

**SIKAP PENUNGGANG MOTOSIKAL
DAN IMPLIKASINYA TERHADAP
KEMPEN KESELAMATAN JALAN RAYA**

Oleh:

WONG SU JANE

**Tesis diserahkan untuk memenuhi
sebahagian keperluan bagi
Ijazah Sarjana Sastera Komunikasi**

Mei 2003

PENGHARGAAN

Disertasi ini mungkin tidak dapat disempurnakan tanpa bantuan daripada insan-insan yang telah memberikan kerjasama dan sokongan moral kepada saya sepanjang tempoh penyediaan disertasi. Saya ingin merakamkan ribuan terima kasih kepada Profesor Madya Khor Yoke Lim, selaku penyelia disertasi ini atas segala bimbingan, pedoman dan dedikasi beliau yang tidak ternilai dalam menyempurnakan kajian ini. Berkat kesabaran dan kegigihan beliau amat saya kagumi.

Saya juga ingin merakamkan penghargaan saya kepada pihak pentadbir dan penuntut-penuntut Sekolah Menengah Kebangsaan Dato' Onn, Butterworth dan Kolej Tunku Abdul Rahman, Pulau Pinang yang telah memberi kerjasama dalam menjayakan aktiviti temu bual yang dijalankan. Saya pasti usaha ini tidak akan terhasil tanpa sokongan para pelajar yang memainkan peranan sebagai responden.

Ucapan terima kasih juga diucapkan kepada Encik Mohd Aidi Mohd Hussin, Penolong Setiausaha Bahagian Jalan Raya (Darat) Majlis Keselamatan Jalan Raya dari Kementerian Pengangkutan Malaysia dan Profesor Stephen G. Stradling dari *Transport Research Institute*, Universiti Napier di United Kingdom atas bantuan mereka dalam membekalkan pelbagai maklumat yang berkaitan dengan disertasi ini. Kerjasama dan bantuan mereka amat saya hargai.

Perhargaan juga ditujukan kepada ibu bapa dan adik yang tersayang. Sokongan moral dan motivasi mereka menjadi perangsang kepada saya untuk menyempurnakan disertasi ini.

Saya juga amat berterima kasih kepada rakan-rakan yang lain, khususnya Mohd Norhisan Saafii dan Tengku Nor Liza Tengku Yahya yang memberi sokongan dan galakan kepada saya. Dorongan dan sokongan mereka dalam meredakan kebimbangan saya telah memberi keyakinan kepada saya untuk meneruskan disertasi ini.

Akhir kata, saya ingin mengucapkan ribuan terima kasih kepada pensyarah-pensyarah yang telah membantu saya secara langsung atau tidak langsung dalam tempoh penyediaan disertasi.

JADUAL KANDUNGAN

PENGHARGAAN	ms
JADUAL KANDUNGAN	ii
SENARAI RAJAH	iv
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
	x
BAB 1: PENGENALAN	1
1.1 Latar belakang kajian	1
1.2 Permasalahan kajian	4
1.3 Objektif kajian	6
1.4 Kepentingan kajian	7
1.5 Skop kajian	8
BAB 2: RESENSI BACAAN	9
2.1 Kajian faktor - faktor yang menyebabkan berlakunya kemalangan jalan raya	20
2.2 <i>Theory of Planned Behaviour</i>	28
2.3 Optimisme Tidak Realistik dan Ilusi Kawalan	36
BAB 3: METODOLOGI	40
3.1 Kaedah penyelidikan	40
3.1.1 Temu bual kumpulan bertumpu atau	

	<i>Focus Group Interview</i>	40
	3.1.2 Analisis data sekunder	42
3.2	Bentuk soalan	42
3.3	Konsepsualisasi	45
3.4	Operasionalisasi	48
3.5	Persampelan	52
	3.5.1 Saiz sampel	53
3.6	Kajian luar	54
3.7	Pelaksanaan kaedah kajian	54
	3.7.1 Kebenaran pihak berkuasa	54
	3.7.2 Peranan pencatat	55
	3.7.3 Cara pengendalian temu bual kumpulan bertumpu	55
BAB 4:	ANALISIS DATA	57
4.1	Pengenalan	57
	4.1.1 Analisis latar belakang dan pengalaman peribadi responden	58
	4.1.2 Analisis masalah-masalah yang dihadapi oleh responden semasa menunggang motosikal dan langkah-langkah yang diambil untuk menanganinya	60
	4.1.3 Analisis sikap dan perasaan responden dalam menghadapi risiko semasa menunggang motosikal	69
	4.1.4 Analisis pendapat dan pengetahuan responden tentang keselamatan jalan raya, khususnya kemalangan motosikal	83
4.2	Rumusan analisis	102

BAB 5:	KESIMPULAN	110
5.1	Perbincangan	110
5.2	Cadangan	121
RUJUKAN		126
LAMPIRAN		131

SENARAI RAJAH

ms

Rajah 2.1	<i>The Theory of Reasoned Action</i>	32
Rajah 2.2	<i>The Theory of Planned Behaviour</i>	33

