



UNIVERSITI PUTRA MALAYSIA

***KESAN PENDIDIKAN KESELAMATAN JALAN RAYA TERHADAP NIAT
MEMBENTUK SIKAP POSITIF DALAM KALANGAN MURID SEKOLAH
RENDAH***

MAZLAN BIN ISMAIL

FEM 2016 11



**KESAN PENDIDIKAN KESELAMATAN JALAN RAYA TERHADAP NIAT
MEMBENTUK SIKAP POSITIF DALAM KALANGAN MURID SEKOLAH
RENDAH**

Oleh

MAZLAN BIN ISMAIL

**Tesisi ini dikemukakan kepada Sekolah Pengajian Siswazah
Universiti Putra Malaysia sebagai memenuhi keperluan untuk ijazah
Doktor Falsafah**

Februari 2016

Semua bahan yang terkandung dalam tesis ini, termasuk tanpa had teks, logo, ikon, gambar dan semua karya seni lain, adalah bahan hak cipta Universiti Putra Malaysia kecuali dinyatakan sebaliknya. Penggunaan mana-mana bahan yang terkandung dalam tesis ini dibenarkan untuk tujuan bukan komersil daripada pemegang hak cipta. Penggunaan komersil bahan hanya boleh dibuat dengan kebenaran bertulis terdahulu yang nyata daripada Universiti Putra Malaysia.

Hak cipta © Universiti Putra Malaysia



Abstrak tesis yang dikemukakan kepada Senat Universiti Putra Malaysia sebagai memenuhi keperluan untuk Ijazah Doktor Falsafah

**KESAN PENDIDIKAN KESELAMATAN JALAN RAYA
TERHADAP NIAT MEMBENTUK SIKAP POSITIF
DALAM KALANGAN MURID SEKOLAH RENDAH**

Oleh

MAZLAN BIN ISMAIL

Februari 2016

Pengerusi : Mohd Ibrani Shahrinin Bin Adam Assim, Phd
Fakulti : Ekologi Manusia

Pendidikan Keselamatan Jalan Raya (PKJR) merupakan satu usaha jangka panjang untuk melahirkan generasi yang celik dan mengamalkan ilmu keselamatan jalan raya. Berdasarkan keputusan Jawatankuasa Kabinet mengenai Keselamatan Jalan Raya tahun 2006, Kementerian Pelajaran (kini Kementerian Pendidikan Malaysia) dan Kementerian Pengangkutan dipertanggungjawabkan dalam pelaksanaan PKJR di Sekolah Rendah di seluruh negara. Sehubungan dengan itu, kajian ini bertujuan untuk melihat kesan pelaksanaan program PKJR di sekolah rendah terhadap niat membentuk sikap positif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya yang dipamerkan melalui tingkah laku kanak-kanak hasil daripada pengajaran dan pembelajaran PKJR secara formal di dalam biik darjah di seluruh negara. Dalam meneliti keberkesanan pelaksanaan PKJR tersebut, kaedah kajian tinjauan digunakan melalui persampelan mudah, manakala pengumpulan data melalui pengedaran soal selidik. Dapatan kebolehppercayaan uji rintis adalah tinggi (sikap $\alpha=0.873$, norma subjektif $\alpha=0.722$, kawalan tingkah laku yang dipersepsi $\alpha=0.894$ dan niat $\alpha=0.864$). Sebanyak 557 responden yang mewakili murid tahun lima di seluruh negara diambil kira dalam kajian. Model Teori Tingkah laku Berencana (TPB) Ajzen (1991) digunakan dalam kajian ini. Dapatan menunjukkan tahap sikap terhadap tingkah laku dalam pelaksanaan PKJR berada pada tahap sederhana iaitu 50.3% (280), manakala tahap norma subjektif 90.7% (505) dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi 64.8% (361) terhadap tingkah laku dalam pelaksanaan PKJR adalah tinggi. Manakala tahap niat membentuk sikap positif kesan pelaksanaan PKJR adalah tinggi iaitu 64.6% (360). berbanding perbezaan yang signifikan dengan tahap sederhana iaitu 34.8% (194). Dalam analisis korelasi antara faktor sikap $r=.480$ ($p \leq 0.01$), norma subjektif $r=.262$ ($p \leq 0.01$) dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi $r=.249$ ($p \leq 0.01$) dengan niat dalam pelaksanaan PKJR terhadap kanak-kanak bertingkah laku ketika berada di jalan raya terdapat hubungan yang signifikan. Analisis regresi berganda pula mendapati pemboleh ubah sikap adalah menyumbang kepada tahap niat dalam pelaksanaan PKJR terhadap kanak-kanak untuk bertingkah laku ketika berada di jalan raya iaitu $\beta=0.428$. Begitu juga ketiga-tiga hipotesis berkaitan hubungan sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi dengan niat ditolak. Justeru, dapatan kajian ini boleh membantu pihak-pihak terbabit, khususnya KPM mengkaji semula akan pelaksanaan PKJR di sekolah.

niat ditolak. Justeru, dapatan kajian ini boleh membantu pihak-pihak terbabit, khususnya KPM mengkaji semula akan pelaksanaan PKJR di sekolah.

Abstract of the thesis presented to the Senate of Universiti Putra Malaysia in fulfillment of the requirement for the Degree of Doctor of Philosophy

THE EFFECTS OF ROAD SAFETY EDUCATION IN DEVELOPING POSITIVE ATTITUDE AMONG PRIMARY SCHOOL PUPILS

By

MAZLAN BIN ISMAIL

February 2016

Chairman : Mohd Ibrani Shahrudin Bin Adam Assim, Phd
Faculty : Human Ecology

Road Safety Education (RSE) is a long term effort to produce literate and knowledgeable generation that practices road safety. Based on the decision of the Cabinet Committee on Road Safety in 2006, the Ministry of Education and the Ministry of Transportation are responsible for the implementation RSE in primary schools throughout the country. Therefore, this study was conducted to investigate the factors that influenced the implementation of RSE in primary schools on its intention in developing positive attitude among pupils who have undergone the RSE module. A survey by questionnaire was administered on 557 respondents who represented the whole population of Year Five pupils in the country. The findings of the reliability levels of the pilot study were high (behavioural attitude $\alpha=0.873$, subjective norms $\alpha =0.722$, control of perceived behaviour $\alpha =0.894$ and the level of intent $\alpha=0.864$). The Theoretical Model used in this study is Ajzen's (1991) Theory of Planned Behavior (TPB). The findings showed that the level of behavioural attitudes in the implementation of RSE was at an average level i.e. 50.3% (280), while the level of subjective norm 90.7% (505) and attitude towards the perceived controlled behavior 64.8% (361) in the implementation of RSE were high. This shows that the level of factors like subjective norms and control of perceived behaviors were at a higher level compared to the level of behavioural attitudes in the TPB. The level of intention towards the implementation RSE was also high at 64.6% (360) which showed a significant difference to the level of average which is 34.8% (194). In the analysis of the correlation among the TPB factors with the intention of implementing RSE on pupils conduct on the road, a significant correlation at the level of $(p) \leq 0.01$ was evident. The findings indicated that the subjective norm was at $r=.262$ ($p) \leq 0.01$ while the control of perceived behavior was at $r=.249$ ($p) \leq 0.01$. The results showed that there was a significant relationship between the two factors. An analysis of multiple regressions also indicate that the factor of attitude contributed to the level of intention in the implementation of PKJR on children's conduct while on the road ($\beta=0.428$). Subsequently, the three hypotheses on the relationship of attitude to behaviour and the subjective norm to the control of perceived behavior with intent were rejected. In conclusion, the finding of this study could help the parties involved, in particular MOE during the review of the implementation of RSE in schools.

PENGHARGAAN

Syukur kepada Yang Maha Esa kerana memberi kesempatan dan kekuatan kepada saya menyiapkan tesis ini. Kejayaan tidak akan tercapai jika tiada sokongan dan bimbingan daripada pelbagai pihak, sama ada secara langsung mahupun tidak langsung. Pada kesempatan ini pengkaji ingin merakamkan ucapan penghargaan dan terima kasih kepada Dr. Mohd Ibrani Shahrudin, Prof Madya Dr. Ma'rof Redzuan dan Prof Madya Dr. Ahmad Hariza selaku pasukan penyeliaan yang memberikan panduan, bimbingan, dorongan dan perkongsian kepakaran serta maklumat yang amat berguna dalam usaha menyiapkan tesis ini. Jutaan terima kasih kepada Allahyarham Datuk Prof Dr. Raden Umar Raden Sohadi yang menjadi pencetus kepada pelaksanaan program pendidikan keselamatan jalan raya di sekolah, seterusnya memberi idea kepada penulisan tesis ini. Tidak lupa juga penulis ingin merakamkan penghargaan kepada Cik Amni, En. Rosdy Wahid dan para jurulatih Pendidikan Keselamatan Jalan Raya di sekolah-sekolah yang terlibat dalam kajian ini. Ucapan terima kasih juga dihulurkan kepada Kementerian Pendidikan Malaysia yang memberikan ruang dan peluang untuk penulis mengikuti pengajian ini.

Akhir sekali penulis mengambil peluang ini untuk mengucapkan terima kasih kepada kedua ibu bapa dan isteri yang tidak jemu-jemu mendoakan agar kejayaan penulis. Jasa dan pengorbanan kalian akan dikenang dan dihargai sepanjang hayat.

Saya mengesahkan bahawa satu Jawatankuasa Peperiksaan Tesis telah berjumpa pada 05 Februari 2016 untuk menjalankan peperiksaan akhir bagi Mazlan bin Ismail bagi menilai tesis beliau yang bertajuk “Kesan Pendidikan Keselamatan Jalan Raya Terhadap Niat Membentuk Sikap Positif dalam Kalangan Murid Sekolah Rendah” mengikut Akta Universiti dan Kolej Universiti 1971 dan Perlembagaan Universiti Putra Malaysia [P.U.(A) 106] 15 Mac 1998. Jawatankuasa tersebut telah memperakukan bahawa calon ini layak dianugerahi ijazah Doktor Falsafah.

Ahli Jawatankuasa Peperiksaan Tesis adalah seperti berikut:

Zaid b Ahmad, PhD

Profesor
Fakulti Ekologi Manusia
Universiti Putra Malaysia
(Pengerusi)

Rahimah binti Ibrahim, PhD

Profesor Madya
Institut Gerontologi
Universiti Putra Malaysia
(Pemeriksa Dalam)

Mohammad Shatar bin Sabran, PhD

Profesor Dato'
Fakulti Ekologi Manusia
Universiti Putra Malaysia
(Pemeriksa Dalam)

Chua Bee Seok, PhD

Profesor Madya
Unit Penyelidikan Psikologi dan Kesihatan Sosial
Universiti Malaysia Sabah
(Pemeriksa Luar)



ZULKARNAIN ZAINAL, PhD

Profesor dan Timbalan Dekan
Sekolah Pengajian Siswazah
Universiti Putra Malaysia

Tarikh: 28 Jun 2016

Tesis ini telah dikemukakan kepada Senat Universiti Putra Malaysia dan telah diterima sebagai memenuhi syarat keperluan untuk Ijazah Doktor Falsafah. Ahli Jawatankuasa Penyeliaan adalah seperti berikut:

Mohd Ibrani Shahrinin Bin Adam Assim, PhD

Pensyarah Kanan
Fakulti Ekologi Manusia
Universiti Putra Malaysia
(Pengerusi)

Ma'rof Bin Redzuan, PhD

Profesor Madya
Fakulti Ekologi Manusia
Universiti Putra Malaysia
(Ahli)

Ahmad Hariza Bin Hashim, PhD

Profesor
Fakulti Ekologi Manusia
Universiti Putra Malaysia
(Ahli)

BUJANG BIN KIM HUAT, PhD

Profesor dan Dekan
Sekolah Pengajian Siswazah
Universiti Putra Malaysia

Tarikh :

Perakuan pelajar siswazah

Saya memperakui bahawa:

- tesis ini adalah hasil kerja saya yang asli;
- setiap petikan, kutipan dan ilustrasi telah dinyatakan sumbernya dengan jelas;
- tesis ini tidak pernah dimajukan sebelum ini, dan tidak dimajukan serentak dengan ini, untuk ijazah lain sama ada di Universiti Putra Malaysia atau di institusi lain;
- hak milik intelek dan hakcipta tesis ini adalah hak milik mutlak Universiti Putra Malaysia, mengikut Kaedah-Kaedah Universiti Putra Malaysia (Penyelidikan) 2012;
- kebenaran bertulis daripada penyelia dan Pejabat Timbalan Naib Canselor (Penyelidikan dan Inovasi) hendaklah diperoleh sebelum tesis ini diterbitkan (dalam bentuk bertulis, cetakan atau elektronik) termasuk buku, jurnal, modul, prosiding, tulisan popular, kertas seminar, manuskrip, poster, laporan, nota kuliah, modul pembelajaran atau material lain seperti yang dinyatakan dalam Kaedah-Kaedah Universiti Putra Malaysia (Penyelidikan) 2012;
- tiada plagiat atau pemalsuan/fabrikasi data dalam tesis ini, dan integriti ilmiah telah dipatuhi mengikut Kaedah-Kaedah Universiti Putra Malaysia (Pengajian Siswazah) 2003 (Semakan 2012-2013) dan Kaedah-Kaedah Universiti Putra Malaysia (Penyelidikan) 2012. Tesis telah diimbaskan dengan perisian pengesanan plagiat.

Tandatangan: _____ Tarikh: _____

Nama dan No. Matrik: Mazlan Bin Ismail, GS25856

Perakuan Ahli Jawatankuasa Penyeliaan:

Dengan ini, diperakukan bahawa:

- penyelidikan dan penulisan tesis ini adalah di bawah seliaan kami;
- tanggungjawab penyeliaan sebagaimana yang dinyatakan dalam Kaedah-Kaedah Universiti Putra Malaysia (Pengajian Siswazah) 2003 (Semakan 2012-2013) telah dipatuhi.

Tandatangan: _____

Nama

Pengerusi

Jawatankuasa

Penyeliaan : Mohd Ibrani Shahrimin Bin Adam Assim, PhD

Tandatangan: _____

Nama

Jawatankuasa

Penyeliaan : Ma'rof Bin Redzuan, PhD

Tandatangan: _____

Nama

Jawatankuasa

Penyeliaan : Ahmad Hariza Bin Hashim, PhD

ISI KANDUNGAN

Muka Surat

ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
PENGHARGAAN	iii
PENGESAHAN	iv
PERAKUAN	vi
SENARAI JADUAL	xi
SENARAI RAJAH	xiii
SENARAI SINGKATAN	xiv

BAB

1	PENDAHULUAN	1
1.1	Pengenalan	1
1.2	Pernyataan Masalah	3
1.3	Persoalan Kajian	9
1.4	Objektif Kajian	9
1.5	Hipotesis Kajian	10
1.6	Kepentingan Kajian	10
1.7	Kerangka Teoritikel	11
1.8	Kerangka Konseptual	31
1.9	Definisi Konseptual dan Operasional	34
1.9.1	Sikap	34
1.9.2	Norma subjektif	35
1.9.3	Kawalan tingkah laku yang dipersepsi	37
1.9.4	Niat	39
1.9.5	Pengguna jalan raya	40
1.9.6	Kanak-kanak	40
1.9.7	Pembelajaran	41
1.9.8	Pendidikan keselamatan jalan raya	41
1.9.9	Tingkah laku	42
1.9.10	Pembentukan sikap positif	42
1.10	Skop dan Limitasi Kajian	43
1.11	Kesimpulan	43
2	TINJAUAN LITERATURE	44
2.1	Pengenalan	44
2.2	Pendidikan Keselamatan Jalan Raya	44
2.3	Teori Tingkah Laku Berencana	52
2.4	Membentuk Sikap Positif Melalui PKJR	54
2.5	Kesimpulan	63
3	METHODOLOGI KAJIAN	64
3.1	Pengenalan	64
3.2	Reka Bentuk Kajian	64
3.3	Lokasi Kajian	65
3.4	Populasi dan Sampel	66
3.5	Persampelan Kajian	66

3.6	Saiz Sampel	67
3.7	Pengumpulan Data	68
3.8	Instrumen	69
3.9	Kajian Rintis	70
3.10	Analisis Data	72
3.11	Ujian Kenormalan Data	73
3.12	Kesimpulan	73
4	HASIL KAJIAN DAN PERBINCANGAN	74
4.1	Pengenalan	74
4.2	Latar Belakang Responden	74
4.3	Dapatan Kajian	75
4.3.1	Kesan PKJR mempengaruhi tahap sikap terhadap tingkah laku dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya	76
4.3.2	Kesan PKJR mempengaruhi tahap sikap terhadap norma subjektif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya	76
4.3.3	Kesan PKJR mempengaruhi tahap sikap terhadap kawalan tingkah laku yang dipersepsi yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya	78
4.4	Kesan PKJR mempengaruhi tahap niat dalam kalangan pelajar yang melalui PKJR membentuk sikap positif sebagai pengguna jalan raya	79
4.5	Interpretasi Analisis Korelasi	81
4.5.1	Hubungan sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif, kawalan tingkah laku yang dipersepsi dengan niat membentuk sikap positif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR	81
4.6	Interpretasi Analisis Regresi Berganda	82
4.6.1	Sikap yang menyumbang kepada tahap niat dalam pelaksanaan program PKJR di sekolah dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya	82
4.7	Dapatan Hipotesis	83
4.8	Rumusan	85
5	PERBINCANGAN, RUMUSAN, IMPLIKASI DAN CADANGAN	88
5.1	Pengenalan	88
5.2	Ringkasan Kajian	88
5.2.1	Kesan PKJR mempengaruhi tahap sikap, norma subjektif dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya	90
5.2.2	Kesan PKJR mempengaruhi tahap niat dalam membentuk sikap positif terhadap tingkah laku dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya	91
5.2.3	Hubungan faktor sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi dengan niat dalam pelaksanaan program PKJR	91
5.2.4	Faktor penyumbang kepada tahap niat untuk bertingkah laku dalam membentuk sikap positif kesan daripada pelaksanaan program PKJR	91

5.2.5	esis	92
5.3	Kesimpulan	92
5.4	Implikasi Kajian	93
5.4.1	Implikasi teoritikal kajian	93
5.4.2	Implikasi dasar kerajaan	93
5.4.3	Implikasi kurikulum sekolah dan universiti	94
5.4.4	Implikasi kepada pihak swasta	94
5.4.5	Implikasi kepada guru	94
5.4.6	Implikasi kepada ibu bapa dan masyarakat	94
5.4.7	Implikasi keperluan PKJR	95
5.4.8	Implikasi kesesuaian tempoh masa pelaksanaan	95
5.5	Limitasi Kajian	95
5.6	Cadangan	96
5.7	Rumusan	97
BIBLIOGRAFI		98
LAMPIRAN		108
BIODATA PELAJAR		115

SENARAI JADUAL

Jadual	Muka Surat	
1.1	Tarikan interpersonal dalam proses membuat penilaian	28
2.1	Negara terlibat dengan pelaksanaan PKJR	55
2.2	Tahap pengetahuan berkaitan tempat berbahaya di jalan raya	59
2.3	Peratus responden tahun 1 memberi respon bahawa jalan raya tempat berbahaya	60
2.4	Tahap pengetahuan keperluan memegang tangan orang dewasa	60
2.5	Peratus responden tahun 2 dan 4 memberi respon bahawa jalan raya adalah tempat berbahaya	61
2.6	Tahap pengetahuan murid tahun 2 dan 4 memegang tangan orang dewasa ketika melintas	61
2.7	Tahap pengetahuan menggunakan tali pinggang keledar	61
2.8	Tahap pengetahuan mengenal pasti risiko membuat keputusan bagi diri sendiri	62
2.9	Peratusan responden memberi respons yang positif mengenal pasti risiko	63
3.1	Negeri dan daerah kajian	66
3.2	Senarai negeri dan bilangan sampel	68
3.3	Nilai alpha setiap faktor TPB	71
3.4	Tahap menjawab item instrumen	72
4.1	Latar belakang responden	74
4.2	Tahap sikap terhadap tingkah laku dalam pelaksanaan program PKJR	76
4.3	Kesan PKJR mempengaruhi tahap sikap terhadap norma subjektif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya	77
4.4	Kesan PKJR mempengaruhi tahap sikap terhadap norma subjektif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya	79
4.5	Kesan PKJR mempengaruhi tahap niat terhadap tingkah laku dalam dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai	80

	pengguna jalan raya	
4.6	Hubungan sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif, kawalan tingkah laku yang dipersepsi dengan niat kesan daripada pelaksanaan program PKJR	81
4.7	Faktor penyumbang kepada niat dalam pelaksanaan PKJR terhadap pelajar yang telah melalui PKJR untuk bertingkah laku di jalan raya	83
4.8	Rumusan dapatan kajian	86



SENARAI RAJAH

Rajah		Muka Surat
1.1	Komponen Sikap Manusia	12
1.2	Sikap Melalui Representasi Mental	12
1.3	Sikap Sebagai Penilaian	13
1.4	Komponen Sikap (a)	13
1.5	Komponen Sikap (b)	14
1.6	Perubahan Tingkah Laku	22
1.7	Teori Perlakuan Berencana (a)	23
1.8	Teori Tingkah Laku Berencana (b)	24
1.9	Gabungan Kerangka Kerja Pavlov, Bandura, Festinger, Ajza & Fisbein	26
1.10	Kerangka Teoritikel Kajian	31
1.11	Kerangka Konseptual Kajian	34
2.1	Peringkat Pelaksanaan Program PKJR	57
3.1	Langkah-Langkah Dalam Penyelidikan Kuantitatif	65
3.2	Lima Langkah Dalam Kaedah Persampelan	67

SENARAI SINGKATAN

PKJR	Pendidikan Keselamatan Jalan Raya
MIROS	Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya
JKJR	Jabatan Keselamatan Jalan Raya
BPK	Bahagian Pembangunan Kurikulum
KPM	Kementerian Pelajaran Malaysia
JNJK	Jemaah Nazir dan Jaminan Kualiti
BPG	Bahagian Pendidikan Guru
BBT	Bahagian Buku Teks
EPRD	Bahagian Penyelidikan dan Dasar Pendidikan
JPN	Jabatan Pelajaran Negeri
PPD	Jabatan Pendidikan Daerah
JU	Jurulatih Utama
MOT	Kementerian Pengangkutan Malaysia
NSW	North South Wales
PDRM	Polis Diraja Malaysia
PDHPE	Personel Development, Health and Physical Education
GRSP	Global Road Safety Partnership
WHO	Pertubuhan Kesihatan Sedunia
UPM	Universiti Putra Malaysia
SRTS	Safe Routes to School
TPB	Theory of Planned Behaviour
DSA	Driving Standard Agency

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Pengenalan

Pembangunan rangkaian jalan raya yang merupakan salah satu faktor penting bagi penyediaan infrastruktur yang diperlukan untuk pelbagai kemudahan dalam sesebuah negara. Situasi yang sama berlaku di Malaysia. Segala kemudahan yang dibekalkan oleh pemerintah kepada rakyat negaranya merupakan satu usaha membekalkan pembangunan sosial dalam sesebuah masyarakat. Lanjutan daripada pembangunan jalinan jalan raya yang baik dan peningkatan taraf hidup membolehkan rakyat sesebuah negara memiliki pelbagai kenderaan bagi memudahkan pergerakan dari satu destinasi ke destinasi yang lain. Keadaan ini hampir sama dengan apa yang berlaku di negara membangun yang mempercayai bahawa jaringan jalan raya dan perkhidmatan pengangkutan untuk penumpang mahupun untuk barangan merupakan syarat mutlak untuk mendaki puncak ketinggian tamadun dan kesejahteraan hidup (Abd. Rahim Md Nor & Mazdi Marzuki, 2000).

