

# KESAN PENDIDIKAN KESELAMATAN JALAN RAYA TERHADAP TINGKAH LAKU BERENCANA PENGGUNA JALAN RAYA DALAM KALANGAN KANAK-KANAK

Mazlan Ismail<sup>1</sup>

Mohamad Ibrani Shahrudin Adam Assim<sup>2</sup>

Ahmad Hariza Hashim<sup>3</sup>

Mohamad Fazli Sabri<sup>4</sup>

<sup>1</sup>Kementerian Pelajaran Malaysia

<sup>2</sup>Jabatan Sains Kemasyarakatan dan Pembangunan,  
Fakulti Ekologi Manusia, Universiti Putra Malaysia

<sup>3,4</sup>Jabatan Pengurusan Sumber dan Pengajian Pengguna,  
Fakulti Ekologi Manusia, Universiti Putra Malaysia

## Pengenalan

Pertambahan kenderaan di jalan raya adalah satu petanda tentang kemampuan rakyat sebagai pengguna yang berbelanja demi keselesaan dan kepuasan diri. Dalam memenuhi keperluan seseorang, pergerakan dari satu lokasi ke satu lokasi amat penting untuk memenuhi keperluan keselesaan tersebut. Jalan raya menjadi alat laluan perhubungan penting yang menggunakan apa-apa juga kenderaan darat. Jaringan jalan raya dan perkhidmatan pengangkutan untuk penumpang mahupun barangan merupakan syarat untuk ketinggian tamadun dan keselesaan hidup (Abd. Rahim & Mazdi, 2000).

Namun begitu, dalam usaha menyediakan pelbagai kemudahan perhubungan kepada pengguna, khususnya pengguna jalan raya, kadangkala menimbulkan masalah berkaitan isu keselamatan jalan raya kepada sesebuah negara (Mazdi & Abd. Jalil, 2007). Isu keselamatan jalan raya menjadi isu yang tidak pernah sepi, terutama kepada pengguna jalan raya. Isu utama dalam keselamatan jalan raya ialah kemalangan jalan raya. Menurut Pheasant (1986), kemalangan boleh dikatakan sebagai suatu tindakan atau tingkah laku yang tidak dirancang atau dijangkakan seseorang. Terdapat empat kategori kemalangan jalan raya iaitu kemalangan yang menyebabkan kematian, kecederaan serius, kecederaan ringan dan tidak mengalami sebarang kecederaan (Polis Diraja Malaysia, 2004). Sebahagian besar isu kemalangan ini berlaku di negara-negara membangun, termasuk Malaysia. Hal ini menunjukkan bahawa pengguna yang menggunakan jalan raya untuk

berhubung dari satu tempat ke satu tempat yang lain terdedah kepada bahaya di jalan raya (Peden *et al.*, 2004). Paling membimbangkan isu kemalangan jalan raya ini melibatkan golongan muda (Pang *et al.*, 2000), malah lebih buruk jika sesuatu kemalangan jalan raya tersebut melibatkan pengguna jalan raya dalam kalangan kanak-kanak. Menurut Radin Umar dan Aminuddin Adnan (1992), 23 peratus daripada pejalan kaki yang cedera ialah kanak-kanak berusia lingkungan 5–10 Tahun. UNICEF turut mengakui akan keterlibatan golongan kanak-kanak dan remaja yang menjadi mangsa utama dalam sesuatu kemalangan (UNICEF, 2001).

Berdasarkan laporan statistik Polis Diraja Malaysia (PDRM) pada tahun 1996 hingga 2000, mendapati kadar kemalangan jalan raya di Malaysia mencecah 30,175 kematian dan 11,738 adalah golongan remaja. Pada tahun 2007, daripada 363,319 kemalangan jalan raya 6,282 daripadanya menyebabkan kematian. Pejalan kaki berada tempat ketiga berbanding dengan pengguna jalan raya yang lain (PDRM, 2009). Empat faktor yang menjadi punca utama kepada sesuatu kemalangan jalan raya ialah faktor manusia, faktor kenderaan, faktor fizikal jalan raya dan faktor alam sekitar (Kementerian Pengangkutan, 2006). Namun begitu, 95 peratus pengguna jalan raya terlibat dengan kemalangan jalan raya berpunca daripada faktor manusia. Faktor manusia dikaitkan dengan ketidakmahiran mengendalikan kenderaan, kelalaian, kecuaiian dan sikap ketidaksabaran semasa mengendalikan kenderaan (Talib *et al.*, 2003; Sabey & Staughton, 1975).

Sehubungan itu, Pelan Keselamatan Jalan Raya 2006–2010 yang dilancarkan oleh Kementerian Pengangkutan telah menetapkan aspek pendidikan menjadi salah satu mekanisme untuk membentuk sikap pengguna jalan raya bagi mengatasi dan mengurangkan kemalangan dalam kalangan pengguna jalan raya (Kementerian Pengangkutan, 2006). Mesyuarat Jawatankuasa Kabinet Mengenai Keselamatan Jalan Raya pada tahun 2006 memutuskan dua kementerian, iaitu Kementerian Pengangkutan (KP) dan Kementerian Pendidikan Malaysia (KPM) bekerjasama dalam melaksanakan pelaksanaan pendidikan keselamatan jalan raya (Kementerian Pendidikan Malaysia, 2006).

Pendidikan Keselamatan Jalan Raya (PKJR) merupakan satu inisiatif jangka panjang kerajaan untuk menangani isu keselamatan jalan raya dalam kalangan pengguna jalan raya bermula dari peringkat seawal usia secara formal di sekolah rendah dan menengah (Radin Umar, 2005 ). Usaha ini bersesuaian dengan peribahasa “Melentur buluh biarlah dari rebungunya”. Justeru, pengenalan PKJR dalam kurikulum sekolah (pendidikan) kendalian KPM bertujuan membantu kanak-kanak sekolah menjadi pengguna jalan raya yang selamat.

