaitu negeri yang kedua paling ramai bilangan Orang Asli selepas Negeri Pahang.

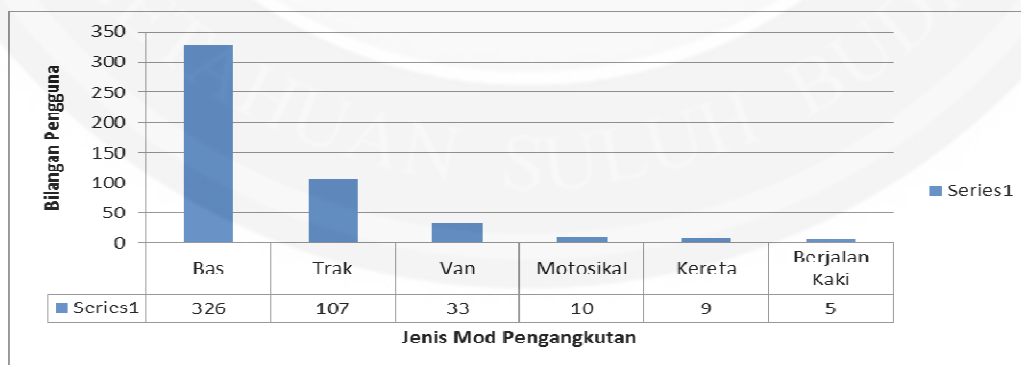
Kajian ini melibatkan pelbagai jenis data primer dan sekunder. Oleh itu beberapa metod termasuk kaji selidik, pemerhatian dan temu bual dengan guru digunakan. Data sekunder tentang mod pengangkutan pelajar Orang Asli untuk ke sekolah, diperoleh daripada rekod pihak sekolah yang disimpan dalam Sistem Maklumat Murid (SMM). Maklumat lain yang berkaitan pelajar Orang Asli diperoleh daripada guru kaunseling dan guru data sekolah. Data ini menjadi asas kepada pemilihan sampel pelajar yang terlibat dengan kaji selidik. Kaji selidik melibatkan seramai 228 orang murid bertujuan mendapatkan maklumat tentang mod pengangkutan yang digunakan oleh pelajar Orang Asli untuk perjalanan sekolah. Pelajar yang terlibat dengan kaji selidik ini adalah pelajar yang berada dalam kelas yang paling hadapan (pelajar kelas cerdik). Pelajar tersebut dipilih kerana masih terdapat pelajar Orang Asli yang tidak dapat membaca, apatah lagi mengisi maklumat yang diperlukan oleh borang kaji selidik. Responden terdiri daripada pelajar dari Tingkatan Satu hingga Tingkatan Enam.

Pemerhatian turut digunakan dalam kajian ini. Pemerhatian dilakukan untuk meninjau keadaan jalan raya yang meliputi elemen fizikal, kemudahan, jarak antara kawasan perkampungan orang Asli dengan sekolah dan fizikal mod pengangkutan yang digunakan oleh pelajar untuk perjalanan sekolah. Temu bual pula dilakukan secara tidak formal dengan pengetua, kaunselor dan guru di kedua-dua sekolah. Temu bual dilakukan untuk mengenal pasti mod pengangkutan yang digunakan oleh pelajar untuk perjalanan ke sekolah serta masalah pengangkutan dan perhubungan yang mereka hadapi.

Hasil kajian

Penggunaan mod pengangkutan untuk perjalanan ke sekolah

Pengangkutan merupakan elemen yang penting dalam menentukan tahap aksesibiliti pelajar Orang Asli untuk perjalanan ke sekolah. Pelajar menggunakan pelbagai mod pengangkutan untuk perjalanan sekolah daripada mod pengangkutan yang paling mudah, iaitu berjalan kaki sehinggalah penggunaan mod pengangkutan bermotor. Analisis berdasarkan data sekunder yang diperoleh daripada Sistem Maklumat Murid mendapati keseluruhan pelajar menggunakan mod pengangkutan darat yang berasaskan jalan raya. Pengangkutan awam merupakan mod pengangkutan utama yang digunakan oleh pelajar, diikuti pengangkutan persendirian dan mod pengangkutan tidak bermotor (berjalan kaki). Bas merupakan kenderaan yang utama digunakan oleh pelajar Orang Asli untuk perjalanan sekolah, iaitu merangkumi 66.5 peratus (Rajah 1). Kebanyakan pelajar di kawasan luar bandar menggunakan bas untuk perjalanan ke sekolah (Mazdi, 2009). Hillman dan Whalley (1979) menjelaskan penggunaan bas yang tinggi di kawasan luar bandar dipengaruhi oleh jarak antara kawasan petempatan dengan sekolah yang jauh. Pengangkutan kedua yang paling tinggi digunakan oleh pelajar untuk perjalanan sekolah ialah trak. Kesemua pelajar yang menggunakan trak ini adalah pelajar di SMK Tapah. Trak disediakan sebagai kemudahan kepada anak-anak kakitangan Pasukan Gerakan Am (PGA) yang terletak di Bidor.



