

Niat Menunggang Motosikal Dengan Berisiko Dalam Kalangan Belia: Satu Kajian di Universiti Kebangsaan Malaysia

Risky Riding Intention Among Youth: A Case Study of the National University of Malaysia

Vikneswaran Ramalingam

¹Arina Anis binti Azlan

Program Komunikasi Media
Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan
Universiti Kebangsaan Malaysia

Correspondence: arina@ukm.edu.my
vikiviknes1@gmail.com

ABSTRAK

Isu kemalangan jalan raya melibatkan penunggang motosikal di Malaysia semakin meningkat di mana sebanyak 41,857 kes dilaporkan antara tahun 2008 hingga 2017. Justeru, jika tiada apa yang dilakukan untuk mengurangkan atau membendung kematian motosikal di Malaysia, angka itu mungkin terus meningkat pada masa akan datang. Kajian ini membahaskan tentang niat menunggang motosikal dengan berisiko dalam kalangan belia Universiti Kebangsaan Malaysia. Teori tingkah laku terancang mengandaikan bahawa tiga faktor utama menyumbang kepada niat dan tingkah laku iaitu sikap, norma subjektif dan kawalan tingkah laku. Seramai 253 responden telah mengambil bahagian dalam soal selidik yang telah diedarkan dalam kalangan pelajar Universiti Kebangsaan Malaysia. Analisis regresi berganda telah dijalankan bagi mengenalpasti faktor penyumbang utama kepada niat tingkah laku menunggang motosikal dengan berisiko. Hasil kajian menunjukkan bahawa sikap agresif, berdaya saing, mencari sensasi dan aspek kawalan penuh mempengaruhi niat belia untuk menunggang dengan berisiko. Kajian ini mencadangkan bahawa niat menunggang dengan berisiko perlu dibendung dan sistem sokongan sosial boleh dimanfaatkan untuk membendung kelakuan ini. Kajian ini juga mencadangkan bahawa strategi untuk menangani tingkah laku penunggang dalam konteks sosial yang lebih besar boleh menjadi tambahan berguna kepada keselamatan motosikal masa depan atau inisiatif latihan penunggang motosikal. Dinamik sosial penunggang motosikal, dalam konteks keselamatan jalan raya, adalah bidang yang perlu dikaji dengan lebih mendalam. Penyelidikan dalam bidang ini boleh membawa kepada pendekatan baru untuk mempromosi keselamatan motosikal yang berkesan menggabungkan aspek psikologi dan sosiologi penunggang.

Kata kunci: *Sikap Menunggang, Mencari Sensasi, Menunggang Dengan Berisiko, Berdaya Saing, Niat*

ABSTRACT

Road accidents involving motorcycle riders in Malaysia are increasing with 41,857 cases reported between 2008 and 2017. In fact, if nothing is done to reduce or curb motorcycle deaths in Malaysia, that number may continue to rise in the future. This study examines the intention to participate in risky riding among youths at the National University of Malaysia. The theory of planned behavior assumes that there are three main factors that contribute to intentions: attitudes, subjective norms and perceived behavioral control. A total of 253 respondents participated in the questionnaire distributed among students at the National University of Malaysia. A multiple regression analysis was performed to identify the major contributing

factors to risky riding behavior. The results show that aggressive attitude, competitiveness, sensation seeking and total control all influence youth's intention to participate in risky riding. This study suggests that risky riding intention should be curtailed and a social support system can be implemented to curb this behavior. This study also suggests that strategies for addressing rider behavior in a larger social context may be useful additions to future motorcycle safety or rider training initiatives. The social dynamics of motorcyclists, in the context of road safety, are areas that clearly need more research. Research in this area can provide the key to developing new approaches to promote motorcycle safety that effectively integrates the psychological and sociological aspects of rider.

Keywords: *Riding Attitude, Sensation Seeking, Risky Driving Behaviour, Competitive, Intention*

1. Pengenalan

Menurut WHO (2016), hampir satu perempat (24.1%) kematian jalan raya di dunia berlaku dalam kalangan penunggang motosikal (lihat rajah 1). Daripada jumlah kematian akibat motosikal, rantau Asia Tenggara iaitu kebanyakan negara berpendapatan rendah hingga sederhana mempunyai kadar tertinggi dengan 49.9% berbanding hanya sehingga 10.9% kematian akibat motosikal di negara berpendapatan tinggi di rantau Eropah (lihat rajah 1). Menurut Shinar (2012), peningkatan motorisasi, ditambah dengan jalan raya yang lebih baik, di negara berpendapatan tinggi telah mengurangkan pendedahan dan kematian dari pejalan kaki dan basikal. Walau bagaimanapun, kenaikan kos minyak dan perubahan gaya hidup yang lain telah meningkatkan pendedahan para penunggang motosikal, dan keselamatan mereka telah tergugat, sehingga di beberapa negara (terutamanya Australia, Perancis, Portugal, dan A.S.) bilangan penunggang motosikal yang mati dalam kemalangan telah meningkat sejak tiga dekad yang lalu (Shinar, 2012).

