

Pengurusan Keselamatan Jalan Raya: Memahami Gelagat Pemandu Kenderaan Persendirian (Suatu Kajian Kes di UUM)

Suhaila Abdul Hanan
Hasnizam Shaari

ABSTRAK

Kajian ini dilaksanakan bagi menilai tahap kesedaran undang-undang lalu lintas dengan fokus utama kajian adalah gelagat pemandu. Objektif kajian ini adalah untuk mengenal pasti gelagat para pemandu berdasarkan ciri-ciri demografik pemandu tersebut iaitu umur, jantina, tahap akademik dan tempoh pemilikan lesen memandu. Driver Behaviour Questionnaire (DBQ) digunakan sebagai asas bagi borang soal selidik disesuaikan dengan maksud kajian. Hasil kajian menunjukkan bahawa terdapat hubungan antara umur dan gelagat pemandu semasa memandu. Menariknya, ia menunjukkan tidak wujud hubungan antara gelagat pemandu dengan jantina, tahap akademik dan tempoh pemilikan lesen memandu. Oleh yang demikian, penguatkuasaan undang-undang jalan raya oleh pihak berkuasa secara tegas perlu untuk mendidik para pemandu agar memandu secara berhemah. Selain itu, meningkatkan tempoh bagi lesen P perlu difikirkan kerana tempoh selama dua tahun itu adalah terlalu singkat bagi pemandu muda yang masih kurang pengalaman dan pengetahuan tentang pemanduan berhemah.

Kata kunci: Gelagat pemandu, pengurusan keselamatan jalan raya

Pengenalan

Pengangkutan amat diperlukan untuk bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain. Namun begitu memandu kini telah menjadi satu risiko bagi manusia. Pemanduan secara tidak selamat menjadikan risiko tersebut bertambah besar. Memandu melebihi had laju bukan satu-satunya punca kemalangan jalan raya tetapi juga gelagat-gelagat pemanduan tidak selamat yang lain seperti melanggar lampu merah, memandu secara melulu dan cuai, bertelefon semasa memandu, mengekori kenderaan lain terlalu rapat dan lain-lain lagi.

Ops Sikap 16 yang berakhir pada 14hb Februari 2008 mencatatkan penurunan kematian akibat kemalangan jalan raya. Biarpun begitu, jumlah kemalangan jalan raya yang dilaporkan meningkat dari 14 930 kes kepada 14 991 kes pada musim perayaan yang sama (Ops Sikap 12) pada tahun 2007. Hasil siasatan polis mendapati, kemalangan yang berlaku disebabkan oleh terbabas, cuba memotong kenderaan lain, melawan aliran trafik, membuat pusingan U dan mengekori kenderaan lain terlalu rapat. Ringkasnya, gelagat pemandu yang degil, cuai dan suka melanggar peraturan lalu lintas menjadi punca utama kemalangan jalan raya (Ops Sikap, 2008). Berdasarkan kajian-kajian yang lepas, punca nahas jalan raya boleh dibahagikan kepada tiga iaitu kesilapan manusia, keadaan jalan raya serta faktor persekitaran dan masalah kenderaan (Lonerio et al., 1998; Lewis, 1982 and Rumar, 1985 dirujuk oleh Ozhan et al., 2005). Nahas jalan raya juga boleh disebabkan oleh kombinasi antara tiga faktor berkenaan (Mustafa, 2006). Evans et al. (1996) menyatakan faktor kemanusiaan adalah lebih penting dan mempengaruhi keselamatan di jalan raya lebih daripada faktor kejuruteraan. Ini kerana gelagat dan prestasi pemandu merupakan komponen penting dalam pemanduan. Ini jelas menunjukkan bahawa cara memandu, berbasikal, berjalan atau dengan kata mudahnya bergerak di atas jalan raya menyumbang kepada kecederaan dan kematian akibat kemalangan jalan raya.