ABSTRAK

Kemalangan jalan raya merupakan salah satu fenomena yang membimbangkan pelbagai pihak, terutamanya pihak kerajaan. Masalah ini perlu diberi perhatian serius kerana golongan penunggang motosikal telah mencatat bilangan kematian yang tertinggi berbanding dengan pengguna jalan raya yang lain. Menyedari hakikat ini, pengenalan pastian masalah-masalah yang menyebabkan berlakunya kemalangan di kalangan penunggang adalah penting agar strategi-strategi kempen keselamatan jalan raya yang sesuai dapat dihasilkan bagi menangani masalah tersebut. Kajian terdahulu menunjukkan bahawa sikap penunggang merupakan faktor utama yang menyumbang kepada berlakunya kemalangan. Antaranya ialah menunggang melebihi had laju, melanggar lampu isyarat, mengekori kenderaan lain dengan rapat, kecuaiian penunggang dan sebagainya. Objektif utama kajian ini ialah meninjau sikap penunggang dalam menghadapi risiko di jalan raya. Kajian ini berdasarkan *Theory of Planned Behaviour* (1985) dan faktor-faktor lain yang mempengaruhi perubahan sikap dan perilaku iaitu optimisme tidak realistik dan ilusi kawalan. Dalam usaha mengumpul maklumat ini yang berkaitan dengan kajian, kaedah temu bual bertumpu atau *focus group interview* telah digunakan. Responden yang terlibat adalah terdiri daripada dua kumpulan pelajar sekolah menengah dan dua lagi kumpulan pelajar kolej. Pada umumnya, kajian ini cuba membuktikan bahawa sikap penunggang merupakan faktor utama yang menyumbang kepada berlakunya kemalangan. Dapatan kajian ini menunjukkan bahawa terdapat sekumpulan responden akan mengambil risiko sekiranya tindakan yang diambil

olehnya akan mendatangkan hasil yang positif. Sementara itu, satu lagi kumpulan responden masih akan mengambil risiko di jalan raya walaupun mereka sedar akan risiko yang akan dihadapi sekiranya melanggar peraturan lalu lintas. Kumpulan pelajar ini tidak mengubah sikap dan perilaku mereka kerana faktor optimisme tidak realistik dan ilusi kawalan telah mengongkong diri responden. Hasil kajian ini juga menunjukkan bahawa sekumpulan responden takut mengambil risiko kerana mereka percaya bahawa tindakan tersebut akan membawa kesan yang negatif terhadap dirinya dan pengguna jalan raya yang lain. Justeru, responden-responden ini akan lebih berhati-hati semasa berada di jalan raya.

ABSTRACT

Road accidents are a major phenomenon that concerns many quarters, especially the government. This problem needs to be seriously addressed by all parties as statistics show that fatalities involving motorcyclists is the highest compared to other road users. In view of this, the identification of the problems and issues contributing to the occurrence of accidents amongst motorcyclists is crucial in ensuring that appropriate road safety campaigns can be formulated to counter these problems and issues. Past studies indicate that the attitude of motorcyclists is the main factor contributing to the occurrence of road accidents. Among some of the common causes of road accidents are speeding, traffic light offences, tailing another vehicle in close proximity, carelessness of the rider and others. The main objective of this study is to survey the attitude of motorcyclists in facing the risks on the road. This study utilises the Theory of Planned Behaviour (1985) and other factors found to contribute to a change in attitude and behaviour such as unrealistic optimism and illusion of control. Focus group interviews were employed to gather the data required for this study. The respondents involved in the focus group interviews are composed of two groups of secondary school students and two groups of college students. On the whole, this study proved that a group of respondents would have a higher risk propensity provided their actions will yield perceived positive outcomes. On the other hand another group of respondents would still take risks when riding their motorcycles although they are aware of the risks that they face if they are caught breaking the traffic rules and regulations. This group of students did not change their attitudes and

behaviours due to unrealistic optimism and illusion control. The results of this study also indicate that a group of respondents are risk averse, as they believe that their actions may have negative implications and effects on themselves and on other road users. As a consequence, this group of respondents are more cautious when they are on the road.

BAB 1

PENGENALAN

1.1 Latar belakang kajian

Kemalangan jalan raya merupakan satu fenomena yang diberi perhatian serius oleh pihak kerajaan. Masalah ini perlu diberi perhatian kerana kemalangan jalan raya merupakan faktor utama kematian di negara kita. Bukan setakat itu sahaja, golongan muda, terutamanya penunggang motosikal merupakan golongan yang ramai sekali terlibat dengan kes-kes kemalangan.

Perangkaan Majlis Keselamatan Jalan Raya Malaysia 2002 menunjukkan peningkatan dalam jumlah korban akibat kemalangan jalan raya. Daripada 148 801 kes kemalangan jalan raya pada tahun 1994, seramai 5159 nyawa terkorban. Jumlah ini meningkat kepada 6302 orang pada tahun 1997. Bagi tahun 2000 pula, sejumlah 6035 orang pengguna jalan raya terkorban daripada 265 175 kes kemalangan yang dilaporkan. Di samping itu, bilangan kenderaan yang didaftarkan di negara kita terus meningkat daripada 7.21 juta kepada 11.3 juta antara tahun 1994 hingga 2001. Bilangan motosikal yang didaftarkan pada tahun 2001 ialah 5 609 351 buah. Hal ini menunjukkan bahawa motosikal merupakan medium pengangkutan terpenting di Malaysia yang meliputi hampir 51% daripada kenderaan berdaftar (Radin et al., 2000).

Menurut Radin et al., (2000), penunggang motosikal merupakan kumpulan yang paling ramai terlibat dalam kemalangan jalan raya, khususnya yang membabitkan kemalangan maut. Jumlah kematian yang direkodkan pada tahun 2001 ialah sebanyak 3363 orang atau 57.6% daripada keseluruhan angka kematian yang disebabkan oleh kemalangan jalan raya. Bagi pemandu dan penumpang kereta pula, sebanyak 1043 kematian direkodkan pada tempoh masa yang sama. Radin et al., (1995) melaporkan bahawa lebih kurang 68% kecederaan dalam kemalangan adalah melibatkan penunggang motosikal dan penglibatan mereka adalah 20 kali lebih tinggi berbanding dengan pemandu kereta.

