

SIKAP MEMANDU DI KALANGAN PELAJAR SEKOLAH SAINS DAN
TEKNOLOGI

KHUNESWARI A/P GOPAL PILLAY

PERPOSTAKAAN
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

DISERTASIINI DIKEMUKAKAN UNTUK MEMENUHI SEBAHAGIAN
DARIPADA SYARAT MEMPEROLEHI IJAZAH SARJANA MUDA SAINS
DENGAN KEPUJIAN

PROGRAM MATEMATIK DENGAN EKONOMI
SEKOLAH SAINS DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

2007

BERITA RASMI UNIVERSITI SABAH

BORANG PENGESAHAN STATUS TESIS@

JUDUL: SIKAP MEMANDU DI KALANGAN PELAYAR SEKOLAH

SAINS DAN TEKNOLOGI

Ijazah: MATEMATIK DENGAN EKONOMI

SESSI PENGAJIAN: 2004-2007

Saya KHUNESWARI A/P GOPAL PILLAY

(HURUF BESAR)

mengaku membenarkan tesis (LPS/Sarjana/Doktor Falsafah)* ini disimpan di Perpustakaan Universiti Malaysia Sabah dengan syarat-syarat kegunaan seperti berikut:

1. Tesis 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 pengajaran tinggi.
4. **Sila tandakan (/)

SULIT

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

TERHAD

UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

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

TIDAK TERHAD

Disahkan oleh

(TANDATANGAN PENULIS)

(TANDATANGAN PUSTAKAWAN)

Alamat Tetap: NO 37, JALAN ROS
MERAH 3/25, TAMAN JOHOR

PUAN DARMESAH GABDA

JAYA, 81100 JOHOR BAHRU.

Nama Penyelia

Tarikh: 23/4/2007

Tarikh: _____

CATATAN: * Potong yang tidak berkenaan.

** Jika tesis ini SULIT atau TERHAD, sila lampirkan surat daripada pihak berkewenang/organisasi berkenaan dengan menyatakan sekali sebab dan tempoh tesis ini perlu dikelaskan sebagai SULIT dan TERHAD.

@ Tesis dimaksudkan sebagai tesis bagi Ijazah Doktor Falsafah dan Sarjana secara penyelidikan, atau disertasi bagi pengajian secara kerja kursus dan penyelidikan, atau Laporan Projek Sarjana Muda (LPSM).

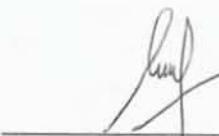


UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

PENGAKUAN

Saya akui karya ini adalah hasil kerja saya sendiri kecuali nukilan dan ringkasan yang setiap satunya telah dijelaskan sumbernya.

2007



PERPUSTAKAAN
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

KHUNESWARI A/P GOPAL PILLAY

HS 2004-1048



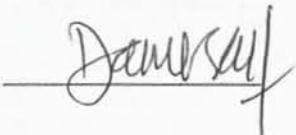
UMS
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

DIPERAKUKAN OLEH

Tandatangan

1. PENYELIA

(PUAN DARMESAH GABDA)



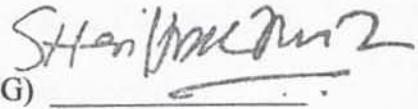
2. PEMERIKSA

(SURIANI HASSAN)



3. DEKAN

(SUP/KS.PROF MADYA DR. SHARIFF A.K OMANG)



PERPUSTAKAAN
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

**UMS**
UNIVERSITI MALAYSIA SABAH

PENGHARGAAN

Terlebih dahulu saya ingin mengucapkan syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa atas kurnianya dalam menyiapkan penyelidikan saya ini. Seterusnya, saya ingin mengucapkan jutaan terima kasih kepada penyelia saya, Puan Darmesah Gabda atas segala sokongan dan tunjuk ajar beliau sepanjang tempoh saya menjalankan penyelidikan saya.

Di samping itu, saya ingin merakamkan penghargaan kepada pensyarah-pensyarah Matematik dengan Ekonomi yang memberi sokongan moral dan bimbingan pada saat-saat genting. Tidak lupa juga kepada rakan-rakan saya yang disayangi yang menghulurkan bantuan dan memberi sokongan moral pada saat-saat diperlukan.

Saya juga ingin merakamkan setinggi-tinggi penghargaan kepada ibubapa saya iaitu Encik Gopal Pillay dan Puan Vasantha Kumari serta ahli keluarga saya yang lain iaitu Thinesh dan Vijayan atas dorongan dan kasih saying yang mereka berikan sepanjang penyelidikan ini dijalankan.

