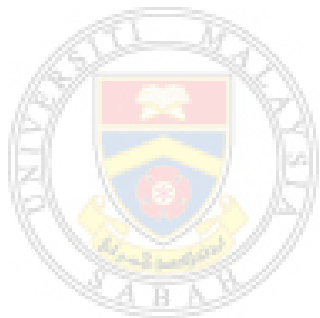


**POLA DAN FAKTOR KETERSAMPAIAN WARGA
EMAS DI BANDARAYA KOTA KINABALU
SABAH**



CHAI AI JING

UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

**FAKULTI SAINS SOSIAL DAN KEMANUSIAAN
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH
2023**

**POLA DAN FAKTOR KETERSAMPAIAN WARGA
EMAS DI BANDARAYA KOTA KINABALU
SABAH**

CHAI AI JING



UMS

**TESIS INI DIKEMUKAKAN UNTUK MEMENUHI
SYARAT MEMPEROLEHI IJAZAH
SARJANA SASTERA**

**FAKULTI SAINS SOSIAL DAN KEMANUSIAAN
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH
2023**

UNIVERSITI MALAYSIA SABAH
BORANG PENGESAHAN STATUS TESIS

JUDUL : **POLA DAN FAKTOR KETERSAMPAIAN WARGA EMAS DI BANDARAYA KOTA KINABALU, SABAH**

IJAZAH : **SARJANA SASTERA**

BIDANG : **GEOGRAFI**

Saya **CHAI AI JING**, Sesi **2020-2022**, mengaku membenarkan tesis Sarjana ini disimpan di Perpustakaan Universiti Malaysia Sabah dengan syarat-syarat kegunaan seperti berikut:-

1. Tesis ini adalah hak milik Universiti Malaysia Sabah
2. Perpustakaan Universiti Malaysia Sabah dibenarkan membuat salinan untuk tujuan pengajian sahaja.
3. Perpustakaan dibenarkan membuat salinan tesis ini sebagai bahan pertukaran antara institusi pengajian tinggi.
4. Sila tandakan (/):

SULIT

(Mengandungi maklumat yang berdarjah keselamatan atau kepentingan Malaysia seperti yang termaktub di dalam AKTA RAHSIA 1972)

TERHAD

(Mengandungi maklumat TERHAD yang telah ditentukan oleh organisasi/badan di mana penyelidikan dijalankan)

TIDAK TERHAD

UMMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

Disahkan Oleh,

CHAI AI JING
MA2011047T

(Tandatangan Pustakawan)

Tarikh : 23 Disember 2022

(Dr. Harifah Mohd Noor)
Penyelia

PENAKUAN

Karya ini adalah hasil kerja saya sendiri kecuali nukilan, ringkasan dan rujukan yang tiap-tiap satunya telah saya jelaskan sumbernya.

25 Ogos 2022

Chai Ai Jing
MA2011047T



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

PENGESAHAN

NAMA : **CHAI AI JING**
NO. MATRIK : **MA2011047T**
TAJUK : **POLA DAN FAKTOR KETERSAMPAIAN WARGA EMAS DI
BANDARAYA KOTA KINABALU, SABAH**
IJAZAH : **SARJANA SASTERA**
BIDANG : **GEOGRAFI**
TARIKH VIVA : **25 OGOS 2022**



DISAHKAN OLEH;

UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

Tandatangan

PENYELIA

Dr. Harifah Mohd Noor

PENGHARGAAN

Setinggi-tinggi penghargaan dan terima kasih yang tidak terhingga saya tujukan kepada Dr. Harifah Binti Mohd. Noor selaku penyelia yang telah banyak memberi tunjuk ajar, bimbingan, nasihat dan tunjuk ajar semasa berada dibawah seliaan beliau sehinggalah penulisan ini selesai. Saya amat menghargai kesabaran beliau yang sedia berkongsi maklumat dan kemahiran, senang dihubungi dan cepat dalam tindakan semasa sesi penyeliaan terhadap kajian ini serta maklum balas daripada beliau yang meyakinkan amat membantu untuk menyempurnakan tesis ini.