Namun begitu dalam usaha menyediakan pelbagai kemudahan perhubungan terhadap sesebuah negara, kadang kala timbul masalah berkaitan isu keselamatan jalan raya kepada sesebuah negara yang dihadapi setiap hari (Mazdi & Abd Jalil, 2007). Isu kemalangan yang menjadi aspek penting ketika menggunakan jalan raya. Menurut Pheasant (1986), kemalangan boleh dikatakan sebagai suatu tindakan atau tingkah laku yang tidak dirancang atau dijangkakan oleh seseorang. Polis Diraja Malaysia (2004) pula mengkategorikan kemalangan jalan raya kepada empat kategori, iaitu kemalangan yang menyebabkan kematian, kecederaan serius, kecederaan ringan dan tidak mengalami sebarang kecederaan. Berdasarkan laporan World Health Organisation (WHO), lebih kurang 1.3 juta mati akibat daripada kemalangan jalan raya dan 20-50 juta orang pula yang tercedera setiap tahun (MENAFN Press 20 April 2010; Murray & Lopez, 1996). Sebahagian besar isu kemalangan jalan raya ini berlaku di negara berpendapatan rendah dan negara membangun, kanak-kanak dan remaja yang mewakili jumlah tersebut (UNICEF, 2001). Ini menunjukkan perhubungan jalan raya merupakan suatu yang kompleks dan terlalu bahaya (Paden et al. 2004) kepada pengguna khususnya yang dikaitkan dengan kemalangan jalan raya.

Kemalangan yang dimaksudkan bukanlah tertumpu kepada sesuatu jenis kenderaan sahaja, sebaliknya kemalangan akan melibatkan pemandu kenderaan seperti kereta, bas, teksi, van, lori malah membabitkan penunggang motosikal, basikal dan pejalan kaki (Khidir et al. 2008). Paling membimbangkan kemalangan itu melibatkan golongan muda (Pang et al. 2000). Situasi ini bertambah buruk jika kemalangan yang melibatkan kanak-kanak. Radin Umar & Aminuddin Adnan (1992), mendapati 23% daripada pejalan kaki yang tercedera dalam kemalangan jalan raya adalah kanak-

kanak dalam lingkungan 5-10 tahun, manakala 48% adalah orang dewasa yang lingkungan umur 18-50 tahun.

Pelbagai punca yang sering dikaitkan dengan sesuatu kejadian kemalangan. Empat punca yang sering dikaitkan dengan berlakunya kemalangan jalan raya, iaitu faktor manusia, faktor kenderaan, faktor fizikal jalan raya dan keempat faktor alam sekitar. Walau bagaimanapun, kemalangan jalan raya boleh berlaku disebabkan gabungan faktor-faktor tersebut. Namun begitu, dalam keempat-empat faktor tersebut, faktor manusia atau pengguna jalan raya adalah penyumbang utama dan dominan berlakunya kemalangan. Faktor ini termasuklah ketidakmahiran, kelalaian, kecuaiian dan ketidaksabaran semasa mengendalikan kenderaan (Talib et al. 2003). Sabey dan Staughton (1975) turut mendapati faktor pengguna jalan raya menyumbang kepada 95% kemalangan jalan raya, manakala faktor yang berkait antara pengguna jalan raya dengan persekitaran menyumbang 25% berlakunya kemalangan jalan raya.

Kemalangan jalan raya berlaku tanpa mengira bangsa, agama, jantina, umur dan jenis pekerjaan (Nurul Nadia, 2005). Dari segi golongan yang paling berisiko terbabit dengan kemalangan jalan raya ialah pejalan kaki dan penunggang basikal. Menurut PDRM, sebanyak 636 orang pejalan kaki dan 183 orang penunggang basikal yang terkorban dalam kemalangan (PDRM, 2009). Ini menjadikan pejalan kaki sebagai salah satu mangsa utama kecederaan, kecacatan dan kematian terutama di dunia ketiga (Thmson et al. 1996). Secara tidak langsung penyebab utama kematian, khususnya dalam kalangan mereka yang berusia 15-29 tahun, manakala bagi kalangan kanak-kanak berumur 5-14 tahun pula penyebab kedua kematian di seluruh dunia berpunca daripada kemalangan. Keadaan ini berlaku akibat daripada sikap pengguna jalan raya sendiri. Hampir 94% kemalangan jalan raya berpunca daripada kesalahan pemandu yang merupakan pengguna jalan raya (Muhammad Shaid, 1997). Statistik yang menunjukkan jumlah kemalangan jalan raya tidak mengenal usia, pangkat serta kedudukan. Ini bermakna golongan pelajar turut terdedah akan risiko kemalangan jalan raya, malah akan bertambah risiko jika sikap tidak mempedulikan akan aspek keselamatan jalan raya. Angka statistik menunjukkan terdapat 3906 kanak-kanak dan daripada jumlah tersebut iaitu 435 meninggal dunia di jalan raya. Laporan statistik Polis Diraja Malaysia (PDRM) dari tahun 1996 hingga 2000 mendapati kadar kemalangan jalan raya di Malaysia mencecah 30,175 kematian dan daripada jumlah tersebut 11,738 (38.8%) adalah merupakan golongan remaja. Pada tahun 2007, daripada 363,319 kemalangan jalan raya, 6,282 menyebabkan kematian dan pejalan kaki adalah berada tempat ketiga berbanding pengguna jalan raya yang lain (PDRM, 2009).

Setiap kali berlakunya kemalangan jalan raya, pelbagai kesan yang timbul sama ada kepada mangsa yang terlibat dengan kemalangan tersebut atau ahli keluarga serta majikan dan rakan taulan. Justeru, akibat daripada kesan yang amat tragis itu, maka satu alternatif yang berkesan perlu dicari bagi menangani punca kemalangan khususnya yang berkaitan sikap pengguna jalan raya. Pelbagai kempen keselamatan jalan raya diadakan bertujuan meningkatkan kesedaran pengguna terhadap pentingnya keselamatan di jalan raya. Menurut ahli psikologi, faktor sikap ini dapat dibentuk melalui pendidikan awal usia. Justeru itu, sekolah merupakan tempat yang

sesuai bagi membentuk tingkah laku pengguna jalan raya secara formal. Perubahan tingkah laku manusia boleh dibentuk dari luar, iaitu dengan cara memanipulasikan alam sekitar (Mahamood Nazar, 2001). Atas dasar boleh berlaku perubahan terhadap penilaian dan perlakuan pengguna jalan raya dalam jangka panjang, maka kerajaan patut dan turut sama mendidik kanak-kanak yang berhadapan dengan situasi trafik (Thmson et al. 1996). Oleh itu, Pendidikan Keselamatan Jalan Raya (PKJR) merupakan kunci kepada keselamatan semua pengguna jalan raya (JKJR, 2008).

Lantaran itu, Kerajaan Malaysia telah memperkenalkan program keselamatan jalan raya bersepadu untuk mengelakkan dan mengurangkan kemalangan jalan raya. Atas dasar itulah langkah ini secara tidak langsung bagi mengurangkan bebanan kerajaan yang kian meningkat akibat daripada kemalangan jalan raya. Menurut Radin (2005), kadar kemalangan jalan raya telah meningkat dari 148,801 kes pada tahun 1994 ke 326,817 kes pada tahun 2004. Ramalan bahawa 9,127 kematian pada tahun 2000 telah memaksa pihak kerajaan supaya mengadakan program keselamatan jalan raya di sekolah bagi mencegah dan mengurangkan kadar kemalangan jalan raya. Untuk itu, Pendidikan Keselamatan Jalan Raya (PKJR) diperkenalkan sebagai satu inisiatif jangka panjang yang bermula daripada kanak-kanak sewal usia (Jabatan Keselamatan Jalan Raya, 2006) bagi mempengaruhi niat membentuk sikap yang positif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya.

1.2 Pernyataan Masalah

Isu kemalangan jalan raya merupakan isu sosial dan kesihatan yang kritikal pada masa kini. Ini kerana kemalangan adalah antara penyebab utama kematian dalam kalangan mereka yang berumur antara 1 hingga 38 tahun (Strasser et al. 1973). Di Malaysia daripada 298,651 kemalangan jalan raya yang dilaporkan dalam tahun 2003, sebanyak 6,282 kejadian melibatkan kematian (Polis Diraja Malaysia, 2004). Menurut Tun Abdullah, Mantan Perdana Menteri Malaysia, kemalangan jalan raya merupakan faktor ketiga kematian bagi kaum lelaki dan ketujuh kepada golongan wanita pada tahun 2004 (Kementerian Pengangkutan, 2006a). Pada tahun 1995-1998, Malaysia telah mencatat kejadian kemalangan jalan raya mencecah 200,000 kes dan melibatkan mangsa kemalangan berjumlah 54, 475 dengan kadar kematian mencatat 6,016 kes, cedera parah 13,926 dan cedera ringan sebanyak 335,571 kes (Fitria Lestari, 2010). Dalam Ops Sikap ke-20, mencatat rekod kematian kedua tertinggi dalam sejarah operasi tersebut yang diperkenalkan sejak lapan tahun lalu dengan kadar kematian 261 pengguna jalan raya yang terbunuh.

Jumlah kematian yang tertinggi sebelum ini sebanyak 285 daripada 253 kemalangan maut yang dicatatkan semasa Ops Sikap ke-3 pada 13 Disember 2002. Ini menunjukkan kadar purata kematian adalah 18.7 sehari. Manakala dalam Ops Sikap ke-20 mencatatkan kadar kematian sehari ialah 17.4. Kadar kemalangan dan kematian dapat dilihat setiap hari dalam paparan media massa cetak mahu pun media elektronik. Misalnya pada 26 Disember 2009 sahaja, memaparkan kematian dua orang murid apabila motosikal yang ditunggangnya merempuh belakang lori di Perlis, dua beranak maut apabila kereta yang dipandu merempuh bahagian belakang treler di KM 205.7 Lebuh Utara –Selatan berdekatan Alor Gajah di Melaka dan dua

orang remaja perempuan maut setelah terjatuh dari motosikal yang ditunggangnya lalu digilis bas ekspres di KM 795 Bukit Bunga Tanah Merah Kelantan. Ini menunjukkan betapa seriusnya tahap kemalangan yang dihadapi oleh pengguna jalan raya di Malaysia. Keseriusan tahap kemalangan ini turut dinyatakan oleh Ketua Polis Negara dalam ulasan beliau berkaitan pelaksanaan Ops Sikap ke-24. Situasi yang sama berlaku di Britain, misalnya tahun 2000, lebih kurang 5000 orang pejalan kaki dalam kalangan kanak-kanak terbunuh atau mengalami kecederaan yang serius (Road Accident Great Britain, 2001).

Kemalangan jalan raya tidak mengenal dan memilih mangsa, sama ada orang dewasa, remaja atau pun kanak-kanak yang masih bersekolah. Namun begitu, golongan yang paling berisiko terlibat dengan kemalangan jalan raya ialah kalangan pejalan kaki, penunggang motosikal dan penunggang basikal (Mazdi & Abdul Jalil, 2007). Ini menunjukkan golongan pelajar atau murid sekolah yang paling berisiko terlibat dengan sesuatu kemalangan, seterusnya menyebabkan kematian dan kehilangan upaya kanak-kanak (Khaidir et al. 2008). Statistik menunjukkan sejumlah 3,906 orang kanak-kanak bawah 15 tahun terlibat dalam kemalangan jalan raya pada tahun 1994 dan sejumlah 435 telah menemui ajal di jalan raya. Menurut Statistik Polis Diraja Malaysia (PDRM), sejak 1996 hingga 2000, menunjukkan kadar kemalangan di Malaysia sebanyak 30,175 kematian dan 38.8% daripada jumlah tersebut adalah kalangan remaja (ibid). Berdasarkan statistik tersebut memberi petunjuk jelas bahawa golongan kanak-kanak sebagai pelajar amat berisiko dalam kemalangan jalan raya kerana keterbatasan mereka untuk memastikan diri mereka selamat daripada apa-apa kemalangan. Lebih kurang 60% kemalangan melibatkan mangsa berumur 10-30 tahun (Talib et al. 2003).

Kecelakaan jalan raya merupakan penyebab utama kematian dan kecederaan dalam kalangan kanak-kanak sama ada sebagai pejalan kaki, penumpang kenderaan mahu pun penunggang atau pembonceng motosikal atau basikal (Mohamad Ibrani, 2006; Rafidah Ibrahim, 2010).

Keterlibatan kanak-kanak dalam sesuatu kemalangan tidak boleh dipersalahkan kepada golongan kanak-kanak itu sendiri kerana golongan ini mempunyai kelemahan dan batasan kognitif yang belum matang (Vinje, 1991). Kelemahan tersebut mengagalkan mereka dalam mempersepsi sesuatu yang baik, malah kanak-kanak gagal memahami maksud selamat dan kemalangan (Eiser et al. 1983; Ismail & Sharani, 2008).

Kadar kemalangan di negara ini amat serius. Menurut Rafidah (2010), Kajian Kementerian Kesihatan mendapati lokasi utama menyebabkan berlakunya sesuatu kecederaan ialah di jalan raya iaitu sekitar 42% berbanding kecederaan di tempat lain. Kecederaan di rumah 29%, di tempat kerja 18%, di taman rekreasi 7% dan perjalanan ke sekolah 42%. Ini menunjukkan satu situasi yang amat tidak baik berkaitan tahap kesihatan di negara ini. Kecederaan berkaitan kemalangan jalan raya menjadi masalah utama kesihatan di Malaysia pada tahun 2004 (Gayle DiPietro, 2009).

Umumnya menyadari akan implikasi sosial akibat sesuatu kemalangan yang amat tragis dan ternyata amat menyedihkan. Bagi mangsa yang terlibat akan mengalami cedera parah, cacat seumur hidup, trauma malah mengakibatkan kematian (Ismail & Mohd. Sharani, 2008). Sesuatu kemalangan itu berlaku hanya melibatkan dua atau tiga minit sahaja tetapi kesan yang ditanggung oleh mangsa dan ahli keluarga adalah sepanjang hayat (GRSP, 2009). Jika ibu bapa yang terlibat, maka anak-anak menjadi yatim piatu. Dianggarkan sebanyak 300,000 kanak-kanak menjadi anak yatim akibat kehilangan ibu bapa berpunca daripada kemalangan jalan raya. Suami atau isteri terlibat, maka akan kehilangan pasangan hidup. Begitu juga jiran tetangga, akan kehilangan jiran. Dari sudut ekonomi pula, dianggarkan pada tahun 2004, kerugian yang dialami oleh pihak kerajaan mencecah RM 9.0 billion. Semuanya akibat daripada kemalangan jalan raya.

Menurut Pertubuhan Kesihatan Sedunia (WHO) meramalkan bahawa kemalangan jalan raya akan menjadi punca ketiga tertinggi pada peringkat global pada tahun 2020 (Peden et al. 2004), Kementerian Pengangkutan, 2006). Lantaran itu, masyarakat perlu mempertingkatkan pemahaman mengenai faktor-faktor yang menyumbang kepada kegagalan kanak-kanak beroperasi dengan baik dan selamat (Ismail & Mohd. Sharani, 2008).

Lebih kurang 95% kemalangan berlaku berpunca daripada faktor manusia (Sabey dan Staugh, 1975) yang boleh dikaitkan secara langsung menjurus kepada sikap ketika berada di jalan raya. Menurut Kamus Dewan Edisi ke-4 (2004), sikap boleh dikaitkan dengan perlakuan seseorang. Sikap yang dijelmakan dalam tingkah laku atau perlakuan yang ditunjukkan ketika berada di jalan raya seperti cara pemanduan di jalan raya, kecuaiian dan tidak mengambil berat keselamatan diri dan orang lain. Rata-rata berpendapat sikap menjadi punca utama terjadinya sesuatu kemalangan. Banyak sebab yang boleh dikaitkan dengan sikap seseorang individu (Hanif Mohesin, 2009; Soberi Sudin 2009) dalam Utusan Malaysia yang boleh mendorong sesuatu kemalangan terjadi. Sikap dan fiil yang mudah dilihat ialah seperti gelojoh, tidak mengikut peraturan, tidak bertimbang rasa, ego dan ingin menunjukkan lagak. Sikap ini boleh dikaitkan dengan kesedaran pengguna jalan raya terhadap keselamatan jalan raya.

Sikap tidak mempedulikan keselamatan diri sebagai pengguna jalan raya khususnya dalam kalangan murid dan golongan remaja menyumbang kepada implikasi kemalangan, kecederaan dan kematian. Berdasarkan kajian Rozmi (2015), berpandukan statistik PDRM dari tahun 2007-2009 mendapati golongan pelajar yang berada dalam lingkungan 15 tahun dan 16 tahun hingga 20 tahun terlibat dengan perbuatan lumba haram. Misalnya pada tahun 2007, seramai 851 pelajar ditangkap akibat daripada perbuatan menyertai lumba haram. Manakala dari segi umur pula 20 orang yang berumur 15 tahun dan 399 orang yang berumur 16-20 tahun. Bagi tahun 2008, 39 orang berusia 16-20 tahun terlibat dengan perbuatan negatif sebagai pengguna jalan raya. 231 orang daripada jumlah tersebut adalah murid sekolah. Begitu juga pada tahun 2009, 9 orang yang berumur kurang daripada 15 tahun dan 263 orang pula berumur antara 16-20 tahun. Daripada statistik yang ditunjukkan majoriti ialah mereka yang tidak mempunyai lesen memandu (Rozmi, 2015).

Maklumat ini memberi gambaran kebanyakan pelumba haram ini tiada lesen memandu dan pengetahuan berkaitan ilmu keselamatan jalan raya. Situasi yang sama apabila kanak-kanak bawah umur yang menunggang motosikal secara bersendirian. Misalnya seorang kanak-kanak berusia 12 tahun yang menunggang motosikal dilanggar oleh sebuah kereta ketika mangsa keluar daripada sebuah simpang menyebabkan pelajar tersebut terbunuh. Perbuatan penunggang yang tidak mempunyai pengetahuan dan kemahiran menunggang motosikal juga mendorong membentuk sikap negatif pengguna jalan raya.

Selain itu, sikap pejalan kaki yang sering melintas sesuka hati tanpa melihat ke kanan atau ke kiri jalan, dan tidak melintas di tempat yang dibenarkan seperti kawasan lampu isyarat dan jejantas (Lim Aik Kuan, 2007). Tidak kurang juga kemalangan berlaku ketika melintas jalan raya setelah turun dari bas sekolah seperti yang berlaku pada 15 Jun 2014 apabila seorang murid dilanggar ketika turun dari bas untuk melintas jalan balik ke rumah. Hal ini berkaitan dengan sikap kanak-kanak ketika hendak melintas jalan. Menurut Oo Yee See (1985), pejalan kaki hanya mempunyai 5.1 saat untuk membuat keputusan sama ada mahu melintas ataupun tidak. Situasi ini amat singkat untuk mengambil kira faktor sampingan seperti kesibukan lalu lintas. Kemalangan dalam kalangan pejalan kaki juga berlaku apabila sikap mereka suka melintas jalan raya pada jarak 20-30 meter daripada kawasan lintasan pejalan kaki yang disediakan (Grayson, 1975). Lebih bahaya lagi pejalan kaki yang suka berjalan di bahu jalan terutama di kawasan jalan raya yang berselekoh. Sikap negatif lain yang boleh dilihat ketika di jalan raya seperti sikap pemandu kenderaan berat dan ringan yang suka memecut sesuka hati, mengekori terlalu rapat kenderaan di hadapan, membelok tanpa memberi isyarat, memotong di kawasan selekoh, gagal memakai tali pinggang keledar serta sikap meletakkan kenderaan di bahu jalan tanpa ada sebarang tanda. Pelakuan penunggang motosikal yang suka mencelah, memotong kenderaan di sebelah kiri, menunggang tanpa memasang lampu pada waktu malam atau cuaca gelap, tidak memakai topi keledar serta menunggang di hadapan kenderaan yang berkelajuan tinggi.

Peningkatan kemalangan jalan raya turut melibatkan dalam kalangan pejalan kaki kanak-kanak di Malaysia. Menurut Zeedyk, Wallace, Carcary, Jones dan Larter (2001), kemalangan dalam kalangan pejalan kaki terutama kanak-kanak adalah empat kali ganda jika dibandingkan dengan orang dewasa. Pemerhatian yang sama dilakukan oleh Thomson, Tolmie, Foot & McLaren, (1996) yang mendapati kemalangan pejalan kaki merupakan masalah kesihatan yang amat serius dalam kalangan kanak-kanak di negara membangun. Sikap sambil lewa pejalan kaki juga menjadi penyebab berlakunya kemalangan. Malaysia juga tidak terkecuali daripada menghadapi masalah yang sama dengan negara membangun yang lain.

Sikap berkait rapat dengan niat. Manakala niat pula dikaitkan dengan sesuatu tingkah laku. Menurut Ajzen (1991), niat adalah sesuatu bentuk motivasi yang mendorong seseorang untuk bertingkah laku. Niat juga merupakan satu kesediaan dan petunjuk sejauh mana kesanggupan seseorang untuk melakukan sesuatu perlakuan. Semakin kuat niat seseorang untuk melakukan tingkah laku, semakin kuat pula kemungkinan perlakuan tersebut dilakukan. Dalam konteks PKJR, semakin kuat

niat untuk memastikan keselamatan ketika menggunakan jalan raya, semakin kuat kebarangkalian kanak-kanak untuk mengamalkan ilmu PKJR yang dipelajari. Teori perancangan tingkah laku turut menjelaskan bahawa niat ditentukan oleh tiga faktor iaitu sikap terhadap tingkah laku (*attitude towards behaviour*), norma subjektif (*subjective norma*), dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi. Dalam sesetengah faktor kawalan tingkah laku yang dipersepsi bukan sahaja mempengaruhi niat tetapi juga tingkah laku sebenar secara langsung (Ajzen & Driver, 1992). Perubahan niat untuk bertingkah laku ketika di jalan raya memberi petunjuk kepada perubahan sikap dan tingkah laku ketika di jalan raya seseorang pengguna jalan raya.

Lantaran itu Pitcarin dan Edlmann (2002), mengatakan bahawa kanak-kanak membuat keputusan yang memudaratkan kerana mereka tiada penghayatan perkaitan antara masa, had laju dan jarak sehingga mereka berumur 10 tahun. Kanak-kanak biasanya keliru tentang masa dan had laju dengan jarak, mereka tidak mengira masa atau masa terpanjang, tanpa menghiraukan halaju, maka mereka hanya memberi tumpuan kepada salah satu pembolehubah. Kanak-kanak juga menghadapi *decentration* iaitu menghadapi lebih daripada satu masalah pada sesuatu ketika. Misalnya semasa melintas jalan kanak-kanak juga akan menganalisis kelajuan dan jarak untuk tiba ke seberang jalan. Situasi ini perlu bimbingan orang dewasa (Seifert et al. 2000). Sesungguhnya perilaku kanak-kanak dipengaruhi orang dewasa melalui pengalaman, penemuan dan pemerhatian oleh kanak-kanak (Gyle Di Pietro, 2004). Oleh kerana sikap telah dikenal pasti sebagai punca utama manusia menyumbang kepada kemalangan, maka usaha memberi kesedaran melalui pendidikan kepada kanak-kanak sekolah agar dapat membentuk sikap yang betul dapat dipupuk dan dibentuk seawal usia pada peringkat kanak-kanak dan remaja lagi. Bersesuaian dengan kanak-kanak yang masih di bangku sekolah, maka pendidikan secara formal di sekolah amat sesuai, tambahan merekalah pengguna jalan raya yang majoritinya sebagai pejalan kaki. Mereka sering terdedah kepada risiko kemalangan. Melalui PKJR yang diajar dan dibentuk ketika di sekolah akan menyedarkan kanak-kanak bahawa persekitaran jalan raya merupakan tempat yang berbahaya (Gayle DiPietro, 2009), seterusnya kesedaran ini dapat membentuk sikap positif dalam kalangan pengguna jalan raya. Adalah lebih mudah mengubah sikap dan membentuk disiplin remaja dan kanak-kanak berbanding pengguna jalan raya dewasa (Shaiful, 2009). Oleh itu, kanak-kanak perlu diberi pendidikan formal di sekolah untuk membantu kanak-kanak lebih bersedia ketika berada di jalan raya. Menurut teori psikologi, perubahan tingkah laku atau sikap seseorang individu dapat dibentuk melalui pembelajaran atau pendidikan serta pengalaman yang diperoleh seseorang (Mahamood Nazar, 2001; Ma'rof & Haslinda, 2008).