Akhir sekali, kepada semua yang terlibat di dalam menjayakan kajian ini dengan baik secara langsung atau tidak langsung. Terima kasih dan jasa dikenang.



ABSTRAK

Kajian ini bertujuan untuk mengkaji sikap memandu pelajar Sains dan Teknologi ketika di dalam dan di luar UMS dan mengkaji perbezaan sikap memandu mengikut jantina, umur dan bangsa. Seramai 176 orang pelajar Sains dan Teknologi telah memberi maklumbalas terhadap soal selidik yang dikemukakan. Analisis faktor digunakan untuk mengenalpasti faktor-faktor yang mempengaruhi sikap memandu pelajar di dalam dan di luar UMS. Analisis MANOVA pula digunakan untuk mengkaji perbezaan sikap memandu mengikut faktor demografi seperti jantina, umur dan bangsa. Hasil kajian mendapat terdapat tujuh faktor utama yang menerangkan sikap memandu di dalam dan di luar UMS iaitu perjalanan tidak terancang dan penumpuan pemanduan kurang, undang-undang membebankan dan mengganggu, mengurangkan kelajuan mengikut keadaan, melanggar undang-undang yang ditetapkan, sikap tidak cermat dan bertimbangrasa semasa memandu, sikap mementingkan diri sendiri dan sikap tidak berperihatin atau memandu tanpa memakai tali keledar. Sikap pemandu pula dikategorikan kepada tujuh faktor iaitu sikap tidak mematuhi had laju, mengurangkan masa memandu pada waktu tertentu, dikenakan tindakan undang-undang, membuat kerja selain memandu, sikap berperihatin terhadap kanak-kanak, tabiat makan minum semasa memandu dan rekod kemalangan. Hasil kajian MANOVA menunjukkan tidak terdapat perbezaan antara sikap memandu di dalam dan di luar kampus mengikut jantina dan bangsa; tidak terdapat perbezaan antara sikap memandu di dalam dan di luar kampus mengikut jantina dan umur.



DRIVING BEHAVIOR AMONG STUDENT OF SCIENCE AND TECHNOLOGY SCHOOL

ABSTRACT

The aim of this study is to analyze the driving behavior among students of SST, the difference in driving behavior according to gender, age and race. 176 students had responded to a set of questionnaires. Factor analysis was used to identify the factors that influence driving behavior in campus and out campus. MANOVA analysis was conducted to determine if there exists any difference in driving behavior according to gender, age and race. Seven factors attributed to driving behavior in campus which include dangerous driving behavior, drivers behavior that does not concern about road law, speed of driving, break the rules and regulation, the behavior that not careful and concern while driving, selfish while driving and being inconsiderate; seven factors obtained from driving behavior out campus consists of dangerous driving behavior, speed of driving, driving behavior without much enthusiasm, violating the speed limits, the behavior that not careful and concern while driving, being inconsiderate and not wearing seat belt. Drivers behavior are categorized into seven factors which consists of violate speed limit, avoidance from driving, information on breaking the law, violating driving behavior, being considerate towards children, eating habits while driving and records of accident. The results of MANOVA analysis indicate that the driving behavior in and out campus is same according to student's gender and age; and there is no gender and race difference between driving behavior in and out campus students.



SENARAI KANDUNGAN

	Muka Surat
PENGAKUAN	ii
PENGESAHAN	iii
PENGHARGAAN	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
SENARAI KANDUNGAN	vii
SENARAI JADUAL	xi
SENARAI RAJAH	xii
SENARAI SIMBOL	xiii
SENARAI SINGKATAN	xiv
BAB 1 PENDAHULUAN	
1.1 PENGENALAN	1
1.2 SIKAP MEMANDU MASYARAKAT	2
1.2.1 Memandu Secara Merbahaya	3
1.2.2 Kesalahan Meletak Kenderaan	4
1.2.3 Pengaruh Alkohol	4
1.2.4 Tidak Mematuhi Undang-undang Jalan Raya	5
1.2.5 Menggunakan Telefon Bimbit Semasa Memandu	5
1.2.6 Sistem KEJARA	5
1.3 KEPENTINGAN KAJIAN	7
1.4 OBJEKTIF KAJIAN	8
1.5 DATA DAN SKOP KAJIAN	8
1.6 PERISIAN	9