Seterusnya, dedikasi penghargaan ini juga ditujukan khas kepada ibu bapa saya Chai Kuet Tze dan Ho Geok Ying, serta seluruh ahli keluarga yang tidak pernah jemu memberi semangat, sokongan moral, nasihat, bimbingan, motivasi serta bantuan kewangan semasa saya berdepan cabaran untuk menyiapkan tesis ini. Tidak lupa juga jutaan terima kasih kepada sahabat-sahabat saya, khususnya Thomas Kong Sien Nguan, Rima binti Abdul Rahman, Hazlee Jirip, Wong Jing Hoong, Lee Sin Yi, Grace Tou Chin Chin, Curry Go yang sering memberikan semangat supaya lebih gigih, serta membantu dalam menjalankan penyelidikan ini. Tidak dilupakan juga sokongan adik-adik tersayang Chai Ai Fong, Chai Ai Jia, Chai Kian How sepanjang saya berada di Universiti Malaysia Sabah.

Selain itu, saya juga ingin merakamkan ribuan terima kasih kepada Encik Safaris, pegawai Jabatan Kebajikan Masyarakat Cawangan Bandaraya Kota Kinabalu, Sabah yang memberikan kerjasama yang padu dalam memberikan maklumat ketika sesi temu bual. Akhir sekali, terima kasih tak terhingga juga diucapkan kepada mana-mana individu yang terlibat secara langsung atau tidak langsung sepanjang saya menjalankan kajian ini.

Chai Ai Jing

25 Ogos 2022

ABSTRAK

Warga emas di Malaysia dijangka akan mencecah 3.2 juta atau sebanyak 9.5 peratus daripada jumlah keseluruhan penduduk menjelang tahun 2020. Penurunan keupayaan kognitif warga emas telah menjejaskan ketersampaian perjalanan harian disebabkan mereka berhenti dalam pemanduan. Maka, warga emas menunjukkan kebergantungan kepada pihak ketiga untuk menujui ke destinasi kerap dikunjungi. Kehilangan keupayaan pemanduan semasa telah menjejaskan ketersampaian perjalanan harian yang boleh menyebabkan pengecualian sosial berlaku dalam kalangan warga emas. Perletakan kemudahan infrastruktur yang jauh daripada tempat kediaman menyukarkan warga emas untuk mengaksesnya dengan berjalan kaki. Perkhidmatan pengangkutan awam yang kurang mesra dengan keperluan warga emas mengakibatkan warga emas cenderung menggunakan kenderaan persendirian dalam perjalanan harian. Kajian ini dilakukan untuk meneliti pola dan tahap ketersampaian perjalanan harian warga emas di Bandaraya Kota Kinabalu, Sabah. Kajian ini menggarriskan beberapa objektif utama untuk mengenal pasti pola perjalanan harian dan faktor yang mempengaruhi ketersampaian perjalanan harian warga emas serta masalah-masalah ketersampaian warga di Bandaraya Kota Kinabalu, Sabah. Kajian ini menggunakan kaedah campuran iaitu kaedah Kuantitatif dan Kualitatif. Satu set borang kaji selidik diedarkan kepada 532 orang warga emas untuk mendapatkan data primer. Selain itu, penyelidik telah menjalankan temubual semi berstruktur bersama lima orang warga emas. Tambahan pula, temu bual berstruktur telah dijalankan bersama Pegawai Jabatan Kebajikan Masyarakat untuk memperolehi data sokongan kajian. Data dianalisis menggunakan kaedah analisis deskriptif yang merangkumi frekuensi, peratusan, skor min, *multiple choice responses* manakala kaedah analisis inferensi seperti ujian tabulasi silang dan juga analisis faktor. Penemuan kajian menunjukkan perjalanan warga emas adalah pada kekerapan yang rendah dan majoriti dalam lingkungan jarak antara 0 hingga 5 Kilometer. Selain itu, warga emas lebih cenderung mengadakan *non-work trip* dan hanya keluar dari rumah apabila perlu sahaja. Warga emas peringkat awal (60-65 tahun) menunjukkan pretasi pemanduan yang lebih tinggi berbanding dengan warga emas peringkat akhir (75 tahun dan ke atas) disebabkan penurunan fungsi kognitif (tindak balas lambat) dan halangan penglihatan. Faktor guna tanah adalah faktor dominan dimana perletakan kemudahan infrastruktur jauh dari tempat kediaman menyukarkan ketersampaian perjalanan kerana memerlukan kos berlebihan membebaskan warga emas. Sebahagian besar warga emas mengalami jurang digital akibat daripada kurang pemilikan alat peranti ICT dan tidak mahir dalam penggunaan alat peranti ICT. Di samping itu, faktor seperti tiada keperluan, tiada minat dan pertimbangan atas kos menjejaskan peluang warga emas untuk mengakses kepada perkhidmatan *E-hailing* yang semakin menonjol sebagai salah satu pengangkutan alternatif khususnya bagi warga emas yang tidak mampu lagi memandu, tiada kenderaan persendirian dan tinggal perseorangan dalam mempertingkatkan ketersampaian mereka. Kajian ini telah menjelaskan pola