Dalam skop yang lebih kecil, kampus pusat pengajian tinggi yang sepatutnya menjadi kawasan bebas daripada nahas jalan raya turut tersenarai sebagai lokasi nahas. Data Unit Keselamatan Kampus Universiti Utara Malaysia (UKK UUM) menganggarkan purata sebanyak

3,600 kenderaan berdaftar dengan UKK UUM menggunakan jaringan jalan raya kampus setiap hari dengan purata jumlah nahas yang dilaporkan 30 kes setahun. Jumlah ini adalah tinggi bagi kawasan kampus yang melaksanakan peraturan tidak membenarkan pelajar membawa dan menggunakan kenderaan persendirian untuk berulang-alik ke dan dari Dewan Penginapan Pelajar (DPP) ke dewan kuliah kecuali untuk kes-kes tertentu.

Berdasarkan laporan yang dibuat, pihak UKK UUM merumuskan bahawa majoriti nahas yang berlaku adalah disebabkan oleh gelagat pemanduan individu berkenaan seperti memandu laju, tidak memberi lampu isyarat untuk membelok dan lain-lain kecuai semasa memandu.

Wujud persoalan kepada penyelidik mengapa nahas jalan raya berlaku di dalam kampus sedangkan penghuninya terdiri daripada yang bijak pandai. Mereka sepatutnya lebih berhemah ketika memandu. Oleh yang demikian, kajian ini memfokus kepada gelagat pemandu dengan objektif untuk menentukan kewujudan hubungan yang signifikan antara gelagat pemandu dengan ciri-ciri demografik pemandu berkenaan.

Ulasan Karya

Gregerson et al. (1996) dalam kajian mereka mengenal pasti empat faktor yang mempengaruhi sikap dan juga gelagat individu semasa memandu iaitu tahap pengetahuan dan kemahiran, pengalaman, tahap kematangan dan keadaan sosial serta gaya hidup seseorang pemandu. Dari aspek tersebut, kajian ini pula hanya memfokus kepada tahap kematangan (umur pemandu), pengalaman, tahap pendidikan dan jantina pemandu.

Clarke et al. 2005, Simons-Morton et al. (2006) menegaskan bahawa terdapat perbezaan gelagat antara pemandu muda, pemandu pada usia pertengahan dan pemandu tua. Bagi pemandu muda, memandu adalah aktiviti yang menyeronokkan dan mencabar dengan menggunakan kenderaan sebagai alat untuk menonjolkan diri, 'show-off', bersaing dan hiburan dengan rakan-rakan melalui gelagat pemanduan berisiko. Mereka lebih agresif dan cenderung untuk melanggar peraturan berbanding pemandu yang lebih berumur (Charlton, 2003; Mat Isa & Ahmad, 2004; Shinar & Compton, 2004; Verschuur & Hurts, 2008). Krahe dan Ferske (2002) menambah ciri-ciri lain seperti personaliti 'macho' turut menyumbang kepada gelagat pemanduan agresif.

Pemanduan agresif dan berisiko juga sering dikaitkan jantina pemandu. Jika dilihat dari sudut lebih spesifik, jantina pemandu tidak mempengaruhi gelagat memandu melebihi had laju (Fildes et al., 1991). Hasil kajian Lourens et al. (1999) juga merumuskan jantina tidak menunjukkan hubungan yang signifikan dengan penglibatan dalam kemalangan jalan raya. Namun begitu, kajian terkini merangkakan pemandu lelaki lebih agresif dan kerap dilaporkan melanggar undang-undang jalan raya berbanding pemandu wanita (Shinar & Compton, 2004; Verschuur et al., 2008).

Secara amnya, tahap pendidikan yang tinggi membentuk sikap atau gelagat yang positif. Hal ini tidak berlaku dalam aspek keselamatan jalan raya. Lourens et al. (1999) menerangkan tidak wujud hubungan yang signifikan antara tahap pendidikan pemandu dengan penglibatannya dalam kemalangan jalan raya. Pemanduan selamat dan berhemah juga tidak akan bertambah baik dengan peningkatan tahap pendidikan seseorang (Amado et al., 2004).