1.7 STRUKTUR LAPORAN	9
BAB 2 KAJIAN LITERATUR	
2.1 PENGENALAN	10
2.2 ULASAN LITERATUR	11
BAB 3 METODOLOGI	
3.1. PENGENALAN	20
3.2. INSTRUMEN KAJIAN	20
3.3. SUMBER DATA	20
3.4. ANALISIS DATA	21
3.5. ANALISIS STATISTIK	21
3.6. ANALISIS RELIABILITI	22
3.7. ANALISIS FAKTOR	24
3.7.1 Model Analisis Faktor	25
3.7.2 Pekali Korelasi	27
3.7.3 Matriks Korelasi	29
3.7.4 Faktor	30
3.7.5 Faktor Pembebanan	30
3.7.6 Perbezaan antara Komponen Dengan Faktor	31
3.7.7 Kaedah Penganggaran	32
3.7.8 Komunaliti	33
3.7.9 Nilai Eigen	34
3.7.10 Pengekstrakkan	34
3.7.11 Putaran Faktor	35



3.7.12 Skor Faktor	37
3.7.13 Perspektif dan Strategi Menjalankan Analisis Faktor	38
3.8. ANALISIS VARIANS MULTIVARIAT (MANOVA)	39
3.8.1 Model Analisis Varians Multivariat Satu Hala	39
3.8.2 Statistik Ujian	42
3.8.3 Pengukuran MANOVA	46
3.8.4 Prosedur Analisis Varians Multivariat (MANOVA)	47
BAB 4 HASIL KAJIAN	
4.1 PENGENALAN	49
4.2 ANALISIS DESKRIPTIF	49
4.2.1 Butiran Peribadi Responden	50
4.2.2 Penggunaan Telefon Bimbit oleh Responden	54
4.2.3 Butiran Memandu Responden	57
4.3 ANALISIS RELIABILITI	62
4.4 ANALISIS FAKTOR	62
4.4.1 Analisis Faktor ke atas sikap memandu responden di dalam UMS	63
4.4.2 Analisis Faktor ke atas sikap memandu responden di luar UMS	70
4.4.3 Analisis Faktor ke atas sikap pemandu responden	77
4.5 ANALISIS VARIANS MULTIVARIAT	85
4.5.1 Pengenalan	85
4.5.2 Analisis MANOVA bagi sikap pemanduan mengikut jantina dan bangsa	86



4.5.3 Analisis MANOVA bagi sikap pemanduan mengikut jantina dan umur	89
BAB 5 PERBINCANGAN, KESIMPULAN DAN CADANGAN	
5.1 PERBINCANGAN	92
5.2 KESIMPULAN	96
5.3 CADANGAN	98
RUJUKAN	99
LAMPIRAN	103



SENARAI JADUAL

No. Jadual	Muka Surat
3.1 Interpretasi Terhadap Nilai r	28
3.2 Normal p-variab dengan Matriks Kovarians	41
3.3 Jadual MANOVA bagi perbezaan min sampel	42
4.1 Butiran peribadi responden mengikut jantina, bangsa dan agama	51
4.2 Peratusan responden mengikut jenis pengangkutan yang digunakan ke kuliah, Bandar dan di sekitar Sabah	53
4.3 Peratusan bagi kekerapan memandu sepanjang 12 bulan yang lalu	59
4.4 Kod pembolehubah bagi sikap memandu responden di dalam UMS	63
4.5 Komunaliti Sikap memandu responden di dalam UMS	66
4.6 Jumlah varians bagi Sikap memandu responden di dalam UMS	67
4.7 Putaran Matriks bagi sikap memandu responden di dalam UMS	68
4.8 Subskala baru bagi sikap memandu di dalam UMS	69
4.9 Kod pembolehubah bagi sikap memandu responden di luar UMS	71
4.10 Komunaliti Sikap memandu responden di luar UMS	73
4.11 Jumlah varians bagi sikap memandu responden di luar UMS	74
4.12 Putaran Matriks bagi sikap memandu responden di luar UMS	75
4.13 Subskala baru bagi sikap memandu di luar UMS	76
4.14 Kod pembolehubah bagi sikap pemanduan responden	78
4.15 Komunaliti Sikap pemanduan responden	80
4.16 Jumlah varians bagi sikap pemanduan responden	81
4.17 Putaran Matriks bagi sikap pemanduan responden	82
4.18 Subskala baru bagi sikap pemanduan UMS	83