## Pernyataan Masalah

Setiap hari media memaparkan kejadian kemalangan yang penuh tragis. Menurut Strasser *et al.* (1973) isu kemalangan antara penyebab utama kepada kematian dalam kalangan pengguna jalan raya yang berumur antara 1 hingga 38 tahun. Di Malaysia daripada 298,651 kemalangan jalan raya yang dilaporkan pada tahun 2003, sebanyak 6,282 kejadian melibatkan kematian (PDRM, 2004).

Sesuatu kejadian kemalangan tidak memilih dan tidak mengenal mangsa sama ada orang dewasa, remaja mahupun kanak-kanak yang masih bersekolah. Namun begitu, golongan yang berisiko terlibat dengan kemalangan jalan raya ialah bilangan pejalan kaki, penunggang motosikal dan penunggang basikal (Mazdi & Abdul Jalil, 2007; Rafidah, 2010).

Statistik menunjukkan 3,906 orang kanak-kanak bawah 15 tahun terlibat dalam kemalangan jalan raya pada tahun 1994 dan 435 daripada itu telah menemui ajal di jalan raya (Khaidir *et al.*, 2008). Berdasarkan statistik tersebut, hal ini memberi gambaran bahawa tahap keselamatan pengguna jalan raya dalam kalangan kanak-kanak dan remaja amat terdedah kepada tragedi yang boleh memberi implikasi kepada golongan ini, sama ada cedera ringan, cedera parah mahupun kematian. Keterlibatan golongan kanak-kanak dalam kemalangan ini boleh dikaitkan dengan tahap ilmu pengetahuan berkaitan keselamatan di jalan raya sebagai pengguna jalan raya masih lemah. Bagi Vinje (1991), kesalahan keterlibatan kanak-kanak dalam kemalangan tidak boleh diletakkan pada kanak-kanak kerana golongan ini masih mempunyai kelemahan dan batasan kognitif yang belum matang yang menyebabkan kanak-kanak gagal mempersepsi sesuatu yang baik, malah kanak-kanak belum memahami maksud selamat dan kemalangan (Eiser *et al.*, 1983; Ismail, 2008).

## Objektif Kajian

Kajian ini bertujuan untuk melihat keberkesanan pelaksanaan program PKJR yang dilaksanakan di sekolah rendah. Objektif utama kajian ini adalah untuk mengenal pasti kesan PKJR mempengaruhi tahap sikap, norma subjektif dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi dalam kalangan kanak-kanak yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya. Objektif sekunder adalah untuk mengenal pasti sama ada niat mempengaruhi tingkah laku kanak-kanak untuk bertingkah laku ketika di jalan raya.

## Kajian Literatur

Statistik PDRM menunjukkan sejumlah 3,906 orang kanak-kanak bawah 15 tahun terlibat dalam kemalangan jalan raya pada tahun 1994 dan sejumlah 435 orang telah menemui ajal di jalan raya. Sepanjang tahun 1996 hingga 2000 pula, menunjukkan 30,175 kes kematian akibat kemalangan jalan raya, 38.8 peratus adalah dalam kalangan remaja termasuk kanak-kanak (PDRM, 2009). Statistik tersebut memberi gambaran bahawa golongan kanak-kanak dan remaja amat berisiko dalam sesuatu kemalangan hingga menyebabkan kematian dan kehilangan upaya kanak-kanak (Khaidir *et al.*, 2008).

Dalam kajian Mazdi Marzuki dan Abd. Jalil Ishak (2007) terhadap pengguna jalan raya di Majlis Daerah Tanjung Malim Perak, kemalangan jalan raya melibatkan 904 kes pada tahun 2002, 1 kes melibatkan kalangan pelajar. Hal ini menunjukkan kes kemalangan jalan raya tidak mengenal mangsa sama ada orang awam mahupun kanak-kanak sekolah. Situasi yang hampir sama berlaku di Britain. Misalnya pada tahun 2,000, lebih kurang 5,000 orang pejalan kaki dalam kalangan kanak-kanak terlibat dengan kemalangan jalan raya yang menyebabkan kematian dan kecederaan yang serius (Road Accident Great Britain, 2001). Kemalangan jalan raya merupakan penyebab utama kematian atau kecederaan dalam kalangan kanak-kanak sama ada sebagai pejalan kaki, penumpang kenderaan mahupun penunggang atau pembonceng motosikal atau pun basikal (Mohamad Ibrani, 2006; Rafidah Ibrahim, 2010). *Global Road Safety Partnership* (GRSP) menyatakan salah satu sebab berlakunya kemalangan atau terkorban di jalan raya adalah disebabkan kanak-kanak tidak ada pengetahuan dan kemahiran ketika berada di persekitaran jalan raya (GRSP, 2000).

Oleh itu, pengenalan PKJR kepada kanak-kanak pada peringkat awal usia sebagai satu langkah proaktif kerajaan melalui KPM dan KP bagi memberikan pengetahuan mengenai keselamatan jalan raya kepada murid-murid sebagai pengguna jalan raya. Menurut Elliot (2002), pendedahan awal ilmu keselamatan jalan raya dalam kalangan kanak-kanak lingkungan enam tahun atau lebih muda amat berkesan.

Menurut Rafidah (2010), kajian telah dilakukan oleh Elvik dan Vaa (2004) terhadap kesan pendidikan keselamatan jalan raya dengan melakukan analisis meta bagi mengkaji dan meneliti impak PKJR terhadap kanak-kanak prasekolah dan sekolah rendah dengan bilangan kemalangan jalan raya yang melibatkan golongan kanak-kanak. Secara keseluruhannya, dapatan menunjukkan murid prasekolah dan sekolah rendah telah berubah pengetahuan, sikap dan amalan ilmu keselamatan jalan raya. Selain ilmu pengetahuan yang diperoleh secara langsung atau secara formal, pengalaman yang dilalui kanak-kanak juga mempengaruhi mereka untuk bertingkah laku

di jalan raya, misalnya melalui pemerhatian terhadap tingkah laku ibu bapa mereka. Bandura (1965) turut mengakui kanak-kanak memperoleh pengetahuan melalui pemerhatian atau peniruan. Justeru, amalan ibu bapa bertingkah laku di jalan raya juga mempengaruhi kanak-kanak. Teori Tindakan Berencana (*Theory Planned Action*) yang mengaitkan pengaruh norma subjektif (merujuk kepada pengaruh ibu bapa) boleh mengubah niat seseorang (kanak-kanak) untuk bertingkah laku (Ajzen, 1991).