Rajah 1. Bilangan pengguna mengikut mod pengangkutan ke sekolah

Mod pengangkutan lain seperti van, motosikal, kereta, teksi dan berjalan kaki turut digunakan oleh pelajar Orang Asli untuk perjalanan ke sekolah tetapi bilangannya adalah sedikit. Peratusan pelajar yang menggunakan kenderaan ini adalah sekitar satu hingga enam peratus sahaja.

a. Tahap aksesibiliti pelajar Orang Asli untuk perjalanan ke sekolah

Aksesibiliti merujuk kepada darjah ketersampaian, iaitu kebolehan seseorang untuk pergi ke sesuatu destinasi sama ada bagi tujuan pekerjaan, pendidikan, perniagaan atau mendapatkan perkhidmatan lain. Tahap aksesibiliti dikaitkan dengan peluang yang terdapat pada seseorang individu untuk sampai ke destinasi atau lokasi yang dituju untuk tujuan tertentu dengan sempurna, mudah dan selamat dengan ketersediaan mod pengangkutan (Jones, 1984; Shyam, 2007). Terdapat tiga elemen utama dalam mempengaruhi tahap aksesibiliti seseorang untuk bergerak, iaitu pengaruh pengangkutan, pengaruh ruangan serta elemen masa dan jarak yang diambil untuk sampai ke sesuatu tempat yang dituju. Manakala konsep aksesibiliti yang merujuk kepada nilai numerik pula berkait dengan aspek masa, panjang perjalanan dan kos yang digunakan untuk sampai ke destinasi yang dituju (Geur & Wee, 2004). Aspek kos tambang tidak menjadi persoalan besar kepada pelajar Orang Asli di kawasan kajian kerana perkhidmatan pengangkutan, iaitu bas sekolah dan trak disediakan secara percuma kepada mereka. Bas sekolah disediakan oleh JAKOA manakala trak pula disediakan oleh majikan ibu bapa atau penjaga yang bekerja di Pasukan Gerakan Am yang berpangkalan di Bidor.

b. Ketersediaan pengangkutan pelajar Orang Asli

Kajian yang dilakukan oleh SUHAKAM (2010) mendapati bahawa ibu bapa menyatakan punca anak-anak mereka tidak ke sekolah adalah kerana masalah pengangkutan dan ketiadaan jalan perhubungan yang sempurna yang menghubungkan antara kampung dengan sekolah. Kedudukan perkampungan Orang Asli yang jauh di pedalaman turut memberi kesan kepada pendidikan anak-anak Orang Asli. Kedudukan yang jauh terpencil di pedalaman menyebabkan mereka jauh daripada menikmati kemudahan awam seperti pengangkutan awam, perpustakaan, alat perhubungan, iaitu jalan raya dan alat komunikasi (Mohamad Johdi & Abdul Razak, 2009). Kajian ini mendapati kemudahan pengangkutan tidak memberi masalah yang besar kepada pelajar Orang Asli. Ini kerana terdapat mod pengangkutan sama ada pengangkutan persendirian ataupun pengangkutan awam. Pengangkutan awam yang beroperasi di kawasan ini adalah bas berhenti-henti daripada Syarikat Regal Bus, bas sekolah yang disediakan oleh JAKOA dan trak yang disediakan oleh PGA. Penyediaan bas dan trak ini berupaya mengatasi masalah aksesibiliti pelajar Orang Asli untuk perjalanan ke sekolah.