SENARAI RAJAH

No. Rajah	Muka Surat
4.1 Peratusan responden mengikut jantina	50
4.2 Peratusan responden mengikut golongan umur	52
4.3 Peratusan responden mengikut penggunaan telefon bimbit	54
4.4 Peratusan responden mengikut masa penggunaan telefon bimbit	55
4.5 Peratusan responden mengikut jenis telefon bimbit yang digunakan	56
4.6 Peratusan responden mengikut penggunaan telefon bimbit semasa memandu	57
4.7 Peratusan responden mengikut kategori umur ketika mendapat lesen memandu	58
4.8 Peratusan responden mengikut anggaran jauh responden pernah memandu dalam satu perjalanan	58
4.9 Peratusan bagi jenis kereta yang digunakan oleh responden	60
4.10 Peratusan bagi kereta idaman responden	60
4.11 Peratusan responden yang mematuhi peraturan jalanraya	61



SENARAI SIMBOL

α	Aras Keertian
H_0	Hipotesis Nul
H_1	Hipotesis Alternatif
r	Pekali Korelasi
=	Sama Dengan
\neq	Tidak Sama Dengan
>	Lebih Besar Daripada
<	Lebih Kecil Daripada
\geq	Lebih Besar Daripada atau Sama Dengan
\leq	Lebih Kecil Daripada atau Sama Dengan
%	Peratus
Σ	Perjumlahan
χ^2	Nilai Statistik Khi-KuasaDua

SENARAI SINGKATAN

CDL	<i>Competent Driving License</i>
KEJARA	Sistem keselamatan Jalan Raya
JPJ	Jabatan Pengangkutan Jalan
SPSS	<i>Statistical Package for Social Science</i>
LISREL	<i>Linear Structural Relationship</i>
SARTRE	<i>Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe</i>
UMS	Universiti Malaysia Sabah
SST	Sekolah Sains dan Teknologi

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 PENGENALAN

Kemalangan jalan raya merupakan satu fenomena yang kerap dipaparkan dalam media elektronik ataupun media massa. Ia merupakan salah satu penyebab utama kadar kematian di kalangan rakyat Malaysia. Setiap hari tragedis kemalangan jalan raya yang berlaku di seluruh Malaysia menjadi kandungan utama media massa. Setiap tahun, hampir 6000 kematian dilaporkan dan menyebabkan kerugian lebih 6 bilion ringgit. Biarpun pelbagai kempen giat dijalankan oleh pihak kerajaan bagi mengurangkan kadar kemalangan jalan raya di negara kita, namun ianya tidak menampakkan hasil yang memberangsangkan (Buletin Jabatan Kesihatan Masyarakat UKM, 2001).

Malaysia mencatatkan kadar kemalangan yang kurang memberangsangkan jika dibandingkan dengan beberapa negara membangun yang lain. Pada tahun 2003, Malaysia mencatatkan kadar kematian sebanyak 4.9 berbanding 10,000 buah kenderaan. Sedangkan terdapat negara membangun lain yang mempunyai kadar kematian sebanyak 1.5 berbanding 10,000 buah kenderaan (Leong, 2004). Ini menunjukkan Malaysia masih mencatatkan kadar kematian yang tinggi berbanding



negara lain. Ini bermakna tahap kesedaran di kalangan penggunaan jalan raya di Malaysia adalah masih rendah. Ternyata sekali ini bukanlah berita yang boleh dibanggakan kerana kemajuan yang dialami sebagaimana negara membangun lain, bagaikan tidak setimpal kerana masih terdedah kepada risiko kematian di jalan raya.

Berdasarkan laporan Kementerian Pengangkutan Malaysia (1992) pada 1992 sebanyak 118,554 kes kemalangan jalan raya telah direkodkan. Daripada bilangan tersebut dilaporkan bahawa terdapat 4,557 jumlah kematian, 10,634 kecederaan parah dan 21,071 kecederaan ringan dicatat. Bilangan yang dinyatakan di atas menggambarkan bahawa kemalangan jalan raya menyebabkan ramai yang kehilangan nyawa manakala bagi yang terus hidup terpaksa menderita akibat kecederaan yang dialami.

1.2 SIKAP MEMANDU MASYARAKAT

Masalah lalu lintas sering dikaitkan dengan kelajuan sesebuah kenderaan. Kenderaan yang dipandu dengan laju kerap mengalami kemalangan. Selain itu, kecuaian pemandu kenderaan itu sendiri seperti tidak mematuhi undang-undang jalan raya merupakan salah satu punca kemalangan jalan raya. Perlakuan seperti ini merupakan contoh pemanduan yang tidak berhati-hati. Perlakuan seperti ini juga menunjukkan gaya memandu yang berbahaya.