Risiko kemalangan adalah tinggi bagi pemandu muda berbanding pemandu berumur pertengahan dan yang telah berusia. Ini terjadi kerana pengalaman pemandu yang kurang serta tindakan yang dipengaruhi oleh gaya hidup dan motivasi semasa pemanduan (McGwin Jr & Brown, 1999). Wujud juga peningkatan gelagat mengambil risiko apabila pengalaman memandu meningkat (Clarke et al., 2006). Namun begitu, risiko kemalangan pula menurun dengan peningkatan perbatuan perjalanan tahunan yakni pertambahan pengalaman pemandu memandu kenderaan berkenaan (Assum, 1997). Oleh itu, O'Connor (1986) yang dipetik oleh Assum (1997) membuat kesimpulan bahawa faktor umur lebih mempengaruhi kemalangan jalan raya berbanding faktor pengalaman pemandu.

Metodologi

Penyelidikan penerokaan ini menggunakan *Driver Behaviour Questionnaire (DBQ)* (Ozhan et al., 2006) sebagai asas bagi borang soal selidik, diolah dan disesuaikan dengan maksud kajian. Soal selidik terbahagi kepada dua bahagian iaitu demografik (soalan kategori dan soalan terbuka) dan gelagat pemanduan menggunakan empat skala Likert. Pemandu ditanya tahap persetujuan tentang gelagat pemanduan mereka semasa memandu yakni memarahi pemandu lain, memandu secara melulu, memandu melebihi had laju, memandu laju kerana lewat, melanggar lampu isyarat merah, berlumba di jalan raya, bertelefon semasa memandu dan tiada memakai tali pinggang/ topi keledar. Ini adalah lapan item yang ditentukan dengan Cronbach's Alpha : 0.657.

Responden terdiri daripada warga UUM yang menggunakan kenderaan persendirian di dalam kampus. Sebanyak 150 soal selidik diedarkan dan 118 dikembalikan. Soalan tapisan digunakan untuk memastikan hanya pemandu yang memandu dalam tempoh setahun dan lebih diambil kira sebagai sampel kajian. Oleh yang demikian, hanya 104 borang soal selidik diambil kira untuk dianalisis.

Dapatan Kajian dan Perbincangan

Hubungan Umur dengan Gelagat Pemandu

Hasil korelasi Pearson menunjukkan bahawa wujud hubungan signifikan yang negatif antara gelagat pemandu dengan umur ($r = - 0.200$, $p < 0.05$). Ia menjelaskan bahawa semakin muda seseorang pemandu, semakin tidak berhemah cara pemanduannya. Secara tidak langsung, hasil kajian ini menyokong dapatan kajian yang lepas (Fildes et al., 1991; Charlton, 2003; Mat Isa et al., 2004).

Ini kerana pemandu di kalangan pelajar di dalam kampus berumur antara 18-25 tahun dikategorikan sebagai muda, tidak matang dan kurang berpengalaman (Mat Isa et al., 2004; McGwin Jr & Brown, 1999). Golongan ini juga merupakan golongan yang berani mengambil risiko dengan kadar kemalangan yang tinggi di kalangan mereka dan semakin berkurangan dengan pertambahan umur pemandu (McGwin, 1999). Ryan et al. (1998) pula menambah bahawa golongan ini lebih berisiko terlibat di dalam kemalangan berbanding mereka yang lebih matang.

Hubungan Jantina dengan Gelagat Pemandu

Jadual 1: Ujian- t: Pengaruh Jantina Terhadap Gelagat Pemandu

Dimensi	Jantina	Min (Sisihan piawai)	Nilai -t	Signifikan (2 hujung)
Gelagat pemandu	Lelaki	2.118 (0.3844)	1.468	0.145
	Perempuan	2.013 (0.3319)	1.411	0.163

Jadual 1 menunjukkan tidak wujud perbezaan yang signifikan dari segi jantina pemandu terhadap gelagat pemanduan. Ini bermakna, jantina tidak mempengaruhi gelagat pemandu semasa memandu di jalan raya. Ini konsisten dengan dapatan Lourens et al. (1999). Walau bagaimanapun, Shinar et al. (2004) merumuskan sebaliknya iaitu pemandu lelaki lebih agresif daripada pemandu wanita. Perbezaan ini mungkin disebabkan oleh gelagat pemanduan bagi lelaki atau wanita adalah berlainan jika situasi dan persekitaran menjadi faktor penyebab.