perjalanan dan tahap ketersampaian warga emas dalam bidang disiplin Geografi Pengangkutan. Pihak berkepentingan perlu mempelbagaikan kemudahan pengangkutan awam dan inisiatif dalam membantu warga emas kekal aktif walaupun telah berlanjutan usia.

Kata kunci: Warga emas, ketersampaian, lesen memandu, keupayaan memandu, E-hailing.



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

ABSTRACT

THE PATTERNS AND FACTORS OF ACCESSIBILITY AMONG THE ELDERLY IN KOTA KINABALU, SABAH

Malaysia's elderly population is estimated to reach 3.2 million by 2020, contributing for 9.5 percent of the overall population. The decline in cognitive ability of the elderly has affected the availability of daily trips due to them stopping driving. As a result, the elderly show dependence on third parties to travel to frequently visited destinations. Losing the ability to drive affects their ability to get around on a daily basis, which can lead to social exclusion. The placement of infrastructure facilities that are far from the residence makes it difficult for the elderly to access them on foot. Public transport services that are less friendly to the needs of the elderly result in the elderly tending to use private vehicles for daily travel. The purpose of this study was to investigate the pattern and level of accessibility of daily trips for the elderly in Kota Kinabalu City, Sabah. This study outlines the main objectives to identify daily travel patterns and factors that affect the accessibility of daily travel for the elderly as well as the accessibility problems of citizens in the City of Kota Kinabalu, Sabah. This study uses a mixed method, namely Quantitative and Qualitative methods. A set of survey forms were distributed to 532 elderly people to obtain primary data. In addition, the researcher conducted semi-structured interviews with five elderly people. Furthermore, structured interviews were conducted with Social Welfare Department Officers to obtain data to support the study. Data was analysed using descriptive analysis methods that include frequency, percentage, mean score, multiple choice responses while inferential analysis methods such as cross tabulation tests and factor analysis. The findings of the study show that elderly people travel at a low frequency and the majority are within a distance of 0 to 5 kilometres. In addition, the elderly are more likely to have non-work trips and only out when necessary. Early-stage seniors (60-65 years) show higher driving ability compared to late-stage seniors (75 years and above) due to decreased cognitive function (slow response) and visual impairment. The land use factor is a dominant factor where the placement of infrastructure facilities far from the place of residence makes it difficult to travel because it requires excessive costs and burdens the elderly. Most of the elderly suffer from a digital divide due to lack of ownership of ICT devices and not being skilled in the use of ICT devices. In addition, factors such as lack of need, lack of interest and consideration of cost affect the opportunity for the elderly to access E-hailing services which are increasingly prominent as one of the alternative forms of transportation especially for the elderly who are no longer able to drive, have no private vehicle and live alone in improving their availability. This study has explained the travel patterns and the level of accessibility of the elderly in the discipline of Transport Geography. Stakeholders

need to diversify public transport facilities and initiatives to help the elderly remain active despite advancing age.