Enam puluh lima peratus daripada motosikal di dunia berada di Asia, manakala Eropah dan Amerika Utara menyumbang hanya 16% (Haworth, 2012). 4 negara dengan bilangan motosikal tertinggi bagi setiap 1000 penduduk adalah Malaysia, Thailand, Kemboja dan Jepun (Haworth, 2012; Senbil 2007). Dalam negara membangun dan berpendapatan rendah hingga sederhana, seperti di rantau Asia, motosikal digunakan dan didedahkan dengan kerap kerana mereka agak berkemampuan untuk membeli dan menggunakannya (Haworth, 2012; WHO, 2013). Justeru, bilangan motosikal yang tinggi di jalan-jalan Asia boleh dilihat dari segi kemalangan yang tinggi.

World Region	Estimated number of road traffic deaths	Estimated number of motorcycle fatalities	% MC fatalities of all
Africa	194,368	8,267	4.3
Americas	148,075	24,418	16.5
Eastern Mediterranean	97,865	7,437	7.6
Europe	91,616	10,026	10.9
Central Asia	276,570	95,308	34.5
East Asia	16,023	2,509	15.7
South-East Asia	117,360	58,560	49.9
West Asia	281,307	89,217	31.7
Western Pacific	2,879	281	9.8
Grand Total	1,226,063	296,024	24.1
Central Asia – Bhutan, China, Mongolia East Asia – DPR Korea, Japan, Rep Korea West Asia – Bangladesh, India, Maldives, Pakistan, Sri Lanka South-East Asia – Brunei, Cambodia, Indonesia, Lao PDR, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, Thailand, Timor-Leste, Viet Nam			

Rajah 1: Kemalangan jalan raya mengikut rantau dunia (WHO, 2016)

Kemalangan paling biasa yang melibatkan penunggang motosikal berlaku apabila, sebuah kenderaan keluar dari jalan kecil ke jalan utama dan menuju ke arah motosikal dari arah bertentangan (Crundall D., 2008b; de Lapparent, 2006; Pai, 2009). Perlanggaran di persimpangan antara kereta dan kemalangan motosikal biasanya disebabkan oleh pemandu kereta yang gagal melihat motosikal, sama ada kerana saiz, bentuk dan warna motosikal, atau pemandu kereta hanya melihat kereta lain dan mengabaikan motosikal walaupun mereka kelihatan jelas (Glad, 2001).

Dari segi jumlah kematian jalan raya tertinggi bagi setiap 100,000 penduduk, Malaysia berada di kedudukan ke-19 dari 182 negara di dunia. Malaysia juga mempunyai kadar kematian tertinggi kedua di Asia (WHO, 2016). Selain itu, Malaysia kini menduduki tempat ke-5 di dunia di kalangan negara-negara yang mengalami kematian akibat kemalangan motosikal yang tinggi, iaitu lebih daripada 50% daripada jumlah kematian akibat kemalangan jalan raya yang berkaitan dengan motosikal (WHO 2016). Oleh itu, Malaysia mendahului negara-negara yang menghadapi masalah keselamatan bagi penunggang motosikal (iaitu motosikal menyumbang lebih daripada 25% kenderaan berdaftar, dan melaporkan kematian kemalangan) dan datanya hampir kepada purata iaitu 47% lebih daripada kenderaan berdaftar motosikal dan 59% mangsa-mangsa yang dilaporkan kemalangan maut yang merupakan penunggang motosikal (WHO, 2016). Oleh itu, kajian ini akan mengkaji niat menunggang berisiko di kalangan penunggang motosikal UKM dan faktor-faktor yang mempengaruhi niat menunggang berisiko.

2. Tinjauan Literatur

Kajian ini bertujuan mengkaji niat penunggang menunggang dengan berisiko yang melibatkan belia Universiti Kebangsaan Malaysia (UKM). Seterusnya kajian ini bertujuan untuk melihat hubungan antara niat dengan aspek norma subjektif yang mempengaruhi niat penunggang bertindak sedemikian. Selain itu, kajian ini dijalankan untuk melihat dan mengenalpasti hubungan

sikap dengan niat penunggang motosikal yang merupakan belia UKM menunggang dengan berisiko. Akhirnya, kajian ini bertujuan untuk menganalisis hubungan niat penunggang menunggang secara berisiko dengan kawalan tingkah laku (*perceived behavioural control*).