Mengikut maklumat yang diberikan oleh Ketua Trafik Pasukan Kuala Lumpur, Senior Asisten Komisioner II Ahmad Bahrin Idrus, golongan yang kerap terlibat dalam kemalangan maut adalah mereka yang berusia antara 16 hingga 25 tahun. Umpamanya, pada tahun 2000, seramai 784 orang penunggang dan pembonceng motosikal atau pemandu yang berusia 16 hingga 20 tahun dilaporkan menemui ajal akibat kemalangan jalan raya. Manakala mereka yang berumur antara 21 hingga 25 tahun pula mencatatkan 648 kematian (*Mingguan Malaysia*, 16 Disember 2001).

Ketua Operasi Trafik Pulau Pinang, DSP Nordin Manan pula menyatakan bahawa sebanyak 272 kes kematian dan 147 kes kecederaan teruk daripada 4437 kes kecederaan yang berlaku pada tahun 2002 adalah terdiri daripada penunggang dan pembonceng motosikal (*The Star*, 11 Februari 2003).

Dalam Mesyuarat Majlis Agung Tertinggi di Majlis Keselamatan Jalan Raya Malaysia, 2002, kerajaan berharap dapat mengurangkan kadar kematian kemalangan jalan raya kepada empat kematian bagi 10 000 ribu kenderaan berdaftar pada tahun 2010. Untuk mencapai sasaran ini, usaha-usaha ke arah pengurangan kematian penunggang dan pembonceng motosikal harus diberi penekanan.

Selaras dengan hasrat ini, Majlis Keselamatan Jalan Raya Malaysia sebagai penggerak utama dalam kempen keselamatan jalan raya di Malaysia telah mengambil pendekatan dengan menjalankan kempen-kempen kesedaran dan peningkatan kepada penunggang motosikal dan pengguna jalan raya yang lain. Kempen Pemanduan Berhemah, Kempen Dilarang Memandu Dalam Keadaan Mabuk, Kempen Melarang Perlumbaan Haram dan memberi ceramah-ceramah pencegahan serta kesedaran adalah antara usaha yang telah dijalankan. Selain itu, pihak polis dan Jabatan Pengangkutan Jalan Malaysia turut berganding bahu dalam menangani masalah kemalangan motosikal. Walau bagaimanapun, perlu diingat bahawa usaha-usaha ini tidak akan berjaya sekiranya tidak mendapat kerjasama daripada penunggang motosikal dan pengguna jalan raya yang lain.

1.2 Permasalahan kajian

Jikalau kita perhatikan, peningkatan jumlah kematian yang disebabkan oleh kemalangan jalan raya ini meningkat setiap tahun. Masalah ini menjadi rumit kerana kematian yang melibatkan penunggang dan pembonceng motosikal adalah tertinggi, khususnya golongan muda dan seharusnya diberikan perhatian yang amat serius. Selain daripada bilangannya yang ramai, mereka juga merupakan pengguna jalan raya yang mudah terdedah dan berhadapan dengan risiko di jalan raya.

Menurut Ketua Operasi Trafik Pulau Pinang, DSP Nordin Manan, menunggang melebihi had laju di kalangan penunggang motosikal merupakan faktor utama yang menyebabkan kematian. Cara menunggang tersebut merupakan pembunuh utama penunggang motosikal yang menyumbang kepada 70% kemalangan yang membawa maut di negeri Pulau Pinang (*The Star*, 3 Julai 2002).

Selain itu, Setiausaha Parlimen Kementerian Pengangkutan Malaysia, Donald Lim Siang Chai mengulaskan bahawa sikap negatif pemandu atau penunggang Malaysia seperti panas baran, suka menunjuk-menunjuk, mengekori kenderaan lain dengan terlalu dekat, mencelah di antara kenderaan, memotong dari dalam atau menunggang melebihi had laju merupakan faktor utama yang menyumbang kepada peningkatan kadar kemalangan jalan raya di negara kita. Kegagalan pemandu atau penunggang memberi isyarat dengan betul, penggunaan telefon bimbit dan merokok juga turut menyumbang kepada kemalangan jalan raya (*The Star*, 1 Julai 2002). Kajian ini akan

tertumpu kepada sikap-sikap penunggang yang mendorong kepada kemalangan jalan raya.

Statistik juga telah menunjukkan bahawa golongan yang kerap terlibat dalam kemalangan maut adalah mereka yang berusia 16 hingga 25 tahun. Ekoran dari perangkaan tersebut, pastinya timbul persoalan apakah masalah-masalah yang dihadapi oleh golongan penunggang remaja dan mengapa mereka masih sanggup mengambil risiko pada diri mereka, penumpang mahupun pengguna jalan raya yang lain.

Menyedari hakikat ini, langkah pencegahan adalah jalan yang terbaik dalam menangani masalah-masalah dan memahami tanggapan khalayak sasaran diyakini dapat memberi perkembangan positif kepada kempen-kempen keselamatan jalan raya yang dijalankan (Adhikarya, 1994:16). Justeru, untuk menghasilkan sebuah perancangan kempen yang lengkap, perkara asas yang harus dilaksanakan ialah mengenal pasti masalah-masalah yang menyebabkan berlakunya kemalangan jalan raya, khususnya di kalangan penunggang motosikal remaja. Pengenal pastian masalah ini adalah penting agar strategi-strategi yang wajar dapat diambil untuk mengurangkan bilangan kecederaan dan kematian mereka.

Oleh itu, kajian ini akan meneliti beberapa persoalan yang terdiri daripada:

- i. Apakah masalah-masalah yang dikenal pasti sebagai faktor yang menyebabkan berlakunya kemalangan jalan raya?

- ii. Apakah sikap penunggang motosikal dalam menghadapi risiko di jalan raya sama ada pada diri mereka, penumpang mahupun pengguna jalan raya yang lain?
- iii. Apakah pendapat penunggang motosikal terhadap strategi-strategi yang disyorkan untuk menangani masalah kemalangan jalan raya?