Terdapat pelbagai faktor yang membawa kepada kemalangan jalan raya. Ini termasuk keadaan jalan raya yang tidak baik, keadaan cuaca yang tidak menentu, serta masalah teknikal pada kenderaan contohnya, kerosakan brek kereta, keadaan tayar



yang haus dan sebagainya. Di Malaysia, 95% kemalangan jalanraya adalah berpunca daripada kecuaian pemandu sendiri (Buletin Jabatan Kesihatan Mayarakat UKM, 2001). Selain daripada faktor berkenaan, terdapat juga pelbagai faktor lain yang selalu mengakibatkan kemalangan jalan raya.

Faktor-faktor lain yang menyebabkan kemalangan jalan raya berlaku adalah seperti pengaruh alkohol, memandu secara berbahaya dan serta kegagalan mematuhi undang-undang jalanraya seperti meletak kenderaan di tempat larangan. Tidak kurang juga binatang yang berkeliaran, kesalahan pejalan kaki dan penggunaan telefon bimbit semasa memandu juga turut menyebabkan kemalangan (Kementerian Pengangkutan Malaysia, 2001). Ini jelas menunjukkan sikap memandu berkait rapat dengan kejadian kemalangan jalan raya.

1.2.1 Memandu Secara Berbahaya

Kemalangan juga boleh berlaku apabila kenderaan dipandu dengan berbahaya walaupun pemandu berada dalam keadaan sedar. Memotong di sebelah kiri jalan, bercakap melalui telefon bimbit semasa memandu dan kenderaan dipandu terlalu dekat dengan kenderaan di hadapan adalah contoh cara-cara pemanduan yang berbahaya (Kementerian Pengangkutan Malaysia, 2001). Apabila berada dalam keadaan tersebut pemandu biasanya gagal mengawal kenderaan daripada terlibat dalam kemalangan.



1.2.2 Kesalahan Meletak Kenderaan

Kesalahan meletakkan kenderaan merupakan satu lagi faktor yang selalu menjadi punca kemalangan jalan raya. Pengguna jalan raya biasanya melakukan kesalahan ini di jalan-jalan sempit. Mereka amat gemar meletakkan kenderaan di bahu-bahu jalan walaupun terdapat garisan kuning yang melarang kenderaaan diletakkan di bahu-bahu jalan (Kementerian Pengangkutan Malaysia, 2001). Luas jalan akan menjadi sempit apabila terdapat kenderaan yang diletakkan di bahu jalan dan akan mengakibatkan kesukaran kepada pengguna jalan raya yang lain menganggar jarak yang selamat. Pengguna yang lain juga mungkin tidak nampak kenderaan yang diletakkan di bahu jalan berkenaan dan mengakibatkan kemalangan.

1.2.3 Pengaruh Alkohol

Alkohol jika diambil pada kadar yang berlebihan akan menyebabkan keadaan mabuk atau khayal kepada pemandu. Dalam keadaan sebegitu pemandu cenderung untuk memandu kenderaan dengan tidak berhati-hati tanpa menghiraukan bahaya yang bakal dihadapi. Dalam keadaan berkenaan juga sebenarnya pemandu tidak akan mampu untuk membuat penilaian (Kementerian Pengangkutan Malaysia, 2001). Contoh penilaian yang gagal dipertimbangkan oleh pemandu yang mabuk ialah jarak dengan kenderaan di hadapan dan kelajuan maksima kenderaan. Maka kebarangkalian berlaku kemalangan adalah tinggi apabila mereka berada dalam pengaruh alkohol.



1.2.4 Tidak Mematuhi Undang-undang Jalan Raya

Kejadian kemalangan yang disebabkan oleh sikap pemandu yang tidak mematuhi undang-undang semakin hari semakin ketara berlaku. Contoh undang-undang yang tidak dipatuhi sehingga menyebabkan kemalangan adalah had laju di jalan raya dan lebuhraya, memotong dari sebelah kiri, kesalahan meletakkan kenderaan di tempat yang tidak sepatutnya, tidak memakai tali keledar dan lain-lain lagi.