Isu kemalangan sering dikaitkan dengan pengetahuan dan pendidikan. Kebanyakan berpendapat bahawa keselamatan sewajarnya bermula di rumah, kerana rumahlah sebagai tempat permulaan pendidikan yang diterima oleh seseorang kanak-kanak serta bermulanya pendedahan kepada sesuatu situasi berbahaya (National Safety Council, 1973). Golongan kanak-kanak merupakan golongan yang terdedah serta berisiko tinggi ke atas sesuatu kemalangan. Namun begitu, golongan kanak-kanak tidak harus dipersalahkan kerana mereka mempunyai batasan dari aspek kognitif yang belum matang sehingga mempengaruhi persepsi mereka dengan baik (Ismail & Mohd. Sharani, 2008) sebagai kanak-kanak yang gagal memahami maksud selamat dan

kemalangan. Oleh itu, pendedahan terhadap ilmu pengetahuan berkaitan keselamatan jalan raya amat perlu bagi memberi kesedaran kepada kanak-kanak akan bahaya di jalan raya sebagai pejalan kaki, seterusnya dapat membentuk sikap positif pejalan kaki.

Justeru, kaedah pendidikan atau pembelajaran dilihat sebagai kaedah yang terbaik untuk mendidik generasi muda supaya berhati-hati dan mematuhi undang-undang jalan raya (Mazdi & Abdul Jalil, 2007) yang menjadi asas keselamatan pengguna jalan raya. Kaedah pendidikan dan latihan kemungkinan boleh mengurangkan kadar kemalangan sehingga 5% (Abd. Rahman 1993). Salah satu strategi untuk mengurangkan kematian dan kecederaan akibat kemalangan jalan raya, PKJR diperkenalkan di sekolah (Jabatan Keselamatan Jalan Raya, 2006). Lantaran itulah, Kementerian Pelajaran Malaysia telah mengeluarkan Surat Pekeliling Ikhtisas berkaitan Pelaksanaan Program Pendidikan Keselamatan Jalan Raya di sekolah rendah yang bertujuan mengingatkan pentadbir sekolah dan guru tentang perlunya pengajaran ilmu PKJR ini dilaksanakan di sekolah (KPM, 2009). Langkah ini dipercayai dapat mengurangkan kemalangan jalan raya (Talib et al. 2003), malah mengurangkan risiko kematian dalam kalangan kanak-kanak sekolah (Pitcarin & Edlmann, 2002).

Pembangunan modal insan yang berketrampilan membolehkan pelbagai program diperkenalkan bagi menyelesaikan sesuatu masalah, khususnya berkaitan pengguna jalan raya yang sering terlibat dalam kemalangan jalan raya lantaran sikap dan tingkah laku yang tidak berhemah di jalan raya. Pelbagai kesan yang timbul berpunca daripada kemalangan. Oleh itu, satu langkah yang benar-benar berkesan perlu diwujudkan melalui PKJR di sekolah agar dapat menyedarkan pengguna jalan raya agar lebih berhemah seterusnya dapat mengurangkan kesan terhadap kemalangan jalan raya, khusus terhadap generasi muda (kanak-kanak) yang sering terdedah akan risiko kemalangan jalan raya.

Penyediaan peruntukan dan pelaburan yang besar kerajaan dalam program PKJR ini menjadi petunjuk kepada masyarakat bahawa betapa seriusnya kerajaan untuk membentuk generasi pengguna jalan raya yang berhemah dalam kalangan generasi muda bagi jangka panjang dan semua pengguna jalan raya bagi jangka pendek. Dianggarkan jutaan ringgit telah dibelanjakan berkaitan pelaksanaan PKJR di sekolah. Latihan guru, pembekalan dan percetakan modul bagi memastikan pelaksanaan PKJR ini mencapai matlamatnya. Namun begitu, sejauh manakah kesan yang telah dicapai hasil daripada pelaksanaan PKJR dapat meningkatkan pengetahuan generasi muda berkaitan keselamatan jalan raya, seterusnya dapat mengurangkan kecederaan mahupun kematian akibat daripada kemalangan jalan raya. Hasil daripada laporan yang disediakan oleh Universiti Putra Malaysia (UPM) kepada JKJR, mendapati berlaku peningkatan pengetahuan dalam kalangan murid sekolah rendah berkaitan keselamatan jalan raya di dalam bilik darjah (Kulanthayan et al. 2011). Justeru itu, penyelidik akan melihat adakah berlaku peningkatan pengetahuan ini memberi kesan dalam mempengaruhi niat membentuk sikap positif dalam kalangan murid sebagai pengguna jalan raya untuk bertingkah laku yang selamat ketika berada di jalan raya.

1.3 Persoalan Kajian

Permasalahan kajian yang dibincangkan sebelum ini telah memberi gambaran umum tentang sikap dan tingkah laku ketika di jalan raya. Namun, secara khususnya terdapat beberapa persoalan yang perlu dijawab oleh penyelidik iaitu:

1. Adakah kesan PKJR mempengaruhi tahap sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif, dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya?
2. Adakah kesan PKJR mempengaruhi tahap niat pelajar yang telah melalui PKJR membentuk sikap yang positif sebagai pengguna jalan raya?
3. Adakah kesan PKJR mempengaruhi hubungan sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif dan kawalan tingkah laku terhadap pembentukan niat positif pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya?
4. Adakah kesan PKJR mempengaruhi sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi menyumbang kepada niat membentuk sikap positif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya?

Objektif Kajian

Objektif Am:

Kajian ini bertujuan untuk melihat kesan program PKJR di sekolah rendah yang melibatkan pengajaran dan pembelajaran secara formal di dalam bilik darjah di seluruh negara melalui kajian tinjauan.

1.4 Objektif Khusus:

1. Mengenal pasti kesan PKJR mempengaruhi tahap sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif, dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya.
2. Mengenal pasti kesan PKJR mempengaruhi tahap niat pelajar yang telah melalui PKJR membentuk sikap yang positif sebagai pengguna jalan raya.
3. Menentukan kesan PKJR mempengaruhi hubungan sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif dan kawalan tingkah laku terhadap pembentukan niat positif pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya.
4. Menentukan kesan PKJR mempengaruhi sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi menyumbang kepada niat membentuk sikap positif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya.

1.5 Hipotesis Kajian

Hipotesis ialah saranan bagi menjelaskan sesuatu fenomena yang dikaji atau saranan sementara bagi menyelesaikan sesuatu masalah (Mohd Majid, 1993). Melalui hipotesis membolehkan seseorang penyelidik mengaitkan teori dengan cerapan yang dilakukan seterusnya memberi jangkaan penyelidik mengenai hubungan antara pembolehubah. Berdasarkan bukti-bukti daripada cerapan penyelidik akan menentukan sama ada sesuatu hipotesis tersebut diterima mahu pun ditolak. Berdasarkan persoalan dan objektif kajian, sebanyak tiga hipotesis dibentuk iaitu:

- Ho1: Tidak terdapat hubungan yang signifikan kesan PKJR mempengaruhi tahap sikap terhadap tingkah laku yang menyumbang kepada niat membentuk sikap positif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya.
- Ho2: Tidak terdapat hubungan yang signifikan kesan PKJR mempengaruhi norma subjektif yang menyumbang kepada niat dalam membentuk sikap positif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya.
- Ho3: Tidak terdapat hubungan yang signifikan kesan PKJR mempengaruhi kawalan tingkah laku yang dipersepsi menyumbang kepada niat dalam membentuk sikap positif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya.

1.6 Kepentingan Kajian

Kajian ini perlu dilakukan bagi melihat keberkesanan pembelajaran PKJR di sekolah selama lima tahun (2007-2011) sama ada perubahan tahap pengetahuan murid berkaitan ilmu keselamatan jalan raya mempengaruhi niat membentuk sikap yang positif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya. Diharapkan dengan peningkatan pengetahuan ilmu PKJR dalam kalangan murid tahun lima khususnya akan dapat mengurangkan kemalangan seterusnya mengatasi kadar kecederaan malah kematian dalam kalangan murid sebagai pengguna jalan raya khususnya pejalan kaki. Melalui pengetahuan yang diperoleh diharapkan juga dapat mempengaruhi niat membentuk sikap yang positif ke arah mengubah sikap dan tingkah laku positif ketika berada di jalan raya sebagai pengguna jalan raya. Selain itu, kajian ini juga penting untuk melihat keberkesanan Dasar Pelaksanaan PKJR seperti yang diputuskan dalam mesyuarat Jawatankuasa Kabinet Mengenai Keselamatan Jalan Raya 2006. Sekiranya dapatan kajian menunjukkan pelaksanaan PKJR ini memberi impak yang positif dan mencapai matlamat atau sebaliknya, maka perancangan seterusnya dapat diputuskan sama ada dasar pelaksanaan PKJR ini patut diteruskan atau pun dikaji semula. Melalui kajian ini juga dapat melihat sama ada norma subjektif yang berkait rapat dengan penglibatan masyarakat turut berperanan ataupun sebaliknya terhadap niat murid dalam membentuk sikap yang positif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya.

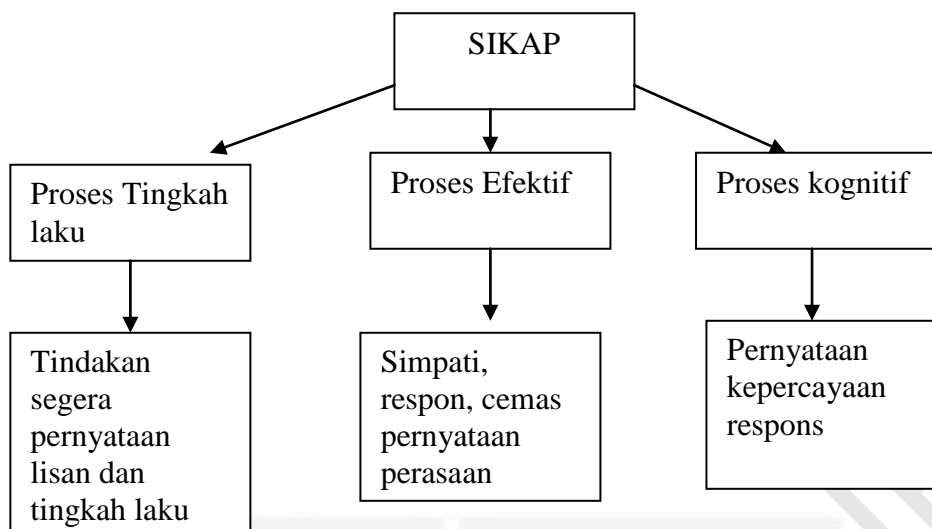
1.7 Kerangka Teoritikal

Sejak dilahirkan saban hari persekitaran mempengaruhi pembentukan diri seseorang individu secara langsung mahu pun tidak langsung. Berbeza dengan haiwan, manusia perlu mempelajari sebahagian besarnya tingkah laku untuk kelangsungan hidupnya. Tingkah laku haiwan pula berlandaskan naluri yang diwarisi daripada genetik, sebaliknya manusia diperolehi menerusi proses pembelajaran, yang akhirnya membolehkan manusia hidup dalam pelbagai persekitaran (Ma'rof & Haslinda, 2008). Menurut Gagne (2001), pembelajaran bermaksud satu perubahan ke atas sifat manusia atau kebolehan dikekalkan. Pembelajaran juga merupakan perubahan tingkah laku yang tetap dan berlaku kerana pengalaman atau latihan (pembelajaran) yang diperteguhkan. Pembelajaran akan melibatkan proses pengkodan, penyimpanan, pengingatan dan penggunaan terhadap sesuatu kejayaan (Schunk, 1996). Seterusnya pendedahan kepada persekitaran pembelajaran ini menjadi amalan yang akhirnya membentuk sikap seseorang individu tersebut. Inilah yang diharapkan pengkaji apabila murid telah mengikuti PKJR, ilmu yang diperolehi itu akan mempengaruhi niat murid untuk membentuk sikap yang positif dalam diri individu dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya.

Konsep sikap

Sikap boleh didefinisikan sebagai penilaian manusia terhadap dunia sosiologi. Penilaian ini meliputi aspek sikap positif dan sikap negatif. Sikap juga dikaitkan dengan pandangan, rasa, fikiran, percaya dan seumpamanya (Rozmi, 2011). Sikap juga dikaitkan dengan penilaian umum terhadap manusia termasuklah dirinya sendiri, objek dan isu yang sifatnya berterusan dan melibatkan sesuatu jangka waktu (Petty & Cacioppo, 1985). Sikap atau attitude merupakan satu konsep yang penting dalam psikologi sosial. Banyak kajian terhadap sikap dilakukan untuk mengetahui kesan ke atas tingkah laku seseorang. Walau bagaimanapun terdapat beberapa teori yang sering dikaitkan dengan sikap (Mann, 1969; Secord and Backman, 1964). Selain itu, aspek ketakserasian kognitif (*disonans kognitif*) yang dikemukakan oleh Festinger turut melihat berkaitan dengan sikap. Kebanyakan penelitian yang dilakukan bagi mengaitkan antara sikap dengan sesuatu objek (Y. Bagus Wismanto, 2010). Sikap merupakan cerminan peribadi dan personaliti. Melalui sikap, personaliti boleh dibentuk. Sikap terbentuk secara dalaman yang dipemerkan melalui tingkah laku (Azizi Yahya et al. 2004) seseorang individu.

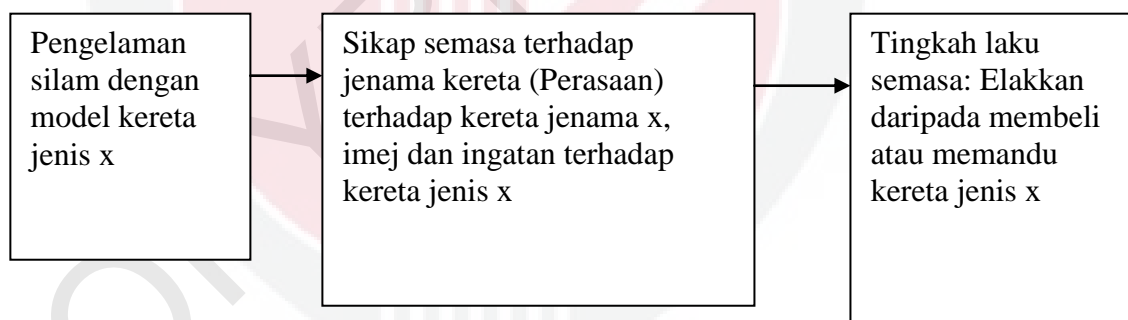
Sikap merujuk kepada penilaian umum yang kekal dibuat oleh individu terhadap diri sendiri, individu lain dan objek atau sesuatu isu (Robert K. Maerton dan Robert Nisbet, 1976; Mohd Makzan Musa, 2001; Ajzen, 2001; Fazio, 2000; Rozmi, 2011). Bagi mengenal pasti dan melihat dengan lebih jelas, komponen sikap boleh dibahagikan kepada tiga komponen iaitu, pertama komponen proses tingkah laku yang mengaitkan dengan tindakan segera pernyataan lisan dan tingkah laku. Kedua komponen proses efektif yang berbentuk simpati, respons cemas terhadap pernyataan perasaan. Komponen ketiga ialah proses kognitif yang melibatkan pernyataan kepercayaan dan respons terhadap sesuatu objek. Komponen sikap dalam rajah 1.1



Rajah 1.1: Komponen Sikap Manusia

Sumber: Azizi Yahya et al. (2004)

Sikap juga boleh dikaitkan dengan representasi mental yang tidak berubah terhadap dunia sosial dan fizikal. Proses ini melalui pengalaman yang membolehkan seseorang itu bertindak atau bertingkah laku. Sebagai satu contoh seorang lelaki pernah menghadapi sesuatu yang buruk terhadap sesuatu jenis model kereta. Ini bermakna individu tersebut telah membentuk representasi mental terhadap model kereta tersebut. Pembentukan representasi tersebut akibat daripada pengalaman buruk yang pernah dilalui akhir sekali mempengaruhi tingkah lakunya. Sikap ini dapat diterjemahkan dalam rajah 1.2.



Rajah 1.2: Sikap Melalui Representasi Mental

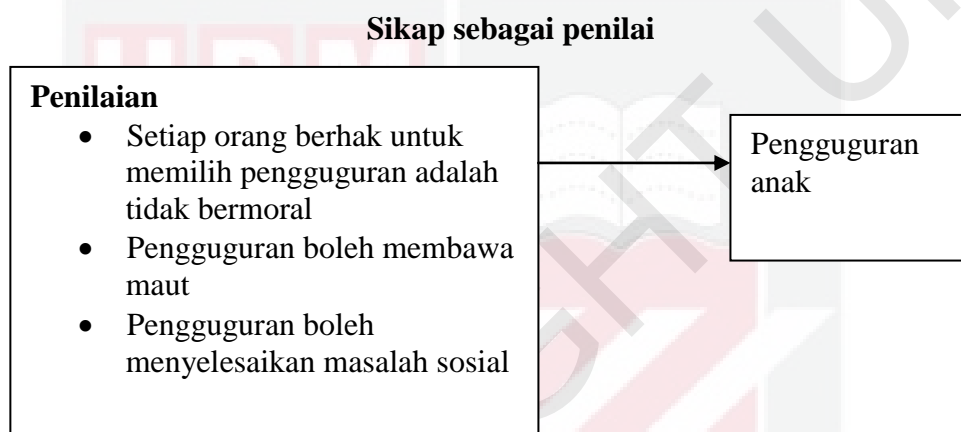
Sumber: Mohd Makzan Musa (2001)

Gambaran representasi mental di atas menggambarkan ketiga-tiga komponen yang membentuk sikap iaitu aspek kognitif, efektif dan tingkah laku. Lantaran itu pengalaman lampau boleh mempengaruhi tingkah laku seseorang. Ini menunjukkan sikap merupakan komponen yang penting terhadap tingkah laku sosial dan pemikiran manusia (Mohd Makzan, 2001). Justeru, Bringham (1991) berpendapat bahawa aspek sikap merupakan konsep yang terpenting dalam disiplin psikologi sosial.

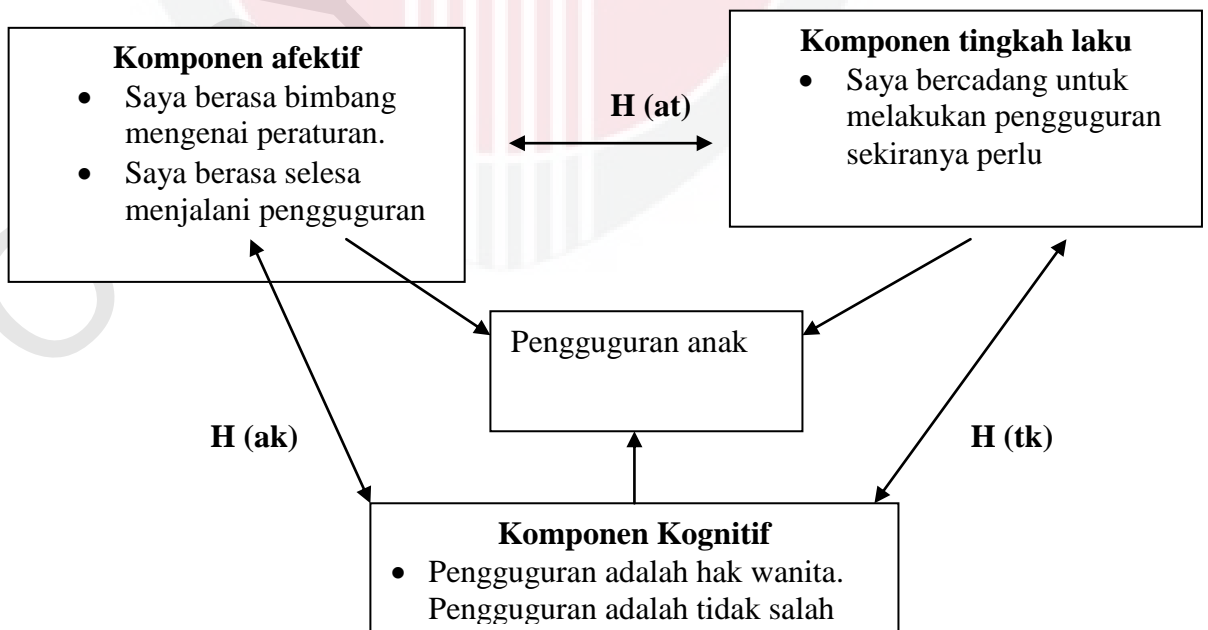
Lazimnya manusia akan bertindak atau bermaklum balas terhadap sesuatu rangsangan, sama ada rangsangan itu berupa manusia, idea, pendapat, fahaman atau pun benda. Tindak balas terhadap sesuatu rangsangan itu berbeza-beza bentuknya, walau bagaimanapun rangsangan tersebut termasuk ke dalam salah satu unsur yang

membentuk sikap iaitu aspek pemikiran, perasaan dan kognitif (Ma'rof Redzuan 2010; Rozmi 2011). Akhirnya sama ada disadari mahu pun sebaliknya, pengetahuan yang dimiliki melalui rangsangan tersebut mempengaruhi tingkah laku seseorang.