1.3 Objektif kajian

Umumnya, kajian ini bertujuan untuk meninjau pandangan responden terhadap kemalangan jalan raya, khususnya kemalangan yang melibatkan motosikal di negara kita. Maklumat responden ini penting untuk mengukur sejauh mana peranan media seperti kempen keselamatan jalan raya memberikan sumber maklumat kepada responden dan masyarakat umum.

Objektif khusus kajian ini ialah:

- i. meninjau masalah-masalah yang dihadapi oleh responden semasa menunggang motosikal.
- ii. meninjau sikap responden dalam menghadapi risiko di jalan raya sama ada pada diri mereka, penumpang mahupun pengguna jalan raya yang lain.
- iii. meninjau sama ada strategi-strategi yang disyorkan untuk menangani kemalangan motosikal adalah relevan terhadap diri responden.

1.4 Kepentingan kajian

Kajian ini lebih tertumpu kepada usaha untuk memahami sikap penunggang remaja dalam menghadapi risiko di jalan raya. Kajian ini wajar dilaksanakan kerana bilangan kes kemalangan yang melibatkan penunggang motosikal adalah tinggi. Diharapkan hasil kajian ini dapat memberikan input berkaitan sikap dan pengetahuan responden dalam usaha untuk merangka strategi-strategi yang lebih bersesuaian bagi menangani masalah kemalangan jalan raya. Hasil kajian ini juga diharap dapat memberi manfaat kepada pihak-pihak tertentu seperti Majlis Keselamatan Jalan Raya Malaysia, Jabatan Pengangkutan Jalan Malaysia mahupun Polis Diraja Malaysia.

Dalam arena akademik, kajian yang dijalankan memberi penekanan terhadap kerangka *Theory of Planned Behaviour*. Pemahaman teori ini adalah penting untuk melihat hubungan antara perubahan sikap dan perilaku golongan sasaran. Selain itu, faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan perilaku seperti optimisme tidak realistik dan ilusi kawalan perlu diberi penekanan semasa kempen-kempen keselamatan jalan raya dijalankan. Justeru, diharapkan hasil usaha ini dapat digunakan sebagai panduan kepada perancang-perancang kempen untuk mempertimbangkan masalah-masalah yang menghalang keberkesanan kempen-kempen keselamatan jalan raya.

1.5 Skop kajian

Memandangkan golongan remaja yang berumur antara 16 hingga 25 tahun adalah golongan yang kerap terlibat dalam kemalangan dan menemui maut, terutamanya dalam kemalangan motosikal, maka kajian ini akan terbatas kepada golongan remaja yang berumur antara 16 hingga 25 tahun yang mempunyai pengalaman menunggang dan memiliki sekurang-kurangnya lesen 'L' . Responden-responden yang dipilih adalah pelajar-pelajar sekolah dan kolej di sekitar Pulau Pinang.

BAB 2

RESENSI BACAAN

Kajian yang akan dibincangkan seterusnya adalah untuk memahami kemalangan motosikal yang berlaku di Malaysia. Kajian ini dikendalikan oleh *Road Safety Research Centre* di bawah Fakulti Kejuruteraan di Universiti Putra Malaysia. Pusat ini dilantik oleh Kementerian Pengangkutan Malaysia sebagai perunding dalam mengendalikan kajian tentang keselamatan jalan raya di Malaysia. Antara dapatan kajian yang diperoleh adalah terdiri daripada faktor-faktor yang menyebabkan berlakunya kemalangan motosikal dan strategi-strategi yang disyorkan untuk menanganinya.

Menurut Radin Umar, R.S., Norghani, M., Hussain, H., Shakor, B., dan Hamdan, M.M. (2000), antara faktor-faktor yang menyebabkan berlakunya kemalangan motosikal adalah terdiri daripada:

- (a) masalah kebolehlihatan (*lack of conspicuity*)
- (b) tabiat buruk dan perilaku (*bad habits and behaviour*)
- (c) sikap penunggang motosikal (*attitude of motorcyclists*)
- (d) sikap tidak bertimbang rasa pemandu kenderaan lain (*lack of concern for other road users*)
- (e) ketiadaan perlindungan yang sesuai (*lack of safety measures*)
- (f) letih (*fatigue*)

Setiap masalah yang dikenal pasti akan dijelaskan dengan terperinci. Setelah mengenal pasti setiap masalah, strategi-strategi yang disyorkan untuk menangani masalah tersebut akan turut dibincangkan. Antara faktor-faktornya ialah:

(a) Masalah kebolehlihatan

Penunggang yang menunggang terus di sebelah kanan jalan raya adalah mudah terlibat dengan kemalangan kerana mereka kurang dilihat oleh pengguna jalan raya yang lain. Menurut Hurt et al., (1981), simpang jalan raya merupakan kawasan kemalangan yang paling lazim berlaku di antara penunggang motosikal dan pemandu kenderaan yang lain. Hal ini berlaku, kerana pengguna jalan raya yang lain gagal melihat penunggang motosikal di hadapan semasa mereka membelok ke kanan.

Menurut Radin (1996), terdapat masalah antara visual pemandu dengan cahaya. Kajian ini menyokong bahawa masalah kebolehlihatan pada waktu siang dan malam merupakan masalah utama di Malaysia. Pemandu kenderaan yang lain boleh rabun seketika dengan cahaya yang terlalu terang. Mereka mungkin memerlukan beberapa saat untuk pulih daripada silauan. Tambahan pula, penunggang yang menunggang pada waktu malam juga tidak boleh melihat sejelas yang dilihat ketika pada waktu siang. Mereka juga boleh rabun seketika dengan cahaya yang terlalu terang. Selain itu, motosikal juga tidak diberi perhatian oleh pemandu kenderaan yang lain atas sebab saiz fizikal yang kecil berbanding dengan kenderaan yang lain (Radin et al., 1995).