Hubungan Tahap Akademik dengan Gelagat Pemandu

Jadual 2: Hasil ANOVA Untuk Pengaruh Tahap Akademik Terhadap Gelagat Pemandu

Dimensi	Min (Sisihan piawai)				F	Signifikan (2 hujung)
	SPM	STPM	Sarjana Muda	Sarjana		
Gelagat pemandu	2.010 (0.3594)	2.053 (0.3344)	2.056 (0.4237)	2.069 (0.3128)	0.069	0.976

Jadual di atas menunjukkan tahap akademik tidak mempunyai perbezaan yang signifikan terhadap gelagat pemandu. Ini bermakna, tidak kira sama ada seseorang pemandu tersebut mempunyai tahap akademik yang tinggi atau rendah, ia tidak mempengaruhi gelagat mereka memandu. Ia secara tidak langsung menyokong kajian yang lepas (Amado et al., 2004; Lourens et al., 1999).

Hubungan Gelagat Pemandu dengan Bilangan Tahun Memiliki Lesen

Dengan menggunakan korelasi Pearson, keputusan kajian membuktikan bahawa tidak wujud hubungan yang signifikan antara sikap pemandu dengan bilangan tahun memiliki lesen memandu ($r = -0.108$, $p > 0.05$). Menariknya, hasil ini bertentangan dengan hasil kajian sebelum ini. Aberg dan Rimmo (1998) menyatakan semakin lama seseorang itu telah memandu, lagi tinggi kesilapan dan kesalahan lalu lintas yang dilakukan. Pengalaman pemandu mempengaruhi cara pemanduan dan risiko mengalami kemalangan jalan raya (Knapper, 1985 and Lewis, 1985 dirujuk oleh Assum, 1997). Perbezaan ini mungkin berpunca daripada budaya pemanduan di kampus selain daripada faktor situasi dan persekitaran.

Kesan dan Cadangan

Daripada hasil kajian dapat disimpulkan bahawa umur adalah faktor yang mempengaruhi gelagat pemanduan berbanding dengan jantina, tahap pendidikan dan tempoh memiliki lesen memandu yang dalam sesetengah kajian yang lepas merujuk kepada pengalaman memandu. Dengan kata lain, siapa jua yang memandu dengan tahap pendidikan tertentu dan tempoh mempunyai lesen memandu yang lama, semua itu tidak dapat memastikan pemandu berkenaan akan mengamalkan gelagat pemanduan selamat dan berhemah. Biarpun skop kajian ini kecil, cabaran pengurusan keselamatan jalan raya adalah untuk mengkoordinasikan pelbagai kaedah dan program untuk keberkesanan perubahan gelagat para pemandu secara kekal.

Justeru, untuk mengubah gelagat pemandu, ia memerlukan kombinasi beberapa kaedah yang praktikal. Penguatkuasaan undang-undang jalan raya secara tegas dan berterusan perlu untuk menyedarkan pemandu dan masyarakat tentang kepentingan keselamatan. Tindakan pihak penguat kuasa; polis trafik, Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ), Lembaga Perlesenan Kenderaan Perdagangan (LPKP), semasa Ops Sikap 16 berjaya mengurangkan kadar kemalangan maut tetapi tidak mengurangkan jumlah kemalangan keseluruhannya (Ops Sikap, 2008). Hipotesis kajian Booth (1982) yang dipetik oleh Lonerio et al. (1998) menyatakan bahawa kehadiran polis trafik akan membuat para pemandu lebih berhati-hati dan mengurangkan pelanggaran undang-undang jalan raya. Kadar pelanggaran dan kemalangan jalan raya akan mengalami penurunan secara tetap jika penguatkuasaan undang-undang tidak dikurangkan biarpun tindakan tersebut telah menunjukkan kejayaan.

Kejayaan bagi sesuatu penguatkuasaan undang-undang lalu lintas bergantung kepada keupayaan untuk mencipta halangan yang menjadi ancaman dan amaran kepada pengguna jalan raya. Peningkatan aktiviti penguatkuasaan merupakan cara yang efektif untuk menimbulkan rasa

takut dan mengurangkan gelagat pemanduan berisiko. Tindakan ini harus disusuli dengan hukuman maksima dan tindakan pantas menjatuhkan hukuman yang secara tidak langsung akan memberi kesan jangka panjang terhadap pemandu terbabit (Zaal, 1994).