Namun begitu, masalah yang sering membelenggu pelajar adalah yang berpunca daripada pengangkutan yang disediakan, khususnya bas memakan masa perjalanan yang lama kerana pengangkutan ini perlu mengambil pelajar yang ramai. Mod pengangkutan yang disediakan oleh JAKOA iaitu bas dan trak oleh PGA masih tidak mencukupi. Masalah ketidakcukupan mod pengangkutan trak untuk membawa pelajar ke sekolah disebabkan penggunaannya untuk operasi di luar kawasan. Ini menyebabkan hampir 20 peratus pelajar tidak hadir ke sekolah di SMK Tapah. Temu bual yang dilakukan terhadap kaunselor di SMK Seri Tapah menjelaskan ada kalanya bas sekolah yang membawa pelajar Orang Asli rosak, menyebabkan pelajar tidak dapat hadir ke sekolah dalam tempoh antara dua hingga tiga hari kerana masa untuk membaiki kenderaan agak lama. Kajian SUHAKAM (2010) mendapati kadang kala ibu bapa tidak dimaklumkan mengenai kerosakan pengangkutan. Ini menyebabkan mereka tidak menyediakan alternatif lain untuk menghantar anak ke sekolah. Malahan pernah terjadi bas yang membawa pelajar ke sekolah mengalami kerosakan tayar, iaitu tayar pecah menyebabkan pelajar orang Asli tidak dapat hadir ke sekolah.

Keadaan pengangkutan yang disediakan oleh JAKAO khususnya bas masih kurang sempurna kerana bentuk fizikal yang usang dan kerap rosak. Hasil pemerhatian terhadap bas yang digunakan oleh pelajar Orang Asli di SMK Seri Tapah mendapati bas yang digunakan tidak mencukupi kerana bilangan pelajar yang ramai. Keadaan ini menyebabkan pelajar bersesak-sesak, berhimpit-himpit dan ada yang terpaksa

berdiri sepanjang perjalanan pergi dan balik dari sekolah. Keadaan ini amat menyusahkan pelajar memandangkan jarak rumah dan sekolah adalah jauh ditambah pula dengan jalan raya yang berliku-liku, bengkok-bengkok dan tidak rata.

c. Tahap aksesibiliti ke sekolah berdasarkan jarak perjalanan

Jarak perjalanan menentukan tahap aksesibiliti pelajar untuk ke sekolah berdasarkan mod pengangkutan, lokasi dan masa yang digunakan untuk memulakan pergerakan. Pelajar yang tinggal di kawasan pedalaman berhadapan dengan masalah aksesibiliti ke sekolah kerana jarak sekolah yang jauh dari kawasan kediaman. Tambahan pula dengan kualiti jalan raya rendah akibat tidak sempurna diturap, berselut, separuh berturap dan di setengah tempat masih menggunakan jalan batu dan tanah merah menyebabkan pelajar ke sekolah dalam keadaan yang tidak selesa. Hasil analisis jarak mendapati secara keseluruhannya min jarak perjalanan pelajar Orang Asli ke sekolah adalah 10.8 KM. Jarak berbeza-beza berdasarkan mod pengangkutan yang mereka gunakan (Jadual 1). Jarak perjalanan ke sekolah yang paling dekat ialah satu KM, manakala yang paling jauh ialah 25 KM. Rumah kediaman yang terletak berhampiran dengan sekolah menyebabkan mereka mempunyai akses yang tinggi untuk ke sekolah. Namun begitu, bilangan pelajar Orang Asli yang tinggal dalam jarak 1 KM dari sekolah adalah tidak ramai. Kebanyakan mereka yang tinggal berdekatan dengan sekolah adalah pelajar Orang Asli yang tinggal di kawasan taman perumahan di sekitar Tapah, khususnya di sekitar SMK Seri Tapah dan SMK Tapah. Ini menunjukkan pelajar Orang Asli yang tinggal di kawasan pinggir bandar tidak mengalami masalah aksesibiliti. Ketersampaian mereka untuk ke sekolah adalah tinggi.