Ini bermakna sikap merupakan satu penilaian umum, sama ada dalam bentuk positif mahupun negatif terhadap sesuatu objek. Umumnya sikap merujuk kepada gabungan kepercayaan, perasaan serta kecenderungan bertingkah laku terhadap sesuatu objek. Bagi melihat dengan lebih jelas apa yang dimaksudkan dengan sikap tersebut, terdapat tiga komponen yang membentuk sikap dalam psikologi sosial. Tiga komponen tersebut ialah aspek kognitif (pemikiran), efektif (perasaan) dan psikomotor (tingkah laku). Komponen sikap dapat dijelaskan dalam rajah 1.3

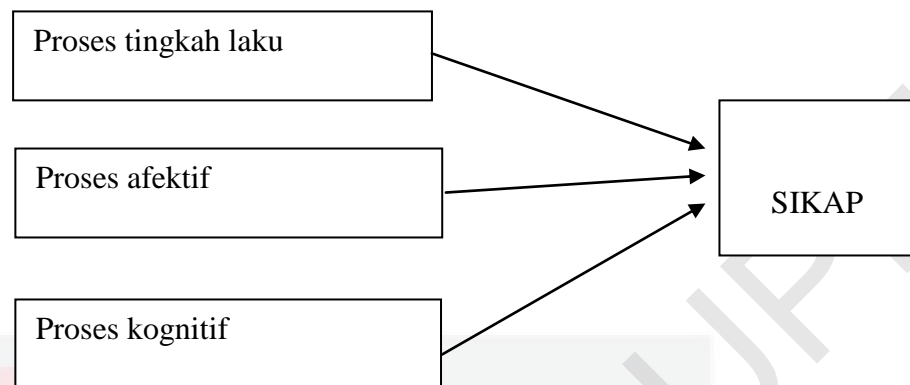


Rajah 1.3 Sikap Sebagai Penilaian
Komponen Sikap



Rajah 1.4 Komponen Sikap (a)
Sumber: Ma'rof Redzuan (2010)

Menurut Rozmi (2011), sikap juga meliputi tiga komponen iaitu proses tingkah laku, proses afektif dan proses kognitif. Hal ini dapat digambarkan dalam rajah 1.5



Rajah 1.5 Komponen Sikap (b)

Sumber: Rozmi (2011)

Kognitif

Aspek kognitif dalam konteks tingkah laku sosial seperti kemampuan membuat penilaian dan tafsiran terhadap tingkah laku orang lain sehingga boleh mempengaruhi bentuk tingkah laku yang dipamerkan (Rozmi, 2011). Komponen kognitif melibatkan pengetahuan dan kepercayaan. Komponen ini mencerminkan intelektual seseorang berlandaskan pemikiran yang dimilikinya. Melalui komponen kognitif, seseorang itu boleh melakukan penilaian terhadap sesuatu objek. Sebagai contoh yang dinyatakan dalam rajah 1.4, kita mengetahui dan menyedari perbuatan pengguguran kandungan merupakan hak wanita dan tidak salah. Sebaliknya bagi mereka yang berpegang kepada agama, perbuatan pengguguran itu merupakan perbuatan yang tidak baik. Penilaian baik atau buruk ini terletak pada pengetahuan, pengalaman, kepercayaan dan sterotaip serta penilaian seseorang terhadap sesuatu objek tersebut. Proses kognitif ini berlaku secara tidak langsung.

Afektif

Komponen afektif merupakan komponen yang penting mengaitkan dengan perasaan seseorang terhadap sesuatu objek sasaran sikap, sama ada suka atau sebaliknya terhadap sesuatu objek. Komponen afektif juga merupakan suatu reaksi emosi objek sikap; perasaan positif atau negatif yang dibangkitkan oleh objek sikap. Setelah pengetahuan yang diperoleh akan mempengaruhinya terhadap suka duka objek sikap tersebut. Berdasarkan rajah 1.4, contoh yang diberikan ” saya berasa bimbang mengenai peraturan pengguguran” “saya berasa selesa menjalani pengguguran”. Contoh lain, saya tidak menyukai matematik; melihat orang tidak berumah membuatkan saya sedih; pelanggaran undang-undang jalan raya membuatkan saya marah. Kesemua ini dikaitkan dengan aspek perasaan seseorang.

Tingkah laku (psikomotor)

Tingkah laku atau psikomotor merupakan jelmaan terhadap sesuatu sikap. Komponen sikap ini terjelma hasil daripada gerakan tindak balas terhadap sesuatu objek berlandaskan pengetahuan dan perasaan yang dimiliki seseorang individu. Tingkah laku adalah asas utama sikap yang boleh diperhatikan melalui perlakuan, kita tidak ketahui sesuatu perasaan seseorang melainkan dijelmakan melalui tingkah laku (Elliot et al. 2007). Merujuk kepada rajah 1.4 setelah diketahui dan mempunyai perasaan terhadap pengguguran, seseorang perempuan itu mungkin akan melakukan pengguguran atau pun sebaliknya.

Berdasarkan ketiga-tiga komponen yang dibincangkan jelas menunjukkan bahawa terdapat perkaitan rapat antara aspek afektif, psikomotor dan kognitif bagi membentuk sikap seseorang individu (Mohd Makzan Musa, 2001). Dalam rajah 1.4 menunjukkan bahawa hubungan antara komponen efektif dengan komponen tingkah laku ditandai dengan $H(at)$, antara komponen tingkah laku dengan komponen kognitif $H(tk)$, dan antara komponen afektif dengan komponen kognitif $H(ak)$ (H =hubungan, a =afektif, t =tingkah laku dan k =kognitif). Hubungan ketiga-tiga aspek ini saling mempengaruhi (Ma'rof Redzuan, 2010). Contoh lain berkaitan dengan model sesebuah kereta, misalnya kenderaan jenis Toyota Prius. Apabila seseorang itu ditunjukkan dengan model kereta tersebut akan wujud perasaan untuk mengetahui, malah teruja untuk melihat kereta tersebut (afektif). Dia juga percaya bahawa kereta tersebut jenis hybrid dan menjimatkan bahan api berdasarkan pengetahuannya (kognitif), seterusnya dia mungkin ke wakil penjual untuk pandu uji, kemudian membeli kereta itu. Tindakan membeli tersebut merupakan tingkah laku (Elliot et al. 2007) yang menggambarkan sikap pembeli tersebut.

Sikap dapat dibentuk melalui pendedahan terhadap sesuatu objek secara berulang kali yang akhirnya akan dapat menambah kesukaan terhadap objek berkenaan (Ma'rof, 2010). Ahli psikologi sosial mencadangkan beberapa teori berkaitan pembentukan sikap iaitu melalui teori pemerhatian dan pembelajaran klasik. Melalui teori ini dapat menjelaskan perasaan, pemikiran dan tingkah laku yang muncul secara berbeza mengikut keperluan psikologikal semasa seseorang (Rozmi, 2011). Dalam kajian ini, penyelidik akan melihat perubahan dan pembentukan sikap ini melalui pelaziman atau kebiasaan dan pemodelan yang diterangkan dalam teori pembelajaran dan pembentukan sikap positif mahu pun sikap negatif. Terdapat dua pelaziman dan satu peniruan yang selalu dikaitkan dengan pembentukan sikap seseorang individu iaitu pelaziman klasik, pelaziman operan dan pemodelan atau peniruan.

Sebahagian daripada sikap kita dibentuk melalui proses pelaziman klasik. Sesuatu sikap itu dibentuk hasil daripada rangsangan terhadap sesuatu perkara, sama ada sikap itu positif mahu pun negatif. Pelaziman klasik ialah satu bentuk pembelajaran yang mempunyai kesan yang kuat ke atas pembentukan sikap, kegemaran dan kebencian serta tindak balas semasa (Ma'rof & Haslinda, 2008). Apabila sesuatu rangsangan yang pada mulanya neutral (sebagai contoh bunyi loceng) dikaitkan dengan satu rangsangan yang lain secara automatik yang akan menghasilkan satu reaksi lain (makanan yang lazat) menyebabkan kita boleh mengeluarkan air liur),

lama kelamaan rangsangan yang netural tersebut akan menyebabkan berlakunya reaksi yang sama terhadap objek tersebut. Fenomena ini dikenali sebagai kesan pendedahan (Zajonc, 1965).

Situasi yang sama dilakukan oleh Ivan Pavlov dengan seekor anjing yang dibunyikan loceng berulang kali dan disusuli dengan anjing tersebut mendapat makanan. Perbuatan yang berulang ini membentuk reaksi anjing tersebut. Reaksi tersebut berterusan selagi mana loceng itu dibunyikan (rangsangan), secara automatiknya air liur anjing itu akan keluar (reaksi) walau pun bunyi tersebut tidak lagi disertakan dengan makanan. Inilah yang dikaitkan dengan proses pelaziman. Situasi yang sama akan berlaku dalam PKJR, apabila mereka sentiasa didedahkan dengan mengamalkan lima langkah melintas jalan raya seperti yang dipelajari di dalam bilik darjah pada tahun satu. Perbuatan mengulangi cara melintas begitu secara berterusan akhirnya akan membentuk sikap pelajar yang telah melalui PKJR tersebut ketika berada di jalan raya. Sikap positif inilah yang perlu ditekankan kepada kanak-kanak sebagai pengguna jalan raya, khususnya sebagai pejalan kaki.

Pembentukan sikap juga boleh berlaku melalui pelaziman operan. Pelaziman operan ini berlaku yang dikaitkan dengan ganjaran atau hukuman yang dialami oleh seseorang individu atau kanak-kanak. Ganjaran dan hukuman ini mempengaruhi pembentukan sikap positif mahu pun sikap negatif. Peneguhan positif (ganjaran) amat penting terhadap tingkah laku. Prinsip pelaziman operan ini sering kali dikaitkan dengan tindak balas terhadap sesuatu objek dengan sengaja apabila peneguhan diberikan. Pelaziman operan ini berkait langsung dengan tokoh Edward Thorndike dan B.F Skinner. Thorndike percaya bahawa kesemua haiwan termasuk manusia dapat menyelesaikan masalah melalui pembelajaran cuba-cuba. Tingkah laku yang berjaya menjadi lebih kerap untuk diulang, sebaliknya jika tindakan tidak berjaya, tingkah laku itu tidak akan diulang (Ma'rof & Haslinda, 2008).

Kesimpulan ini juga diambil berkaitan uji kaji yang dilakukan Thorndike terhadap seekor tikus dan cimpazi. Seekor tikus yang diletakkan di dalam sangkar seterusnya dipasangkan kekunci yang dihubungkan dengan makanan di luar sangkar. Perbuatan tikus memijak kekunci yang terdapat di dalam sangkar secara tidak sengaja (perlakuan) menyebabkan makanan yang di luar tersebut diperolehi oleh tikus tersebut. Tikus mula menyedari bahawa setiap kali papan kekunci itu dipijak, makanan diperolehi. Makanan tersebut adalah satu peneguhan. Situasi ini boleh dikaitkan dengan pembelajaran PKJR. Melalui pembelajaran PKJR, murid telah didedahkan dengan pelbagai pengetahuan berkaitan pejalan kaki. Setiap kali kanak-kanak melintas (perlakuan) dengan mengamalkan lima langkah melintas, maka setiap kali itu jugalah kanak-kanak yang melintas jalan itu selamat (peneguhan). Jadi amalan lima langkah melintas tersebut akan diteruskan, kemudian mempengaruhi niat seterusnya membentuk sikap individu tersebut. Ini bermakna, kita dapat membina minat atau kebiasaan kita jika pendedahan yang berulang kali dipersembahkan atau pelaziman boleh membentuk satu tabiat. Proses pelaziman ini memainkan peranan yang penting dalam pembentukan sikap (Rozmi, 2011).

Sesuatu kelaziman itu dapat juga dibentuk melalui amalan harian secara rutin. Misalnya bagi Prof Moon, beliau sentiasa membawa pulang *brief case* setiap malam ketika balik ke rumah, namun begitu beliau jarang sekali membuka *breif case* tersebut. Sebenarnya beliau tidak selesa jika tidak membawa *brief case* itu. Begitu juga yang terjadi kepada Puan Melvin yang selalu mencuci tangannya lima puluh kali sehari. Dia tidak boleh bergerak jauh daripada sumber untuk mencuci tangan. Situasi yang sama berlaku kepada Encik Beam. Beliau akan meniarap setiap kali mendengar bunyi kapal terbang di udara. Ketiga-tiga situasi yang dikemukakan menunjukkan kebiasaan atau pelaziman itu akan membentuk tingkah laku seseorang. Misalnya Prof Moon bersikap demikian kerana semasa beliau menjadi siswa kursus lanjutan, beliau akan membawa pulang *brief casenya* setiap malam. Bagi Puan Melvin, beliau telah mencuci tangannya berulang kali sebagai usaha untuk menghilangkan perasaan kotor secara simbolik disebabkan rasa bersalah. Encik Beam juga mempunyai pengalaman dan kebiasaan ketika berhadapan peristiwa pengeboman ketika beliau bertugas sebagai askar. Jadi dalam kesemua contoh menunjukkan kebiasaan yang telah dilakukan telah mempengaruhi tabiat seseorang. Ternyata hasil daripada proses pelaziman dapat membentuk tingkah laku (Glenn Myers Blair et al. 1994).

Selain membentuk sikap melalui pelaziman operan dan pelaziman klasik, sikap juga dapat dibentuk melalui peniruan berasaskan pemerhatian. Teori ini diketengahkan oleh Albert Bandura yang merupakan salah seorang ahli psikologi yang mendokong pandangan kognitif dalam pembelajaran. Manusia belajar melalui pelaziman klasik dan pelaziman operan, tetapi pembelajaran juga boleh berlaku melalui pemerhatian terhadap tingkah laku orang lain. Bandura (1965), menganggap pemodelan merupakan demonstrasi tentang peranan kognitif dalam pembelajaran. Peniruan tingkah laku berlaku apabila peniruan tersebut disertakan dengan penegasan positif berbanding tingkah laku yang diberikan hukuman (Ma'rof & Haslinda, 2008). Beliau telah mengkaji perlakuan kanak-kanak melalui pemerhatian. Dalam kajiannya, beberapa orang kanak-kanak ditayangkan dengan filem yang menunjukkan perbuatan memukul patung dalam tayangan tersebut, manakala sekumpulan kanak-kanak lain tidak ditunjukkan dengan aksi ganas. Kedua-dua kumpulan tersebut ditunjukkan pada patung tersebut. Kanak-kanak yang menonton aksi ganas tersebut bertindak ganas juga dengan memukul patung yang dilihat dalam filem tersebut, sebaliknya kumpulan yang tidak dipertontonkan aksi ganas tidak melakukan tindakan ganas terhadap patung tersebut. Biasanya seseorang itu akan menjadikan orang lain signifikan (*significant others*) sebagai rujukan atau ikutan, seterusnya meniru tingkah laku model tersebut termasuk sikapnya (Ma'rof, 2001).

Pembelajaran sangat penting terutama yang berkaitan pengaliran emosi dan interaksi sosial, misalnya kanak-kanak lelaki mempunyai lenggang -lenggok seperti bapanya ketika berjalan dan mempunyai gerak-geri menyamai bapanya. Bagi Miller dan Dollard (1941) mengaitkan dengan tingkah laku sepadan yang bergantung kepada orang lain (*matched dependent behaviour*) iaitu satu cara untuk mengenal pasti diri sendiri dengan orang lain yang dianggap mempunyai status.

Ini membuktikan bahawa sikap dapat dibentuk melalui peniruan berdasarkan model tersebut. Aksi peniruan ini lebih ketara jika individu yang paling rapat dengan kanak-kanak tersebut, khususnya ibu bapa. Walau bagaimanapun, peniruan model yang salah akan mengukuhkan lagi tabiat dan pembentukan tingkah laku yang salah dan membahayakan (Bandura & Ross, 1963). Lantaran itu, melalui PKJR kanak-kanak ditunjukkan contoh atau model pejalan kaki melalui CD berbentuk *audi-visual* (sebahagian alat bantu mengajar dalam PKJR) dengan harapan menjadi contoh sebenar kepada kanak-kanak ketika di jalan raya. Perbuatan ini akan berlaku apabila kanak-kanak memerhatikan rakan-rakan yang lain melintas jalan raya dengan cara yang betul iaitu dengan mengamalkan lima langkah melintas.

Sikap juga dibentuk hasil daripada ketakserasian kognitif. Menurut Festinger (1957), ketakserasian kognitif (*disonance kognitif*) merupakan satu peringkat yang tidak menyelesaikan atau tidak menyenangkan. Ketakserasian wujud apabila sikap kita bercanggah dengan tindakan yang berkaitan dengan sesuatu perasaan ketakserasian disebabkan tingkah laku yang dirujuk sebagai ketakserasian kognitif (Elliot et al. 2007). Ketakserasian ini boleh berlaku apabila wujud dua pemikiran atau kognitif yang bercanggah atau tidak serasi (Azizi et al. 2005). Ketakserasian ini biasanya akan cuba di jauhi dengan bertindak mengurangkan ketakserasian agar dapat melahirkan keserasian. Menurut teori ketakserasian, perubahan sikap turut dikaitkan dengan ketakserasian kognitif. Berdasarkan andaian teori ini, manusia didorong untuk mengekalkan ketekalan berkaitan anasir kognitif mereka seperti kepercayaan, sikap dan tingkah laku yang disedari. Festinger mengatakan keserasian merupakan keadaan psikologi yang menyenangkan, sebaliknya ketakserasian pula wujud apabila sesuatu itu tidak menyenangkan kita dan cuba untuk menjauhinya. Ini diumpamakan ketika kita lapar, kita terdorong untuk mendapatkan makanan, sebaliknya apabila wujud ketakserasian kognitif mempunyai daya untuk mengelakkannya. Ketakserasian berlaku apabila sikap kita bercanggah dengan tindakan diri sendiri berkaitan dengan sesuatu perkara (Ma'rof, 2010; Azizi, 2004; Elliot et al. 2007). Misalnya, kita tidak menaruh kepercayaan terhadap seorang calon yang tidak bermoral untuk diundi dan diangkat sebagai pemimpin tetapi kita terpaksa memujuk rakan-rakan kita agar mengundi calon tersebut. Dalam situasi ini telah berlaku pertentangan dengan prinsip yang ada dan mempunyai pemikiran yang bertentangan antara satu sama lain (Azizi, 2004).

Maka atas situasi itu menimbulkan ketakserasian dalam diri kita. Oleh itu, kita perlu mencari kaedah atau alternatif untuk mengurangkan situasi ketakserasian tersebut daripada berterusan. Dalam situasi di jalan raya, seorang pejalan kaki perlu melintas ke seberang jalan yang sibuk. Dalam keadaan yang berbahaya itu, pejalan kaki tersebut perlu mencari alternatif untuk mengurangkan situasi ketakserasian terus berlaku. Justeru, pejalan kaki tersebut perlu mengamalkan lima langkah melintas dengan selamat yang telah dipelajari di sekolah. Ini bermakna tindakan melakukan lima langkah melintas dengan selamat, seterusnya mengamalkan cara tersebut akan dapat membantu mewujudkan keserasian kepada diri pejalan kaki tersebut. Pengetahuan yang diperolehi melalui PKJR membantu mengubah sikap dan tingkah laku pejalan kaki tersebut. Secara tidak langsung menggambarkan kepada pejalan kaki bahawa pengetahuan PKJR yang diperolehi mampu mempengaruhi niatnya ketika

hendak melintas jalan raya. Ketakserasian wujud apabila individu itu mempunyai pemikiran yang bertentangan antara satu sama lain (Azizi, 2004).

Bagi Tedeschi (1985), ketakserasian boleh terhasil apabila sesuatu tingkah laku itu berlawanan dengan kepercayaan mereka. Pada ketika ini mereka akan mengalami konflik kognitif antara apa yang mereka percaya dan apa yang mereka lakukan. Contohnya yang jelas dalam situasi di jalan raya. Bagi pengguna jalan raya yang tidak berhemah akan memandu kenderaan dengan laju melebihi had kelajuan yang dibenarkan. Bagi pengguna jalan raya yang lain khususnya yang telah mempunyai pengetahuan berkaitan ilmu keselamatan jalan raya akan berkata perbuatan tersebut menyalahi peraturan jalan raya.

Bagi melihat dengan lebih jelas, perkaitan antara keempat-empat aspek iaitu pelaziman klasik, pelaziman operan, peniruan dan ketakserasian kognitif (*dissonance kognitif*) berlaku pada satu situasi dalam kandungan pembelajaran PKJR di sekolah rendah. Sebagai contoh tajuk kandungan PKJR yang dipilih ialah lima langkah melintas jalan raya (Kementerian Pelajaran dan Kementerian Pengangkutan, 2007).

Contoh: Tajuk: Lima Langkah Melintas

Situasi : Pejalan kaki (kanak-kanak) melintas jalan

Langkah 1: berhenti di bebendul jalan, kemudian undur selangkah

Langkah 2: melihat ke kanan, ke kiri dan ke kanan semula

Langkah 3: mendengar bunyi dari semua arah, sama ada terdapat kenderaan yang

datang termasuk kenderaan bersiren

Langkah 4: Berfikir sama ada sesuai atau tidak untuk melintas

Langkah 5: Melintas sambil berwaspada

Kelima-lima langkah ini jika diulang setiap kali kanak-kanak melintas jalan dilakukan, akhirnya akan menjadi satu amalan (pelaziman), seterusnya mempengaruhi niat membentuk sikap positif pejalan kaki tersebut. Kanak-kanak (pejalan kaki) akan berasa sesuatu yang tidak selesa jika dia melintas jalan tanpa mengikut langkah-langkah yang diamalkan seperti mana yang terdapat dalam skema kognitifnya yang telah dipelajari dan pengalamannya sebelum ini. Seterusnya perbuatan melintas dengan mengamalkan lima langkah tersebut menjadikan pejalan kaki tersebut selamat setiap kali dia melintas (peneguhan positif) tanpa mengalami apa-apa masalah kepadanya (pelaziman operan). Oleh kerana pejalan kaki itu sentiasa selamat ketika melintas dengan mengamalkan lima langkah melintas itu, perbuatan tersebut mendorong membentuk sikap yang positif dengan mengamalkan lima langkah melintas setiap kali dia ingin melintas jalan.

Sekiranya amalan lima langkah melintas ini turut diamalkan oleh mereka yang pernah terlibat dalam kemalangan semasa melintas jalan raya, maka amalan melintas dengan betul ini akan menjadi pilihan kepada mereka berbanding perbuatan melintas sesuka hati yang tidak selamat seperti mana yang mereka telah alami. Maka perubahan sikap dengan mengamalkan lima langkah melintas ini akan menjadi pilihan malah akan diteruskan. Seterusnya, perbuatan melintas ini turut dilakukan

oleh rakan-rakan dan guru yang telah mempelajari ilmu PKJR. Mereka sentiasa mengamalkan lima langkah melintas dengan selamat, maka perbuatan rakan dan guru ini diperhatikan oleh pejalan kaki tersebut. Contoh Pejalan kaki A. Maka A ini akan meniru apa yang dilakukan oleh pejalan kaki yang lain kerana pejalan kaki tersebut selamat walau pun melintas di bawah jejantas. Pejalan kaki A tidak mengamalkan lima langkah melintas yang dipelajari, sebaliknya jika terdapat pejalan kaki yang melintas tanpa mengamalkan lima cara melintas jalan terlibat dengan tragedi semasa melintas, maka perbuatan negatif itu akan dijauhi. Akhirnya amalan lima langkah melintas itu akan diamalkan, seterusnya mempengaruhi niat individu untuk melintas jalan akhirnya membentuk sikap positif dalam kalangan pejalan kaki, khususnya kanak-kanak.

Bagi melihat bagaimana hubungan sikap dengan tingkah laku mempunyai kaitan terhadap dua teori yang diketengahkan iaitu Teori Tindakan Munasabah dan Teori Tingkah Laku Berencana atau Teori Tingkah laku Terancang, maka kedua-dua teori tersebut akan dibincangkan.

Teori Tindakan Munasabah cuba menerangkan kaitan atau hubungan antara sikap dengan tingkah laku. Menurut teori yang dikemukakan Fishbein dan Icek Ajzen (1975), cara terbaik untuk meramalkan tingkah laku seseorang itu kita perlulah bertanya hasrat atau niat mereka untuk melakukan sesuatu tingkah laku. Sesungguhnya niat untuk bertingkah laku itulah yang mempengaruhi segera sesuatu tingkah laku seseorang. Sebagai contoh seorang penagih dadah berhasrat atau berniat untuk berhenti daripada perbuatan penyalahgunaan dadah demi menjauhi penyakit HIV. Faktor dan sebab penyakit HIV tersebut mendorong hasrat penagih dadah tersebut untuk berhenti daripada terlibat dengan penyalahgunaan dadah. Melalui teori ini, sesuatu sikap itu terjelma melalui tingkah laku yang didahului dengan hasrat ataupun niat.