Oleh itu, usaha untuk mengalakkan penunggang motosikal memasang lampu hadapan motosikal pada waktu siang ditekankan agar mereka dapat dilihat dengan jelas oleh pemandu kenderaan yang lain. Penyalaan lampu hadapan motosikal secara automatik apabila penunggang menghidupkan motosikal juga dicipta untuk mengatasi masalah kebolehlihatan. Penguatkuasaan polis seperti Ops Lampu juga memainkan peranan penting dalam meningkatkan kadar pematuhan penunggang terhadap penggunaan lampu hadapan.

Selain itu, penunggang dan pembonceng motosikal digalakkan memakai pakaian cerah dan pemantul cahaya bagi membantu mengatasi masalah penglihatan pemandu kenderaan yang lain terhadap mereka pada waktu siang dan malam. Usaha untuk mengalakkan penunggang memakai jalur pantulan pada topi keledar juga dilaksanakan bagi mengatasi masalah kebolehlihatan pengguna jalan raya pada waktu malam. Usaha tersebut dilaksanakan melalui pemberian pelekat di tempat-tempat yang strategik seperti di plaza tol, mengiklankan penggunaan jalur pantulan di surat khabar dan melalui pengumuman di radio dan televisyen oleh Majlis Keselamatan Jalan Raya Malaysia. Pemakaian topi keledar yang berwarna cerah seperti putih atau kuning, penggunaan tayar pemantul cahaya dan penggunaan motosikal yang berwarna cerah di kalangan penunggang motosikal juga disyorkan.

(b) Tabiat buruk dan perilaku

Perilaku individu adalah dipengaruhi oleh faktor dalaman dan luaran. Faktor dalaman adalah berhubung dengan pengetahuan, kepercayaan, pemahaman dan nilai individu. Manakala faktor luaran adalah berkait dengan sistem jalan raya, persekitaran seperti cuaca mahupun norma-norma sosial. Tabiat buruk timbul apabila pengguna jalan raya mengambil tindakan yang menyimpang daripada faktor-faktor yang dinyatakan di bawah. Antara faktor-faktornya ialah:

i. Menunggang melebihi had laju

Dalam kajian di New South Wales, Australia, menunggang melebihi had laju merupakan faktor utama berlakunya kemalangan jalan raya. Bukan setakat itu sahaja, pelanggaran ini lebih cenderung dilakukan oleh pemuda muda (*Road and Traffic Authorities*, 1995). Di Malaysia pula, 83% penunggang motosikal bersetuju bahawa menunggang melebihi had laju adalah berbahaya dan akan meningkatkan risiko kemalangan (Radin, 1998).

Pengetahuan tentang keselamatan jalan raya harus diutamakan dalam mengubah perilaku pengguna jalan raya terhadap cara menunggang. Program pengurusan had kelajuan (*speed mangement*) telah dikenal pasti sebagai strategi utama untuk memperbetulkan perilaku pengguna jalan raya. Program ini bertujuan untuk mengalakkan semua pengguna jalan raya memandu dan menunggang dengan cara yang betul pada had kelajuan yang ditetapkan.

Penguatkuasaan polis dan pemasangan kamera bagi mengesan pengguna jalan raya yang melanggar had kelajuan turut dilaksanakan.

ii. Menunggang di bawah pengaruh alkohol

Penunggang yang menunggang di bawah pengaruh alkohol atau dadah akan hilang keupayaan untuk menunggang dengan cermat atau berhemat serta hilang tumpuan sewaktu berada di jalan raya. Alkohol dikategorikan sebagai dadah yang lazimnya akan mengurangkan aktiviti-aktiviti yang dikendalikan oleh sistem saraf manusia. Alkohol akan meninggalkan kesan pada sel-sel saraf yang dapat mengurangkan kelancaran pengendalian isyarat-isyarat saraf.

Kajian menunggang di bawah pengaruh alkohol adalah kurang dijalankan di Malaysia berbanding dengan pemandu kenderaan yang lain. Tetapi masalah ini harus diberi perhatian kerana bilangan penunggang motosikal yang terlibat dalam kemalangan yang disebabkan oleh penggunaan alkohol telah mencatat 105 kes di antara tahun 1995 hingga 1996 (Radin, 1996).

Iklan-iklan yang disiarkan dan aktiviti-aktiviti yang dianjurkan oleh perhubungan awam seperti penyediaan maklumat-maklumat yang berkaitan dengan kesan-kesan memandu dalam keadaan mabuk dan langkah-langkah pencegahan dilaksanakan. Maklumat-maklumat yang berkaitan adalah penting dan harus dijadikan sebagai garis panduan kepada penunggang yang menunggang dalam keadaan mabuk. Selain itu, penguatkuasaan polis dan

undang-undang serta pendidikan awam adalah disyorkan dalam usaha mengurangkan bilangan pengguna yang memandu dalam keadaan mabuk.

iii. Kecuaian penunggang motosikal

Kecuaian menunggang adalah terdiri daripada memotong secara berbahaya, memotong di lereng bukit yang berliku-liku, menunggang dengan terlalu dekat, mencelah di antara kenderaan, menunggang melebihi had laju, gagal memberi isyarat yang betul atau menunggang dengan laju apabila penglihatan kurang baik seperti hari hujan. Kecuaian penunggang juga menjadi faktor utama berlakunya kemalangan jalan raya. Hal ini jelas menunjukkan bahawa kemalangan yang berlaku adalah berpunca daripada penunggang itu sendiri.