1.2.5 Menggunakan Telefon Bimbit Semasa Memandu

Penggunaan telefon bimbit semasa memandu sebenarnya memang memberi kesan yang negatif. Ini adalah kerana faktor-faktor yang menyebabkan kemalangan berkait rapat dengan penggunaan telefon bimbit. Penggunaannya semasa memandu boleh menghalang tumpuan pemandu yang boleh menyebabkan kemalangan jalan raya. Penggunaan telefon bimbit semasa memandu akan menghalang pemandu daripada mengawal kenderaan hilang konsentrasi pada situasi kecemasan.

1.2.6 Sistem KEJARA

Di Malaysia, sistem pengajaran memandu yang telah diselaraskan diamalkan di semua negeri. Melalui kursus memandu, pengguna diberi pendedahan tentang peraturan lalulintas bagi mengelakkan pemandu daripada melakukan sebarang kesalahan yang mengakibatkan kemalangan. Jabatan Pengangkutan Jalan telah memperkenalkan Sistem KEJARA yang merupakan singkatan daripada perkataan sistem keselamatan jalan raya. Sistem ini ditujukan khas kepada pemandu-pemandu kenderaan yang

memiliki lesen memandu CDL dan Lesen Memandu Percubaan. Perlaksanaan sistem ini adalah melalui pemberian Mata Dimerit kepada pemandu yang telah disabitkan kesalahan sama ada melalui bayaran kompaun (Polis atau JPJ) atau denda (Mahkamah) bagi kesalahan seperti melebihi had laju dan memandu dengan tidak cermat atau tidak bertimbangrasa (Radin, 1998).

Sistem KEJARA berfungsi dibawah Akta Pengangkutan Jalan, APJ 35, 35 A, 37 dan 38 dan juga Kaedah-kaedah Kenderaan Motor (Mata Dimerit) 1997. Rekod pesalah sistem KEJARA diwujudkan melalui notis saman yang dikeluarkan oleh pihak polis atau pegawai Jabatan Pengangkutan Jalan yang berkaitan dengan kesalahan-kesalahan terjadual dan mata demerit akan dikira. Apabila mata dimerit yang dikumpul telah melebihi had tertentu, pihak Jabatan Pengangkutan Jalan berhak untuk menarik semula lesen yang dikeluarkan kepada pemandu.

Sistem KEJARA diwujudkan dibawah Kaedah-kaedah Kenderaan Motor (Mata Dimerit) 1997 dan mulai berkuatkuasa pada 1 Mac 1997. Kaedah-kaedah Kenderaan Motor (Mata Dimerit) 1997 ini dikuatkuasakan bagi menggantikan Kaedah-kaedah Kenderaan Motor (Mata Dimerit) 1995 yang telah dibatalkan. Tujuan sistem ini diwujudkan adalah untuk mengurangkan kadar kemalangan jalan raya, meningkatkan kesedaran pemandu-pemandu mengenai keselamatan jalan raya serta mengambil tindakan terhadap pemandu-pemandu yang melakukan kesalahan jalan raya. Tujuan sistem ini juga adalah untuk memastikan pemandu-pemandu mematuhi peraturan-peraturan jalan raya dan mewujudkan pemandu-pemandu berdisiplin, bertanggungjawab dan bertimbangrasa di jalan raya (Radin, 1998).

1.3 KEPENTINGAN KAJIAN

Kajian saintifik tentang sikap pemandu yang mengakibatkan kemalangan tidak begitu menggalakkan di Malaysia jika dibandingkan dengan negara-negara barat. Namun kemalangan masih terus meningkat bilangannya akibat sikap pemandu. Kesan akibat kemalangan jalan raya disebabkan oleh sikap pemandu hanyalah dilihat dari segi perangkaan umum yang dikeluarkan oleh pihak berkuasa.

Kajian ini adalah sangat penting untuk membuat jangkaan dan persediaan bagi mengelakkan kemalangan dan kehilangan nyawa. Oleh yang demikian, pelbagai kajian dan pendekatan telah dilakukan oleh pakar analisis dan statistik yang berusaha membentangkan pelbagai analisis untuk membuktikan ada hubungan antara sikap pemandu dengan berlakunya kemalangan.

Kajian ini sangat penting dalam membuat ramalan dan kesimpulan bahawa sikap pemandu berbeza mengikut faktor demografi. Tahap keyakinan diri sendiri pemandu juga dikaji untuk mengetahui keyakinan mereka semasa memandu dalam situasi seperti pada waktu malam, dalam hujan, memandu keseorangan dan lain-lain lagi. Selain daripada itu, kajian ini membantu dalam membuat ramalan samada responden mematuhi undang-undang jalanraya di dalam kawasan kampus UMS.