Jadual 1. Jarak ke sekolah di kalangan pelajar Orang Asli di Tapah (KM) mengikut jenis kenderaan

Jenis kenderaan	Minimum	Maksimum	Min
Bas	1	25	12.16
Trak	2	12	8.1
Kereta	2	25	10.00
Motosikal	2	14	7.6
Jalan Kaki	2	4	3.00
Keseluruhan	1	25	10.80

Hasil kajian mendapati jarak perjalanan pelajar yang menggunakan kenderaan bermotor seperti kereta, bas, motosikal dan trak adalah dalam lingkungan melebihi 10 KM (Jadual 1). Semakin jauh letakan sekolah dari kawasan kediaman pelajar, kadar penggunaan mod pengangkutan kenderaan bermotor semakin tinggi. Kawasan luar bandar secara puratanya merekodkan jarak perjalanan ke sekolah yang tinggi (jauh) dan seterusnya meningkatkan kadar penggunaan kenderaan bermotor. Doris et al. (2012) dalam kajian terhadap masyarakat orang Asli di Cameron Highlands mendapati antara alasan yang menyebabkan pelajar orang Asli berhenti sekolah adalah sekolah terletak jauh dari rumah. Manakala penggunaan pengangkutan tidak bermotor pula dilakukan oleh para pelajar yang tinggal berhampiran dengan sekolah. Kajian yang lain seperti oleh Shafida Azwina dan Ahmad Farhan (2002) dan MacMillan (2006) turut mendapati hal yang serupa, iaitu pengangkutan tidak bermotor digunakan oleh pelajar yang tinggal dalam jarak antara satu hingga tiga kilometer. Kajian di Tapah ini yang demikian menyokong dapatan kajian yang terdahulu.

Tahap aksesibiliti ke sekolah berdasarkan elemen masa perjalanan

a. Tempoh perjalanan pergi ke sekolah

Masa perjalanan atau tempoh perjalanan merupakan elemen yang turut mempengaruhi tahap aksesibiliti pelajar bagi perjalanan ke sekolah. Perjalanan pelajar untuk ke sekolah boleh dibahagikan kepada dua:

iaitu perjalanan pergi ke sekolah dan perjalanan balik dari sekolah. Hasil analisis menunjukkan secara purata masa perjalanan yang diperlukan oleh pelajar Orang Asli untuk perjalanan ke sekolah adalah dalam lingkungan 42 minit (Jadual 2). Ini menunjukkan pelajar Orang Asli perlu bertolak dari rumah untuk ke sekolah sekurang-kurang pada jam 6.30 pagi kerana waktu sesi persekolahan pada sebelah pagi bermula pada jam 7.20 pagi. Menurut sebahagian responden yang ditemu bual, kelewatan mereka sampai ke sekolah disebabkan oleh jarak dan keadaan jalan yang tidak baik. Walaupun pemandu telah berusaha mengatasinya dengan bertolak awal dan pelajar juga berusaha untuk mengatasi masalah tersebut dengan bangun awal dan bersiap awal, tetapi kelewatan terus berulang. Setiap hari, kebanyakan pelajar bangun seawal jam lima pagi. Pelajar yang menggunakan bas mencatatkan tempoh perjalanan ke sekolah yang paling lama, iaitu hampir 50 minit. Lazimnya perkhidmatan bas yang disediakan kepada pelajar adalah dari pintu ke pintu dan dari beberapa lokasi kediaman pelajar yang berbeza. Ini menyebabkan tempoh perjalanan yang lama. Bagi memastikan pelajar sampai awal ke sekolah dan mematuhi masa yang ditetapkan oleh pihak sekolah, pemandu bas perlu mengambil pelajar lebih awal. Keadaan ini menyebabkan pelajar terpaksa menunggu dan bertolak lebih awal untuk ke sekolah. Malahan, di sesetengah kawasan didapati pelajar telah menunggu pengangkutan untuk ke sekolah sejak waktu sebelum fajar, iaitu masih dalam keadaan gelap lagi. Keadaan ini boleh mengundang risiko keselamatan kepada pelajar.

Jadual 2. Masa perjalanan ke sekolah (minit)

Jenis kenderaan	Minimum	Maksimum	Min
Bas	10.00	105.00	48.87
Trak	10.00	90.00	32.23
Kereta	5.00	35.00	19.50
Motosikal	5.00	60.00	25.00
Jalan Kaki	10.00	20.00	16.25
Keseluruhan	5.00	105.00	42.26