Langkah kerajaan Malaysia memperkenalkan PKJR ini turut dilaksanakan di negara lain. Misalnya, North South Wales (NSW) yang menerapkan *Road Safety Education (RSE)* kepada kanak-kanak pada peringkat tadika (*primary*) seawal usia 6 tahun dan diteruskan ke peringkat kedua (*secondary*) berumur lingkungan 7 hingga 10 tahun. Tumpuan pembelajaran kanak-kanak di NSW juga adalah pada cara melintas dengan selamat, terutama pejalan kaki. Selain NSW, Australia yang melaksanakan RSE, negara-negara lain seperti New Zealand, Belanda, Great Britain, Perancis dan Negara Scandinavia turut melaksanakan RSE (Catchpole & DiPietro, 2003).

Di Malaysia, pelaksanaan Program PKJR dilaksanakan melalui pengajaran dan pembelajaran kepada kanak-kanak di sekolah melalui penyerapan ilmu keselamatan jalan raya dalam mata pelajaran Bahasa Melayu mengikut waktu yang telah ditetapkan satu waktu seminggu (KPM, 2009). Penetapan waktu ini bertujuan mengingatkan guru perlunya melaksanakan pengajaran dan pembelajaran ilmu PKJR setiap minggu. Melalui pengajaran dan pembelajaran, perkembangan mental, bahasa dan sosial murid berlaku semasa interaksi sosial dalam kalangan kanak-kanak berlaku (Vygotsky, 1978). Atas tujuan itu, kreativiti guru amat penting dalam melaksanakan pengajaran sesuatu ilmu (Gardner, 1993), termasuk ilmu keselamatan jalan raya. Pengajaran dan pembelajaran akan mempengaruhi perubahan tingkah laku hasil daripada pengalaman dan pembelajaran berbanding situasi sebelumnya (Glenn *et al.*, 1994).

Perubahan tingkah laku menjadi salah satu proses pembelajaran yang dapat dilihat (Ma'rof & Haslinda, 2008). Oleh itu, menjadikan PKJR sebagai sebahagian kurikulum sekolah amat sesuai bagi memberi pengetahuan dan kemahiran kepada kanak-kanak ketika berada di persekitaran jalan raya secara formal di dalam bilik darjah (KPM, 2006). Keberkesanan sesuatu pengajaran di dalam bilik darjah dapat dilihat melalui penilaian formatif dalam sesuatu pengajaran. Penilaian formatif merujuk kepada penilaian secara langsung dan berterusan terhadap sesuatu hasil pengajaran yang diajar pada sesuatu masa (BPK, 2014). Situasi yang sama berlaku dalam pengajaran dan pembelajaran PKJR di dalam bilik darjah. Kefahaman dan pengetahuan kanak-kanak sekolah berkaitan ilmu keselamatan jalan raya dapat diukur melalui penilaian formatif semasa proses pengajaran dan pembelajaran

berlaku. Keberkesanan PKJR ini dapat dilihat dalam kajian lapangan yang pernah dibuat oleh beberapa orang pengkaji. Antaranya kajian yang dilakukan oleh Ahmad Hariza *et al.* (2008) dan Kulanthayan *et al.* (2011).

## **Kajian 1**

Kajian yang dilakukan oleh Ahmad Hariza *et al.* (2008) melibatkan beberapa buah sekolah di Daerah Sentul dan Keramat di Kuala Lumpur, Port Dickson dan Tampin di Negeri Sembilan, Kuantan dan Temerloh di Pahang, Kulim dan Kuala Muda di Kedah, Miri dan Bintulu di Sarawak dan Kota Kinabalu di Sabah. Tumpuan kajian tersebut adalah untuk melihat keberkesanan pembelajaran PKJR menggunakan modul yang disediakan sebagai bahan bantu mengajar. Seramai 36,600 murid di 305 buah sekolah telah terlibat dalam kajian yang dilakukan oleh pasukan pengkaji tersebut.

Dapatan kajian tersebut menunjukkan peningkatan pengetahuan responden tentang jalan raya, iaitu adalah tempat berbahaya. Terdapat pertambahan peratus pengetahuan responden yang mendapat skor tinggi iaitu 29.7 peratus semasa praujian kepada 32.1 peratus selepas pascaujian dijalankan, manakala skor rendah pula semakin berkurangan daripada 8.1 peratus (praujian) kepada 4.9 peratus (pascaujian). Begitu juga skor sederhana daripada 62.3 peratus (praujian) kepada 63 peratus (pascaujian). Dapatan kajian juga menunjukkan berlaku peningkatan pengetahuan 10 peratus selepas didedahkan dengan modul pembelajaran PKJR.

## **Kajian 2**

Kulanthayan *et al.* (2011) telah mengkaji tentang penilaian keberkesanan pelaksanaan PKJR dari tahun 2008 hingga 2010, melalui kaedah pemerhatian yang dilakukan terhadap murid Tahun 1 hingga murid Tahun 6. Tumpuan kajian tersebut adalah untuk melihat sama ada berlaku peningkatan ataupun tidak pengetahuan murid sebagai hasil pembelajaran menggunakan modul PKJR yang disediakan semasa proses pengajaran dan pembelajaran. Dalam kajian tersebut, pembantu penyelidik melakukan pemerhatian di beberapa buah sekolah sebanyak dua kali. Pertama, pemerhatian dilakukan ketika murid datang ke sekolah iaitu ketika murid tersebut belum mengikuti pembelajaran PKJR. Kedua, pemerhatian dilakukan ketika murid balik dari sekolah. Pembantu penyelidik akan berada di tempat strategik, seperti di pintu pagar atau di pintu masuk dan keluar dari sekolah untuk merekodkan tingkah laku responden yang diperhatikan.