Keywords: The elderly, accessibility, driving license, driving ability, E-hailing



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

SENARAI KANDUNGAN

	Halaman
TAJUK	i
PENGAKUAN	ii
PENGESAHAN	iii
PENGHARGAAN	iv
ABSTRAK	v
<i>ABSTRACT</i>	vii
SENARAI KANDUNGAN	ix
SENARAI JADUAL	xiv
SENARAI RAJAH	xvi
SENARAI SINGKATAN	xviii
SENARAI LAMPIRAN	xx
BAB 1: PENDAHULUAN	
1.1 Pengenalan	1
1.2 Latar belakang kajian	2
1.3 Permasalahan kajian	7
1.4 Matlamat kajian	10
1.5 Persoalan kajian	10
1.6 Objektif kajian	11
1.7 Skop kajian	11
1.7.1 Isu kajian	11
1.7.2 Kawasan kajian	11
1.7.3 Responden kajian	12
1.7.4 Informan kajian	12
1.7.5 Tempoh masa kajian	13
1.7.6 Skop angkubah	13
1.8 Kepentingan Kajian	14
1.9 Organisasi bab tesis	16
1.10 Kesimpulan	18

BAB 2: TINJAUAN SOROTAN LITERATUR

2.1	Pengenalan	19
2.2	Definisi konseptual dan operasional	19
2.2.1	Warga emas	20
2.2.2	Konsep ketersampaian	21
2.3	Keperluan mobiliti	27
2.4	Ciri-ciri perjalanan warga emas	29
2.4.1	Jarak dan kekerapan perjalanan	29
2.4.2	Aktiviti atau destinasi kerap dikunjungi	31
2.4.3	Waktu perjalanan	33
2.4.4	Mod pengangkutan yang digunakan	33
2.5	Keupayaan mobiliti warga emas	35
2.5.1	Pemilikan lesen memandu	36
2.5.2	Keupayaan memandu semasa	36
2.6	Faktor ketersampaian warga emas	37
2.6.1	Keperibadian (individu)	38
2.6.2	Guna tanah	40
2.6.3	Kemudahan pengangkutan	41
2.6.4	Temporal	43
2.7	Isu-isu Ketersampaian Perjalanan Harian Warga Emas	45
2.7.1	Masalah keperibadian	45
2.7.2	Masalah guna tanah	50
2.7.3	Masalah kemudahan pengangkutan	54
2.7.4	Masalah temporal	57
2.8	Penggunaan Teknologi Maklumat dan Berkomunikasi (ICT) dalam kalangan warga emas	58
2.9	Inisiatif Kerajaan dalam Mengekalkan Ketersampaian Perjalanan Harian Warga Emas	61
2.9.1	Dasar Warga Emas Negara dan Pelan Tindakan Warga Emas Negara	61
2.9.2	Pusat Aktiviti Warga Emas (PAWE)	62
2.10	Jurang kajian	63
2.11	Kerangka konseptual kajian	65
2.12	Kesimpulan	68

BAB 3: METODOLOGI KAJIAN

3.1	Pengenalan	69
3.2	Metodologi Kajian	69
3.2.1	Rekabentuk Kajian	69
3.2.2	Pendekatan kajian	70
3.2.3	Kaedah Penyelidikan Kajian	73
3.3	Teknik pengumpulan data	74
3.4	Data primer	74
3.4.1	Borang soal selidik	74
3.4.2	Populasi dan persampelan	76
3.4.3	Kajian rintis	78
3.4.4	Kesahan dan kebolehpercayaan data	80
3.4.5	Interpretasi skor min	84
3.4.6	Temu bual semi berstruktur dan temu bual berstruktur	84
3.4.7	Pemerhatian tidak turut serta	87
3.5	Data sekunder	88
3.6	Lokasi kajian	90
3.7	Kaedah analisis data	91
3.7.1	Analisis Statistik deskriptif	92
3.7.2	Analisis Infrensi	93
3.8	Kesimpulan	95

BAB 4: CIRI-CIRI PERJALANAN WARGA EMAS

4.1	Pengenalan	97
4.2	Analisis profil demografi responden	97
4.2.1	Sosio-demografi responden	97
4.2.2	Ciri-ciri sosio-ekonomi responden	99
4.2.3	Isu-isu kesihatan	101
4.3	Ciri-ciri perjalanan warga emas	102
4.3.1	Kekerapan keluar dari rumah	102
4.3.2	Destinasi yang kerap dikunjungi oleh warga emas	103
4.3.3	Anggaran jarak perjalanan responden dari tempat kediaman dalam tempoh seminggu	104
4.3.4	Waktu perjalanan	105