Terdapat banyak kajian yang telah dijalankan berkaitan dengan kemalangan jalan raya dan niat pemandu yang terlibat dalam kemalangan sejak tahun 1970an. Namun kajian-kajian tersebut tidak cukup menyediakan bukti empirikal tentang perlunya pendedahan terhadap aspek niat yang mengundang belia penunggang dengan berisiko. Selain itu didapati bahawa kajian-kajian yang telah dilakukan hanya berasaskan niat dan kemalangan yang kereta sahaja. Penunggang motosikal yang menunggang dengan berisiko tinggi tidak selalu akan menghadapi kemalangan serius tetapi mereka mempunyai 'risiko tinggi' untuk terlibat dalam kemalangan serius (Turnnicliff, 2006). Oleh itu, kajian telah difokuskan kepada apakah pengundang niat yang menyebabkan belia menunggang dengan berisiko melalui hubungan niat dengan sikap penunggang menunggang dengan berisiko. Selain itu didapati aspek norma sosial dan kawalan tingkah laku juga menjadi pengundang utama niat belia untuk menunggang dengan berisiko. Pengkaji minat dengan isu ini setelah mengetahui tentang laporan Ops Selamat yang ke-13 sempena Hari Raya Aidilfitri baru-baru ini. Menurut Ketua Polis Negara Tan Seri Fuzi Harun 142 kes kemalangan dilaporkan berpunca daripada pemanduan yang cuai serta menukar laluan ke arah bertentangan tanpa melihat dengan teliti terlebih dahulu dan Statistik menunjukkan 142 kes tersebut melibatkan penunggang motosikal.

2.1 Sikap Menunggang Dengan Berisiko

Hasil kajian (Fernandes, Job, & Hatfield (2007) terhadap sikap pemandu 'berdaya saing' dan 'agresif', mendapati bahawa lelaki di semua kumpulan umur, yang dikategorikan sebagai 'berdaya saing', mempunyai kesalahan lalu lintas yang lebih tinggi melibatkan motor dan bilangan kemalangan yang lebih tinggi. Begitu juga, mereka yang mempunyai sikap 'agresif' terhadap penunggang juga menunjukkan bilangan kemalangan dan sabitan kesalahan lalu lintas yang lebih tinggi yang melibatkan motosikal. (Parker, Manstead, Stradling, & Reason 2004) diperhatikan bahawa pemandu muda mempunyai pandangan positif yang lebih kuat terhadap penunggang dengan laju dan berbahaya daripada pemandu yang tua. Daripada hasil kajian lepas diperhatikan bahawa pemuda muda juga menunjukkan minat yang lebih banyak terhadap tingkah laku untuk mengambil risiko semasa menunggang (Jonah, 2005), hal ini demikian kerana, penunggang yang muda lebih cenderung untuk menunggang dengan laju jika dibandingkan dengan penunggang yang lebih tua, tetapi kajian ini juga menggariskan perbezaan dalam sikap menimbulkan niat penunggang berisiko antara penunggang muda dan tua (Rothengatter 2000; in Lancaster and Ward, 2002). Walau bagaimanapun, untuk meyokong penemuan ini dengan mempertimbangkan sikap terhadap pelanggaran undang-undang lalu lintas yang tinggi dan berisiko rendah, dapat diperhatikan bahawa pemandu yang sering melakukan pelanggaran lalu lintas, seperti menunggang dengan laju, mempunyai sikap positif terhadap tingkah laku pelanggaran ini. (Stradling 2000; in Lancaster and Ward, 2002) juga mengkaji sikap dan kemahiran, tetapi dari sudut yang berbeza. Keputusan menunjukkan bahawa skor pelanggaran undang-undang lalu lintas pemandu adalah sebab utama berlakunya kemalangan jalan raya, berbanding kemalangan yang berlaku disebabkan oleh sebab-sebab lain. Oleh itu penulis mencadangkan bahawa, di atas tahap minimum tertentu kecekapan dalam mengendalikan kenderaan dan membaca jalan, ia adalah sikap penunggang yang tidak sesuai, dan bukannya kemahiran yang lemah menjadi sebab penunggang motosikal lebih cenderung untuk mengalami kemalangan.

2.2 Norma Subjektif Menunggang Dengan Berisiko

Dalam konteks keselamatan jalan raya, Gordon dan Hunt (2003) menyimpulkan bahawa norma subjektif adalah peramal niat yang paling lemah untuk niat menunggang dengan berisiko dalam persekitaran bandar dan luar bandar tetapi mencadangkan bahawa ini mungkin kerana item yang mereka gunakan menyoalkan tentang apa yang difikirkan orang lain, daripada menyumbang kepada faktor normatif yang berpotensi lebih relevan seperti kelajuan pemandu lain. Sokongan untuk kesimpulan ini telah dijumpai dalam kajian-kajian lain seperti yang dilakukan oleh Haglun dan Aberg (2004) dan Parker, Manstead, Stradling and Reason (2005). Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, beberapa kajian telah cuba mengukuhkan komponen norma subjektif dengan mencalonkan kumpulan rujukan tertentu, dengan mewakili kepercayaan normatif, dan bukan hanya bertanya tentang orang-orang yang penting kepada mereka (Norman, Clark & Walker, 2005). Oleh itu, pengenalan kumpulan rujukan tertentu yang relevan seperti ('orang yang saya naik dengan') boleh memberi model yang lebih kuat daripada norma subjektif TPB tradisional ('Orang yang penting kepada saya').