Masa perjalanan dengan bas yang panjang dan penantian yang lama merendahkan lagi tahap aksesibiliti pelajar Orang Asli ke sekolah. Ini ditambah pula dengan kelewatan di jalan raya disebabkan oleh faktor kesesakan lalu lintas, kemalangan jalan raya, pembinaan dan pelbagai faktor lain yang berlaku di jalan raya. Bagaimanapun, kekerapan bas untuk mengambil dan menurunkan penumpang merupakan penyebab paling utama berbanding faktor lain yang menyebabkan pertambahan masa perjalanan ke sekolah sekalipun dengan kenderaan bermotor.

b. Tempoh perjalanan balik dari sekolah

Tempoh perjalanan balik dari sekolah dalam kalangan pelajar Orang Asli di Tapah mencatatkan purata masa yang hampir sama dengan tempoh masa yang diambil untuk perjalanan pergi ke sekolah, iaitu kira-kira 45 minit (Jadual 3). Seperti perjalanan pergi, masa yang lebih lama diambil untuk perjalanan balik dari sekolah dicatatkan oleh pelajar yang menggunakan pengangkutan bas dan trak. Keadaan ini berlaku disebabkan oleh bas dan trak terpaksa banyak kali berhenti kerana menurunkan penumpang. Hal ini lebih ketara bagi mereka yang menggunakan bas berhenti-henti. Namun begitu, hasil temu bual dengan pelajar mendapati ada kala mereka yang menggunakan kereta juga agak lambat sampai di rumah apabila ibu bapa mempunyai urusan yang lain seperti membeli kelengkapan keluarga dan mengambil anak yang bersekolah tambahan.

Jadual 3. Masa perjalanan untuk balik dari sekolah (minit)

Jenis kenderaan	Minimum	Maksimum	Min
Bas	5.00	180.00	44.82
Trak	5.00	150.00	39.43
Kereta	5.00	36.00	20.50
Motosikal	15.00	60.00	35.00
Jalan Kaki	15.00	30.00	26.26
Keseluruhan	5.00	180.00	42.96

Perbincangan dan cadangan

Masalah aksesibiliti pelajar Orang Asli dalam melakukan perjalanan ke sekolah amat perlu untuk diatasi. Pelajar Orang Asli akan memperoleh pendidikan yang sempurna apabila tahap aksesibiliti ke sekolah dapat ditingkatkan. Pelbagai langkah alternatif boleh dilaksanakan untuk mengatasi masalah ini. Langkah ini juga diharapkan dapat mengurangkan masalah keciciran pendidikan dalam kalangan mereka.

Kualiti perkhidmatan pengangkutan

Perkhidmatan kedua-dua mod pengangkutan yang disediakan kepada pelajar Orang Asli perlu diperbanyakkan sama ada dari segi bilangan ataupun kekerapannya. Ini kerana bilangan perkhidmatan pengangkutan yang banyak, sesuai dengan bilangan pelajar, dapat memudahkan dan memberi keselesaan. Pelajar tidak perlu lagi berdiri di dalam bas semasa bas bergerak, malah tidak lagi perlu bersesak-sesak hingga melimpah dan memaksa pelajar berdiri di pintu masuk bas. Penambahan bilangan bas juga dapat mengatasi masalah pelajar yang berebut-rebut ketika menaiki bas.. Perkhidmatan bas perlu dijalankan mengikut jadual yang ditetapkan supaya pelajar tidak lewat untuk hadir ke sekolah. Apabila berlaku kes kecemasan seperti bas rosak, seharusnya pengusaha bas sekolah yang telah mendapat tender daripada JAKOA perlu bersedia, mencari dan menyewa bas lain untuk digunakan bagi membawa pelajar orang Asli ke sekolah. Keadaan ini akan mengurangkan masalah ketersampaian pelajar untuk ke sekolah.

Pemantauan perlu dilakukan pada setiap masa oleh JAKOA bagi memastikan bas yang disediakan oleh mereka beroperasi setiap masa, sesuai dan memenuhi piawaian keselamatan untuk pelajar sekolah. Perkhidmatan bas perlu disediakan dengan keadaan fizikalnya yang lebih selesa dan baharu. SUHAKAM (2010) mencadangkan JAKOA mewujudkan unit pengangkutan di jabatan sendiri memandangkan isu ini adalah punca yang menyebabkan pelajar tidak hadir ke sekolah. Penubuhan unit ini akan memudahkan JAKOA memantau dan menguruskan pengangkutan murid orang Asli di kawasan pedalaman.