Niat dan Perlakuan

Niat sebagai kesediaan gambaran kognitif untuk melakukan sesuatu tingkah laku. Niat juga menunjukkan kesanggupan seseorang untuk melaksanakan sesuatu perlakuan kerana niat adalah faktor penyumbang ke arah pembentukan tingkah laku (Ajzen, 2005). Berdasarkan tinjauan mendapati niat merupakan praketerangan terdekat bagi sesuatu tingkah laku. Kajian yang dilakukan seperti Bagozzi dan Warshaw (1990); Schifter dan Ajzen (1985) menyokong akan kewujudan hubungan yang positif antara niat dengan tingkah laku. Justeru, dijangkakan wujudnya niat akan menjadi penentu paling hampir bagi sesuatu gelagat atau perlakuan. Situasi yang sama dalam amalan ilmu PKJR, misalnya seseorang kanak-kanak yang mempunyai niat untuk melintas jalan raya akan mengambil keputusan menggunakan jejantas ketika melintas jalan raya atau tidak menggunakan jejantas semasa melintas jalan. Justeru, niat mampu membentuk sikap bertingkah laku yang positif dalam kalangan kanak-kanak sebagai pengguna jalan raya.

Hubungan sikap dengan niat

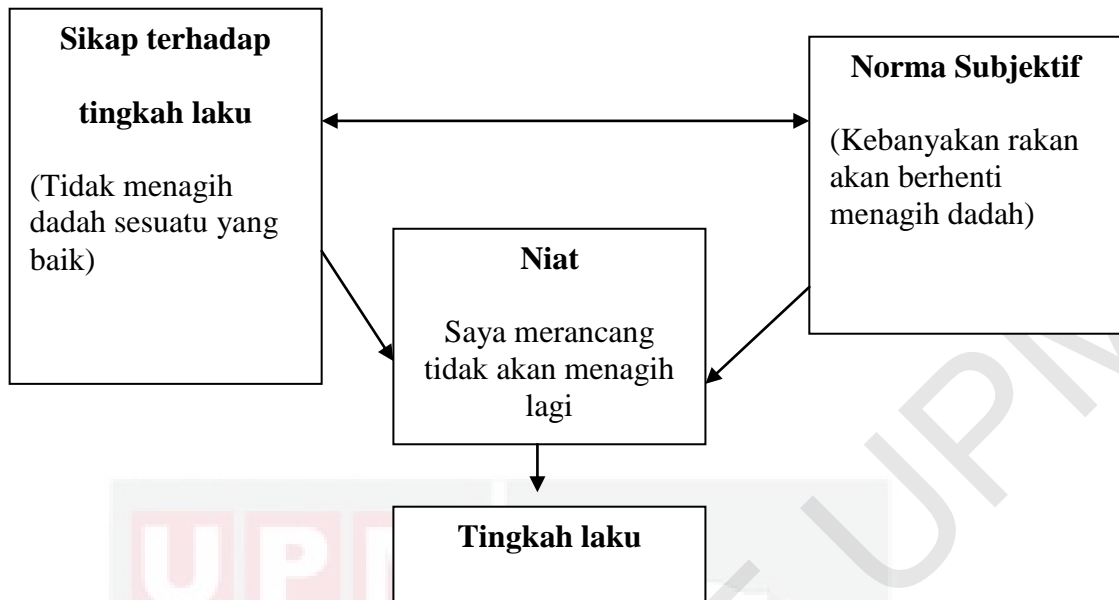
Sesuatu tingkah laku yang ingin dilakukan oleh seseorang itu sendiri bergantung kepada niat atau hasrat individu tersebut. Menurut Ajzen & Fishbein (1980), terdapat hubungan antara sikap dengan tingkah laku. Walau bagaimanapun, tingkah laku itu berlaku atau sebaliknya bergantung kepada niat individu tersebut. Niat untuk bertingkah laku dikatakan sebagai pengaruh yang kuat. Hasrat yang ada pada individu menjadi gambaran atau cerminan kepada sesuatu perancangan untuk terlibat dalam sesuatu tingkah laku yang bersesuaian dengan sikap yang dipegang oleh seseorang individu. Contohnya, seseorang individu berhasrat untuk berhenti daripada perbuatan merokok untuk mengelakkan daripada risiko sesuatu penyakit yang berpunca daripada perbuatan merokok. Jadi, akibat daripada untuk mengurangkan risiko penyakit tersebut telah mempengaruhi niat seseorang untuk berhenti merokok. Dalam situasi ini, niat atau hasrat menjadi pendorong kepada tingkah laku (Jillian. J Francis et al. 2004; Steve Amireault et al. 2008).

Berdasarkan teori ini, terdapat dua faktor yang mempengaruhi implikasi ke atas keinginan atau hasrat perokok tersebut untuk berhenti daripada merokok iaitu pertama sikap berkaitan dengan hasrat ke atas objek dan kedua sikap norma subjektif seseorang mengenai sesuatu tingkah laku.

Hubungan Norma Subjektif dengan niat

Terdapat dua faktor yang memberi kesan kepada niat untuk bertingkah laku iaitu sikap terhadap tingkah laku dan norma subjektif. Norma subjektif merujuk kepada kesan yang mempengaruhi sesuatu niat untuk bertingkah laku. Norma subjektif merupakan satu tingkah laku standard dalam sesebuah kelompok tentang cara mereka bertingkah laku.

Sesuatu norma merupakan tingkah laku yang standard dalam sesuatu kelompok masyarakat iaitu tingkah laku yang diterima sesebuah kelompok, manakala norma subjektif pula merupakan tingkah laku standard yang dipersepsikan terhadap tekanan sosial pada sesuatu tingkah laku. Oleh itu sikap kita hendaklah selari dengan norma subjektif terhadap sesuatu tingkah laku. Sebagai contoh, sikap anda terhadap tingkah laku menagih dadah adalah negatif dan pada waktu yang sama rakan-rakan anda ingin berhenti daripada terlibat dengan dadah. Kedua-dua sikap dan norma subjektif mengenai tingkah laku yang berkaitan dengan penagih dadah akan memberi kesan pada keinginan untuk berhenti menagih dadah. Hal ini dapat dilihat dalam rajah 1. 6.

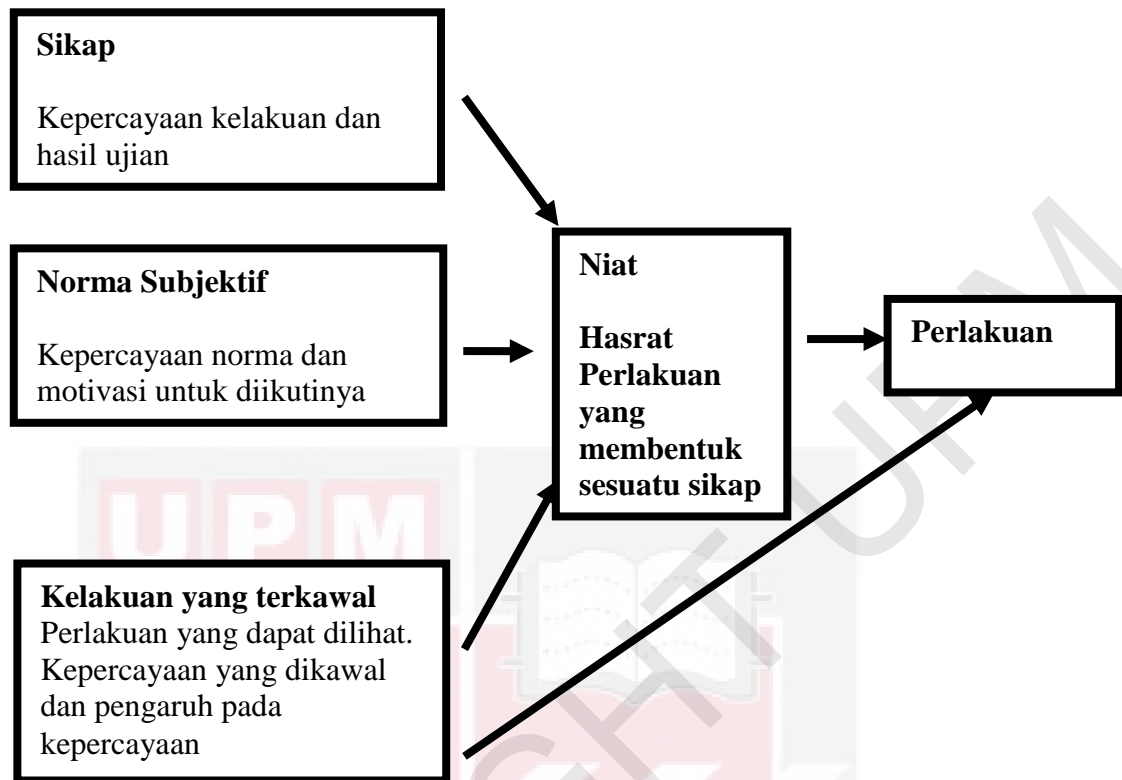


Rajah 1.6 Perubahan Tingkah Laku

Sumber: Diubah suai daripada Forsyth (1995)

Teori tindakan munasabah atau teori tindakan beralasan (*Theory Reason Action*) Ajzen (1985) mengaitkan kawalan tingkah laku yang dipersepsikan. Norma subjektif merupakan tekanan sosial yang dipersepsikan untuk melakukan sesuatu tingkah laku. Susah senang tingkah laku itu bergantung kepada pengalaman lalu dan halangan yang dijangka untuk sesuatu tekanan tingkah laku. Pengubahsuaian ini membentuk teori perancangan tingkah laku atau teori tingkah laku berencana (*Theory Planned Action*). Melalui teori perancangan tingkah laku mencadangkan bahawa keputusan secara rasional perlu mengambil kira beberapa faktor. Menurut teori ini kecenderungan tingkah laku seseorang untuk selari dengan sikap bergantung pada proses membuat keputusan secara rasional dengan mengambil kira beberapa fakta.

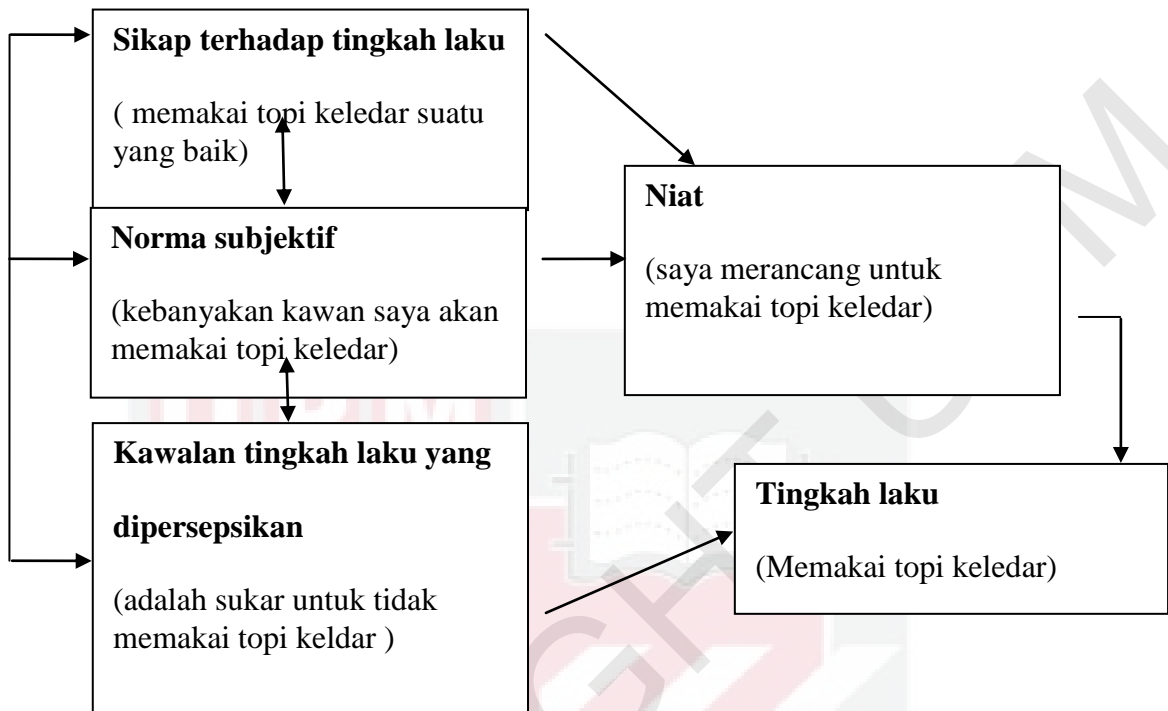
Model Teori Tingkah laku Berencana pula dibangunkan untuk menjelaskan pelbagai domain yang berbeza. Banyak kajian mampu menjelaskan tentang sesuatu sikap menggunakan model ini. Berdasarkan persektif ini, aspek niat (*intention*) akan mempengaruhi sesuatu perlakuan, malah niat secara langsung menjadi penentu kepada sesuatu tingkah laku. Niat mempengaruhi kepercayaan seseorang, malah menghasilkan faktor motivasi untuk mempengaruhi sikap seseorang. Niat juga menjadi satu indikator kepada seseorang untuk mencuba beberapa banyak usaha ke arah membentuk sesuatu sikap. Walau bagaimanapun, niat sesuatu sikap itu berada di bawah kawalan kerelaan (*volitional*) sendiri. Misalnya seseorang itu boleh memutuskan sama ada untuk meneruskan atau sebaliknya sesuatu sikap tersebut. Model teori tindakan berencana ini dapat dilihat dalam rajah 1.7 yang mewakili tiga pembolehubah yang mencadangkan ramalan niat dalam melakukan sesuatu perlakuan.



Rajah 1.7 Teori Tingkah Laku Berencana (a)
Sumber: Ajzen (1991)

Oleh itu berdasarkan model ini, niat seseorang itu yang menentukan sesuatu sikap. Niat itu wujud hasil daripada gabungan tingkah laku, norma subjektif dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi. Dalam model teori tindakan berencana ini menggambarkan kejadian perlakuan yang spesifik berkait langsung dengan niat pelaku. Model ini digambarkan dalam rajah 1.8 dan mewakili tiga pembolehubah yang berkaitan meramalkan sesuatu perlakuan. Niat adalah pelopor kepada perlakuan. Sesungguhnya perlakuan yang dinyatakan adalah jelmaan kepada niat yang menunjukkan tingkah laku yang spesifik, manakala elemen niat pula boleh digunakan sebagai ukuran yang terdekat dengan perlakuan. Sikap yang ditunjukkan dalam model ini juga menjurus ke arah sesuatu perlakuan yang menjadi sesuatu hasilan. Misalnya pihak doktor meminta pesakitnya melakukan x-ray dengan harapan dapat mengurangkan rawatan pada masa hadapan setelah mengetahui penyakit sebenar pesakit tersebut. Melalui model ini juga berkait rapat dengan norma subjektif iaitu andaian berlaku tekanan daripada masyarakat untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu perlakuan tersebut. Kelakuan terkawal pula menjurus kepada sejauh mana seseorang itu berhasrat untuk melakukan sesuatu perlakuan tersebut. Misalnya dalam rajah 1.8, sikap terhadap memakai topi keledar adalah suatu yang baik. Begitu juga rakan-rakan turut untuk memakai topi keledar (gambaran norma subjektif berlaku) seterusnya kawalan tingkah laku yang dipersepsi pula membuatkan kesukaran bagi seseorang itu untuk tidak memakai atau pun tidak topi keledar meskipun individu tersebut mampu untuk tidak memakai topi keledar tetapi atas sebab kawalan tingkah laku yang di persepsi yang membuatkan seseorang itu tidak mampu untuk menolak daripada memakai topi keledar. Ketiga-tiga

pemboleh ubah itu mendorong niat seseorang itu untuk bertingkah laku untuk memakai topi keledar. Situasi ini dapat ditunjukkan dalam rajah 1. 8.



Rajah 1.8 Teori Tingkah Laku Berencana (b)

Sumber: Diubah suai daripada Feldman (1995)

Berdasarkan teori perancangan tingkah laku ini juga menyatakan bahawa terdapat hubungan antara kepercayaan, sikap dan tingkah laku. Sesuatu kepercayaan itu dipengaruhi;

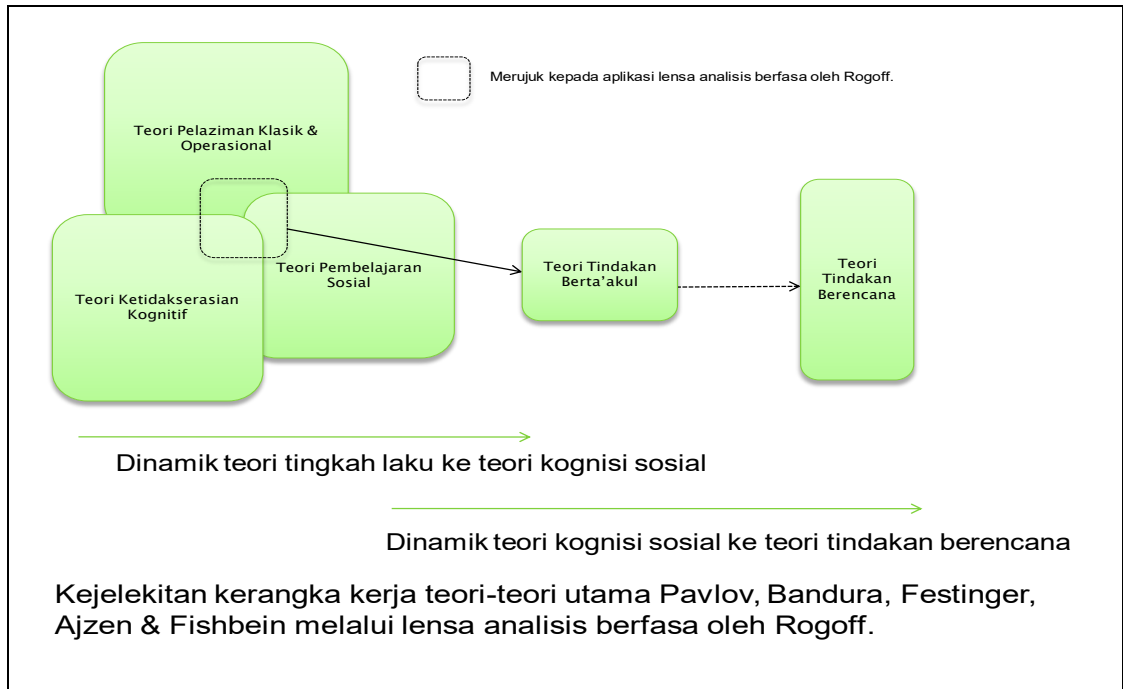
- i. Sikap terhadap sesuatu tingkah laku
- ii. Norma subjektif
- iii. Mengawal tingkah laku yang ditanggapi atau yang dipersepsi

Ketiga-tiga komponen ini mempengaruhi niat untuk melakukan sesuatu tingkah laku. Sikap seseorang terhadap tingkah laku itu ditentukan melalui kepercayaannya dengan melakukan sesuatu perlakuan yang membawa kepada tingkah laku yang diinginkan dan sebaliknya. Manakala norma subjektif pula melibatkan kepercayaan tingkah laku iaitu apakah yang menentukan standard tingkah laku yang diharapkan oleh orang lain. Di samping ketiga-tiga faktor di atas, terdapat faktor-faktor lain yang mempengaruhi perhubungan antara sikap dan tingkah laku. Terdapat dalam kalangan individu memperlihatkan tingkah laku yang lebih tekal dan cenderung untuk menunjukkan perhubungan sikap dengan tingkah laku berbanding dengan orang lain (Mohd Makzan Musa, 2001).

Kawalan tingkah laku yang dipersepsi merujuk kepada sejauh mana seseorang individu membuat keputusan untuk bertingkah laku meskipun dipengaruhi persekitaran. Orang ramai tidak boleh membentuk sesuatu niat yang kukuh untuk seseorang yang lain bagi melakukan sesuatu tingkah laku sekiranya mereka tidak mempercayai bahawa yang mereka tidak mempunyai apa-apa peluang untuk berbuat demikian, walaupun mereka bersikap positif terhadap tingkah laku dan percaya bahawa orang lain akan membenarkan sesuatu perkara tersebut (norma subjektif) dilakukan. Kawalan tingkah laku yang dipersepsi ini boleh mempengaruhi tingkah laku seseorang secara langsung atau tidak langsung melalui niat atau hasrat tingkah laku. Perlakuan ini bergantung kepada pengalaman lalu dan halangan yang dijangkakan akan berlaku untuk melakukan sesuatu perlakuan tersebut. Kawalan tingkah laku yang dipersepsi merujuk kepada sejauh mana seseorang itu mampu untuk bertingkah laku bergantung kepada kesukaran dan kesenangan untuk bertindak berdasarkan pengalaman dan kepercayaan seseorang (Azizi et al. 2004). Kawalan tingkah laku yang dipersepsi dapat dilihat dalam contoh berikut. Misalnya seseorang individu berhasrat untuk berhenti daripada tabiat merokok (sikap terhadap tingkah laku), kemudian diikuti dengan norma subjektif iaitu persekitaran masyarakat (dalam kalangan rakan) juga berhasrat berhenti merokok. Keinginan untuk berhenti merokok itu sebenarnya akan ditentukan oleh kawalan tingkah laku yang dipersepsi, sama ada individu itu berjaya atau tidak berhenti daripada tabiat merokok tersebut. Sekiranya dia melepasi kawalan tingkah laku yang dipersepsi tersebut, dia akan berjaya sebaliknya jika dia gagal melepasi kawalan tingkah laku persepsi tersebut, maka dia tidak akan berjaya. Kawalan tingkah laku yang dipersepsi ini sering menjadi cerminan kawalan tingkah laku yang sebenar.

Berdasarkan rajah 1.9 menunjukkan pembentukan sikap dan tingkah laku seseorang individu melibatkan teori pelaziman klasik dan pelaziman operasional yang dibantu dengan peneguhan dan rangsangan bagi membentuk sesuatu tingkah laku. Pembentukan sikap dan tingkah laku turut dipengaruhi teori ketidakserasian kognitif. Melalui teori ini, seseorang individu akan berubah tingkah laku apabila pengurangan ketidakserasian kepada proses keserasian kognitif berlaku. Sikap dan tingkah laku ini juga dapat dilihat dari sudut peniruan hasil daripada pemerhatian menerusi teori pembelajaran sosial. Melalui ketiga-tiga teori tersebut, sikap dan tingkah laku dapat diperhatikan melalui teori tindakan beralasan. Menurut teori ini, sesuatu sikap itu dipamerkan melalui tingkah laku yang terjadi hasil daripada niat atau keazaman diri individu yang terlibat. Namun begitu, teori tindakan beralasan ini dikenal pasti mempunyai batasan untuk melihat sesuatu sikap seseorang. Bagi mengatasi masalah tersebut, ahli psikologi tampil dengan teori tingkah laku berencana.

Melalui kerangka kerja yang dibina berasaskan gabungan beberapa teori yang diperjelaskan melalui teori tindakan berencana, sikap dan tingkah laku dapat dilihat dengan lebih meluas dengan mengambil kira kepercayaan, tingkah laku, penilaian hasil tingkah laku dan norma subjektif secara berfasa. Teori ini dapat melihat sikap dan tingkah laku dengan lebih mendalam seperti yang ditunjukkan dalam rajah 1. 9.



Rajah 1. 9: Gabungan kerangka kerja teori Pavlov, Bandura, Festinger, Ajzen & Fisbein secara berfasa membentuk sikap dan tingkah laku individu.