2.3 Kawalan Tingkah Laku Menunggang Dengan Berisiko

Ajzen (1988) memperkenalkan 'perceived behavioral control' ke dalam teorinya tingkah laku yang dirancang sebagai penentu niat tingkah laku dan tingkah laku itu sendiri. Secara konseptual, kawalan tingkah laku yang dilihat adalah sama dengan keefektifan diri - kedua-duanya merujuk kepada kepercayaan seseorang bahawa tingkah laku yang dimaksudkan berada di bawah kawalannya. Tetapi, pengendalian tingkah laku yang dianggap secara operasional sering dinilai dengan mudah atau sukar bagi tingkah laku ("Saya mendapati sukar untuk bersenam tiga kali seminggu").

Kawalan tingkah laku harus dikaitkan dengan niat kerana seseorang tidak mungkin berniat untuk melakukan tingkah laku yang berada di luar kawalannya (Sheeran, 2002). Sebaliknya, seseorang lebih cenderung untuk melakukan tingkah laku apabila dia percaya dia mempunyai keupayaan dan sumber daya untuk melaksanakannya (sekurang-kurangnya dalam hal tingkah laku positif yang dinilai (Eagly & Chaiken, 1999). Kawalan tingkah laku dirasakan mempunyai pengaruh akan pertimbangan individu terhadap kemampuan mereka untuk melibatkan diri dalam tingkah laku tertentu (Ajzen, 1991).

2.4 Niat Menunggang Dengan Berisiko

Niat pula ditentukan oleh tiga faktor penentu utama iaitu faktor peribadi, pengaruh sosial dan kekangan tingkah laku. Faktor peribadi ialah penilaian positif atau negatif individu dalam melaksanakan sesuatu tindakan. Faktor ini dinamakan sikap ke atas tingkah laku. Ia merujuk kepada penilaian seseorang bahawa melaksanakan sesuatu tindakan itu adalah baik atau buruk, sama ada ia suka atau tidak suka untuk melakukannya. Pengaruh sosial pula ialah persepsi tekanan sosial seseorang ke atas dirinya untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu tindakan dan faktor ini dinamakan norma subjektif. Tekanan sosial boleh datang sama ada secara interpersonal seperti daripada ibu bapa, guru, rakan atau secara luaran seperti media massa, dan agensi kerajaan.

Kajian rintis telah dijalankan pada bulan Ogos 2019. Seramai 30 orang belia Universiti Kebangsaan Malaysia telah terlibat dalam kajian rintis ini. Responden kajian rintis, adalah sebahagian daripada belia yang terlibat dalam kajian sebenar dijalankan. Kajian rintis

menunjukkan hasil yang memuaskan kerana kesemua item mendapat dapatan excellent (amat baik) iaitu melebihi 0.9 mengikut jadual Rule of Thumb.

3. Metodologi

Instrumen kajian yang digunakan dalam kajian ini ialah borang soal selidik. Soal selidik ini dibina dengan merujuk kajian lepas dan rujukan daripada jurnal para penyelidik profesional yang berkaitan dengan kajian ini. Seterusnya, soal selidik ini dirangkakan berdasarkan keperluan objektif kajian. Soal selidik ini mengandungi 33 soalan yang terbahagi kepada lima bahagian. Bahagian A mengandungi 8 soalan dibentuk untuk mendapatkan maklumat demografi dan latar belakang menunggang responden. Kesemua soalan bahagian A dibina berdasarkan ciri-ciri demografi responden yang ingin di kaji dalam kajian ini. Bahagian B pula membincangkan sikap responden menunggang motosikal secara berisiko yang mempunyai sebanyak 3 pembolehubah dan 10 item. Bahagian C akan membincangkan pengaruh norma subjektif dalam menunggang motosikal secara berisiko yang mempunyai sebanyak 2 pembolehubah dan 8 item. Bahagian D adalah kawalan tingkah laku dalam menunggang secara berisiko yang mempunyai sebanyak 1 pembolehubah dan 3 item. Seterusnya, data yang diambil diperolehi akan dianalisis menggunakan perisian *Statistical Package for Science Social (SPSS)* versi 23 dan melalui cara analisis deskriptif dan inferensi.