Berdasarkan laporan kajian tersebut, mendapati (i) pelaksanaan intervensi awal melalui PKJR dapat meningkatkan pengetahuan murid-murid sekolah

yang terlibat dengan pembelajaran PKJR; (ii) berlakunya peningkatan tingkah laku positif dalam kalangan murid-murid yang terdedah dengan pembelajaran PKJR di sekolah berkaitan keselamatan jalan raya; dan (iii) berlaku pengurangan kemalangan jalan raya dalam kalangan murid lingkungan usia 2 hingga 4 tahun yang terlibat dengan pendedahan pembelajaran PKJR. Malah, pada 2009 telah berlaku penurunan kadar kemalangan jalan raya dalam kalangan kanak-kanak berumur lingkungan 7 hingga 12 tahun. Dapatan kajian ini memberi petunjuk bahawa pelaksanaan PKJR ini mampu meningkatkan pengetahuan dalam kalangan murid berkaitan keselamatan jalan raya setelah mengikuti pembelajaran PKJR secara formal di dalam bilik darjah.

## **Metodologi Kajian**

Kajian ini berasaskan kajian kuantitatif yang menggunakan kaedah tinjauan dengan menggunakan set soal selidik yang diedarkan kepada responden bagi mendapatkan maklumat. Populasi kajian terdiri daripada murid Tahun 5 di seluruh negara yang mengikuti PKJR. Dalam kajian ini, pengkaji menggunakan persampelan mudah dalam menentukan sampel kajian. Kaedah persampelan mudah adalah satu kaedah yang digunakan dalam penyelidikan psikologi (Evans & Rooney, 2011). Terdapat tiga tahap pemilihan sampel dilakukan iaitu pemilihan sampel negeri, sekolah dan murid. Pemilihan sekolah dan murid dibuat berdasarkan kerjasama pentadbir dengan pengkaji dan guru yang mengajar PKJR. Sebanyak 557 responden terlibat dalam kajian ini. Kajian ini bersandarkan teori tingkah laku berencana (Ajzen, 1991). Menurut teori tingkah laku berencana, kecenderungan seseorang untuk bertingkah laku selari dengan sikap bergantung pada proses membuat sesuatu keputusan dengan mengambil kira beberapa faktor iaitu sikap tingkah laku, norma subjektif dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi mempengaruhi niat seseorang untuk bertingkah laku.

Instrumen soal selidik dibina menjurus kepada keperluan mengukur niat, sikap, norma subjektif dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi ke arah membentuk sikap positif dalam kalangan kanak-kanak yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya. Terdapat 37 item yang terdapat dalam soal selidik tersebut yang perlu dijawab oleh responden. Data yang dikumpul dianalisis menggunakan SPSS. Statistik diskriptif digunakan untuk menginterpretasi terhadap data tersebut.

## **Dapatan Kajian dan Perbincangan**

Dapatan kajian ini dikemukakan mengikut objektif kajian yang diketengahkan. Kesemua 557 soal selidik dikembalikan dengan 100%

menjawab soal selidik tersebut. Dapatan kajian adalah seperti yang dihiraukan seterusnya.

## Latar belakang responden

Responden terdiri daripada murid Tahun 5, yang merupakan kohort (kumpulan) murid yang pertama mengikuti pembelajaran PKJR. Sebanyak 205 orang responden terdiri daripada murid perempuan dan 352 murid lelaki. Namun begitu, dalam kajian ini pengkaji tidak melakukan pengukuran berasaskan jantina. Justeru, sama ada responden lelaki mahupun perempuan, tidak menjejaskan kajian yang dilakukan. Kesemua murid yang menjadi responden dalam kajian ini telah mengikuti PKJR pada tahun 2007 yang mengikuti PKJR secara formal di sekolah rendah.

## Kesan PKJR mempengaruhi tahap sikap dalam kalangan kanak-kanak yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya

Dapatan kajian menunjukkan majoriti responden mempunyai tahap sederhana dalam pembentukan sikap, kesan daripada pelaksanaan PKJR di dalam bilik darjah, iaitu 280 orang (50.3%) responden menyatakan ia mempengaruhi tingkah laku. Kebanyakan responden yang memilih untuk mengatakan, jika mereka mematuhi peraturan jalan raya, secara tidak langsung mereka berpendapat mereka telah melakukan kebaikan kepada orang lain. Hal ini ditunjukkan dengan item soal selidik: *Jika saya mematuhi panduan keselamatan jalan raya, saya merasakan saya melakukan sesuatu yang baik kepada orang lain*. Jawapan tersebut memberi gambaran sikap responden untuk bertingkah laku ketika berada di jalan raya. Dapatan ini selaras dengan dapatan kajian Elvik dan Vaan (2004) yang menyatakan impak pelaksanaan PKJR terhadap kanak-kanak sekolah rendah telah mengubah pengetahuan dan amalan tingkah laku mereka (Rafidah, 2010). Hal ini menunjukkan terdapat perubahan yang positif dalam kalangan kanak-kanak yang telah mengikut PKJR sebagai pengguna jalan raya. Dapatan ini ditunjukkan dalam Jadual 1.