Teori tingkah laku berencana mempengaruhi pembentukan sikap dan tingkah laku yang tidak berada di bawah kawalan volitional dan tingkah laku yang berada pada titik yang berterusan lebih meluas daripada kawalan penuh kepada pengurangan kawalan. Menurut teori tingkah laku berencana, niat yang menjadi faktor mendahului sikap sesuatu tingkah laku. Ini merupakan kepercayaan positif atau negatif tentang melakukan tingkah laku yang tertentu. Kepercayaan yang dimaksudkan adalah kepercayaan terhadap tingkah laku seseorang individu berkait rapat dengan niat untuk melaksanakan sesuatu tindakan apabila individu tersebut menilai sesuatu yang positif. Sikap juga ditentukan oleh individu serta kepercayaan tentang akibat melakukan sesuatu kepercayaan tingkah laku dan penilaian terhadap akibat sesuatu perlakuan yang dilakukan. Sikap juga mempunyai kesan langsung ke atas niat tingkah laku seseorang yang berkaitan norma subjektif dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi. Misalnya perbuatan membunuh diri. Bagi sesetengah individu berniat untuk membunuh diri apabila gagal dalam sesuatu tujuan atau keinginan yang ingin dicapai. Tindakan membunuh diri itu hasil daripada penilaiannya sendiri yang berpendapat perbuatan membunuh diri adalah suatu yang positif kerana segala kekecewaan itu perlu dihentikan. Kadang kala sesetengah masyarakat merestui akan tindakan begitu. Perbuatan merestui itu ada kaitan dengan norma masyarakat (norma subjektif) daripada menyusahkan orang lain. Tindakan membunuh diri ini jua diambil atas dasar kepentingan masyarakat yang diwakilinya bagi menjaga nama baik kelompoknya.

Norma subjektif dianggap menjadi fungsi kepercayaan bahawa individu tertentu membenarkan atau menolak untuk melakukan sesuatu kepercayaan yang mendasari norma subjektif atau normatif dalam sesebuah masyarakat. Seseorang individu akan berhasrat atau berniat untuk melakukan sesuatu tingkah laku tertentu apabila melihat kepada kepentingan dan keharusan untuk sesuatu tindakan. Kepentingan lain yang mungkin dikaitkan seperti kepentingan pasangan, seseorang yang lain, doktor atau masyarakat yang boleh dikaitkan untuk melakukan sesuatu tingkah laku. Walau bagaimanapun, seseorang individu boleh mempunyai kawalan mutlak terhadap sikap dan tingkah lakunya apabila tiada kekangan mana-mana langkah luar kawal. Terdapat dua faktor kawalan yang mempengaruhi sesuatu tingkah laku iaitu faktor dalaman yang terdiri daripada kemahiran, kebolehan, maklumat, tekanan emosi dan lain-lain, manakala faktor luaran pula termasuklah faktor persekitaran.

Dalam teori tingkah laku berencana, aspek sosiobudaya memainkan peranan penting dalam mempengaruhi sikap tingkah laku seseorang individu. Aspek budaya menyentuh atau menekankan interaksi sosial dengan persekitaran masyarakat. Aspek persekitaran masyarakatlah yang dikatakan sebagai sesuatu yang penting kepada masyarakat. Triandis (2002) mencatatkan sekurang-kurangnya terdapat tiga ciri dan definisi budaya iaitu budaya terbentuk melalui interaksi yang berkesinambungan dan saling mempengaruhi secara berterusan akan berubah (*adaptive intraction*) merupakan suatu yang ada pada keseluruhan kelompok budaya. Sesuatu budaya itu, dipindahkan dari satu generasi ke satu generasi. Persepektif sosiobudaya ini menekankan hubungan antara orang, tindakan, konteks dan sejarah kebudayaan (Edwards, 2000).

Pengaruh budaya berkait rapat dengan norma atau peraturan yang mengaturkan pengalaman dan tingkah laku individu dalam sesuatu situasi sosial (Baron & Byre, 2004). Norma adalah kefahaman yang seragam tentang cara-cara yang patut dilakukan oleh sesuatu kelompok sama ada yang boleh atau tidak boleh dilakukan oleh ahli sesuatu kelompok, sekaligus norma dikaitkan dengan etika dan akauntabiliti seseorang terhadap kumpulannya (Rozmi, 2011) termasuklah dari sudut sikap dan tingkah laku. Ini bermakna ahli kumpulan yang mempunyai norma yang tersendiri bagi menentukan bagaimana seseorang individu harus bertingkah laku. Langkah ini untuk mengekalkan keseragaman sesebuah kumpulan yang mempunyai norma dan peraturan tertentu bagi menjaga ahlinya supaya tidak menyeleweng dan mengelakkan ketidakseragaman budaya berlaku.

Dalam sosiobudaya terdapat beberapa fasa yang perlu dilakukan oleh seseorang individu. Fasa yang dilalui ini turut mempengaruhi niat dan sikap, seterusnya tingkah laku yang dipamerkan. Fasa perseorangan (*intrapersonal*), fasa antara perseorangan (*interpersonal*) dan fasa institusi. Interpersonal boleh didefinisikan sebagai penilaian sikap seseorang individu terhadap individu yang lain (Romzi, 2011). Hubungan sosial ini turut mempengaruhi pembentukan sikap dan tingkah laku seseorang individu. Misalnya seseorang individu tertarik akan seorang individu yang lain dalam konteks berlainan jantina. Akibat minat dan tertarik kepada pasangan tersebut membuatkan seseorang individu tersebut mendekati (tingkah laku) wanita itu. Sebelum sesuatu sikap itu dipamerkan melalui tingkah laku dengan mendekati

wanita tersebut, individu itu telah mempunyai niat awal untuk mendekati wanita yang diminati itu.

Menurut teori tingkah laku berencana, niat tersebut adalah asas yang kukuh kepada pembentukan sikap seseorang individu yang ditunjukkan melalui tingkah lakunya. Ini yang dikatakan peranan hubungan antara perseorangan atau interpersonal yang boleh mempengaruhi sikap dan tingkah laku seseorang melalui sosiobudaya iaitu interaksi secara langsung atau tidak langsung.

Teori lensa budaya Ragoff et al. (2002) mengatakan interaksi sosial berlaku dalam sosiobudaya. Semakin rapat atau semakin banyak interaksi berlaku, semakin berubah sesuatu sikap dan tingkah laku seseorang. Misalnya pada tahap tarikan, seseorang yang sangat suka akan seseorang yang lain akan menjadikan seseorang tersebut sebagai kawan rapat, seterusnya keinginan untuk bersamanya akan sentiasa wujud dalam diri, sebaliknya jika seseorang benci akan seseorang yang lain, maka seseorang itu tidak mahu wujudkan hubungan yang rapat dengan individu tersebut, seterusnya akan cuba mengelakkan daripada bertemu dengan individu tersebut. Ini gambaran tingkah laku yang sering terjadi dalam situasi yang sebenar. Ini ditunjukkan dalam jadual 1.1

Jadual 1.1: Tarikan interpersonal dalam proses membuat penilaian terhadap orang lain melibatkan tingkah laku.

Tahap Tarikan	Kategori Penilai	Contoh Perubahan Tarikan Tingkah Laku
Sangat suka akan seseorang	Sebagai kawan karib	Banyak kali akan bersamanya
Sangat benci akan seseorang	Tidak minat langsung	Berusaha menjauh daripadanya

Diubah suai daripada Rozmi (2011)

Pembelajaran juga adalah salah satu unsur budaya. Melalui pembelajaran akan mempengaruhi tingkah laku seseorang. Secara umumnya pembelajaran boleh dikaitkan dengan perubahan tingkah laku seseorang hasil daripada pengalaman yang dialami melalui situasi baru berbanding situasi yang sebelumnya. Dalam proses pembelajaran akan melibatkan unsur-unsur penyerapan pembelajaran dalam semua bentuk aktiviti manusia yang berbeza dalam kalangan manusia dari segi pemahaman tentang pembelajaran (Glenn et al. 1994). Terdapat pelbagai takrifan konsep pembelajaran iaitu pembelajaran adalah satu perubahan ke atas sifat manusia atau kebolehan yang dikekalkan serta tidak semata-mata oleh proses pertumbuhan seseorang (Robert, 1970). Ini bermakna perubahan akibat pembelajaran bukanlah suatu yang diwarisi daripada genetik. Justeru, kebanyakan orang mengaitkan proses perubahan itu berkait langsung dengan rangsangan dan gerak balas (R-G) yang membentuk satu hubungan yang belum wujud dengan sesuatu yang sedia ada, hasil daripada pembelajaran dapat mengukuhkan pengetahuan sedia ada pada seseorang.

Dalam pembelajaran akan melibatkan satu proses ke arah pemindahan tingkah laku kepada situasi yang baru (Glenn et al. 1994) menerusi hukum kesan iaitu murid akan memperoleh dan mengingati segala gerak balas yang dipelajari. Selain itu, proses pembelajaran juga akan melibatkan penentuan terlazim melalui perkaitan secara intuitif seperti yang dinyatakan dalam teori pelaziman klasik yang mengaitkan anjing dengan lelehan air liur apabila dikaitkan dengan makanan. Perubahan yang berlaku pada anjing itu dikaitkan dengan perubahan tingkah laku hasil daripada proses pembelajaran berlaku.

Lantaran itu, pembelajaran boleh dikaitkan dengan proses pengukuhan. Misalnya pengetahuan yang berkaitan dengan jenis tingkah laku yang mendatangkan peneguhan melalui ganjaran kepada seseorang kanak-kanak. Ganjaran tersebut merupakan salah satu kepuasan kepada seseorang murid. Penerimaan ganjaran dalam kalangan murid dapat menguatkan gerak balas. Proses pembelajaran juga melibatkan proses pengamatan yang melibatkan perubahan dalam struktur kognitif iaitu sebagai satu perubahan dalam kesediaan seseorang untuk mengamati objek turut dikaitkan dengan pembelajaran. Menurut Ausubel (1963), struktur kognitif yang dikemukakan cuba menyatakan konsep yang berkembang dan menjadi tersusun melalui proses yang dikumpulkan dalam sesuatu pembelajaran.

Menurut Robert Gayne (1970), pembelajaran boleh dibuktikan melalui pemerhatian dan eksperimen seperti pembelajaran isyarat, pembelajaran rangsangan gerak balas dan penyelesaian masalah. Walau bagaimanapun, Robert Gayne percaya bahawa pembelajaran memerlukan situasi yang berlainan untuk perkembangan. Ini menunjukkan setiap proses pengajaran itu berbeza. Setiap pembelajaran yang diperolehi di sekolah diharap dapat mengubah motif, sikap, kebiasaan dan kemahiran yang kompleks untuk menyelesaikan sesuatu masalah.

Pemindahan Pembelajaran

Dalam sesuatu pembelajaran apa juga ilmu, matlamat akhir ialah untuk menghasilkan perubahan yang diinginkan dalam tingkah laku yang dibawa kepada situasi yang baru (Glenn Mayers Blair, 1994). Pemindahan pembelajaran merupakan kemahiran yang menggunakan sesuatu pengetahuan atau kecekapan yang diperolehi dari satu situasi kepada situasi yang lain (Kamaruddin, 2010) dengan kata lain yang melibatkan nilai, kemahiran dan ilmu (BPK, 2011). Perubahan tingkah laku bersesuaian dengan maksud yang dinyatakan dalam definisi pembelajaran iaitu berlakunya perubahan tingkah laku. Misalnya pemindahan pembelajaran berlaku apabila kemahiran yang dipelajari di dalam bilik darjah dapat diaplikasikan dalam situasi sebenar. Contohnya pelajar perempuan belajar menjahit pakaian di sekolah dan apabila pulang, dia mendapati baju yang dipakainya koyak. Berdasarkan pembelajaran di dalam bilik darjah sewaktu di sekolah membolehkan dia menjahit bajunya sendiri. Ini bermakna pemindahan kemahiran yang dipelajari telah berlaku. Tidak salahlah jika dikatakan bahawa pemindahan pembelajaran wujud apabila pembelajaran lampau mempunyai pengaruh terhadap pembelajaran atau prestasi gerak balas yang baru (Glenn et al. 1994). Situasi yang sama berlaku dalam pembelajaran PKJR. Pembelajaran cara melintas jalan raya telah dipelajari di dalam bilik darjah, kemudian ketika pulang dari

sekolah, murid ini akan melakukan apa yang dipelajari di dalam bilik darjah sewaktu melintas jalan raya sebenar.

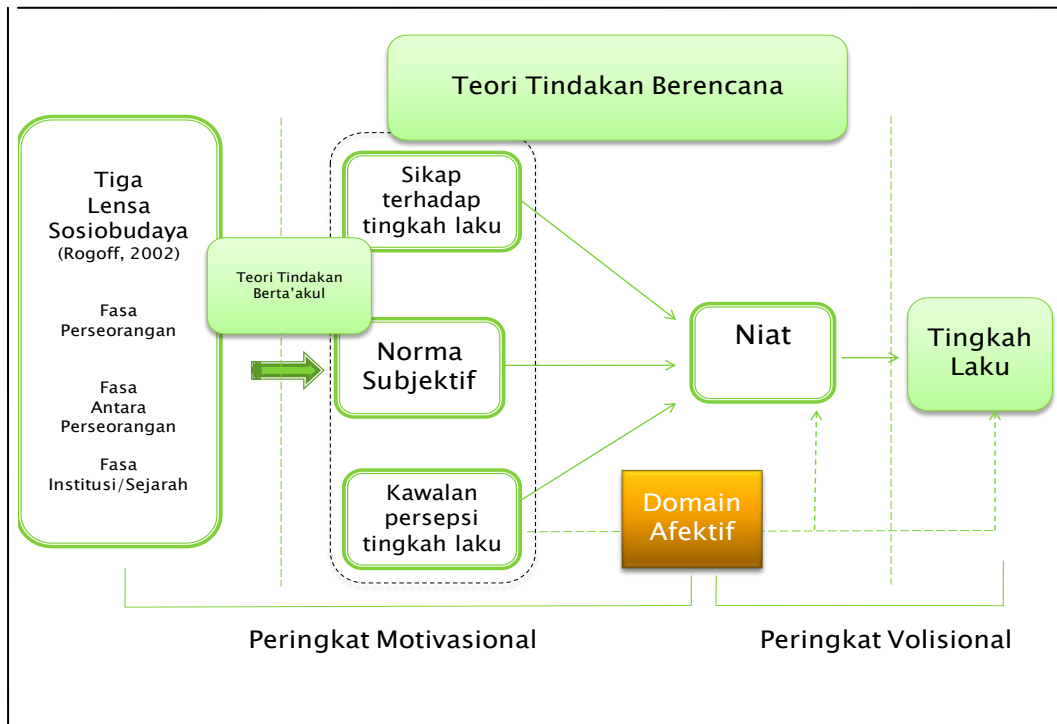
Walau bagaimanapun, syarat pemindahan pembelajaran berlaku haruslah melibatkan persamaan antara dua perkara atau aktiviti (Kamarudin, 2010), misalnya fakta yang dipelajari daripada sesuatu bahan pengajaran haruslah mempunyai hubungan dengan perkara yang lain. Contohnya jika kita mempelajari tentang bentuk muka bumi sesebuah negara, tidak dapat tidak turut akan menyentuh sejarah dan corak pekerjaan rakyat sesebuah negara. Prinsip yang serupa boleh digunakan dalam aktiviti yang berlainan. Misalnya dalam permainan bola sepak memerlukan kerjasama pasukan, maka prinsip yang sama boleh digunakan dalam permainan hoki. Inilah yang dikatakan sebagai pemindahan pembelajaran berlaku berasaskan persamaan antara dua perkara. Ini bermakna hasil sesuatu pembelajaran dapat dilihat dan diukur melalui perubahan tingkah laku berasaskan sesuatu objektif pembelajaran yang diajar.

Berdasarkan teori pembelajaran, pemindahan pembelajaran berlaku turut dipengaruhi dengan tahap perkembangan kognitif kanak-kanak. Proses perkembangan kanak-kanak terbahagi kepada dua keadaan iaitu pertama proses penyerapan dan kedua proses pengubahsuaian. Proses penyerapan iaitu proses seseorang kanak-kanak menerima rangsangan dari luar, kemudian memproses dan mentafsir mengikut pengalaman sedia ada, manakala proses pengubahsuaian pula merujuk kepada tindakan menyeragamkan keperluan diri kanak-kanak apabila berhadapan dengan hakikat atau situasi baharu. Keadaan ini menjadikan satu masalah yang perlu diselesaikan. Hasil penyelesaian tersebut memperkembangkan kognitif kanak-kanak yang berlaku secara berperingkat berdasarkan usia kanak-kanak tersebut.

Menurut kajian yang dilakukan para pengkaji, iaitu kanak-kanak yang berusia lingkungan pengolahan konkrit (6-12 tahun) berupaya mengabstrak lambang-lambang dengan menerangkan pengalaman fizikal. Pada peringkat ini juga kanak-kanak berupaya menguasai konsep pengekalan tentang panduan, nombor, berat dan padatan (Kamarudin 2010). Hasil daripada proses pembelajaran akan berlakulah pemindahan pengetahuan, kemahiran dan nilai dalam diri kanak-kanak. Proses pembelajaran itu dapat diukur melalui perubahan tingkah laku. Misalnya dalam kajian ini ialah pembelajaran pendidikan keselamatan jalan raya akan dilihat sama ada berlaku pemindahan pembelajaran atau pun sebaliknya terhadap murid yang telah melalui proses pembelajaran yang bermula dari tahun 2007 (kohort pertama) hingga tahun 5 2011 (hasil daripada kohort pertama).

Berdasarkan rajah 1. 10 melalui lensa budaya yang mengerakkan sikap terhadap tingkah laku norma subjektif serta kawalan tingkah laku yang dipersepsi menjurus kepada niat atau hasrat yang terdapat dalam teori tindakan berencana. Pada peringkat ini sering kali dikaitkan dengan peringkat motivasional, seterusnya niat yang terdapat pada diri seseorang individu akan mempengaruhi sikap untuk bertingkah laku pada peringkat visional. Niat yang wujud dalam diri individu tersebut merupakan satu perasaan (domain afektif) yang mendorong kepada sesuatu sikap terhadap apa yang

dihartikan dalam diri individu tersebut. Akhirnya pada peringkat volisional sikap itu akan terjelma dalam bentuk tingkah laku. Gabungan budaya, sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif, kawalan tingkah laku yang dipersepsi mempengaruhi pembentukan sikap menerusi domain afektif dan digambarkan dalam tingkah laku pada peringkat volisional. Rajah 1.10 menunjukkan kerangka teoritikel kajian yang dilakukan pengkaji.



Rajah 1.10: Kerangka Teoritikel Kajian

1.8 Kerangka Konseptual

Kerangka konsep kajian bertujuan untuk menjelaskan keseluruhan pembolehubah yang dikaji merangkumi pemboleh ubah bebas dan pemboleh ubah bersandar. Selain memberi panduan dalam proses pengendalian kajian, kerangka konsep juga memberi petunjuk dalam proses pengendalian kajian. Kerangka konsep kajian ini dibina berlandaskan Teori Tindakan Berencana (TPB). Kerangka konsep ini dipaparkan dalam Rajah 1.11 bagi menjelaskan hubungan antara kesan PKJR terhadap pembentukan sikap positif melalui konstruk sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif, kawalan tingkah laku yang dipersepsi terhadap niat untuk membentuk sikap positif bertingkah laku di jalan raya dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR.

Tahap pengetahuan murid berkaitan keselamatan jalan raya dapat ditingkatkan melalui pembelajaran dan pendidikan secara formal. Pembelajaran merupakan satu proses memperolehi ilmu pengetahuan atau kemahiran. Bagi Robert M.Gagne (1970), pembelajaran sebagai perubahan tingkah laku atau kebolehan seseorang yang

dapat dikekalkan dan tidak termasuk perubahan yang disebabkan oleh proses pertumbuhan. Pembelajaran juga merujuk kepada sebarang perubahan tingkah laku yang kekal akibat pengalaman yang diperoleh atau latihan yang pernah dilalui tanpa mengira usia (Hillgard, 1980; Guy LeFrancois, 1999). Perubahan tingkah laku merupakan salah satu hasil daripada proses pembelajaran yang dapat dilihat (Ma'rof dan Haslinda, 2008). Dalam konteks kajian ini, pembelajaran merujuk kepada pembelajaran PKJR yang dapat meningkatkan pengetahuan kanak-kanak berkaitan ilmu keselamatan jalan raya sebelum mempengaruhi niat membentuk atau mengamalkan sikap positif atau negatif pelajar sekolah yang telah melalui PKJR di sekolah secara formal. Pengetahuan berkaitan ilmu keselamatan jalan raya yang diperoleh kesan daripada PKJR di sekolah selama lima tahun mempengaruhi niat terhadap pembentukan sikap positif melalui tingkah laku positif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya.

Dapatan kajian yang dilakukan Ahmad Hariza et al. (2008), berkaitan penggunaan modul Pendidikan Keselamatan Jalan Raya (PKJR) dalam pembelajaran ilmu keselamatan jalan raya mendapati berlaku peningkatan pengetahuan berkaitan ilmu pendidikan keselamatan jalan raya dalam kalangan murid-murid tahun 1, 2 dan 4 yang telah melalui PKJR pada tahun 2008. Begitu juga dapatan kajian berkaitan Penilaian Program Pendidikan Keselamatan Jalan Raya 2007-2010 Sekolah Rendah di Malaysia yang dilakukan oleh Kulanthayan et al. (2010), mendapati berlaku peningkatan positif dalam kalangan murid-murid yang terdedah dengan pembelajaran PKJR di sekolah berkaitan keselamatan di jalan raya. Kedua-dua dapatan kajian ini memberi petunjuk bahawa murid yang diberi intervensi berkaitan keselamatan jalan raya telah mempelajari dan mengetahui akan ilmu keselamatan jalan raya. Maka lanjutan daripada dapatan kajian tersebut, menjadi titik tolak kepada pengkaji untuk meneruskan kajian dari aspek niat membentuk sikap bertingkah laku positif kesan daripada PKJR di sekolah seperti yang dijelmakan dalam kerangka konsep ini.