Bas yang lengkap dengan penyaman udara dan tempat duduk sempurna akan memberi keselesaan kepada pelajar ketika di dalam bas. Masalah kawasan kediaman yang jauh menyebabkan sebahagian kecil pelajar terpaksa menggunakan mod pengangkutan lain, selain kenderaan yang disediakan oleh JAKOA untuk perjalanan pergi dan balik sekolah. Bilangan pelajar yang tidak ramai dan tempat tinggal yang jauh boleh diatasi dengan menyediakan bas sekolah berbentuk van. Bas sekolah ini yang kecil dan pendek membolehkan pergerakannya lebih mudah dan lancar, khususnya di kawasan berbukit. Adalah lebih sesuai jika pemandu yang memandu bas tersebut terdiri daripada kalangan penduduk yang tinggal dalam perkampungan Orang Asli itu sendiri.

Bagi pelajar anak-anak PGAttrak yang khusus untuk membawa dan mengambil pelajar ke sekolah perlu disediakan. Trak ini tidak boleh digunakan untuk tujuan lain, jika trak tersebut perlu digunakan untuk sebarang program lain, pihak PGA perlu menyewa kenderaan lain untuk membawa pelajar ke sekolah. Keadaan ini bertujuan supaya isu pengangkutan tidak menjadi masalah berpanjangan dan berlarutan sehingga menjadi halangan serius kepada usaha mengatasi ketakhadiran murid ke sekolah dan seterusnya keciciran dalam pelajaran.

Penyedia perkhidmatan pengangkutan yang dilantik oleh JAKOA tidak dapat menampung perkhidmatan yang baik kerana kos yang tinggi. Malahan di sesetengah kawasan petempatan orang Asli yang terpencil tiada kemudahan pengangkutan awam disediakan (SUHAKAM, 2008). Sehubungan itu adalah lebih baik pihak JAKOA menyediakan bas sekolah yang berbentuk van kepada masyarakat Orang Asli khususnya bagi mengangkut pelajar yang tinggal jauh dari jalan besar yang tidak boleh dilalui oleh bas panjang.

Keperluan pelajar Orang Asli untuk tinggal di asrama

Masalah aksesibiliti pelajar Orang Asli untuk mendapatkan pendidikan juga boleh diatasi atau sekurang-kurangnya diminimumkan sekiranya setiap pihak berkuasa terbabit menyediakan asrama kepada pelajar berkenaan. Penyediaan asrama, sama ada di kawasan sekolah atau di luar tetapi berhampiran dengan sekolah, memudahkan pergerakan pelajar Orang Asli untuk ke sekolah. Dalam hal ini pihak SMK Seri Tapah misalnya telah menyediakan asrama kepada pelajar Orang Asli. Namun begitu, ada sesetengah ibu bapa yang tidak mahu melepaskan anak mereka untuk tinggal di asrama. Hal ini menyebabkan ramai yang masih berulang-alik pada setiap hari untuk ke sekolah. Usaha menasihati dan merunding golongan ibu-bapa sebegini perlu dilakukan supaya dapat menerima perubahan demi masa hadapan anak-anak mereka. Pihak Kementerian Pendidikan Malaysia boleh mewajibkan semua pelajar Orang Asli yang tinggal melebihi 10 KM dari sekolah untuk tinggal di asrama.

Usaha keras daripada pihak sekolah perlu untuk memberi kesedaran, motivasi, ceramah dan taklimat tentang kebaikan menetap di asrama dalam usaha untuk mengubah sikap dan minda masyarakat Orang Asli terhadap kepentingan pendidikan. Pihak pengurusan sekolah dan guru-guru di sekolah yang mempunyai pelajar Orang Asli perlu mempunyai sikap lebih mesra terhadap mereka. Keprihatinan pihak pengurusan sekolah menyebabkan ibu bapa dan pelajar merasa diri mereka dihargai dan maruah mereka dijaga. Keprihatinan ini akan membentuk kesedaran dalam kalangan ibu bapa seterusnya mengubah persepsi untuk membenarkan anak mereka tinggal di asrama. Usaha ini seterusnya dapat meningkatkan tahap aksesibiliti pelajar untuk ke sekolah. Di samping itu, kemudahan infrastruktur dan prasarana asrama yang disediakan perlu dinaik taraf dan dilengkapi dengan pelbagai kemudahan bagi menarik minat pelajar Orang Asli untuk tinggal di asrama.