Usaha-usaha mengawasi keselamatan jalan raya telah dijalankan agar penunggang dan pemandu mempunyai sikap dan kemahiran yang baik semasa berada di jalan raya. Maka, Konsep Pemanduan Berhemat diperkenalkan. Pemanduan berhemat adalah meliputi pengetahuan, kemahiran dan sikap yang betul ketika memandu. Pemanduan berhemat bermaksud pemandu atau penunggang bersedia menghadapi keadaan halangan disebabkan oleh pemandu atau keadaan jalan raya melalui teknik mengenal pasti, meramal, membuat keputusan dan bertindak (Duanne R. Johnson, 1979 dipetik dari Buku Panduan Kurikulum Pendidikan Pemandu). Konsep ini adalah bertujuan memastikan setiap pemandu dan penunggang mempunyai pengetahuan tentang peraturan-peraturan lalu lintas, kemahiran yang tinggi dalam aspek

pemanduan, sikap yang betul ketika memandu dan bersedia menghadapi sebarang halangan ketika di jalan raya. Selain itu, latihan dan ujian memandu yang bersesuaian dan lengkap juga merupakan strategi yang penting dalam menangani masalah kecuaiian.

Lesen memandu penunggang juga akan digantung sehingga mahkamah memberi keputusan sekiranya penunggang ditahan atas kecuaiian menunggang. Penahanan tersebut adalah berdasarkan Sistem Kejara (Keselamatan Jalan Raya). Sistem ini adalah sistem pemotongan mata demerit pemandu atau penunggang yang melakukan kesalahan-kesalahan yang terjadual dalam buku Kurikulum Pendidikan Pemandu. Penunggang juga akan diberi kompaun oleh pihak polis atau Jabatan Pengangkutan Jalan serta denda dari mahkamah bagi kesalahan-kesalahan yang disenaraikan. Hukuman penjara juga akan dikenakan ke atas penunggang yang telah melanggar mati seseorang atau menunggang secara berbahaya.

Sesiapa yang didenda oleh mahkamah atas kecuaiian menunggang harus menjalani kursus pemulihan. Kursus ini adalah penting dalam mendidik penunggang agar mereka lebih mengambil berat terhadap pengguna jalan raya yang lain. Apabila penunggang berjaya menghadiri kursus yang disediakan dengan lengkap, tempoh penggantungan lesen akan dikurangkan.

(c) Sikap penunggang motosikal

Kemalangan mudah berlaku sekiranya pemandu atau penunggang mempunyai sikap negatif seperti panas baran, suka menunjuk-menunjuk, memandu atau menunggang dalam kadar kelajuan yang tinggi, membunyikan hon kenderaan tanpa sebab, sengaja mengganggu pandangan lalu lintas dari hadapan dengan memasang lampu besar kenderaan, menambahkan kelajuan supaya kenderaan-kenderaan lain tidak boleh memotong dan sebagainya.

Menurut Radin et al., (2000), penunggang yang lebih muda adalah lebih terdorong menunggang dalam keadaan yang berbahaya. Penunggang muda lelaki dilabelkan sebagai pemarah, agresif, suka menentang, mengganggu pengguna jalan raya yang lain, melarikan diri selepas membuat suatu kesalahan dan suka bersaing dengan pengguna jalan raya yang lain. Selain itu, ramai penunggang muda juga sering terlibat dalam perlumbaan haram yang telah melanggar peraturan lalu lintas (*News Strait Times*, 2 Januari 1997).

Strategi keselamatan jalan raya yang bercorak pendidikan harus disasarkan kepada golongan muda. Pendidikan harus bermula pada peringkat kanak-kanak melalui ibu bapa atau penjaga dari aspek menyalurkan maklumat tentang kesedaran keselamatan jalan raya kepada mereka. Ibu bapa digalakkan memberi penerangan mengenai peraturan lalu lintas dan mengajar mereka cara-cara mematuhi peraturan ini. Pendidikan awal ini akan membantu kanak-kanak membangunkan sikap yang positif terhadap keselamatan jalan raya di hari kelak.

Di samping itu, aspek pendidikan terhadap keselamatan harus digubal sebagai sebahagian kurikulum sekolah seperti yang sedang dipraktikkan di Australia, Sweden dan Jepun. Kelab Keselamatan Jalan Raya atau Trafik harus ditubuhkan di setiap sekolah dan kolej untuk mewujudkan kesedaran terhadap kepentingan keselamatan jalan raya. Guru juga harus memainkan peranan penting dalam menyampaikan topik yang berkaitan dengan kepentingan keselamatan jalan raya semasa di kelas, contohnya di kelas Pendidikan Jasmani. Kempen-kempen keselamatan jalan raya juga memainkan peranan penting dalam menyedarkan para pengguna jalan raya.

(d) Sikap tidak bertimbang rasa pemandu kenderaan yang lain

Pemandu-pemandu kenderaan lain seperti pemandu kereta, lori atau penunggang motosikal lain harus bersopan dan bertimbang rasa terhadap semua pengguna jalan raya yang lain, terutamanya penunggang motosikal dan pejalan kaki. Mereka perlu mengawal perasaan ketika memandu atau menunggang dan mematuhi segala peraturan lalu lintas yang ditetapkan. Mereka juga tidak seharusnya mudah tersinggung dengan perilaku pemandu atau penunggang yang lain sehingga mempengaruhi cara memandu mereka.

Mengikut laporan *Road Safety Research 2000*, dua pertiga daripada kemalangan motosikal bukan hanya disebabkan oleh kecuaiannya mereka. Malah, mereka juga merupakan pengguna jalan raya yang mudah terdedah dan berhadapan dengan

risiko semasa menunggang dan penglibatan mereka adalah 20 kali lebih tinggi berbanding dengan pemandu kenderaan yang lain.

Sikap positif perlu diterapkan dalam jiwa pengguna jalan raya yang bertanggungjawab. Sebagai contoh, pemandu kenderaan besar perlu menghormati dan bertimbang rasa terhadap pemandu-pemandu kenderaan yang lebih kecil, terutamanya penunggang motosikal kerana mereka mudah terdedah kepada risiko kemalangan. Bukan setakat itu sahaja, mereka juga harus memberi perhatian yang lebih terhadap orang-orang buta, pejalan kaki atau kanak-kanak ketika mereka melintas serta kenderaan-kenderaan yang ditarik oleh binatang.