4. Dapatan dan Perbincangan

4.1 Latar Belakang Responden

Jadual 1 Maklumat Demografi Responden

Item	Kategori	Frekuensi (N)	Peratus (%)
Jantina	Lelaki	170	67.2
	Perempuan	83	32.8
Bangsa	Melayu	166	65.6
	Cina	33	13.0
	India	54	21.3
	Lain-lain	0	0
Lesen Motosikal	Ya	223	88.1
	Tidak	30	11.9
Pengalaman menunggang motosikal	1 - 12 bulan	16	6.3
	1 - 2 tahun	22	8.7
	2 - 3 tahun	71	28.1
	melebihi 4 tahun	144	56.9
Kekerapan menunggang	Setiap hari	182	71.9
	3 - 5 kali seminggu	33	13.0
	3 - 5 kali sebulan	16	6.3
	Sebulan sekali	14	5.5

	Setahun sekali	8	3.2
Jenis motosikal	Sport	26	10.3
	Kapchai	177	70.0
	Scooter	49	19.4
Kemalangan lepas	Tidak pernah	50	19.8
	Ya, 1 -12 bulan yang lepas	100	39.5
	Ya, 12 - 24 bulan yang lepas	81	32.0
	Ya, melebihi 3 tahun yang lepas	22	8.7
Jumlah		253	100

Kajian ini melibatkan 253 orang yang terdiri daripada 170 orang responden lelaki bersamaan 67.2 peratus dan 83 orang responden perempuan bersamaan 32.8 peratus. Jadual 1 menunjukkan bilangan responden lelaki lebih ramai berbanding responden perempuan.

Bagi kategori bangsa responden pula, pengkaji telah membahagikan kepada empat jenis iaitu Melayu, Cina, India dan Lain-lain. Bangsa Melayu sebanyak 166 orang responden (65.6%). Manakala untuk bangsa Cina sebanyak 33 orang responden (13.0%). Seterusnya, untuk bangsa India sebanyak 54 orang responden (21.3%) dan akhir sekali untuk lain-lain bangsa adalah 0 responden sahaja (0.0%). Jadual 2 menunjukkan bilangan responden mengikut bangsa.

Didapati bahawa seramai 223 responden bersamaan (88.15) memiliki lesen menunggang motosikal. Manakala, 30 responden (11.9%) tidak memiliki lesen menunggang motosikal. Daripada jumlah responden 253, 182 belia (71.9%) menunggang motosikal setiap hari dan sebanyak 33 responden (13.0%) menunggang sebanyak 3 – 5 kali seminggu serta 16 responden (6.3%) mengatakan mereka menunggang 3 – 5 kali sebulan sahaja. Selain itu, terdapat juga 14 responden (5.5%) dan seramai 8 responden (3.2%) masing menunggang sebanyak sebulan sekali dan setahun sekali.

Didapati hanya seramai 26 belia (10.3%) UKM sahaja memiliki motosikal jenis Sport dan hampir $\frac{3}{4}$ belia iaitu sebanyak 177 (70.0%) memiliki motosikal jenis Kapchai. Selebihnya memiliki jenis motosikal Scooter iaitu seramai 49 (19.4%) responden. Selain itu, bagi item kemalangan lepas didapati seramai 50 responden (19.8%) tidak pernah terlibat dengan mana-mana kemalangan yang melibatkan motosikal. Didapati juga seramai 100 orang belia (39.5%) yang menjawab soal selidik ini pernah terlibat dengan kemalangan yang melibatkan motosikal antara 1 – 12 bulan yang lepas. Terdapat juga seramai 81 belia (32.0%) yang terlibat dengan kemalangan berkaitan dengan motosikal antara 12 – 24 bulan lepas. Akhirnya kajian mendapati seramai 22 (8.7%) orang responden terlibat dengan kemalangan yang melibatkan motosikal melebihi 3 tahun yang lepas.

4.2 Analisis Regresi Linear Berganda

a) Penilaian Model dan setiap pemboleh ubah bebas

Jadual 2 Pemboleh Ubah Bersandar: Niat

Model	R ²	R ² terlaras	Standardized Coefficients	t	Sig.
Constant	.417	.402		23.396	.000

SENSASI	.072	.883	.378
AGRESIF	-.127	-2.475	.014
BEDAYA SAING	.075	.934	.351
RAKAN SEBAYA	-.244	-3.818	.000
KELUARGA	-.416	-7.111	.000
KAWALAN PENUH	-.150	-2.764	.006

Ringkasan Model mampu memberitahu pengkaji sekadar berapa banyak varian dalam pemboleh ubah bersandar iaitu Niat Menunggang Dengan Berisiko dengan dijelaskan oleh model yang dibina. Dalam kajian ini, model memiliki nilai R^2 sebanyak 0.417 iaitu 41.7% daripada varians dalam Niat Menunggang Dengan Berisiko. Manakala, bagi nilai R^2 terlaras yang mampu memberi ketepatan nilai anggaran yang lebih baik mengenai nilai populasi sebenar iaitu .402.