Sekolah berdekatan dengan tempat kediaman

Pembinaan sekolah di kawasan petempatan orang Asli juga boleh dijadikan pilihan bagi meningkatkan tahap aksesibiliti mereka untuk ke sekolah. Dalam konteks Tapah, sebuah sekolah baharu wajar dibina terutamanya sekolah menengah untuk memberi peluang ketersampaian ke sekolah yang lebih tinggi kepada pelajar Orang Asli. Kedudukan kedua-dua sekolah yang sedia ada didapati agak jauh khususnya bagi mereka yang tinggal di Kg. Batu 7. Menempatkan sekolah yang berdekatan dengan perkampungan orang Asli dapat mengurangkan masalah ketakhadiran, lambat sampai dan ponteng sekolah.

Di samping itu, untuk mengatasi masalah ketersampaian pelajar orang Asli, sekolah yang berkonsepkan Model Khas Komprehensif K9 sesuai diwujudkan di kawasan ini. Projek ini telah diperkenalkan di SK Bandar Baru 2, Paloh, Hinai, Pekan, Pahang dan Projek Sekolah Baling. Projek K9 adalah projek untuk memberi pendidikan kepada pelajar orang Asli selama sembilan tahun, iaitu enam tahun di sekolah rendah dan tiga tahun di sekolah menengah. Projek K9 ini adalah usaha bersungguh-sungguh pihak Kementerian Pendidikan Malaysia untuk merealisasikan pendemokrasian ilmu pendidikan kepada semua kaum khususnya masyarakat orang Asli. Program K9 seperti yang disyorkan oleh SUHAKAM (2010) kepada KPM perlu dijalankan di sekolah yang sama ketika pelajar orang Asli tersebut menerima pendidikan di peringkat sekolah rendah. Ini merupakan salah satu strategi kementerian untuk menyelesaikan permasalahan selain merapatkan jurang pendidikan dalam kalangan masyarakat berbilang etnik, budaya dan sosioekonomi di negara ini. Melalui kaedah ini, pelajar orang Asli dapat membiasakan diri dengan persekitaran sekolah dan telah mengenali guru-guru di sekolah tersebut. Ini dapat mengendurkan ketegangan perasaan akibat berada di persekitaran yang baharu.

Kesimpulan

Orang Asli merupakan golongan yang masih terpinggir dalam arus pendidikan negara. Pelbagai kekangan membelenggu masyarakat sehingga tidak dapat untuk bersama menikmati kemudahan pendidikan di negara ini. Antara masalahnya adalah tahap aksesibiliti mereka ke sekolah khususnya kepada mereka yang tinggal di kawasan pedalaman masih rendah disebabkan lokasi perkampungan Orang Asli dengan sekolah yang agak jauh. Kajian menunjukkan perkhidmatan pengangkutan disediakan untuk anak-anak tersebut ke sekolah. Namun begitu, masalah jarak yang jauh menyebabkan masa perjalanan pelajar Orang Asli untuk perjalanan sekolah adalah lama sehingga mengganggu pembelajaran mereka di sekolah. Sehubungan itu, bagi tujuan untuk mengarusperdanakan masyarakat ini dalam sektor pendidikan, pihak kerajaan perlu melakukan penambahbaikan seperti meningkatkan kualiti perkhidmatan pengangkutan, menyediakan asrama yang lengkap dan mendirikan sekolah yang berhampiran dengan perkampungan orang Asli.

Penghargaan

Penghargaan kepada Universiti Pendidikan Sultan Idris kerana membiayai kajian ini di bawah Geran Universiti yang bertajuk '*Aksesibiliti geografi untuk trip ke sekolah di kalangan masyarakat orang Asli: Kajian di Majlis Daerah Tapah*'. Nombor Geran 2011-0143-106-01. Penghargaan juga kepada Jabatan Pelajaran Negeri, Jabatan Pelajaran Daerah Batang Padang, pengetua, guru yang memberi kebenaran dan pelajar di SMK Seri Tapah & SMK Tapah yang terlibat dalam kajian ini