1.4 OBJEKTIF KAJIAN

Objektif utama kajian ini dijalankan adalah untuk :

- i) Mengenalpasti sikap pemanduan pelajar SST ketika berada di dalam dan di luar UMS.
- ii) Mengkaji perbezaan sikap pemanduan pelajar SST ketika berada di dalam dan luar UMS.
- iii) Mengkaji perbezaan sikap pemandu mengikut faktor demografi (jantina, umur, bangsa).

1.5 DATA DAN SKOP KAJIAN

Data yang digunakan dalam kajian ini adalah data primer iaitu data yang dikumpul dari kaedah tinjauan melalui soal selidik yang diedarkan. mendapatkan maklumbalas pelajar SST terhadap sikap pemandu dan pemanduan responden. Antara sikap pemanduan yang dikaji adalah seperti sikap pemandu terhadap peraturan jalanraya dan kelajuan, sikap tidak berhati-hati, sikap terhadap minuman keras, melanggar undang-undang jalanraya, tidak menggunakan tali keledar, keyakinan pemandu dan perasaan pemandu dalam situasi tertentu. Kajian ini hanya tertumpu dan difokuskan kepada semua pelajar Sekolah Sains dan Teknologi. Segala penemuan dan perbincangan dalam kajian ini tertakluk dan terbatas kepada sampel di Universiti Malaysia Sabah sahaja.



1.6 PERISIAN

Kajian ini mengaplikasikan perisian *Microsoft Excel* dan *Statistical Package for Social Science (SPSS)* dalam proses menganalisis dan mentafsirkan data yang didapati daripada kajian soal selidik.

1.7 STRUKTUR LAPORAN

Berikut adalah struktur laporan secara keseluruhan :

Bab 1: mendefinisikan tentang kajian secara menyeluruh dengan menerangkan objektif kajian, skop dan data kajian, serta perisian yang digunakan.

Bab 2: membentangkan hasil-hasil kajian lalu yang diperolehi daripada jurnal.

Bab 3: menerangkan metodologi, cara menganalisis dan mentafsir data primer.

Bab 4: menunjukkan analisis data dan hasil ujian.

Bab 5: membincangkan tentang hasil kajian yang diperolehi, kesimpulan dan cadangan berkaitan dengan kajian.



RUJUKAN

- Afifi, A. A. dan Clark, V. 1996. *Computer Aided Multivariate Analysis*. Ed. Ke-3. Chapman & Hall, London.
- Alias Baba. 1998. *Model Linear dalam Penyelidikan Sains Sosial*. Universiti Kebangsaan Malaysia, Selangor.
- Baldock, M. R. J., Mathias, J. L., McLean, A. J. dan Berndt, A. 2006. Self-regulation Of driving and its relationship to driving ability among older adults. *Accident Analysis and Prevention* 38, ms. 1038-1045.
- Beck, K. H., Wang, M. Q. dan Mitchell, M. M. 2006. Concerns, dispositions and behaviors of aggressive drivers: What do self-identified aggressive drivers believe about traffic safety? *Journal of Safety Research* 37, ms. 159-165.
- Bergdahl, J. 2005. Sex differences in attitudes toward driving: A survey, USA. *The Social Science Journal* 42, ms. 595-601.
- Buletin Jabatan Kesihatan Masyarakat UKM Jilid 02: No 13 Oktober 2001 Kemalangan dan Keselamatan. Health Pro 13, ms. 1.
- Chatfield, C. dan Collins, A. J. 1980. *Introduction to Multivariate Analysis*. Chapman & Hall, London.
- Chaudhary, N. K., Solomon, M. G. dan Cosgrove, L. A. 2004. The relationship between perceived risk of being ticketed and self-reported seat belt use. *Journal of Safety Research* 35, ms. 383-390.
- Coakes, S. J. dan Steed, L. G. 2003. *SPSS Analysis without Anguish Version 11.0 for Windows*. John Wiley & Sons Australia, Ltd., Sydney.