Panduan peraturan lalu lintas harus diberi penekanan dalam mengubah perilaku pengguna jalan raya terhadap cara menunggang dan tindakan yang tidak sopan. Panduan ini merangkumi pelbagai aspek pembelajaran untuk dijadikan asas rujukan dalam memahami ilmu pemanduan. Peraturan lalu lintas ini sebenarnya bukanlah satu ringkasan daripada undang-undang lalu lintas. Hal ini lebih menekankan tanggungjawab pengguna jalan raya melalui pengetahuan dalam mengamalkan dan mematuhi segala peraturan lalu lintas.

(e) Ketiadaan perlindungan yang sesuai

Dapat dilihat bahawa 39% kematian penunggang motosikal adalah disebabkan oleh kecederaan kepala (Radin et., al 2000). Selain itu, 49% adalah terdiri daripada kecederaan tangan dan kaki yang teruk manakala 45% adalah masalah

kerusakan motosikal. Kecederaan kepala adalah digolongkan sebagai kecederaan badan yang paling tinggi berbanding dengan tangan atau kaki di kalangan penunggang motosikal.

Usaha untuk mengalakkan para penunggang dan pembonceng motosikal memakai topi keledar dengan betul dan pakaian keselamatan dilaksanakan agar dapat menghalang sebarang kecederaan teruk daripada berlaku. Pihak polis dan penguatkuasaan undang-undang turut memainkan peranan penting dalam memastikan setiap penunggang dan pembonceng motosikal memakai topi keledar.

(f) Letih

Letih lazimnya berkait dengan bosan, sakit mata, mengantuk, hilang perhatian, memandu atau menunggang pada lewat malam atau awal pagi, memandu dalam tempoh yang lama, kurang rehat atau tidur, minum alkohol dan pengambilan ubat yang membawa kesan mengantuk dan berkhayal. Letih dan kurang berwaspada akan menimbulkan masalah yang lebih serius semasa menunggang pada waktu malam kerana waktu malam lazimnya merupakan masa tidur seseorang.

Bagi masalah letih, pemasangan papan-papan iklan yang berkaitan dengan amaran terhadap keletihan, risiko memandu lewat malam tanpa berehat dan mengantuk telah disyorkan. Periklanan melalui radio juga digalakkan seperti menyampaikan mesej yang berkaitan. Contohnya, penunggang harus rehat apabila letih atau lama menunggang.

2.1 Kajian faktor-faktor yang menyebabkan berlakunya kemalangan jalan raya

Bahagian ini akan memberi tumpuan kepada kajian teoritikal yang cuba menerangkan perilaku pemandu. Menurut Reason, Manstead, Stradling, Baxter dan Campbell (1990), pemahaman asas terhadap perilaku pemandu (*driver behaviour*) adalah penting untuk melihat kaitan antara sumbangan manusia terhadap penglibatan kemalangan jalan raya. Perilaku pemandu adalah terdiri daripada melakukan kesalahan undang-undang lalu lintas (*errors*) dan melanggar undang-undang lalu lintas (*violations*) (Reason et al., 1990 dan Parker et al., 1995).

Melakukan kesalahan adalah terdiri daripada menyalah anggap had kelajuan kereta di hadapan jalan raya ketika memotong, gagal memerhati tanda isyarat yang diberikan oleh kenderaan lain di hadapan apabila pemandu tersebut ingin membelok atau gagal memerhati pejalan kaki atau pengayuh basikal apabila ingin membelok ke jalan utama.

Manakala melanggar undang-undang lalu lintas didefinisikan sebagai tindakan secara sengaja dan berbahaya terhadap kod perilaku memandu yang telah diterima oleh masyarakat (Parker, Reason, Manstead dan Stradling, 1995:1036). Contohnya, mengekori kereta di hadapan secara dekat dengan sengaja, tidak mengendahkan had kelajuan yang ditetapkan, memotong di lorong-lorong bukit yang berliku atau menambahkan kelajuan supaya kenderaan-kenderaan lain tidak boleh memotong.

Melanggar undang-undang lalu lintas dibahagikan kepada pelanggaran secara sengaja yang mempunyai niat jahat dan akan membawa hasil-hasil yang negatif. Contohnya, sabotaj. Manakala satu lagi jenis pelanggaran ialah pelanggaran secara sengaja yang tidak mempunyai niat jahat. Oleh itu, melanggar undang-undang lalu lintas yang tidak berniat jahat dikelaskan di bawah faktor-faktor yang menyebabkan berlakunya kemalangan.

Tindakan agresif adalah dikelaskan di bawah pelanggaran undang-undang lalu lintas. Kemalangan mudah berlaku pada pengguna jalan raya yang mengambil tindakan agresif seperti berlumba dengan pengguna jalan raya yang lain, memandu melebihi had laju, melanggar lampu isyarat merah, mengejar pemandu yang lain apabila marah, memotong dari bahagian dalam, membunyikan hon tanpa sebab kepada pengguna jalan yang lain atau mempunyai sikap seperti cepat marah. Pemandu yang bertindak agresif tidak mempunyai niat untuk mencederakan pengguna jalan raya yang lain. Contohnya, mereka yang memandu secara dekat di belakang kenderaan adalah semata-mata ingin memotong atau sengaja menunjukkan kemarahan sahaja terhadap pemandu tersebut.