**Jadual 1: Tahap Sikap dalam Kalangan Kanak-Kanak yang Telah Melalui PKJR sebagai Pengguna Jalan Raya**

Tahap Sikap	Kekerapan	Peratus (%)
Tinggi	264	47.4%
Sederhana	280	50.3%
Rendah	13	2.3%
<b>Keseluruhan</b>	<b>557</b>	<b>100</b>



## Kesan PKJR mempengaruhi tahap norma subjektif dalam kalangan kanak-kanak yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya

Dapatan menunjukkan kesan PKJR mempengaruhi tahap norma subjektif dalam kalangan kanak-kanak yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya. Norma subjektif menjadi fungsi kepercayaan untuk melakukan sesuatu tindakan yang dipengaruhi oleh orang lain atau persekitaran. Misalnya, pengaruh ibu bapa atau guru sekolah terhadap sikap responden. Item yang menguji responden berkaitan pengaruh persekitaran ialah: *Kebenaran pihak sekolah untuk saya melakukan amalan ilmu PKJR*. Hasil kajian mendapati majoriti responden mempunyai tahap norma subjektif dalam pelaksanaan PKJR adalah tinggi, iaitu 505 orang (90.7%). Dapatan ini menunjukkan keberkesanan responden yang telah mengikuti PKJR, iaitu dapat meningkatkan pengetahuan mereka untuk bertingkah laku di jalan raya. Segala nasihat ibu bapa dan guru amat penting kepada kanak-kanak. Budaya pematuhan terhadap pesanan dan ingatan ahli masyarakat masih diikuti oleh kanak-kanak. Menurut Baron dan Byre (2004; Edwards 2000; Rozmi, 2011), pengaruh budaya berkait rapat dengan norma dan peraturan yang menentukan pengalaman dan tingkah laku individu dalam sesuatu situasi sosial. Hal ini dapat dijelaskan lagi dalam Jadual 2.

**Jadual 2: Tahap Norma Subjektif dalam Kalangan Kanak-Kanak yang Telah Melalui PKJR Sebagai Pengguna Jalan Raya**

Tahap Sikap	Kekerapan	Peratus (%)
Tinggi	505	90.7%
Sederhana	45	8.1%
Rendah	7	1.3%
<b>Keseluruhan</b>	<b>557</b>	<b>100</b>

## Kesan PKJR mempengaruhi tahap kawalan tingkah laku yang dipersepsi dalam kalangan kanak-kanak yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya

Dapatan kajian menunjukkan PKJR mempengaruhi tahap kawalan tingkah laku yang dipersepsi dalam kalangan kanak-kanak yang telah mengikuti PKJR sebagai pengguna jalan raya. Hasil kajian menunjukkan tahap kawalan tingkah laku yang dipersepsi adalah tinggi, iaitu sebanyak 361 atau 64.8% responden terhadap tingkah laku yang dipersepsi hasil daripada pelaksanaan PKJR, manakala sebanyak 186 atau 33.4% responden berada pada tahap sederhana dan 9 responden atau 6% berada pada tahap rendah.

**Jadual 3: Tahap Tingkah Laku yang Dipersepsi dalam Kalangan Kanak-Kanak yang Telah Melalui PKJR Sebagai Pengguna Jalan Raya**

Tahap Sikap	Kekerapan	Peratus (%)
Tinggi	361	64.8%
Sederhana	186	33.4%
Rendah	9	1.6%
<b>Keseluruhan</b>	<b>557</b>	<b>100</b>

Bagi menjawab objektif kajian sekunder, tahap niat dalam pelaksanaan program PKJR adalah seperti dalam Jadual 4. Hasil kajian menunjukkan majoriti responden memiliki tahap niat dalam pelaksanaan program PKJR yang tinggi, iaitu sebanyak 360 orang (64.6%) dan mempunyai perbezaan yang signifikan dengan tahap sederhana, iaitu sebanyak 194 orang (34.8%) dan sebanyak 3 orang (0.5%) berada pada tahap rendah.

**Jadual 4: Tahap Niat dalam Perlaksanaan Program PKJR**

Tahap Pengamalan	Kekerapan (n)	Peratus (%)
Tinggi	360	64.6%
Sederhana	194	34.8%
Rendah	3	0.5%
	557	100%

## Interpretasi analisis korelasi kajian

Bahagian ini mempamerkan hasil kajian bagi ujian korelasi Pearson ke atas faktor TPB (Sikap, Norma Subjektif, Kawalan Tingkah Laku yang Dipersepsi). Korelasi Pearson ini menyatakan perhubungan antara pemboleh ubah yang menggunakan skala selang dan nisbah. Hasil dapatan kajian adalah seperti dalam Jadual 5.

# Hubungan Faktor TPB dengan Niat dalam Pelaksanaan Program PKJR

**Jadual 5: Hubungan Faktor TPB dengan Niat dalam Pelaksanaan Program PKJR**

	1	2	3	4
<b>1. Sikap</b>				
<b>2. Norma Subjektif</b>	.149** .000			
<b>3. Persepsi</b>	.153** .000	.063 .395		
<b>4. Niat</b>	.480** .000	.262** .000	.249** .000	

\*\* Korelasi signifikan pada aras  $(p) \leq 0.01$

Jadual 5 menunjukkan terdapat hubungan yang signifikan antara sikap dengan niat. Hubungan sikap dengan niat membuktikan bahawa niat positif akan mempengaruhi sikap atau tingkah laku yang positif. Dalam kajian ini niat membentuk sikap positif kesan daripada PKJR dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya. Hubungan tersebut berada pada  $r=.480$ ,  $p= \leq 0.01$ . Semakin tinggi hubungan sikap semakin tinggi mempengaruhi niat kanak-kanak bertingkah laku dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR ketika di jalan raya. Begitu juga dapatan menunjukkan hubungan antara norma subjektif dengan niat iaitu  $r=.262$ ,  $p= \leq 0.01$ . Hubungan yang signifikan ini membuktikan bahawa persekitaran mempengaruhi niat pelajar yang telah melalui PKJR untuk bertingkah laku ketika berada di jalan raya. Faktor kawalan tingkah laku yang dipersepsikan pula mempunyai hubungan yang signifikan dengan niat terhadap tingkah laku dalam program PKJR dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR iaitu  $r=.249$ ,  $p= \leq 0.01$ . Niat kanak-kanak untuk bertingkah laku ketika di jalan raya turut bergantung pada keputusan diri sendiri berdasarkan pengetahuan kanak-kanak tersebut berkaitan perbuatan melintas jalan raya. Secara keseluruhannya, analisis korelasi menunjukkan sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi mempunyai hubungan yang signifikan dengan niat untuk kanak-kanak bertingkah laku dalam program PKJR pada tahap yang berbeza-beza antara faktor tersebut. Dapatan analisis korelasi ini turut menunjukkan pembentukan sikap yang positif dalam kalangan kanak-kanak di jalan raya kesan daripada pembelajaran ilmu PKJR.