- Cooper, D.R. dan W. E. Morry. 1999. *Metode Penelitian Bisnis. Jilid II*, Erlangga. Jakarta.
- Fraenkel, J. R. dan Wallen, N. E. 1996. *How to Design and Evaluate Research in Education*. Ed.ke-3. McGraw Hill, Inc., New York.
- Harris, M. B. 1995. *Basic Statistics for Behavioral Science Research*. Allyn and Bacon, Boston.
- Iversen, H. 2004 Risk-taking attitudes and risky driving behaviour, Norway. *Transportation Research Part F 7*, ms. 135-150.
- Johnson, L. M. dan Wichern, D. W. 1992. *Applied Multivariate Statistical Analysis*. Ed. Ke-3. Prentice Hall, New Jersey.
- Kementerian Pengangkutan Malaysia. 1992. *Statistik Pengangkutan Malaysia 1991/1992*.
- Kementerian Pengangkutan Malaysia. 2001. *Statistik Pengangkutan Malaysia 2001*.
- Kline, P. 1994. *An easy guide to Factor analysis*. TJ Press (padstow) Ltd, Padstow, Cornwall, New York.
- Koutsoyiannis, A. 1977. *Theory of Econometrics: An Introductory Exposition of Econometrics Method*. Ed. Ke-2. Macmillan Press Ltd., New York.
- Laapotti, S., Keskinen, E. dan Rajalin, S. 2003. Comparison of young male and female driver's attitude and self reported traffic behaviour in Finland in 1978 and 2001. *Journal of Safety Research 34*, ms. 579-587.
- Leong, S.L. 2004. Road Safety Take Top Priority. *Sunday Star*, 28 November 2004, ms. 34.

- Lind, D. A., Marchal, W. G. dan Mason, R. D. 2001. *Statistical Techniques in Business & Economics*. Ed. Ke-11. McGraw Hill, Inc., New York
- Loether, H. J. dan McTavish, D. G. 1993. *Descriptive and Inferential Statistics an Introduction*. Ed. Ke-4. Simon & Schunster, Inc, New York.
- Miles, D.E. dan Johnson, G.L. 2003. Aggressive driving behaviors: are there psychological and attitudinal predictors? *Transportation Research Part F 6*, ms. 147-161.
- Mohd. Majid Konting. 1990. *Kaedah Penyelidikan Pendidikan*. Dewan Bahasa dan Pustaka, Selangor.
- Orijie, E. O., Fadiora, S. O., Oyunlola, I. O. dan Badru, O. S. 2002. Road Traffic Accident in Pregnancy in Southwest Nigeria: A 21-Year Rivew. *Journal of Obstetrics and Gynaecology 22*, ms. 516-518
- Othman Che Puan dan Syawaludin Adja Radjeman. 1993. Kelakuan Pemandu di Jalan Raya Malaysia. *Jurnal Teknologi 22*, ms. 71-78
- Parker, D., Lajunen, T. dan Summala, H. 2002. Anger and aggression among drivers in three European countries. *Accident Analysis and Prevention 34*, ms. 229-235.
- Radin Umar, R. S., 1998. *Analisis Keberkesanan Program Keslamatan Perayaan Berkembar 1998*. Pusat Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya, Fakulti Kejuruteraan, Universiti Putra Malaysia, Selangor.
- Rencher, A. C. 2002. *Methods of Multivariate Analysis*. John wiley & Sons,Inc., Canada.
- Sheridan J. C. dan Lyndall G. S. 2001. *SPSS Analysis without Anguish Version 10.0 for Windows*. John Wiley & Sons Australia, Ltd, Singapore.

- Shinar, D., Schechtman, E. dan Compton, R. 2001. Self-reports of safe driving behaviors in relationship to sex, age, education and income in the US adult driving population. *Accident Analysis and Prevention* **33**, ms. 111-116.
- Steptoe, A., Wardle, J., Fuller, R., Davidsdottir, S., Davou, B. dan Justo, J. 2002. Seatbelt Use, Attitudes and Changes in Legislation: An International Study. *American Journal of Preventive Medicine* **23(4)**, ms. 254-259.
- Tabachnick, B. G. dan Fidell, L. S. 2001. *Using Multivariate Statistics*. Ed. Ke-4. Allyn and Bacon, Boston.
- Tatsuoka, M. M. dan Lohnes, P. R. 1988. *Multivariate Analysis: Techniques for Educational and Psychological Research*. Ed. Ke-2. Macmillan Publishing Company, New York.
- Ulleberg, P. dan Rundmo, T. 2003. Personality, attitudes and risk perception as predictor of risky driving behaviour among young drivers, Norway. *Safety Science* **41**, ms. 427-443.
- Zulkarnain Zakaria dan Hishamuddin Md. Som. 2001. *Analisis data menggunakan SPSS Windows*. Universiti Teknologi Malaysia, Skudai.