4.3.5	Pemilikan lesen memandu	106
4.3.6	Keupayaan memandu semasa	107
4.3.7	Mod pengangkutan yang digunakan	108
4.3.8	Pengangkutan awam yang digunakan	109
4.3.9	Jenis mod pengangkutan awam yang digunakan	110
4.3.10	Pilihan mod pengangkutan bagi perjalanan jarak jauh	111
4.4	Kesimpulan	112

BAB 5: FAKTOR KETERSAMPAIAN PERJALANAN HARIAN WARGA EMAS

5.1	Pengenalan	114
5.2	Faktor ketersampaian mobiliti warga emas	114
5.2.1	Ujian Analisis Faktor terhadap faktor ketersampaian mobiliti	114
5.3	Faktor keperibadian	118
5.4	Faktor guna tanah	122
5.5	Faktor kemudahan pengangkutan	124
5.6	Faktor temporal	126
5.7	Hubungkait antara sosio-demografi responden terhadap keupayaan memandu semasa	127
5.8	Rumusan hubungkait sosio-demografi terhadap keupayaan memandu semasa	131
5.9	Nilai min bagi faktor ketersampaian bagi perjalanan harian warga emas	133
5.10	Kesimpulan	139

BAB 6: ISU-ISU KETERSAMPAIAN PERJALANAN HARIAN WARGA EMAS

6.1	Pengenalan	140
6.2	Isu-isu ketersampaian perjalanan harian warga emas	140
6.3	Masalah keperibadian	141
6.4	Masalah guna tanah	148
6.5	Masalah kemudahan pengangkutan	152
6.6	Masalah temporal	157
6.7	Hubungkait sosiodemografi responden terhadap status pemilikan lesen memandu	162

6.8	Rumusan hubungkait sosio-demografi terhadap pemilihan lesen memandu	166
6.9	Jurang Digital Warga Emas	167
6.10	Ringkasan Perbincangan Isu Ketersampaian Perjalanan Harian Yang Dihadapi oleh Warga Emas di Bandaraya Kota Kinabalu, Sabah	172
6.11	Penggunaan perkhidmatan E-hailing dalam kalangan responden	177
6.12	Faktor tidak guna perkhidmatan <i>E-hailing</i>	178
6.13	Kesimpulan	180

BAB 7: RUMUSAN DAN CADANGAN

7.1	Pengenalan	181
7.2	Rumusan kajian	181
7.3	Cadangan kajian pada masa akan datang	186
7.3.1	Mengkaji ketersampaian kemudahan pengangkutan dalam perbandingan golongan muda dan warga emas	186
7.3.2	Mengkaji ketersampaian kepelbagaian mod pengangkutan awam dalam kalangan warga emas	187
7.3.3	Mengkaji tentang wajaran pemilihan lesen memandu dalam kalangan warga emas	187
7.4	Cadangan bagi mengatasi isu ketersampaian mobiliti warga emas	188
7.4.1	Merealisasikan Sistem Pengangkutan Pintar (<i>Intelligence Transportation System</i>)	188
7.4.2	Meningkatkan mutu pengangkutan awam	189
7.4.3	Menyeimbangkan liputan laluan perkhidmatan pengangkutan awam	190
7.5	Limitasi kajian	191
7.6	Implikasi kajian	
7.6.1	Ilmu pengetahuan (<i>body of knowledge</i>)	193
7.6.2	Pratikal (Pihak berkuasa Tempatan)	194
7.6.3	Teoritikal	195
7.7	Penutup	195