BERDAYA SAING	($\beta = .075, p > .05$)
SENSASI	($\beta = .072, p > .05$)
AGRESIF	($\beta = -.127, p > .05$)
KAWALAN PENUH	($\beta = -.150, p < .05$)
RAKAN SEBAYA	($\beta = -.244, p < .05$)
KELUARGA	($\beta = -.416, p < .05$)

Berdasarkan jadual 3, kawalan penuh didapati mencapai nilai Beta yang tertinggi ($\beta = -.150, p < .05$), ini diikuti dengan rakan sebaya di tempat kedua ($\beta = -.244, p > .05$). Manakala, keluarga didapati nilai Beta yang terendah ($\beta = -.416, p < .05$). Ini menunjukkan bahawa setiap peningkatan 1unit dalam kawalan penuh akan menurun - 0.150unit dalam niat. Seterusnya, peningkatan 1-unit dalam rakan sebaya pula membawa kepada -0.244unit peningkatan dalam niat. Manakala, peningkatan 1-unit dalam keluarga kepada -.416unit dalam niat. Daripada ketiga-tiga pemboleh ubah ini, pengkaji mendapati bahawa kawalan penuh memberi sumbangan yang paling besar dalam niat diikuti dengan rakan sebaya dan keluarga.

Jadual 3 Anova^b (N = 253)

Model	Sum of Square	df	Min ²	F	Sig.
1 Regresi	43.152	3	14.384	51.992	.000 ^b
Baki	68.887	249	.277		
Jumlah	112.040	252			

Berdasarkan analisis anova dalam jadual 4.21, kawalan penuh merupakan penyumbang yang signifikan terhadap niat di mana ($F(3,249) = 51.992, p = .000$) dengan nilai R^2 terlaras (.402).

4.2 Hubungan aspek norma subjektif dengan niat penunggang berisiko dalam kalangan belia UKM

Objektif pertama adalah untuk mengukur hubungan aspek norma subjektif dengan niat penunggang motosikal. Daripada hasil kajian yang dibuat, didapati norma subjektif seorang penunggang tidak mempengaruhi niat seseorang untuk menunggang dengan berisiko. Komponen norma subjektif dalam TPB tidak memberi kesan yang kuat terhadap niat. Banyak kajian telah membuktikan bahawa norma subjektif hanya mampu menjadi peramal yang lemah terhadap niat tingkah laku (Armitage & Conner, 2001). Dalam hal ini, konstruk norma subjektif rakan sebaya mendapat min tertinggi sebanyak 2.23 yang menunjukkan belia tidak setuju bahawa rakan sebaya mempengaruhi niat mereka untuk menunggang dengan berisiko. Gordon dan Hunt (2003) menyimpulkan bahawa norma subjektif adalah peramal niat yang paling lemah untuk niat menunggang dengan berisiko.

Selain itu aspek keluarga dalam norma subjektif mendapat nilai min terendah 1.35 yang menunjukkan belia sangat tidak setuju bahawa niat mereka menunggang dengan berisiko dipengaruhi oleh keluarga mereka. Dapatan ini jauh lebih beza dengan kajian yang dibuat oleh Arieff & Wardah (2006) yang menjelaskan antara latar belakang keluarga yang menjadi faktor risiko belia bertindak agresif disebabkan oleh pendapatan ibu bapa yang rendah dan anak membesar dalam keadaan terbiar.

4.3 Hubungan aspek sikap dengan niat penunggang berisiko dalam kalangan belia UKM

Hasil kajian menunjukkan bahawa belia dipengaruhi oleh sikap mencari sensasi, agresif dan berdaya secara aktif yang menimbulkan niat mereka menunggang dengan berisiko. Dapatan ini sama dengan kajian Fernandes, Job, & Hatfield (2007) terhadap sikap pemandu 'berdaya saing' dan 'agresif', yang mendapati bahawa lelaki di semua kumpulan umur, yang dikategorikan sebagai 'berdaya saing', mempunyai kesalahan lalu lintas yang lebih tinggi melibatkan motor dan bilangan kemalangan yang lebih tinggi.

Responden kajian yang merupakan belia memberi impak yang kuat terhadap hasil kajian kerana belia yang berada dalam lingkungan umur 18 hingga 25 mempunyai kemungkinan besar untuk menunggang dengan berisiko seperti yang ditegaskan oleh Parker, Manstead, Stradling, & Reason (2004) dalam kajiannya yang diperhatikan bahawa pemandu muda mempunyai pandangan positif yang lebih kuat terhadap menunggang dengan laju dan berbahaya daripada pemandu yang tua. Hal ini kerana, mereka yang berada diluar lingkungan belia terikat dengan tanggungjawab yang menyebabkan mereka berhati-hati semasa menunggang. Daripada hasil kajian lepas diperhatikan bahawa pemuda muda juga menunjukkan minat yang lebih banyak terhadap tingkah laku untuk mengambil risiko semasa menunggang (Jonah, 2005)

Didapati bahawa belia agak setuju bahawa mereka pernah berlumba atau pernah kekalkan kelajuan dengan penunggang lain yang jelas menunjukkan sikap berdaya saing mempengaruhi niat mereka menunggang dengan berisiko. Keputusan kajian Stradling (2000); in Lancaster dan Ward, (2002) menunjukkan bahawa skor pelanggaran undang-undang lalu lintas pemandu adalah sebab

utama berlakunya kemalangan jalan raya, berbanding kemalangan yang berlaku disebabkan oleh sebab-sebab lain. Belia yang sanggup melanggar undang-undang lalu lintas hanya untuk berlumba dengan penunggang lain.