Penyelidik juga mencadangkan strategi pengurusan keselamatan jalan raya perlu disasarkan kepada pemandu muda tanpa melupakan pemandu yang lain dengan fokus utama mengurangkan pelanggaran undang-undang jalan raya seperti memandu melebihi had laju, tidak memakai topi atau tali pinggang keledar dan memandu melulu. Ini kerana pemandu muda merupakan pemandu yang berisiko tinggi memandu secara agresif dan merbahaya. Masalah gelagat pemanduan di awal fasa pembesaran selama beberapa tahun ini bergantung kepada umur pemandu. Sokongan dan pencegahan perlu dilaksanakan pada peringkat awal dengan menasaskan kepada kumpulan berisiko tinggi. Kurikulum yang mengandungi maklumat-maklumat berkaitan trafik terutama yang melibatkan kelajuan dan gelagat pemanduan berisiko perlu dimasukkan dalam latihan memandu. Paling ideal, ia dilaksanakan pada zaman akhir kanak-kanak (Fildes et al., 1991). Biarpun begitu, budaya mementingkan keselamatan jalan raya perlu dilaksanakan secara menyeluruh tidak hanya pada peringkat remaja di sekolah tetapi juga sehingga ke peringkat pengajian tinggi seperti di UUM.

Pada ketika ini, syarat kelayakan dari segi umur minima untuk mendapatkan lesen memandu ialah 16 tahun bagi lesen memandu motosikal, 17 tahun bagi lesen memandu kereta dan 21 tahun bagi kenderaan jenis lain. Hasil kajian menunjukkan bahawa pemandu pada usia muda mempunyai gelagat pemanduan yang boleh merbahaya diri serta pengguna jalan raya yang lain. Lesen P dikeluarkan bagi pemandu baru adalah untuk tempoh percubaan selama 2 tahun. Cara ini kurang berkesan kerana ada pemandu yang tidak atau kurang memandu semasa dalam tempoh percubaan berkenaan untuk mengelakkan kemalangan atau demerit akibat kesalahan lalu lintas. Cadangan untuk meningkatkan tempoh percubaan berkenaan wajar dipertimbangkan sebagai satu cara untuk pemandu baru mempraktikkan pemanduan berhemah yang dipelajari. Ia perlu disusuli dengan ujian memandu untuk kali kedua sebelum lesen penuh diberikan untuk memastikan mereka benar-benar layak menggunakan jalan raya dengan cara yang berhemah dan selamat.

Pembentukan gelagat positif atau perubahan gelagat negatif kepada positif adalah satu proses berterusan. Koordinasi semua strategi yang ada seperti penguatkuasaan undang-undang jalan raya, kempen pemanduan berhemah, penggubalan dasar perlu dilakukan secara tegas dan berterusan untuk memastikan jalan raya yang selamat.

Penyelidik mencadangkan kajian akan datang yang lebih menyeluruh untuk memahami hubungan gelagat pemandu serta tahap kesedaran undang-undang lalu lintas dengan melibatkan faktor-faktor lain seperti kesan penguatkuasaan undang-undang lalu lintas, gelagat pemandu lain dan faktor-faktor persekitaran dan situasi semasa.

Kesimpulan

Kajian ini secara tidak langsung menjelaskan hubungan gelagat pemandu dengan faktor-faktor demografik. Fakta menunjukkan bahawa umur merupakan faktor penting dalam menentukan gelagat pemandu. Ia juga menekankan pemahaman tentang bagaimana ciri-ciri demografik mempengaruhi gelagat pemandu semasa memandu. Selain itu, hasil kajian ini juga menunjukkan tahap kesedaran para pemandu terhadap keselamatan jalan raya adalah rendah. Oleh yang demikian, kaedah-kaedah untuk menangani masalah kemalangan jalan raya yang kritikal perlu mengambil kira faktor umur pemandu. Penekanan pembudayaan keselamatan jalan raya di peringkat sekolah dan pengajian tinggi juga perlu diberi perhatian. Begitu juga penguatkuasaan undang-undang lalu lintas secara berterusan tidak boleh diabaikan. Meningkatkan umur bagi mendapatkan lesen memandu perlu difikirkan sebagai satu alternatif bagi mengurangkan kemalangan jalan raya.