RUJUKAN	197
----------------	-----

LAMPIRAN	216
-----------------	-----

SENARAI JADUAL

	Halaman
Jadual 1.1 : Populasi warga emas di Amerika Syarikat	3
Jadual 1.2 : Populasi warga emas di Asia	4
Jadual 1.3 : Populasi warga emas di Malaysia (1970-2020)	6
Jadual 1.4 : Populasi warga emas di Sabah pada tahun 2001 hingga 2025	7
Jadual 1.5 : Angkubah faktor ketersampaian	13
Jadual 1.6 : Organisasi bab tesis	16
Jadual 2.1 : Definisi konseptual konsep ketersampaian	25
Jadual 2.2 : Ringkasan faktor ketersampaian yang mempengaruhi mobiliti	44
Jadual 3.1 : Skala likert faktor ketersampaian dan isu ketersampaian perjalanan harian warga emas	76
Jadual 3.2 : Perubahan dalam borang soal selidik selepas kajian rintis	79
Jadual 3.3 : Tahap kebolehpercayaan soalan borang soal selidik <i>Cronbach's Alpha</i>	81
Jadual 3.4 : Nilai Cronbach Alpha (α) bagi faktor ketersampaian perjalanan harian warga emas di Bandaraya Kota Kinabalu, Sabah	81
Jadual 3.5 : Nilai Cronbach Alpha (α) bagi isu-isu ketersampaian perjalanan harian warga emas di Bandaraya Kota Kinabalu, Sabah	83
Jadual 3.6 : Interpretasi skor min	84
Jadual 3.7 : Maklumat informan temu bual semi berstruktur (warga emas)	85
Jadual 3.8 : Maklumat informan Temubual Berstruktur (Pegawai Jabatan Kebajikan Masyarakat Negeri Sabah)	86
Jadual 3.9 : Senarai semak pemerhatian di kerja lapangan	87
Jadual 4.1 : Profil sosio-demografi responden	98
Jadual 4.2 : Ciri-ciri sosioekonomi responden	100
Jadual 4.3 : Tahap Kesihatan dan Masalah Kesihatan Warga Emas	101
Jadual 5.1 : Analisis <i>Barlett's Test of Sphericity</i> dan <i>Kaiser-Meyer Olkin Measure of Sampling Adequacy (KMO)</i>	115
Jadual 5.2 : <i>Exploratory factor item loadings</i> bagi faktor kesampaian perjalanan harian responden	116

Jadual 5.3	: Interpretasi Skor min	119
Jadual 5.4	: Tahap kesihatan warga emas mengikut peringkat umur	120
Jadual 5.5	: Nilai min faktor keperibadian	122
Jadual 5.6	: Nilai min faktor guna tanah	124
Jadual 5.7	: Nilai min faktor kemudahan pengangkutan	126
Jadual 5.8	: Nilai min faktor temporal	127
Jadual 5.9	: Hasil analisis ujian khi kuasa dua antara sosio-demografi terhadap keupayaan memandu semasa	132
Jadual 5.10	: Nilai min purata bagi faktor ketersampaian perjalanan harian warga emas	135
Jadual 5.11	: Rumusan skor min faktor ketersampaian perjalanan harian warga emas	136
Jadual 6.1	: Interpretasi nilai min masalah ketersampaian (aspek personal)	147
Jadual 6.2	: Interpretasi nilai min masalah guna tanah terhadap ketersampaian perjalanan harian warga emas	152
Jadual 6.3	: Interpretasi min masalah kemudahan pengangkutan terhadap ketersampaian perjalanan harian warga emas	157
Jadual 6.4	: Interpretasi min masalah temporal terhadap ketersampaian warga emas	162
Jadual 6.5	: Hasil analisis ujian khi kuasa dua antara sosio-demografi terhadap pemilikan lesen memandu	167
Jadual 6.6	: Nilai min purata bagi masalah ketersampaian perjalanan harian warga emas	174
Jadual 6.7	: Rumusan min skor masalah ketersampaian perjalanan harian warga emas	176