Sikap mencari sensasi menunjukkan belia agak setuju bahawa mereka pernah menguji batas mereka dan pernah melakukan aksi berbahaya semasa menunggang yang jelas menunjukkan bahawa niat belia untuk menunggang dengan berisiko dipengaruhi oleh sikap untuk mencari sensasi semasa menunggang. Dalam kajian yang berkaitan dengan tingkah laku memandu, skor mencari sensasi didapati berkaitan dengan tingkah laku seperti menunggang dengan bahaya (Rolison & Scherman, 2003) menunggang dengan laju (Palamara & Stevenson, 2003; Tay, Champness & Watson, 2003). 38 kajian yang telah dijalankan untuk mengenalpasti hubungan antara pencarian sensasi dan menunggang dengan berisiko melaporkan hanya 4 kajian yang tidak mewujudkan hubungan positif (Rolison & Scherman, 2003). Rolison dan Scherman menegaskan bahawa pencarian sensasi kelihatan menyumbang antara 10 - 15% daripada varians dalam menunggang dengan berisiko.

4.4 Hubungan Kawalan tingkah laku (PBC) dengan niat penunggang berisiko dalam kalangan belia UKM

Objektif ketiga adalah untuk menganalisis hubungan aspek kawalan tingkah laku dengan niat penunggang motosikal. Hasil kajian menunjukkan bahawa kedua-dua komponen kawalan tingkah laku mempunyai hubungan yang signifikan dalam mempengaruhi niat penunggang menunggang dengan berisiko. Dapatan ini sama dengan kajian yang dijalankan oleh Ajzen's (1991) bahawa kawalan tingkah laku akan menjadi komponen yang paling berkesan dalam mengukur niat yang berkaitan dengan tingkah laku.

Kajian mendapati bahawa min keseluruhan 4.16 yang menunjukkan belia agak setuju dengan item dibawah kawalan tingkah laku. Dapat dilihat bahawa lebih tinggi pengalaman menunggang motosikal, belia lebih yakin bahawa mereka boleh mengawal motosikal dengan mahir untuk menunggang dengan berisiko. Hal ini dapat dilihat dalam ujian ANOVA Sehalu Antara kawalan tingkah laku dengan Pengalaman menunggang motosikal. Penemuan ini bersesuaian dengan kajian lepas mengenai kawalan tingkah laku yang menegaskan bahawa kawalan tingkah laku amat relevan untuk mengukur niat menunggang motosikal kerana seseorang tidak mungkin berniat untuk melakukan tingkah laku yang berada di luar kawalannya (Sheeran, 2002).

Seterusnya, hasil kajian menunjukkan, belia berasa agak setuju bahawa jika mereka mahu, mereka boleh menunggang motosikal secara berisiko dengan mudah yang menunjukkan nilai min tertinggi iaitu 4.53. Dapatan ini dibuktikan oleh Ajzen, 1991 yang menegaskan bahawa kawalan tingkah laku dirasakan mempunyai pengaruh akan pertimbangan individu terhadap kemampuan mereka untuk melibatkan diri dalam tingkah laku tertentu. Belia yang menunggang dengan berisiko percaya bahawa mereka mempunyai kemahiran untuk menunggang dengan mahir sehingga boleh mengelakkan diri daripada terlibat dengan kemalangan.

5 Rumusan dan Cadangan

Seperti kajian yang dijalankan oleh pengkaji lain, kajian ini juga mengalami limitasi yang tersendiri, jadi penyelidikan ini mempunyai beberapa batasan yang perlu dipertimbangkan. Bagi kajian ini, limitasi pertama yang dapat dilihat adalah kajian ini hanya menghadkan skop responden kepada pelajar di Kampus Bangi, Universiti Kebangsaan Malaysia sahaja, maka kajian ini hanya dapat melihat dapatan kajian daripada golongan yang menuntut ilmu di Kampus Bangi,

Universiti Kebangsaan Malaysia sahaja. Hal ini disebabkan oleh sekiranya skop responden dibuka kepada kampus Cheras UKM dan kampus Kuala Lumpur UKM, purata responden daripada kampus tersebut akan lebih kurang daripada fakulti-fakulti di kampus Bangi UKM atas sebab kesukaran untuk mendapati responden pelajar. Namun, kajian ini masih boleh membentangkan hasil kajian bagi populasi pelajar kampus Bangi UKM yang telah merangkumi kebanyakan pelajar dari fakulti yang berbeza dengan lebih terperinci daripada data kajian yang dikumpul. Oleh itu, pengkaji mencadangkan bahawa kajian ini mampu dijalankan di setiap fakulti masing-masing untuk proses pengumpulan data yang lebih padat dan terperinci bagi mendapati skala dan pemahaman belia tentang niat menunggang dengan berisiko yang berbeza.