Rujukan

- Doris Padmini Selvaratnam, Abdul Hamid Jaafar, Norlida Hanim Mohd Salleh, Redzuan Othman, Siti Hajar Idris (2012) Transformasi modal insan melalui peningkatan pendidikan: Kajian kes komuniti Orang Asli di Cameron Highlands, Pahang. *Prosiding PERKEM vii, jilid 2*, pp. 1215–1224.
- Fatan Hamamah Yahaya (2008) Pendidikan masyarakat orang Asli. in: Ma'rof Redzuan & Sarjit S. Gill (eds.) *Orang Asli - Isu, transformasi dan cabaran*. Penerbit Universiti Putra Malaysia, Serdang.
- Geur KT, Wee BV (2004) Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions. *Journal of Transport Geography* 12, 127–140.
- Hillman M, Whalley A (1979) *Walking is transport*. Policy Studies Institute, London.
- Jabatan Hal Ehwal Orang Asli (2008) *Bilangan dan peratus keciciran pelajar Orang Asli, 1994-2008*. Jabatan Hal Ehwal Orang Asli, Kuala Lumpur.
- Jones R (1984) Accessibility and public transport use. Transport and Road Research Laboratory Supplementary Report 832.
- Juli Edo (2006) Retorik pembangunan Orang Asli. In: Mohd Fauzi Yaacob (ed) *Malaysia menangani perubahan dan pembangunan*. Penerbit Universiti Malaya, Kuala Lumpur.
- Kementerian Pendidikan Malaysia (2012) Laporan awal Pelan Pembangunan Pendidikan Malaysia 2013-2025. Kementerian Pendidikan Malaysia, Putrajaya.
- Mazdi Marzuki (2009) Situasi pilihan mod pengangkutan pelajar Sekolah Menengah: Kajian di Daerah Hulu Langat, Selangor. (PhD dissertation). Tidak Diterbitkan. Jabatan Geografi, Universiti Malaya.
- Mazdi Marzuki (2010) Situasi pilihan mod pengangkutan pelajar Sekolah Menengah di Kawasan Pedalaman: Kajian di Gua Musang dan Kuala Krai. Projek Penyelidikan Universiti. Tidak Diterbitkan. Universiti Pendidikan Sultan Idris.
- McMillan TE (2006) The relative influence of urban form on a child's travel mode to school. *Transportation Research Part A* 41, 69-79.

- Mohamad Johdi Salleh, Abdul Razak Ahmad (2009) Kesedaran pendidikan dalam kalangan masyarakat Orang Asli. In: Abdul Razaq Ahmad, Zalizan Mohd Jelas. *Masyarakat Orang Asli: Perspektif pendidikan dan sosiobudaya*. Penerbit UKM, Bangi.
- Shafida Azwina Mohd Shafie, Ahmad Farhan Mohd Sadullah (2002) The comparison of trip generation behaviour between an urban school and a rural school. *Conference Proceedings Malaysian Universities Transport Research Forum*. Fakulti Kejuruteraan Universiti Malaya. 22 & 23 Oktober.
- Shyam KC (2007) Society and infrastructure: Geographical accessibility and its effects on school enrolment in Nepal. (PhD dissertation). College Park, Faculty of the Graduate School, University of Maryland.
- Suruhanjaya Hak Asasi Manusia Malaysia (SUHAKAM) (2008) *Laporan tahunan 2008 Suruhanjaya Hak Asasi Manusia Malaysia*. Suruhanjaya Hak Asasi Manusia Malaysia, Kuala Lumpur.
- Suruhanjaya Hak Asasi Manusia Malaysia (SUHAKAM) (2010) *Laporan status pendidikan kanak-kanak Orang Asli*. Suruhanjaya Hak Asasi Manusia Malaysia, Kuala Lumpur.
- Zainal Abidin Hj Ali (2004) Jabatan Hal Ehwal Orang Asli: Peranan dalam bidang penyelidikan. Kertas Kerja dalam Seminar Sehari Tradisi Lisan Masyarakat Orang Asli. Anjuran Pusat Pengajian Bahasa, Kesusasteraan dan Kebudayaan Melayu. Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, Universiti Kebangsaan Malaysia. 8 September.
- Zainal Abidin Hj Ali (2008) Peranan Jabatan Hal Ehwal Orang Asli (JHEOA) dalam pembangunan masyarakat Orang Asli. In: Ma'rof Redzuan, Sarjit S. Gill (eds) *Orang Asli - Isu, transformasi dan cabaran*. Penerbit Universiti Putra Malaysia, Serdang.