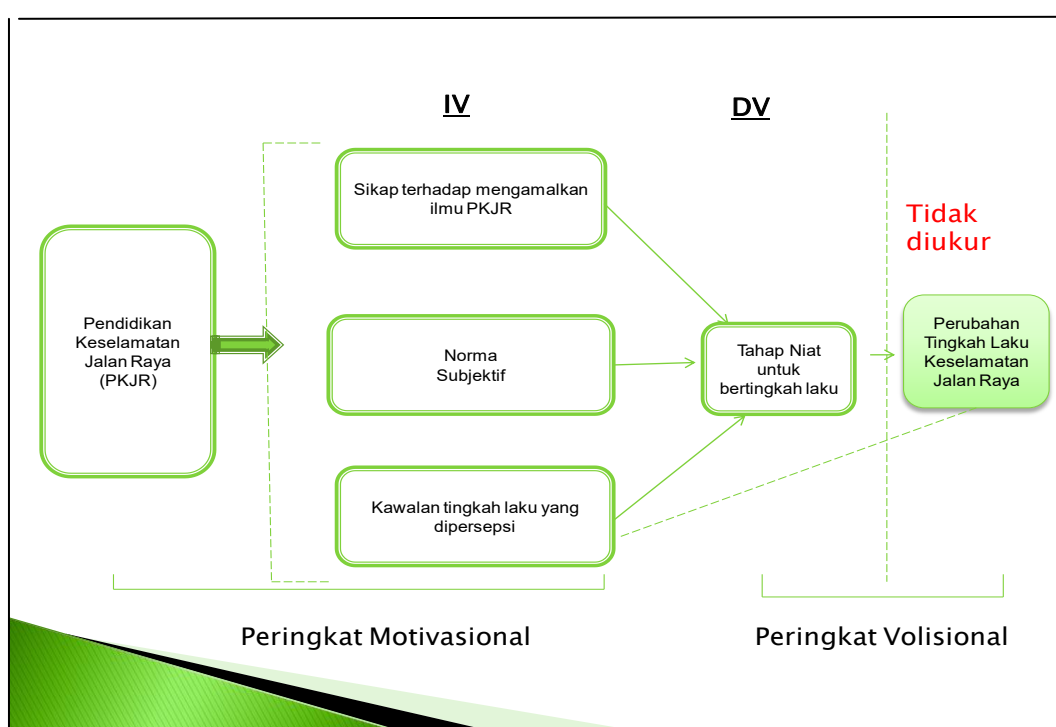
Justeru pengkaji menggunakan niat membentuk sikap atau bertingkah laku positif dalam kalangan pelajar yang melalui PKJR di sekolah rendah. Kerangka konsep kajian ini menggunakan dapatan PKJR tersebut sebagai asas dengan dibantu menggunakan Teori Tindakan Berencana (TPB) yang mengandungi sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi. Menurut teori TPB niat adalah menjadi elemen utama dalam mempengaruhi sikap positif untuk bertingkah laku. Melalui teori ini, niat boleh diukur berdasarkan gabungan tiga konstruk utama iaitu konstruk sikap terhadap niat untuk bertingkah laku, norma subjektif dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi. Skor ketiga-tiga konstruk ini menggambarkan niat seseorang untuk membentuk sikap positif atau negatif ketika bertingkah laku. Dalam konteks ini, ketiga-tiga konstruk ini menggambarkan niat untuk membentuk sikap positif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR selama lima tahun (dari tahun 2007 hingga 2011). Niat dalam kerangka konsep ini merupakan pemboleh ubah bersandar (*dependent veribile*). Manakala pemboleh bebas (*indenpendent veribile*) terdiri daripada ketiga-tiga faktor iaitu sikap terhadap amalan ilmu keselamatan jalan raya, norma subjektif dan kawalan tingkah laku yang dipersepsi. Ketiga-tiga faktor tersebut mempengaruhi tahap niat untuk bertingkah laku positif atau negatif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR.

Hasil daripada pembelajaran PKJR telah memberi ilmu pengetahuan keselamatan jalan raya kepada pelajar yang telah melalui PKJR telah mempengaruhi sikap terhadap niat untuk bertingkah laku atau mengamalkan ilmu keselamatan jalan raya. Menurut teori TPB, sikap untuk bertingkah laku seseorang dapat diramalkan berdasarkan niat seseorang tersebut. Tahap niat seseorang itu tinggi terhadap sikap bertingkah laku positif, maka adalah diramalkan bahawa kemungkinan untuk bertingkah laku positif itu juga tinggi. Misalnya niat untuk mengamalkan ilmu keselamatan jalan raya yang telah dipelajari ketika melintas jalan, akan mempengaruhi tingkah laku atau perbuatan seseorang untuk melintas jalan raya dengan selamat.

Manakala norma subjektif pula merujuk kepada pengaruh persekitaran seseorang. Persekitaran masyarakat turut mempengaruhi tindakan seseorang. Misalnya kanak-kanak sebagai pejalan kaki untuk melintas jalan raya yang sibuk dengan tidak mengamalkan ilmu keselamatan jalan raya ketika melintas. Situasi tersebut berkait rapat dengan yang norma subjektif. Tindakan kanak-kanak ini dipengaruhi oleh pejalan kaki yang lain melintas di bawah jejantas tanpa apa-apa berlaku sebarang kecelakaan. Kanak-kanak tersebut merasakan tidak bersalah jika dia turut melintas jalan raya di bawah jejantas. Perasaan ini timbul akibat percaya bahawa daripada kepercayaan terhadap hasil (masih selamat) yang diperoleh oleh pejalan kaki yang lain, walaupun melintas di bawah jejantas. Situasi ini berkait rapat dengan sikap percaya perbuatan melintas di bawah jejantas tersebut adalah selamat. Justeru mereka menganggap mereka tidak akan dilanggar kenderaan kerana orang lain turut bertingkah laku seperti yang dilakukannya dan masih selamat. Atas sebab itulah akan mempengaruhi niat seseorang untuk bertingkah laku.

Begitu juga faktor kawalan tingkah laku yang dipersepsi. Faktor ini turut mempengaruhi niat seseorang untuk bertingkah laku. Meskipun, sikap dan norma subjektif telah mempengaruhi tahap niat untuk bertingkah laku, namun kawalan tingkah laku menjadi penentu kepada sesuatu perbuatan. Faktor kawalan ini perlu diambil kira dalam meramalkan sesuatu tingkah laku sebenar seseorang. Misalnya perbuatan mengamalkan ilmu PKJR ketika melintas jalan raya. Berdasarkan ilmu PKJR yang dipelajari untuk melintas jalan raya perlulah menggunakan menggunakan jejantas. Namun, ketidakupayaan fizikalnya mendorong dia melintas di bawah jejantas. Di sinilah faktor kawalan tingkah laku yang dipersepsi memainkan peranan. Oleh itu, ketiga-tiga faktor dalam pemboleh ubah bebas ini mempengaruhi tahap niat seseorang untuk membentuk atau bertingkah laku berdasarkan ilmu keselamatan jalan raya yang telah dipelajari dalam kalangan pelajar yang telah mengikuti PKJR.

Dalam kajian ini, niat mengamalkan ilmu keselamatan jalan raya membentuk sikap positif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR. Ketiga-tiga konstruk tersebut berkait secara langsung dengan niat untuk membentuk sikap positif dalam kalangan pelajar yang melalui PKJR. Namun begitu, tahap penyumbang setiap faktor tersebut kepada niat berbeza secara relatifnya. Penyumbang yang dominan dapat dilihat melalui analisis regresi. Namun begitu, kajian ini tidak melibatkan penelitian tingkah laku sebenar di jalan raya. Ringkasnya kerangka konsep kajian ini menjadi pandu arah kepada kajian yang dilakukan pengkaji.



Rajah 1.11: Kerangka Konseptual Kajian

1.9 Definisi Konseptual dan Operasional

Bagi memastikan kajian ini lebih berfokus, pengkaji akan menjelaskan definisi konseptual dan definisi operasional yang digunakan bagi setiap istilah yang digunakan dalam kajian kali ini.

1.9.1 Sikap

Definisi konseptual

Sikap adalah satu penilaian umum dalam bentuk positif atau negatif terhadap sesuatu perkara (Petty dan Cacioppo, 1985; Ma'rof, 2001). Sikap juga merupakan salah satu gerakan ke arah sesuatu tingkah laku (Ajzen, 1985). Sesuatu sikap itu merujuk kepada gabungan kepercayaan, perasaan dan kecenderungan tingkah laku. Ketiga-tiga elemen tersebut berkaitan antara satu sama lain dalam menentukan sikap.

Menurut Ajzen (2005), sikap sebagai satu penilaian individu terhadap pelaksanaan sesuatu tingkah laku. Dalam penilaian tersebut akan melibatkan dua aspek iaitu aspek yang menguntungkan (*favourable*) atau tidak menguntungkan (*unfavourable*) jika seseorang tersebut melakukan tingkah laku tersebut. Secara umumnya jika implikasi daripada sesuatu tindakan itu menguntungkan, maka akan meningkatkan akan niatnya untuk melakukan sesuatu perlakuan tersebut (Ajzen & Fishbein, 1980),

sebaliknya jika sesuatu perlakuan tersebut mendatangkan ketidakuntungan atau faedah, maka akan mengurangkan niatnya untuk melakukan perlakuan tersebut. Situasi yang sama dipercayai akan wujud dalam amalan keselamatan jalan raya dalam kalangan kanak-kanak apabila perbuatan melintas jalan raya menggunakan tempat yang dibenarkan melintas adalah selamat, maka niat untuk menggunakan tempat melintas yang selamat itu akan diteruskan berulang kali. Begitu juga situasi perbuatan melintas di bawah jejantas akan menyebabkan kemalangan berlaku, maka niat untuk melintas di bawah jejantas itu akan menurun.

Definisi Operasional

Dalam kajian ini, sikap merujuk kepada tingkah laku pengguna jalan raya dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR ketika mereka menggunakan jalan raya, khususnya sebagai pejalan kaki hasil daripada kesedaran setelah mengikuti program PKJR secara formal di sekolah. Sikap ini ditunjukkan melalui amalan yang dilakukan ketika berjalan di jalan raya pada setiap masa. Walau bagaimanapun, sikap yang dinyatakan dalam kajian ini ialah sikap positif iaitu tingkah laku yang mematuhi peraturan dan undang-undang jalan raya yang telah ditetapkan di Malaysia. Manakala sikap negatif pula merujuk kepada tingkah laku yang melanggar peraturan dan undang-undang jalan raya yang telah ditetapkan. Konstruk membentuk sikap positif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR terdapat dalam beberapa item. Berikut adalah item-item tersebut:

- B1- Jika saya mematuhi panduan keselamatan jalan raya, saya merasakan saya melakukan sesuatu yang baik untuk orang lain
- B2- Menjadi satu kebimbangan dan keperihatinan kepada ibu bapa/ guru jika saya tidak mengikut PKJR
- B3- Jika saya mengamalkan perlakuan ilmu PKJR, saya akan dapat mengesan masalah pejalan kaki pada peringkat awal
- B7- Modul PKJR amat sukar untuk difahami
- B17- Secara keseluruhan saya berpendapat mengamalkan perlakuan ilmu PKJR adalah berbahaya atau berfaedah
- B30- Saya menjangkakan akan mengamalkan ilmu PKJR bersama ibu bapa setiap kali melintas jalan raya
- B33- Sama ada saya amalkan perlakuan ilmu PKJR keseluruhan atau tidak bergantung kepada saya

1.9.2 Norma Subjektif

Definisi Konseptual

Menurut Ma'rof (2001), norma subjektif merujuk kepada tekanan sosial yang dipersepsikan untuk melakukan sesuatu tingkah laku. Budaya dan persekitaran

membentuk norma subjektif dalam sesuatu masyarakat. Apa juga tindakan yang akan dilakukan, pandangan masyarakat adalah faktor yang mempengaruhi sesuatu tingkah laku. Oleh itu, norma subjektif adalah andaian untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu perlakuan berdasarkan persepsi masyarakat (Ajzen, 1988).

Norma Subjektif merujuk kepada persepsi individu terhadap individu yang lain dan dianggap penting bagi diri individu tersebut mengenai sesuatu perlakuan (Ajzen, 2005). Analisis dan penilaian yang dibuat ke atas pandangan orang lain akan mendorong sesuatu perlakuan. Menurut Ajzen & Fishbein (1980), norma subjektif boleh dikaitkan dengan satu konstruk yang mempunyai hubungan langsung dengan perlakuan seseorang. Ini bermakna perlakuan seseorang amat bergantung kepada persepsi orang lain mengenai perlakuannya. Sekiranya persepsi individu lain terhadap sesuatu perlakuan itu positif, maka ia akan mendorong secara positif bagi seseorang untuk melakukan sesuatu perlakuan tersebut. Situasi sebaliknya jika persepsi sosial adalah negatif, maka akan membantutkan kecenderungan seseorang individu untuk bertingkah laku. Menurut Taylor dan Todd (1995) mendapati pengaruh pertama (pasangan dan rakan-rakan) dan pengaruh kedua iaitu pihak pengurusan memainkan peranan penting dalam mempengaruhi niat seseorang dalam penggunaan sistem teknologi. Manakala Bobek & Hartfield (2003), mendakwa norma subjektif mempunyai hubungan yang positif dengan niat pembayar cukai. Dalam konteks persekitaran jalan raya, konteks pengguna jalan raya pula ialah kanak-kanak dijangkakan bahawa norma subjektif turut mempengaruhi niat untuk mengamalkan ilmu PKJR. Misalnya dalam mengamalkan ilmu PKJR akan lebih berjaya jika seseorang kanak-kanak itu sentiasa diingatkan oleh ibu bapa, kawan atau guru mesti mengamalkan ilmu PKJR jika berada di jalan raya, khususnya ketika ingin melintas jalan.

Definisi Operasional

Dalam kajian ini, norma subjektif merujuk kepada pandangan masyarakat terhadap tingkah laku berkaitan keselamatan jalan raya yang diwujudkan oleh masyarakat setempat bagi mempengaruhi niat bertingkah laku dalam kalangan kanak-kanak terutama ketika berada di jalan raya dan sewaktu melintas jalan raya. Item yang terdapat dalam instrumen soal selidik akan menjadi ukuran kepada norma subjektif terhadap niat membentuk sikap positif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR di sekolah. Konstruk norma subjektif ini diukur kepada responden berdasarkan item instrumen berikut;

- B14- ibu bapa yang mengamalkan perlakuan seperti dalam ilmu PKJR sepatutnya
- B15- ibu bapa/guru yang lain tidak melakukan atau melakukan perlakuan seperti dalam pembelajaran PKJR
- B16- Sekolah akan membenarkan atau tidak mengamalkan perlakuan ilmu PKJR
- B23- Kebenaran pihak sekolah untuk saya lakukan amalan ilmu PKJR amat penting untuk saya
- B24- Kelulusan kepada ibu bapa saya/guru mengamalkan pembelajaran ilmu PKJR sangat penting untuk saya

1.9.3 Kawalan Tingkah Laku yang diPersepsi

Definisi Konseptual

Kawalan tingkah laku yang dipersepsi merujuk kepada sejauh mana seseorang itu mampu untuk bertingkah laku bergantung kepada kesukaran dan kesenangan untuk bertindak berdasarkan pengalaman dan kepercayaan seseorang (Azizi et al. 2004). Terdapat dua aspek iaitu pertama bagaimana seseorang itu mengawal perlakuan dan kedua ialah keyakinan seseorang melakukan sesuatu perkara. Ini ditentukan oleh kepercayaan terkawal yang dikuasai pada keadaan dan juga faktor dalaman yang membantu dalam melakukan sikapnya (Ajzen, 1988). Kawalan tingkah laku yang dipersepsi dapat dilihat dalam contoh berikut. Misalnya seseorang individu berhasrat untuk berhenti daripada tabiat merokok (sikap terhadap tingkah laku), kemudian diikuti dengan norma subjektif iaitu persekitaran masyarakat (dalam kalangan rakan) telah berhasrat berhenti merokok. Keinginan untuk berhenti merokok itu sebenarnya akan ditentukan oleh kawalan tingkah laku yang dipersepsi sama ada individu tersebut berjaya atau tidak berhenti daripada tabiat merokok tersebut. Sekiranya dia melepasi kawalan tingkah laku yang dipersepsi tersebut, dia akan berjaya, sebaliknya jika tidak berjaya melepasi kawalan tingkah laku yang dipersepsi tersebut, maka dia akan gagal. Kawalan tingkah laku yang dipersepsi ini sering menjadi cerminan kawalan tingkah laku yang sebenar.

Kawalan tingkah laku yang dipersepsi juga menggambarkan keupayaan yang diamati oleh seseorang ke atas sesuatu perlakuan (Ajzen, 2005). Persepsi ini berhubung kait dengan seseorang individu, sama ada mudah atau susah bagi individu tersebut untuk melakukan sesuatu perlakuan (Ajzen, 1991). Mudah atau susah untuk melakukan sesuatu itu bergantung kepada faktor dalaman dan luaran seperti pengetahuan, kemahiran, sumber dan peluang yang ada untuk seseorang itu bertingkah laku. Jika seseorang itu mempunyai kawalan ke atas sesuatu faktor tersebut menjadikan niat individu tersebut akan meningkat, sebaliknya jika individu tersebut tidak mempunyai kawalan ke atas faktor tersebut, maka niat untuk seseorang itu melakukan sesuatu perlakuan tersebut menjadi lemah. Dalam sesetengah situasi kawalan tingkah laku yang dipersepsi bukan sahaja berpengaruh terhadap niat malah mampu memberikan kesan langsung kepada sesuatu perlakuan (Ajzen & Driver, 1992). Misalnya dalam situasi pembayaran zakat pendapatan, terdapat beberapa faktor dalaman dan luaran yang mempengaruhi niat seseorang untuk membayar zakat pendapatan. Antara faktor tersebut ialah pengetahuan dan persepsi terhadap undang-undang zakat (Zainon, 2008).

Begitu juga dalam situasi pembayaran cukai, mendedahkan pengaruh positif kawalan tingkah laku yang dipersepsi terhadap niat kepatuhan membayar cukai (Bobek dan Hatfield, 2003). Hal yang sama dijangka berlaku dalam pengamalan ilmu PKJR dalam kalangan kanak-kanak. Misalnya situasi untuk melintas jalan raya yang sibuk. Jika seseorang murid itu berupaya untuk melintas jalan raya yang sibuk dan mempunyai kawalan tingkah laku yang dipersepsi yang positif berasaskan faktor dalaman dan faktor luaran, maka niat untuk melintas jalan raya itu akan dilakukan, sebaliknya jika niat seseorang individu menjadi lemah dan tidak berupaya atau tidak

mempunyai kawalan ke atas faktor-faktor dalaman dan luaran, maka individu tersebut tidak akan melakukan perbuatan melintas jalan raya pada waktu yang sibuk.

Definisi Operasional

Dalam kajian ini, kawalan tingkah laku yang dipersepsi tersebut merujuk kepada perbuatan berkaitan penggunaan lalu lintas, khususnya pejalan kaki dalam kalangan murid-murid sekolah. Misalnya dalam satu situasi untuk melintas jalan raya yang sibuk. Kemudahan jejantas disediakan untuk pejalan kaki melintas dengan selamat. Walau bagaimanapun, untuk menggunakan jejantas memerlukan pengguna jalan raya menaiki tangga jejantas yang tinggi dan curam. Bagi pejalan kaki pula mereka ingin melintas jalan dengan segera. Pada situasi ini, terdapat dua situasi yang boleh dilakukan pejalan kaki. Pertama pejalan kaki menggunakan jejantas dan kedua pejalan kaki melintas jalan raya di bawah jejantas. Berdasarkan pengalaman, melintas jalan raya di bawah jejantas juga selamat, sebaliknya jika menggunakan jejantas terpaksa menaiki tangga terlebih dahulu. Akhirnya pejalan kaki tersebut mengambil keputusan melintas di bawah jejantas. Ini menunjukkan kawalan tingkah laku yang dipersepsi pejalan kaki tersebut tidak berjaya untuk menggunakan jejantas sewaktu melintas jalan raya, sedangkan pejalan kaki tersebut melintas menggunakan jejantas adalah yang terbaik tetapi oleh sebab kawalan tingkah laku tidak dapat diatasi, maka cerminan tingkah laku pejalan kaki tersebut dapat ditentukan melalui tingkah laku yang dipamerkan.

Dalam kajian ini, pengukuran kawalan tingkah laku yang dipersepsi ditunjukkan melalui item instrumen yang terdapat dalam soal selidik yang diedarkan dan dijawab oleh responden.. Item-item tersebut menjadi jawapan responden sebagai alat pengukuran kepada tingkah laku yang dipersepsi menjadi konstruk kepada niat terhadap pembentukan sikap positif pelajar yang telah melalui PKJR di sekolah. Item tersebut adalah seperti berikut;

- B5- Modul PKJR yang saya gunakan tidak begitu tepat
- B9- Mengamalkan perlakuan ilmu PKJR ialah sangat diingini atau sangat tidak diingini
- B13- Polis merasakan saya tidak seharusnya atau harus mengamalkan perlakuan dalam ilmu PKJR
- B21- Melakukan seperti kanak-kanak lain lakukan adalah penting bagi saya
- B28- Saya kurang menarik atau lebih menarik untuk mengamalkan perlakuan PKJR jika ibu bapa tidak seiring mengamalkan ilmu PKJR setiap kali melintas jalan
- B37- Saya memberi perhatian untuk mengamalkan ilmu PKJR setiap kali saya melintas jalan raya

1.9.4 Niat

Definisi Konseptual

Niat merujuk kepada keinginan dan hasrat seseorang yang dipamerkan melalui tingkah laku atau perlakuan. Niat adalah penentu utama kepada sesuatu tingkah laku yang dipamerkan oleh seseorang individu. Dalam Kamus Dewan (2004), niat merujuk kepada maksud atau tujuan sesuatu perbuatan. Niat sebagai kesediaan gambaran kognitif untuk melakukan sesuatu tingkah laku. Niat juga menunjukkan kesanggupan seseorang untuk melaksanakan sesuatu perlakuan kerana niat adalah faktor penyumbang ke arah pembentukan tingkah laku (Ajzen, 2005). Berdasarkan tinjauan mendapati niat merupakan praketerangan terdekat bagi sesuatu tingkah laku. Kajian yang dilakukan Bagozzi dan Warshaw (1990) dan Schifter dan Ajzen (1985) menyokong akan kewujudan hubungan yang positif antara niat dengan tingkah laku. Justeru, dijangkakan wujudnya niat akan menjadi penentu paling hampir bagi sesuatu tingkah laku. Situasi yang sama dalam amalan ilmu PKJR. Misalnya seseorang kanak-kanak menggunakan jejantas ketika melintas jalan raya.

Definisi Operasional

Niat dalam kajian ini merujuk kepada niat membentuk sikap positif dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR khususnya sebagai pejalan kaki. Niat juga berkaitan hasrat kanak-kanak untuk melintas jalan raya. Sesungguhnya sesuatu tindakan yang ingin dilakukan akan bermula daripada niat, kemudian dijemakan dalam tindakan melalui tingkah laku contohnya perbuatan melintas jalan raya. Bagi melihat elemen niat diukur berdasarkan item yang diedarkan dalam soal selidik, item-item tersebut menjadi gambaran kepada konstruk niat dalam kajian ini. Item-item tersebut adalah seperti berikut;

- B4- Jika sekali saya mengamalkan perlakuan seperti dalam pembelajaran PKJR, saya akan mengamalkan ilmu PKJR
- B17- Secara keseluruhan saya berpendapat mengamalkan perlakuan ilmu PKJR adalah berbahaya atau berfaedah
- B18- Secara keseluruhan saya berpendapat mengamalkan perlakuan ilmu PKJR adalah tidak menyenangkan atau menyenangkan
- B19- Secara keseluruhan saya berpendapat mengamalkan perlakuan ilmu PKJR adalah melakukan sesuatu yang salah atau betul
- B25- Saya kurang kemungkinan atau kemungkinan untuk mengamalkan perlakuan PKJR jika modul yang saya pelajari adalah tepat
- B26- Saya kurang kemungkinan atau kemungkinan untuk mengamalkan perlakuan PKJR jika modul yang saya pelajari adalah susah
- B27- Saya kurang kemungkinan atau lebih kemungkinan saya tertekan dalam memahami modul PKJR untuk melintas jalan raya yang sibuk

- B29- Sesiapa yang penting bagi saya merasakan saya tidak patut amalkan tingkah laku ilmu PKJR
- B30- Saya menjangkakan akan mengamalkan ilmu PKJR bersama ibu bapa setiap kali melintas jalan raya
- B32- Saya berasa yakin bahawa saya akan mengamalkan ilmu PKJR setiap kali melintas jalan raya jika saya mahu
- B34- Untuk saya amalkan perlakuan ilmu PKJR adalah senang atau susah
- B35- Adalah dijangka saya mengamalkan perilaku ilmu PKJR
- B36- Menjadi jangkauan saya untuk mengamalkan perlakuan PKJR

1.9.5 Pengguna Jalan Raya

Definisi Konseptual

Pengguna merujuk kepada orang yang menggunakan sesuatu perkara sama ada dalam bentuk barangan mahu pun perkhidmatan. Dalam konteks pengguna jalan raya yang dimaksudkan pengguna jalan raya ialah orang yang menggunakan jalan raya meliputi pejalan kaki, penunggang dan pembonceng motosikal, pemandu kenderaan mahu pun penumpang kenderaan. Mereka ini dimaksudkan sebagai pengguna jalan raya.