Di samping itu, kajian ini yang menggunakan metodologi kuantitatif untuk menjalankan kaedah survey melalui kajian soal selidik. Kaedah pengumpulan data secara soal selidik menghadkan responden untuk menyampai maklum balas dan perspektif yang lebih terperinci dan mendalam mengenai topik kajian. Hal ini disebabkan kerana soal selidik yang disediakan untuk menjalankan kajian ini telah menggunakan teknik soalan tertutup yang menghadkan responden memilih jawapan yang disediakan oleh pengkaji untuk tujuan kajian. Dengan ini, pengkaji menjalankan telah menjalankan kajian rintis terhadap 30 orang responden bagi memastikan kesesuaian soalan bagi kajian lapangan yang seterusnya. Jadi, pengkaji mencadangkan bahawa kajian ini boleh dijalankan berserta dengan kaedah kuantitatif sekali agar mampu mendapat maklum balas yang lebih terperinci dan padat dengan informasi terhadap niat menunggang dengan berisiko. Pada masa yang sama, pengkaji juga dapat menilai sejauhmana kefahaman dan kematangan responden berkaitan topik isu yang sedang dikaji.

Selain itu, sekiranya isu niat penunggang menunggang motosikal dengan berisiko perlu dikaji dengan serius, maka sikap dan tingkah laku pengguna jalan raya (terutamanya pemandu kereta) juga perlu dikaji atau disertakan dalam kajian ini juga. Kajian lepas menunjukkan bahawa sebahagian besar kemalangan motosikal berlaku akibat daripada kesilapan yang dibuat oleh kenderaan lain dan sering pemandu mendakwa bahawa tidak melihat penunggang motosikal pada masa tersebut (Haworth, Smith et al, 2001; Preusser et al, 2003). Kajian pada masa akan datang boleh meluaskan lagi skop kajian ke arah punca wujudnya kenyataan bahawa penunggang motosikal menunggang dengan berisiko.

Penghargaan

Kajian ini telah dibiayai sepenuhnya oleh pelajar prasiswazah Program Komunikasi Media, Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, Universiti Kebangsaan Malaysia. Ucapan penghargaan ditujukan kepada pensyarah, ibu bapa dan rakan-rakan yang telah terlibat dalam menjayakan kajian ini.

Rujukan

- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50, 179-211.
- Ajzen, I. (2006). From intentions to actions: A theory of planned behavior. In J. Kuhl & J. Beckman (Eds.), *Action-Control: From Cognition to Behavior*. Heidelberg: Springer.
- Arieff Salleh Rosman dan Wardah Mokhtar. (2006). *Membentuk jati diri belia*. Bentong: PTS Professional Publishing Sdn. Bhd.
- Armitage, C. J. & Conner, M. (2001b). Social cognitive determinants of blood donation. *Journal of Applied Social Psychology*, 31(7), 1431-1457.

- De Lapparent, M., (2006). Empirical Bayesian analysis of accident severity for motorcyclists in large French urban areas. *Accident Analysis & Prevention*, 38, 260-268.
- Fernandes, R., Job, R. F. S., & Hatfield, J. (2007). A challenge to the assumed generalizability of prediction and countermeasure for risky driving: Different factors predict different risky driving behaviors. *Journal of Safety Research*, 38, 59-70.
- Glad, A., (2001). Glare Effects of High Beam on Motorcycles in Day- light. Transportökonomisk Institut TÖI, Oslo
- Gordon, C. & Hunt, M. (2003). The theory of planned behaviour applied to speeding, drink driving and seat-belt wearing. Paper presented at the Road Safety Research, Policing, Education Conference, Wellington, New Zealand.
- Haworth, N., (2012). Powered two wheelers in a changing world, challenges and opportunities. *Accident Analysis & Prevention*, 44, 12-18.
- Moan, I. S. (2013). Whether or not to ride with an intoxicated driver: Predicting intentions using an extended version of the theory of planned behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 20, 193.
- Pai, C.-W., (2009). Motorcyclist injury severity in angle crashes at T-junctions: identifying significant factors and analysing what made motorists fail to yield to motorcycles. *Safety Science* 47, 1097-1106.
- Shinar, D., (2012). Safety and mobility of vulnerable road users: Pedestrians, bicyclists, and motorcyclists. *Accident Analysis & Prevention*, 44, 1-2.
- Senbil, M., Zhang, J., Fujiwara, A., (2007). Motorization in Asia - 14 Countries and Three Metropolitan Area. *IATSS Research*, 31, 46 - 58.
- Sheeran, P., Norman, P. & Orbell, S. (2002). Evidence that intentions based on attitudes better predict behaviour than intentions based on subjective norms. *European Journal of Social Psychology*, 29(2/3), 403-406.
- Turnnicliff, D.J. (2006) Pshycosocial Factor contributing to motorcyclists intended riding stlye : an application of ectended version of theory of planned behaviour. Unpublished Master Thesis, Centre of Accident Resarch and Road Safety, Queensland University of Technology, Australia