SENARAI RAJAH

	Halaman
Rajah 2.1 : Faktor ketersampaian warga emas	38
Rajah 2.2 : Kerangka konseptual kajian	68
Rajah 3.1 : Rekabentuk <i>Convergent Parallel</i> dalam pendekatan campuran	70
Rajah 3.2 : Proses kajian tinjauan	73
Rajah 3.3 : Formula persampelan Krejcie dan Morgan (1970)	77
Rajah 3.4 : Perjelasan teknik persampelan Krejcie dan Morgan	77
Rajah 3.5 : Peta Bandaraya Kota Kinabalu, Sabah	91
Rajah 3.6 : Carta alir metodologi kajian	95
Rajah 4.1 : Ke kerap an keluar dari rumah (seminggu)	103
Rajah 4.2 : Destinasi yang kerap dikunjungi	104
Rajah 4.3 : Anggaran jarak perjalanan responden (mingguan)	105
Rajah 4.4 : Waktu perjalanan responden	106
Rajah 4.5 : Pemilikan lesen memandu	107
Rajah 4.6 : Keupayaan memandu semasa	108
Rajah 4.7 : Mod pengangkutan utama yang digunakan	109
Rajah 4.8 : Penggunaan perkhidmatan pengangkutan awam	110
Rajah 4.9 : Jenis mod pengangkutan awam yang digunakan	111
Rajah 4.10 : Pilihan mod pengangkutan bagi perjalanan jarak jauh	112
Rajah 5.1 : Keupayaan memandu semasa terhadap peringkat umur	128
Rajah 5.2 : Keupayaan memandu semasa mengikut jantina	129
Rajah 5.3 : Keupayaan memandu semasa mengikut status pekerjaan	130
Rajah 5.4 : Keupayaan memandu semasa mengikut tahap kesihatan	131
Rajah 5.5 : Nilai min bagi faktor-faktor ketersampaian perjalanan harian warga emas	137
Rajah 6.1 : Nilai min masalah keperibadian terhadap perjalanan harian warga emas	141
Rajah 6.2 : Nilai min masalah guna tanah terhadap perjalanan harian warga emas	148

Rajah 6.3	: Nilai min masalah kemudahan pengangkutan terhadap perjalanan harian warga emas	153
Rajah 6.4	: Nilai min masalah temporal terhadap perjalanan harian warga emas	158
Rajah 6.5	: Pemilikan lesen memandu mengikut peringkat umur	163
Rajah 6.6	: Pemilikan lesen memandu mengikut jantina	164
Rajah 6.7	: Pemilikan lesen memandu mengikut status pekerjaan	165
Rajah 6.8	: Pemilikan lesen memandu mengikut tahap kesihatan	166
Rajah 6.9	: Faktor berlakunya jurang digital dalam kalangan warga emas	168
Rajah 6.10	: Pemilikan alat peranti ICT	169
Rajah 6.11	: Pemilikan jenis alat peranti	170
Rajah 6.12	Masalah ketersampaian perjalanan harian warga emas di Bandaraya Kota Kinabalu, Sabah	176
Rajah 6.13	: Penggunaan perkhidmatan <i>E-hailing</i>	177
Rajah 6.14	: Faktor yang menyumbang kepada tidak menggunakan perkhidmatan <i>E-hailing</i>	179



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

SENARAI SINGKATAN

U.S	-	<i>United State</i>
UN	-	<i>United Nation</i>
NGO	-	Badan bukan kerajaan
JKM	-	Jabatan Kebajikan Masyarakat
SPSS	-	<i>Statistical Package for the Social Sciences</i>
PBT	-	Pihak Berkuasa Tempatan
Vol	-	<i>Volume</i>
ASEAN	-	<i>Association of Southeast Asian Nations</i>
NTS	-	<i>National Travel Survey</i>
JPJ	-	Jabatan Pengangkutan Jalan
LPKP	-	Lembaga Perlesenan Kenderaan Perdagangan
ECMT	-	<i>The European Conference of Ministers of Transport</i>
ICT	-	<i>Information and Communications Technology</i>
ITS	-	<i>Intelligent Transportation System</i>
USDOT	-	<i>United State Department of Transportation</i>
EFA	-	<i>Exploratory Factor Analyst</i>
SOP	-	Piawaian Prosedur Operasi
CCTV	-	Close-circuit Television
NKRA	-	Bidang Keberhasilan Utama Negara
KMO	-	<i>Kaiser-Meyer Olkin Measure of Sampling Adequacy</i>
PBB	-	Pertubuhan Bangsa-bangsa Bersatu
DBKK	-	Jabatan Pengangkutan Trafik
OKU	-	Orang Kelainan Upaya
PAWE	-	Pusat Aktiviti Warga Emas

- KPWKM** - Kementerian Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat
- PTWEN** - Pelan Tindakan Warga Emas Negara
- DWEN** - Dasar Warga Emas Negara
- LMM** - Lesen Memandu Malaysia
- LKM** - Lesen Kenderaan Motor
- QR** - Quick Response



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

SENARAI LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran A : Foto dapatan kajian	216
Lampiran B : Borang soal selidik	219
Lampiran C : Borang panduan temu bual	228



UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Pengenalan

Pengangkutan merupakan keperluan bagi mengekalkan dan melancarkan mobiliti samada dalam pergerakan manusia, barangan dan perkhidmatan serta juga peralihan informasi dan idea dari satu lokasi asal ke ruang yang ingin ditujui. Seseorang boleh melakukan mobiliti dengan melibatkan pelbagai aspek seperti ketersampaian, keselamatan, kesesuaian harga dan jarak. Fenomena penuaan menjadi satu trend di negara maju seperti Jepun, Amerika syarikat, Eropah, China, Hong Kong dan sebagainya. Selain itu, penuaan yang semakin ketara di negara membangun seperti Malaysia merupakan satu peringatan awal bagi pihak kerajaan atau masyarakat membuat persediaan awal dalam usaha mempertingkatkan kemudahan pengangkutan awam agar lebih mesra dengan spesifikasi warga emas. Warga emas di Malaysia dijangka akan mencecah 3.2 juta atau sebanyak 9.5 peratus daripada jumlah keseluruhan penduduk menjelang tahun 2020 berbanding dengan 2.1 juta bersamaan dengan 7.3 peratus pada tahun 2011 (Jabatan Perangkaan Malaysia, 2018).

Peningkatan populasi warga emas telah mewujudkan permintaan warga emas terhadap kemudahan pengangkutan. Oleh itu, keperluan mobiliti warga emas harus dipertimbangkan dan mengambil kira dalam pelbagai pelan, dasar atau inisiatif agar kebajikan mereka dapat diutamakan. Ini disokong oleh Mazdi *et al.*, (2016) dimana pengangkutan merupakan salah satu indikator yang penting dalam pengukuran kualiti taraf hidup dan kemakmuran hidup masyarakat kerana mampu mengekalkan dan meningkatkan mobiliti penduduk.

Penuaan merupakan cabaran pada masa yang sama penuh dengan peluang. Sekiranya warga emas aktif, dapat menikmati hidupnya tanpa menganggap dirinya sudah tua, lebih banyak kegiatan dalam hidupan harian dapat dilakukan bagi memanfaatkan masa lapangnya (Smita Pandey, 2018). Penjagaan kesihatan mampu mengekalkan dan meningkatkan keupayaan mobiliti warga emas. Hal ini sedemikian sama dengan kajian Lai (2020), di mana punca peningkatan jangka hayat adalah disebabkan sistem perkhidmatan kesihatan yang baik dan peningkatan kesedaran penduduk terhadap kepentingan menjaga kesihatan.

Mario *et al.* (2021), mendefinisikan penuaan sebagai "proses di mana perubahan struktur dan fungsional terkumpul dalam organisme sebagai hasil dari berlalunya waktu". Seiring dengan pertambahannya usia, keupayaan fizikal dan mental warga emas menurun menyebabkan mereka tidak dapat menguruskan hidup mereka sebaik yang mereka lakukan sebelumnya. Warga emas mengalami kadar kekurangan keupayaan fizikal yang tinggi seperti pendengaran, penglihatan, kehilangan ingatan, inkontinensia kencing dan sakit sendi (Barca *et al.*, 2011; Bravo *et al.*, 2012; Said, 2017; De Luca *et al.*, 2019; Saraswat *et al.*, 2020).

Aishah dan Katiman (2012) telah membuktikan kualiti hidup warga emas di Selangor menurun ekoran akibat daripada proses penuaan yang mereka alami. Responden dalam kajian tersebut mengalami masalah pendengaran, penglihatan, pergerakan, ingatan dan pemikiran dalam kadar yang berbeza. Sifat dan simptom penuaan ini telah menghalang mobiliti mereka dan keadaan akan menjadi lebih serius jika kemudahan pengangkutan lagi tidak memberi bantuan dalam keupayaan mobiliti warga emas. Fenomena ini telah menghasilkan implikasi dalam aspek kesihatan, sosial dan ekonomi yang mendalam terus menyumbangkan kepada cabaran yang signifikan dalam pengurusan keperluan warga emas dalam negara (Ahmad *et al.*, 2021).

1.1 Latar Belakang Kajian

Warga emas tetap mempunyai keupayaan mobiliti dan mampu memberi sumbangan kepada sosioekonomi negara. Hal ini sejajar dengan kajian yang dijalankan oleh