## Interpretasi analisis regresi berganda

Pemboleh ubah bersandar dalam analisis bahagian ini adalah niat dalam pelaksanaan program PKJR dan pemboleh ubah peramal dalam analisis ini ialah tahap faktor TPB. Bagi menentukan faktor penyumbang kepada tahap niat dalam pelaksanaan program PKJR, analisis regresi berganda (*multiple regression*) digunakan. Dalam analisis ini, kaedah *stepwise* digunakan untuk menentukan pemboleh ubah yang paling banyak menyumbang kepada niat dalam pelaksanaan program PKJR. Sebelum analisis regresi dilakukan, analisis ujian korelasi telah dilakukan, seperti yang dilaporkan di Jadual 4 sebelum ini. Ujian dilakukan terlebih dahulu untuk memastikan pemboleh ubah yang signifikan dengan pengamalan sahaja digunakan dalam ujian regresi.

### Komponen sikap yang menyumbang kepada tahap niat dalam pelaksanaan program PKJR terhadap kanak-kanak untuk bertingkah laku ketika di jalan raya

Bahagian ini menerangkan hasil dapatan kajian bagi ujian regresi ke atas faktor yang menyumbang kepada tahap niat dalam pelaksanaan program PKJR untuk menjawab objektif sekunder ujian. Hasil kajian adalah seperti dalam Jadual 6. Melalui kaedah *stepwise*, ketiga-tiga pemboleh ubah merupakan penyumbang kepada niat dalam pelaksanaan program PKJR dan tidak ada pemboleh ubah yang terkeluar daripada ujian regresi. Walau bagaimanapun, ketiga-tiga pemboleh ubah tersebut hanya menyumbang sebanyak 29.1 peratus sahaja dalam mempengaruhi tahap niat dalam pelaksanaan program PKJR terhadap kanak-kanak untuk bertingkah laku ketika di jalan raya dan 70.9 peratus lagi mungkin dipengaruhi oleh moderator yang tidak dikaji. Seperti yang dinyatakan oleh Rozmi (2011) dalam bukunya, menyatakan bahawa terdapat beberapa faktor yang wujud sebagai moderator kepada hubungan sikap dan tingkah laku individu seperti kekangan persekitaran; beberapa aspek sikap, iaitu asal kewujudan sikap; kekuatan sikap; sikap yang spesifik atau khusus; dan sikap yang relevan.

**Jadual 6: Faktor Penyumbang Tahap Sikap, Norma Subjektif dan Tingkah Laku yang Dipersepsikan kepada Tahap Niat dalam Pelaksanaan Program PKJR terhadap Kanak-Kanak untuk Bertingkah Laku Ketika di Jalan Raya**

Pemboleh ubah	Beta	t	P
Sikap	0.428	11.69	0.0001
Persepsi	0.173	4.78	0.0001
Norma Subjektif	0.176	4.85	0.0001

*Adjusted R Square* = 0.791

Berdasarkan Jadual 6, didapati pemboleh ubah sikap ( $\beta=0.428$ ,  $p<0.0001$ ) menjadi penyumbang utama kepada tahap niat kesan daripada PKJR dalam membentuk sikap positif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya. Selain itu, pemboleh ubah norma subjektif ( $\beta=0.176$ ,  $p<0.0001$ ) dan pemboleh ubah kawalan tingkah laku yang dipersepsikan ( $\beta=0.173$ ,  $p<0.0001$ ). Secara perbandingan faktor sikap yang mempunyai nilai beta yang lebih tinggi daripada pemboleh ubah yang lain berbanding dengan sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif, kawalan tingkah laku yang dipersepsi. Hal ini menunjukkan pemboleh ubah sikap lebih mempengaruhi pemboleh ubah bersandar, iaitu niat berbanding dengan pemboleh ubah bebas yang lain. Didapati nilai R Square adalah 0.791 dan nilai ini adalah 79.1 peratus apabila ditukarkan kepada nilai peratus. Hal ini bermakna pemboleh ubah bebas iaitu sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif, kawalan tingkah laku yang dipersepsi boleh menerangkan 79.1 peratus tentang niat untuk bertingkah laku dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya. Dapatan menunjukkan ketiga-tiga pemboleh ubah tersebut mempengaruhi niat untuk bertingkah laku di jalan raya.

## Rumusan dan Cadangan

Berdasarkan dapatan kajian dalam Jadual 1 sehingga 6, ia memberi gambaran bahawa PKJR memberi kesan yang positif terhadap peningkatan pengetahuan. Dapatan ini selaras dengan dapatan kajian yang dilakukan oleh Ahmad Hariza *et al.* (2008) tentang keberkesanan pelaksanaan PKJR membolehkan berlakunya peningkatan pengetahuan dalam kalangan kanak-kanak yang telah mengikuti pembelajaran PKJR berdasarkan modul PKJR yang dibekalkan. Dapatan kajian tersebut menunjukkan berlaku pertambahan peratus pengetahuan responden yang mendapat skor yang tinggi, iaitu 29.7 peratus semasa pra-ujian kepada 32.1 peratus selepas menduduki pasca-ujian, manakala tahap skor rendah pula semakin berkurangan daripada 8.1 peratus (praujian) kepada 4.9 peratus (pascaujian). Dapatan ini memberi petunjuk bahawa pembelajaran PKJR dapat meningkatkan pengetahuan murid. Responden juga mengetahui dan sedar bahawa jalan raya ialah tempat yang berbahaya.