Rujukan

- Aberg, L., & Rimmo, P.A. (1998). Dimensions of aberrant driver behaviour. *Ergonomics*, 41(1), 39-59.
- Amado, S., Koyuncu, M., & Kacaroglu, G. (2004). Evaluation of factors affecting safe driving: Demographic factors, experience, personality and psycho-technical evaluation. *Turk Psikoloji Dergisi*, 19(53), 45-47.
- Assum, T. (1997). Attitudes and road accident risk. *Accident Analysis and Prevention*, 29(2), 153-159.
- Charlton, S.G. (2003). *Patterns of road use and perceptions of driving risk by New Zealand drivers*. Dicapai pada Jun 13, 2005, melalui <http://www.findarticles.com>.
- Clarke, D.D., Ward, P., & Truman, W. (2005). Voluntary risk taking and skill deficits in young driver accidents in the UK. *Accident Analysis and Prevention*, 37, 523-529.
- Evans, L., Hills, B., & Mich (1996). Comment: The dominant role of driver behaviour. *American Journal of Public Health*, 86 (6), 784-785.
- Fildes, B.N. , Rumbold, G., & Leening, A. (1991). *Speed behaviour and drivers' attitude to speeding*. Monash University Accident Research Centre Report No.16.
- Gregersen, N.P., Brehmer, B., & Moren, B. (1996). Road safety improvement in large companies. An experimental comparison of different measures. *Accident Analysis and Prevention*, 28 (3), 297-306.
- Krahe, B., & Fenske, I. (2002). Predicting aggressive driving behaviour: The role of macho personality, age and power of car. *Aggressive Behavior*, 28, 21-29.
- Lonero, L.P., Clinton, K., Wilde, G.J.S, Roach, K., McKnight, A.J., MacLean, H., Guastello, S.J., & Lamble, R.W.(1998). *Changing road user behaviour: "What Works, What Doesn't"*. Dicapai pada Oktober 10, 2004, melalui <http://www.drivers.com/article/170>
- Lourens P.F., Vissers J.A.M.M., & Jessurun, M. (1999). Annual mileage, driving violations and accident involvement in relation to drivers' sex, age and level of education. *Accident Analysis and Prevention*, 31, 593-597.
- Mat Isa, C.M. & Ahmad, J. (2004). *A study on the contributing factors of road accidents in UiTM Shah Alam campus*. Kertas kerja dibentangkan di Malaysian Universities Transport Research Forum Conference 2004, Shah Alam, Selangor.
- McGwin, G. Jr., & Brown, D.B. (1999). Characteristics of crash among young, middle-aged and older drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 31, 181-198.
- Mustafa, M.N. (2006). *Overview of current road safety situation in Malaysia*. Dicapai pada Januari 14, 2008, melalui http://www.unescap.org/tdw/roadsafety/Reports2006/Malaysia_RSpaper.pdf
- Ops Sikap 16 catat penurunan 17 kematian. (2008, Februari 15) . *Utusan Malaysia*, p. 1.
- Ozhan, T., Lajunen, T., & Summala, H. (2006). Driver behaviour questionnaire: A follow-up study. *Accident Analysis and Prevention*, 38(2), 386-395.

- Ryan, G.A., Legge, M., & Rosman, D. (1998). Age related changes in drivers' crash risk and crash type. *Accident Analysis and Prevention*, 30(3), 379-387.
- Shinar, D., & Compton, R. (2004). Aggressive driving: An observational study of driver, vehicle and situational variables. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 429-437.
- Simons-Morton, B., Lerner, N., & Singer, J. (2005). The observed effects of teenage passengers on the risky driving behaviour of teenage drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 37(6), 973-982.
- Vershuur, W.L.G., & Hurts, K. (2008). Modelling safe and unsafe driving behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 40(2), 644-656.
- Zaal, D. (1994). *Traffic law enforcement: A review of the literature*. Monash University Accident Research Centre Report No.53.

SUHAILA ABDUL HANAN & HASNIZAM SHAARI, Kolej Perniagaan, Universiti Utara Malaysia. suhai@uum.edu.my, zamree@uum.edu.my