Sehubungan dengan itu, kajian perilaku agresif oleh Lajunen dan Stradling (1998) telah berjaya mengenal pasti tiga faktor yang menimbulkan kemarahan dengan menggunakan *Driving Anger Scale* oleh Deffenbacher, J. L., Oetting E.R., dan Lynch, R.S. (1994). Faktor-faktor tersebut ialah kecuaiannya memandu (*reckless driving*), penentangan secara langsung oleh pengguna jalan raya yang lain terhadap pemandu (*direct hostility*) dan pergerakan kenderaan pemandu yang dihalang oleh

pengguna jalan raya yang lain (*impeded progress by others*). Menurut mereka lagi, ketiga-tiga jenis cara memandu ini adalah lebih kerap dilakukan oleh pemandu yang lebih muda dan mereka yang memandu dalam jarak perjalanan yang lebih dekat. Tetapi faktor-faktor tersebut adalah tidak berkait dengan jantina.

Menurut Manstead, Parker, Stradling, Reason dan Baxter (1992), pelanggaran undang-undang lalu lintas yang kerap dilakukan oleh pemandu ialah memandu melebihi had laju. Kajian Lawton, Parker, Stradling dan Manstead (1997) menunjukkan bahawa memandu melebihi had laju adalah lebih kerap dilakukan oleh golongan pemandu lelaki berbanding dengan wanita. Sabey dan Staughton (1975) dalam kajian Lawton et al., (1997) juga melaporkan bahawa pemandu yang memandu dengan terlalu laju dan di bawah pengaruh alkohol akan mudah mendapat kemalangan kerana mereka akan hilang keupayaan dan tumpuan untuk mengendalikan kenderaan dengan cermat pada ketika itu.

Niat untuk memandu melebihi had laju juga berdasarkan situasi. Berikutan dengan itu, kajian memandu melebihi had laju di beberapa lokasi seperti jalan di kawasan perumahan, jalan di tempat membeli belah, jalan raya yang berlorong dua, jalan yang berliku-liku di kawasan desa dan lebuhraya dijalankan oleh Lawton et al., (1997). Hasil kajian menunjukkan bahawa kawasan membeli belah yang sibuk telah mencatat kemalangan yang paling tinggi. Manakala memandu melebihi had laju di jalan kawasan perumahan pula adalah agak rendah berbanding dengan kawasan yang sibuk.

Selain sikap agresif pemandu, kemalangan yang berlaku juga disebabkan oleh sikap optimisme tidak realistik (*unrealistic optimism*) iaitu kebanyakan pemandu yakin dan percaya bahawa kemalangan tidak mungkin akan menimpa dirinya sekiranya mereka mengambil tindakan seperti memandu melebihi had laju (McKenna, 1993). Sebaliknya, mereka lebih ragu-ragu terhadap keupayaan pemandu lain yang ingin memecut. Pengguna jalan raya percaya bahawa kemungkinan mereka terlibat dalam kemalangan jalan raya adalah lebih rendah berbanding dengan orang yang lain. Oleh itu, kemalangan mungkin berlaku kerana golongan ini adalah kurang bermotivasi untuk melindungi diri daripada kejadian buruk yang tidak mungkin akan berlaku pada diri mereka.

Kemalangan juga berpunca daripada sikap yang dikenali sebagai ilusi kawalan (*illusion of control*) iaitu pemandu mempunyai keyakinan tinggi terhadap kemahiran dan keupayaannya dalam mengendalikan kenderaan (McKenna, 1993). Kajian yang dijalankan oleh Simon dan Corbett (1992) telah menunjukkan bahawa kebanyakan pemandu telah membuat tanggapan yang rendah terhadap risiko kemalangan yang akan menimpa dirinya. Hal ini berlaku kerana pemandu yakin bahawa mereka boleh mengendalikan kenderaan yang dipandunya dengan baik dan cekap dalam apa jua situasi. Mereka juga beranggapan bahawa pemandu yang terdedah kepada keadaan bahaya adalah bergantung kepada cara mereka mengendalikan kenderaan. Contohnya, mereka hanya akan memandu melebihi had laju apabila keadaan membenarkan dan akan sentiasa berhati-hati semasa mengambil tindakan tersebut.

Pemandu yang selalu melanggar undang-undang lalu lintas juga berpendapat bahawa mereka tidak akan menyalah agak terhadap risiko (*miscalculation*) semasa memandu. Mereka juga yakin bahawa kemalangan tidak akan berlaku pada diri mereka. Sekiranya kemalangan berlaku atas faktor menyalah agak risiko, pemandu berpendapat bahawa mereka hanya memandu secara cuai dan masalah ini adalah tidak berkait dengan kemahiran memandunya. Bukan setakat itu sahaja, hasil kajian daripada Parker et al., (1995) dan Parker, Stradling dan Manstead (1996) menunjukkan bahawa pemandu yang pernah terlibat dalam kemalangan masih menilai diri mereka sebagai pemandu yang cukup mahir dan sanggup mengambil risiko (*risk-taking for its own sake*) atas setiap tindakan yang diambil.

Pemandu yang mengambil tindakan melanggar undang-undang lalu lintas juga dipengaruhi oleh faktor motivasi seperti perasaan seronok dan masa yang diambil untuk sampai di suatu destinasi (Parker, Lajunen dan Stradling, 1998). Faktor tersebut mendorong pemandu, sama ada mereka akan mengambil tindakan melanggar undang-undang lalu lintas atau sebaliknya. Contohnya, sesetengah pemandu yang memandu melebihi had laju hanya semata-mata ingin memperoleh keseronokan melalui perlumbaan haram. Pemandu juga akan terdorong mengambil tindakan tersebut apabila mereka menghadapi kesuntukan masa untuk sampai ke destinasi pada waktu yang tepat. Faktor-faktor motivasi tersebut juga merupakan salah satu punca berlakunya kemalangan sekiranya mereka cuai dalam mengendalikan kenderaan.

Selain itu, pemandu yang kurang mahir dalam mengendalikan kenderaan juga merupakan salah satu faktor berlakunya kemalangan (Parker et al.,1995). Hal ini