Begitu juga dapatan kajian Kulanthayan *et al.* (2011) dan dapatan pengkaji menunjukkan pembelajaran PKJR mampu meningkatkan pengetahuan kanak-kanak berkaitan ilmu keselamatan jalan raya. Dengan peningkatan pengetahuan itu, membolehkan kanak-kanak berpeluang mengamalkan ilmu keselamatan jalan raya dengan selamat. Penambahan pengetahuan mengenai keselamatan jalan raya kesan daripada pembelajaran PKJR mempengaruhi tahap sikap, norma subjektif dan kawalan tingkah laku yang dipersepsikan

oleh kalangan kanak-kanak yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya.

Dapatan pengkaji juga menunjukkan berlakunya peningkatan positif kesan daripada pembelajaran PKJR dalam kalangan kanak-kanak sebagai pengguna jalan raya. Malah, melalui kajian ini juga dibuktikan bahawa faktor penyumbang tahap sikap, norma subjektif, kawalan tingkah laku yang dipersepsi kepada tahap niat dalam pelaksanaan PKJR terhadap kanak-kanak untuk bertingkah laku ketika di jalan raya. Dapatan pengkaji ini selaras dengan dapatan kedua-dua kajian sebelum ini yang dilakukan oleh Ahmad Hariza *et al.* (2008) dan Kulanthayan *et al.* (2011). Justeru, berdasarkan ketiga-tiga dapatan kajian ini dapatlah dijadikan bukti bahawa pelaksanaan PKJR oleh pihak KPM dan KP telah menunjukkan impak yang positif dan memberi petunjuk bahawa dasar ini boleh diteruskan. Pembelajaran PKJR juga boleh dijadikan salah satu mekanisme utama kepada pembentukan tingkah laku pengguna jalan raya, selaras dengan Pelan Keselamatan Jalan Raya Kementerian Pengangkutan.

## Penutup

Dalam usaha untuk mengurangkan kadar kemalangan jalan raya yang menyebabkan kecederaan dalam kalangan pengguna jalan raya, semua pihak seharusnya menyokong langkah proaktif KPM ini. Langkah memperkenalkan PKJR pada golongan awal kanak-kanak sebagai satu usaha membentuk generasi pengguna jalan raya yang mampu mengubah sikap generasi baharu, bersesuaian dengan matlamat Malaysia menjadi negara maju menjelang tahun 2020. Hal ini setanding dengan negara maju yang mementingkan keselamatan pengguna jalan raya. PKJR yang diperkenalkan diharapkan mampu membentuk modal insan yang berhemah di jalan raya. Perubahan sikap pengguna jalan raya bukanlah berlaku dalam sekelip mata, tetapi memerlukan masa untuk berubah. Namun begitu, kita juga harus menerima hakikat bahawa pendidikan semata-mata bukanlah satu jaminan kepada perubahan sikap, sebaliknya perlu disertai dengan tindakan penguatkuasaan terhadap pengguna jalan raya yang masih meneruskan amalan yang menyalahi undang-undang dan peraturan jalan raya.

Sesungguhnya, pembelajaran ilmu keselamatan jalan raya melalui PKJR amat berguna dalam kalangan kanak-kanak sebagai pengguna jalan raya. Ilmu pengetahuan yang diperoleh dalam pembelajaran PKJR akan menjadi amalan kepada golongan kanak-kanak, seterusnya menjadi generasi pengguna jalan raya yang berhemah dalam jangka masa panjang. Peningkatan amalan keselamatan jalan raya ini mampu mengurangkan kadar kemalangan jalan raya dalam kalangan pengguna jalan raya, sama ada

sebagai pejalan kaki, penunggang dan pembonceng motosikal, pemandu kenderaan mahupun penumpang kenderaan awam.

## Rujukan

Abd. Rahim Md Nor & Mazdi Marzuki. (2000). Pengangkutan Awam dan Pelestarian Hidup di Bandar: Menilai Kemampuan LRT. Dlm. *Prosiding Seminar Kebangsaan Alam, Manusia dan Pembangunan di Malaysia: Dasar, strategi dan kelestariannya*. Jabatan Geografi: Universiti Kebangsaan Malaysia.

Ahmad Hariza, H., Mohd Ibrani, A.A., Ma'rof, R., Haslinda, A., & Eddy Azuan, S. (2008). Road Safety Education: The Effectiveness of Road Safety Educational Modul of Knowledge among Year 1, 2 4 Student 2008. *Road Safety Research*, Universiti Putra Malaysia.

Ajzen, I. (1991). The Theory of Planned Behaviour. *Organization Behaviour and Human Decision Processes*, 50, 179–211.

Bandura, A. (1965). Behavioral Modification Through Modeling Procedures. Dlm. Krasner, L. & Ullman, L. (pnyt). *Research In Behaviour Modification*. New York: Holt, Rinehart dan Winston.

Bahagian Pembangunan Kurikulum. (2014). *Dokumen Standard Kurikulum dan Pentaksiran Mata Pelajaran Bahasa Melayu*. Kementerian Pendidikan Malaysia. Putrajaya: KPM.

Catchpole, J. & DiPietro, G. (2003). *Road Safety Education In Schools: What To Do, What Not To Do*. [http// www. Rscoference.com.pdf/RS030028.pdf](http://www.Rscoference.com/pdf/RS030028.pdf).

Elliot, B. (2002). *Review of Good Practice: Children and Road Safety Education*. Report Prepared For The Western Australia Departmen of Transport.

Eiser, C., Patterson, D., & Eiser, J.R. (1983). Children knowledge of health and illness: implications for health education. *Child: Care Health and Development*, 9, 285–292.

Evan, A. N. & Rooney, B.J. (2011). *Methods in Psychological Research*. Los Angeles: Sage Publication Inc.

Fitria Lestari Saberi. (2010). Tahap Pengetahuan dan Amalan Keselamatan Jalan Raya Ibu Bapa dan Kanak-kanak Prasekolah di Bandar Baru Bangi Selangor. *Kertas Projek Sarjana Muda*. Fakulti Ekologi Manusia. Serdang: Universiti Putra Malaysia.

Gardner. H. (1993). *Multiple Intelligent: The Theory in Practice*. New York: Basic Books.

Glenn M.Br, Stewart R., & Simpson. R.H. (1994). *Psikologi Pendidikan* (Ed. Terjemahan). Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.

Global Road Safety Partnership. (2000). Road Safety Education in Schools: Saving Young Lives and Limbs. Geneva, Switzerland. [www.GRSProadsafety.org](http://www.GRSProadsafety.org) Global Road Safety Partnership. (2009). *Annual Report*.

Ismail Maakip & Mohd. Sharani Ahmad. (2008). Kanak-kanak dan Kemalangan Jalan Raya. Dlm Khaidir Hj Ismail, Lukman Z.M, Hanina H.Hamsan. *Pembangunan Kanak-kanak: Teori, Isu dan Cabaran*. Arah Pendidikan Sdn. Bhd. Shah Alam Selangor.

Kementerian Pengangkutan Malaysia. (2006). *Laporan Mesyuarat Jawatankuasa Kabinet Mengenai Keselamatan Jalan Raya*. Tidak diterbitkan. Putrajaya.

Kementerian Pelajaran Malaysia. (2009). *Surat Pekeliling Ikhtisas Bil.10/2009: Pelaksanaan Program Pendidikan Keselamatan Jalan Raya dalam Bahasa Malaysia di Sekolah Rendah*. Putrajaya.

Khaidir I., Lukman Z.M., & Hanina H.H. (2008). *Pembangunan Kanak-kanak: Teori, Isu dan Cabaran*. Shah Alam: Arah Pendidikan Sdn. Bhd.

Kulanthayan K.C. Mani, Hussain Hamid, Ahmad Hariza Hashim, Mohd Ibrani Shahrimin, Law Teik Hwa, Sulistyo Arintono, Lye Munn Sann, Mohamad Hanafiah, Hajar Abd. Rahman, Marof Redzuan, Haslinda Abdullah & Salmiah Md. Said. (2011). *Evaluation of Road Safety Education Program in Primary School in Malaysia*. Universiti Putra Malaysia, Serdang Selangor.

Ma'rof Redzuan & Haslinda Abdullah. (2008). *Psikologi*. Kuala Lumpur: McGraw Hill (M) Ltd.



Mazdi Marzuki & Abdul Jalil Ishak. (2007). Penggunaan Pengangkutan Jalan Raya dan Keselamatan Pelajar Sekolah: Kajian Kes di Majlis Daerah Tanjung Malim. Dlm. Abu Bakar (pnyt). 2007) *Penyelidikan Terpilih UPSR 2001-2006*. Tanjung Malim. Penerbitan Universiti Perguruan Sultan Idris.

Mazlan Ismail & Mohamad Ibrani Shahrinin Adam Assim. (2016). *Pendidikan Keselamatan Jalan Raya Membentuk Pengguna Jalan Raya Berhemah*. Petaling Jaya: Global Press.

Pheasant, S.T. (1986). *Bodyspace-Anthropometry, Ergonomics And Design*. London: Taylor dan Francis.

Polis Diraja Malaysia (2004). *Statistical Report Accident Malaysia-2003*. Kuala Lumpur (unpublished).

Pang, T.Y., Umar., Azhar,A.A., Ahmad, M.M., Nasir, M.T. dan Harwant, S. (2000). Accident characteristics of injured motorcyclists in Malaysia. *Medical Journal Malaysia*, 55(1), 45–50.

Peden M., Scurfield. R.D., Mohan, D., Hyder, A.A., Jalawan, E., & Mathers, C. (2004). *World Report on Traffic and Injury Prevention*. Geneva: World Health Organisation (WHO).

Polis Diraja Malaysia (PDRM). (2009). *Laporan Perangkaan Kemalangan Jalan Raya 2007*. Cawangan Trafik Bukit Aman, Kuala Lumpur.

Radin Umar Radin Sohadi & Aminuddin Adnan. (1992). *Laporan Tahunan Projek Pilot Sistem Diadnosis Kemalangan Jalan Raya*. Kuala Lumpur: MKJR.

Radin Umar Radin Sohadi (2005). Updates of Road Safety Status in Malaysia. *IATSS Research* Vol. 29 No.1.

Rafidah Ibrahim. (2010). Tahap Pengetahuan dan Amalan Keselamatan Jalan Raya Ibu Bapa dan Kanak-kanak Prasekolah di Kuala Langat Selangor. *Kertas Projek Sarjana Muda*. Fakulti Ekologi Manusia. Bangi: Universiti Putra Malaysia.

Road Accidents Great Britain. (2001). *Road Casualties in Great Britain: Annual Reports*. Dimuat turun daripada <http://www.dft.gov.uk/adobepdf/162469/221412/pdf>.

Rozmi Ismail. (2015). *Rempit di Malaysia: Isu dan Cabaran*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.

Sabey, B.E. & Staughton. (1975). Interacting roles of road environment, vehical dan road user in accidents. *IAATM 5th International Confrence*. London, September.

Talib Jaafar, Mohd Faizar Mustafa, Sutiman Kemin & Ramlan Kasiran. (2003). Kemalangan jalan raya: analisis data membabitkan pengguna motosikal. *Jurnal Teknologi*, 38(13), 1-14.

UNICEF. (2001). Child Traffic Deaths in Developing Countries. 2001 [cited 20th June 2007]. [www.unicef-icdc.org](http://www.unicef-icdc.org)

Vinje, M.P. (1991). Children and pedestrian: abilities and limitations. *Accident, Analysis and Prevention*, 13(3), 225-240.

Vygotsky, L. (1978). *Mind in Society: The Development Higher Psychological Processes*. Cambridge, MA: Harvard University Press.