Defnisi Operasional

Dalam kajian ini, pengguna jalan raya yang dimaksudkan ialah pelajar atau kanak-kanak atau murid yang menjadi pejalan kaki dan penumpang kenderaan (penumpang bas, kereta, pembonceng motosikal dan kenderaan awam) dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR.

1.9.6 Kanak-kanak

Definisi Konseptual

Kanak-kanak yang dimaksudkan ialah pelajar atau kanak-kanak atau murid berumur antara 7 hingga 12 tahun iaitu kalangan murid-murid sekolah rendah. yang telah melalui PKJR.

Definisi Operasional

Dalam kajian ini kanak-kanak yang berfokuskan kepada pelajar atau kanak-kanak atau murid yang berumur 11 tahun iaitu murid tahun 5 (2011) yang telah melalui PKJR.

1.9.7 Pembelajaran

Definisi Konseptual

Menurut Kamus Dewan (2004), belajar membawa maksud memperoleh ilmu pengetahuan atau kemahiran. Pembelajaran merupakan satu proses memperolehi ilmu pengetahuan atau kemahiran. Bagi Robert M.Gagne (1970), pembelajaran sebagai perubahan tingkah laku atau kebolehan seseorang yang dapat dikekalkan dan tidak termasuk perubahan yang disebabkan oleh proses pertumbuhan. Pembelajaran juga adalah sebarang perubahan tingkah laku yang kekal akibat pengalaman yang diperoleh atau latihan yang pernah dilalui (Hillgard 1980; Guy LeFrancois, 1999). Pembelajaran merupakan proses memberi didikan dan pengetahuan serta kemahiran kepada seseorang tanpa mengira usia. Perubahan tingkah laku merupakan salah satu hasil daripada proses pembelajaran yang dapat dilihat (Ma'rof dan Haslinda, 2008).

Definisi Operasional

Dalam kajian ini, proses pembelajaran yang dimaksudkan ialah proses menyerapkan ilmu keselamatan jalan raya yang meliputi pematuhan pada peraturan dan undang-undang jalan raya, di samping menekankan bahawa jalan raya adalah tempat yang berbahaya kepada kanak-kanak sekolah yang merupakan pengguna jalan raya sebagai pejalan kaki dan penumpang kenderaan.

1.9.8 Pendidikan Keselamatan Jalan Raya

Definisi Konseptual

Pendidikan Keselamatan Jalan Raya (PKJR) merupakan salah satu aspek dalam usaha memberi kesedaran kepada para pengguna jalan raya tentang bahayanya di jalan raya. Justeru, melalui PKJR dapat melahirkan pengguna jalan raya yang berhemah dan mengurangkan kemalangan yang boleh membawa maut dalam kalangan pengguna jalan raya.

Definisi Operasional

Dalam kajian ini PKJR merujuk kepada program pendidikan keselamatan jalan raya yang diterapkan dalam kurikulum sekolah rendah melalui penyerapan ilmu keselamatan jalan raya dalam mata pelajaran bahasa Malaysia dari Tahun 1 hingga Tahun 6 (BPK, 2006). Pembelajaran PKJR ini menggunakan modul yang dibangunkan oleh Bahagian Pembangunan Kurikulum, KPM dan Jabatan Keselamatan Jalan Raya dan Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya, Kementerian Pengangkutan Malaysia.

1.9.9 Tingkah laku

Definisi Konseptual

Menurut Azizi et al. (2007) tingkah laku merujuk kepada apa yang dilakukan oleh manusia dan boleh diukur secara objektif. Tingkah laku adalah sebahagian daripada sikap seseorang individu. Tingkah laku juga merupakan hasil kepada sesuatu pembelajaran. Kejayaan sesuatu pembelajaran ditunjukkan melalui perubahan tingkah laku. Misalnya kanak-kanak di dalam bilik darjah. Dalam psikologi sosial perbuatan memahami sifat dan sebab seseorang manusia bertingkah laku dalam sesuatu situasi sosial.

Definisi Operasional

Tingkah laku merujuk kepada tingkah laku murid-murid akibat daripada pembelajaran Pendidikan Keselamatan Jalan Raya di sekolah melalui penyerapan ilmu keselamatan jalan raya dalam mata pelajaran bahasa Malaysia di dalam bilik darjah.

1.9.10 Pembentukan Sikap Positif

Definisi Konseptual

Merujuk Kamus Besar, Bahasa Melayu (2002) Pembentukan sikap positif merujuk kepada proses membentuk sesuatu perkara. Positif pula merujuk kepada kehendak yang ditentukan. Sikap merupakan suatu yang penting kerana sikap yang ada pada seseorang memberi gambaran perilaku atau perbuatan seseorang. Sesungguhnya sikap tidak terbentuk secara semulajadi tetapi terbentuk secara beransur-ansur seiring dengan perkembangan kehidupan seseorang., maka ia akan menentukan tingkah laku dalam menghadapi sesuatu objek. Menurut kamus psikologi, sikap merujuk kepada kesediaan atau kecenderungan untuk memberi respons sama ada positif mahu pun negatif terhadap seseorang, benda atau situasi tertentu (Kartini, 1982; Sarlito, 1996). Proses pembentukan sikap berlaku secara berperingkat, dimulai dari proses belajar. Proses belajar ini terhasil daripada pengalaman sama ada melalui pembelajaran secara formal mahu pun tidak formal. Pengalaman peribadi seseorang dengan objek tertentu, seperti orang, benda atau peristiwa, dengan cara menghubungkan objek tersebut dengan pengalaman lain seseorang yang memiliki sikap tertentu terhadap pengalaman itu atau melalui proses pembelajaran sosial dengan orang lain. Jadi, pembentukan sikap positif mahu pun negatif merupakan proses yang berkembang berdasarkan pengalaman mahu pun pendidikan yang diterima.

Definisi Operasional

Membentuk sikap positif dalam kajian ini merujuk kepada niat untuk bertingkah laku yang berkait rapat dengan sikap berdasarkan dapatan jawapan yang diberikan oleh responden ketika menjawab soal selidik yang diedarkan kepada mereka. Jawapan

yang diberikan berpandukan pengetahuan yang ada pada responden kesan daripada mengikuti pembelajaran ilmu keselamatan jalan raya selama lima tahun dari tahun 2007 hingga 2011 (Tahun 1 hingga Tahun 5). Rumusan daripada dapatan soalan kajian itu menggambarkan pemahaman kanak-kanak, seterusnya mempengaruhi tahap niat kanak-kanak bertingkah laku ketika di jalan raya. Kajian boleh menunjukkan pembentukan sikap positif pengguna jalan raya berlaku setelah asas ilmu keselamatan jalan raya tersebut dipelajari oleh kanak-kanak sejak dari awal persekolahan dan mempengaruhi niat untuk membentuk sikap positif bertingkah laku dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya.

1.10 Skop dan Limitasi Kajian

Kajian ini hanya berfokuskan kepada murid-murid sekolah rendah tahun 5 lingkungan umur 11 tahun yang hanya tertumpu kepada persoalan kajian yang dibina iaitu tahap sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif, kawalan tingkah laku yang dipersepsi dalam pelaksanaan program PKJR terhadap kanak-kanak untuk bertingkah laku ketika di jalan raya, tahap niat dalam pelaksanaan program PKJR terhadap kanak-kanak untuk bertingkah laku ketika di jalan raya. Perkaitan sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif, kawalan tingkah laku yang dipersepsi dengan niat dalam pelaksanaan program PKJR terhadap kanak-kanak untuk bertingkah laku ketika di jalan raya dan yang menyumbang kepada niat kesan daripada pelaksanaan program PKJR dalam kalangan pelajar yang telah melalui PKJR sebagai pengguna jalan raya. Selain itu, kajian ini juga terbatas kepada Kurikulum Bersepadu Sekolah Rendah (KBSR) sahaja dan tidak melibatkan perubahan dalam kurikulum transformasi yang dinamakan sebagai Kurikulum Standard Sekolah Rendah (KSSR) yang digunakan mulai 2011 terhadap murid Tahun 1. Kajian ini turut terbatas kepada sikap terhadap tingkah laku, norma subjektif, kawalan tingkah laku yang dipersepsi dan aspek niat terhadap perubahan tingkah laku kanak-kanak ketika berada di persekitaran jalan raya kesan daripada pembelajaran PKJR pada peringkat sekolah khususnya murid tahun lima.

1.11 Kesimpulan

Bab ini merupakan bab pengenalan yang cuba didedahkan penyelidik sebagai satu langkah ke arah membentuk sikap yang positif terhadap pengguna jalan raya, khususnya bagi kanak-kanak sekolah kesan daripada PKJR yang bermula daripada niat untuk bertingkah laku. Berdasarkan pernyataan masalah yang diketengahkan penyelidik berkaitan sikap pengguna jalan raya, diharapkan pendekatan melalui PKJR dapat membantu pembentukan sikap pengguna jalan raya dalam kalangan kanak-kanak yang juga merupakan pengguna jalan raya pada masa hadapan sama ada sebagai pemandu, penunggang mahu pun sebagai pejalan kaki. Penetapan definisi operasional terhadap kajian ini juga dapat membantu pembaca memahami kajian yang dilakukan oleh penyelidik. Selain pernyataan masalah dan definisi oprasional, penyelidik juga mendedahkan berkaitan persoalan kajian yang akan dijawab dalam kajian ini. Batasan kajian juga dinyatakan kepada pembaca agar lebih berfokus ketika membaca hasil kajian ini. Batasan kajian ini juga mencerminkan batasan kajian yang dilakukan oleh penyelidik.

BIBLIOGRAFI

- 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.
- Abd. Rahman Mahamad. (1993). *Jalan Raya: Perancangan dan Kejuruteraan Lalu Lintas* (Jilid 1 (terj) Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Ahmad Mahdzan, A. (1992). *Kaedah Penyelidikan Sosioekonomi*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Ahmad Hariza, H., Mohd Ibrani, A.A., Ma'rof, R., & Haslinda, A. (2006). *Knowledge, attitude and practice measurement on road safety among Malaysian children*. Unpublished Road Safety Research Centre Report 2005/2006, Universiti Putra 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.
- Ahmad Radzuan Ghazali. (2009). Kesan tahap keagamaan dan akauntabiliti peribadi terhadap niat membayar zakat perniagaan dalam kalangan kontraktor perniagaan tunggal Pulau Pinang. *Tesis Sarjana*. Universiti Sains Malaysia.
- Ajzen, I. (2005). *Attitudes, personality and behavior*. 2nd edition. New York: Open University Press.
- Ajzen, I. (2001). Nature and opretaiion of attitudes. *Annual Review of Psychology*, **52**: 27-58.
- Ajzen, I. & Driver, B.L., (1992). Application of the theory of planned behavior to leisure choice. *Jurnal of Leisure Research* **24**: 207-224.
- Ajzen, I. (1991). The theory of Planned Behaviour. *Organization Behaviour and Human Decision Processes* **50**: 179-211.
- Ajzen, I. (1988). *Attitudes, personality and behaviors*. 11: Dorsey Press
- Ajzen, I. (1985). From intention to action: A theory of planned behavior. Dlm. *Action-control: From cognition to behavior*. (11-39). Heidelber, Germany: Springer-verlag.
- Ajzen, I. & Fishbein, M. (1980). *Understanding attitudes and predicting social behavior*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice- Hall.

- Ampofo-Boateng K, Thomson J.A, Grieve R, Lee D.N. and Dementre J.D. (1993): A development and training study of children's ability to find safe routes to cross the road. *British Journal of Development Psychology*, 11, 31-45
- Ausubel, David P., (1963). *The psychology of meaningful verbal learning*, New York, Grune and Stratton. Inc
- Azizi Yahya, Asmah Suboh, Zurihanmi Zakariya dan Fawziah Yahya. (2005). *Aplikasi kognitif dalam pendidikan*. PTS Profesional Publishing Sdn Bhd. Bentong Pahang.
- Azizi Yahaya, Nordin Yahya & Zurihanmi Zakariya. (2007). *Psikologi Kognitif*. Skudai. Universiti Utara Malaysia.
- Azizi Y., Yusof, B., Jamaluddin, R., Jaafar, S.L., Fawziah. Y., Amir, H. A. (2004). *Psikologi Sosial*. Skudai. Universiti Utara Malaysia.
- Bagozzi, R.P. & Warshaw, P.R. (1990). Traying to consumer. *Journal of Consumer Research* 17:127-140
- Bahagian Pembangunan Kurikulum. (2006). *Kertas Konsep Pendidikan Keselamatan Jalan Raya Sekolah Rendah*. Putrajaya: Kementerian Pelajaran Malaysia
- Bahagian Pembangunan Kurikulum. (2008). *Laporan Kursus PKJR 2008*. Putrajaya: Kementerian Pelajaran Malaysia.
- Bahagian Pembangunan Kurikulum. (2011). *Kurikulum Standard Sekolah Rendah*. Putrajaya. Kementerian Pelajaran Malaysia.
- Baron, R.A. & Byrne D. (2004). *Social psychology* (international edition) Boston. Ally & Bacon
- Bandura, A. (1965). Behavioral modification through modeling procedures. Dlm. Krasner, L. & Ullman, L. (pnyt). *Research in behavior modification*. New York: Holt, Rinehart & Winston.
- Bandura, A., & Ross, S.A. (1963). Transmissions of aggressions through imitation of aggressive models. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, **63**: 213-262.
- Bill Cirocco. (2002). Road safety education in school. Making it happen. [http// www. Rscoference.com/pdf/RS020110](http://www.Rscoference.com/pdf/RS020110)
- Bobek, D.D., & Hartfield, R. C. (2003). An investigation of the theory of planned behaviout and the role of moral obligation in tax compliance. *Behaviour Research in Accounting* **15**: 13-38
- Bringham, J.C. (1991). *Social psycholog*. New York: Harper Collins.
- Christie, R. (2002). Road Safety Education and Training from a Public Health

- Perspective. *Paper presented at the road safety Research, policing and education conference.* Perth Australian
- Cohen, L., Manion, L., & Morrison, K. (2001). *Research Method in education* (5th edition). London: Routledge Falmer.
- Cohen, L. & Manion, L. (1980). *Research methods in education.* London: Croom Helm
- Clayton, A. B., Platt, C.V., Colgan, M.A & Buttler British, G. (1995). *A child-based approach to road safety education for 8-11 year olds.* OVID Social policy and practice.
- Cross and Stevenson. (2000). Best practice: Child pedestrian. Retrieved July, 2009 from <http://www.depts.washington.edu/hipre/practices/topic/pedestrians/refs.html>
- DETR. (2000). *Tomorrows road: Safer for everyone.* London: Departmen of the environment, Transport and the regions.
- Edwards, C. (2000). Children's Play in Cross-Cultural Perspective: A New Look at the Six Cultures Study. *Cross-Cultural Research, 34, 318–338.*
- Elliot, M.A. & Armitage, C.J. (2006). Effects of implementation intentions on self-reported frequency of drivers compliance with speed limits. *Journal of experimental Psychology: Applied 12:* 108-117.
- Elliot, B. (2002). *Review of good practice: Children and road safety education.* Report prepared for the Western Australia Departmen of Transport.
- Elliot Aronson, Thmothy, D. Wilson and Kabin, M. Akert. (2007). *Social psychology.* (6th ed). Pearson Education International: New Jersey. USA.
- Elvik, R. & Vaa, T. (2004). *The handbook of road safety measures.* Elsevier
- European Commission. (2001). *White paper. European transport policy for 2010: Time to decide.* office for official Publication of the Europe Communities. Luxemburg.
- Eiser, C., Patterson, D., & Eiser, J.R. (1983). Children knowledge of health and illness: implications for health education. *Child: Care Health and Develompment.9:* 285-292.
- Evan, A. N., Rooney, B.J. (2011). *Methods in psychological Research.* United State of America: Sage Publications. Inc
- Fazio, R.H. (2000). Accessible attitudes as tools for object appraisal: Their costs and benefits. In G.Maro & J. Olson (Eds) *Why we evaluate: Functions of attitudes* (pp,1-36) Mah wah, N T. Erlbaum
- Festinger, L. (1957). *A Theory of cognitive dissonance.* Standford, C.A: Stanford University Press
- Fitria Lestari bt Saberi. (2010). Rafidah bt Ibrahim. 2010. Tahap Pengetahuan dan Amalan keselamatanana jalan raya Ibu Bapa dan Kanak-kanak Prasekolah di.

- Bandar Baru Bangi Selangor. *Kertas Projek Sarjana Muda*. Fakulti Ekologi Manusia. Bangi: Universiti Putra Malaysia.
- Fishbein, M. dan I. Ajzen. (1975). *Belief, attitude, intention and behaviour: An introduction to theory and research*. Reading, Mass: Addison - Wesley.
- Franzol, S.L. (2003). *Social Psychology*. Italy. Brown & Benchmark Publisher
- Gagne, E.D. (2001). *The Cognitiv Psychology of School Learning*. Utah: Books of Yesterday.
- Global Road Safety Partnership. (2000). Road Safety education in schools: Saving young lives and limbs. Geneva, Switzerland. www.GRSProadsafety.org Global Road Safety Partnership. (2009). *Annual Report*.
- Global Road Safety Partnership. (2009). *Annual report 2009*. International Federation of Road Cross and Red Cressent Societies. Switzerland.
- Gayle DiPietro. (2009). *Road Safety Education in Schools. Can we measure in success. 4th IRTAD Conference*. Soul Korea. 16-17 September 2009.
- Gayle Di Pietro. (2004). Child Development and Road Safety: Relationship between age, development and road safety in children 0-16 years. *A report for the Motor Accidents Authority*.
- Gagne, Robert M., (1970). *Conditions of learning*, Edisi ke-2, New York, Holt Rinehart and Winston.
- Glenn Myers Blair, R. Stewart Jones & Roy H. Simpson. (1994). *Psikologi pendidikan* (Ed. Terjemahan) Dewan Bahasa dan Pustaka. Kuala Lumpur.
- Grayson, G. B. (1975). *Observation of pedestrian behavior at sites. RRL, Report 670*. Crowthorne: Transport Road Research Laboratory.
- Guy. R. Lefrancois. (1999). *Psychology for teaching*, Wadsworth. USA.
- Hanif Mohsein Mohd Fauzi. (2009). *Sikap Punca Jumlah kemalangan Terus Meningkat*. Utusan Malaysia.
- Hanno, D.M. & Violette, G.R. (1996). An analysis of moral and social influences on taxpayer behavior. *Behaviorial Research in Accounting* 8: 57-75
- Hillgard, E. R. (1980). The trilogy of mind: Cognition, affection and conation. *Journal of the history of the behavior*. Vol. 162. (2): 107-117.
- Ivett L. and Di Pietro G. (2003). *Road safety education and training-An alternative perspective*. Paper presented at the Road Safety and Policing Conference. Sydney.
- 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.

- Jillian.J. Francis, Martin.P. Eccles, Marie Johnston, Anne Walker, Jeremy Grimshaw Foy, Eileen. F.SS. Kaner, Liz Smith, Debbie Bonetti. (2004). *Constructing Questionnaires Based on The Theory of Planned Behaviour: A manual for Health Services Research*. Centre for Health Research. University of New Castle, United Kingdom.
- John Catchpole & Gayle DiPietro. (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).
- Jones,E.E. dan R.E. Nisbett. (1972). The actor and observer:Divergent perception of the cause of behavior. Dlm. *Attribution: Perceiving the cause of behaviou*, Sunt.E.E. Jones et.al. Morristown.NJ: General Learning Press.
- John Lee & Harry Dodd. (2000) Brisbane City Council School Community Road Safety Program. <http://acrs.org.au/files/arsrpe/R5000033.pdf>. (1 Jan 2014).
- Jabatan Keselamatan Jalan Raya. (2008). <http://www.jkjr.gov.my/statistik.html>.
- Jabatan Pengangkutan Jalan. (2000). *Laporan Tahunan JPJ*. Kuala Lumpur.
- Kamus Dewan. (2004). *Edisi 4*. Kuala Lumpur. Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Kamaruddin Hj Hussin. (2010). *Psikologi pembelajaran*. Utusan Publication & Distribution Sdn Bhd, Kuala Lumpur.
- Kementerian Pengangkutan & Kementerian Pelajaran Malaysia. (2007) *Modul Pendidikan Keselamatan jalan Raya Tahun 1*. Kuala Lumpur.
- Kementerian Pengangkutan Malaysia. (2006a) *Pelan Keselamatan Jalan Raya 2006-2010*. Kuala Lumpur.
- Kementerian Pengangkutan Malaysia.(2006b). *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 Hj Ismail, Lukman Z.M, Hanina H.Hamsan. (2008). *Pembangunan Kanak-kanak: Teori, Isu dan Cabaran*. Arah Pendidikan Sdn Bhd. Shah Alam Selangor.
- Khairani Alladin @ Jalaluddin. (1993). *Pengangkutan Darat: Kesannya terhadap alam sekitar Kajian Kes di Kuala Lumpur*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa Pustaka.
- Kulanthayan K.C. Mani, Hussain Hamid, Ahmad Hariza Hashim, Mohd Ibrani Shahrinin, Law Teik Hwa, Sulistyio 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.
- Krejcie, R.V. & Morgan, D.W. (1970) Determining simple size for research activities. *Education and Psychological Measurement* **30**: 607-610.
- Lim Aik Kuan. (2007). Hubungan siap pengguna dengan keterlibatan dalam kemalangan jalan raya. Kajian kes di Negeri Melaka. *Tesis Sarjana*. Universiti Sains Malaysia.
- Maizatul Haizan Mahbob, Muhammed Zin Nordin & Wan Idros Wan Sulaiman. (2010). Inovasi perkhidmatan awam Malaysia melalui pelaksanaan e-kerajaan. Satu kajian empirik tentang penerimaan e-servis di Lembah Klang. *Jurnal Komunikasi*. Malaysia Journal of Communication. Jilid 2.27 (1) 18-33.
- Ma'rof Redzuan & Haslinda Abdullah. (2008). *Psikologi*. Mc Graw Hill (M) Ltd.
- Ma'rof Redzuan. (2010). *Psikologi Sosial*. Penerbit Universiti Putra Malaysia. Serdang Selangor.
- Ma'rof Redzuan. (2001). *Psikologi Sosial*. Penerbit Universiti Putra Malaysia. Serdang Selangor.
- Mann, L. (1969). *Social psycholog*. Sydney: John Wiley & Sons Australia PTY. Ltd
- Mohd Makzan Musa. (2001). *Psikologi Sosial*. Utusan Publications & Distributors Sdn Bhd: Kuala Lumpur.
- Mahmood Nazar Mohamed. (2001). *Pengantar psikologi: Satu pengenalan asas kepada jiwa dan tingkah laku manusia*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Muhamad Shahid Talib. (1997). *Etika Islam di Jalan Raya*. Kuala Lumpur: Pustaka Ilmi.
- 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.
- MENAFN Press. (2010). Global road safety partnership to help improve behaviors among children. <http://www.meanafn.com>.
- Miller, N.E. & J. Dollard. (1941). *Social learning and imitation*. New Haven, CT: Yale University Press.
- MIROS. (2010). *Laporan MKRA. Keselamatan Jalan Raya*. Putrajaya March 18-20
- Mohamed Ibrani Shahrinin Adam Assim Ahmad & Hariza Hashim. (2006). *Malaysia childrens interaction on the prevalence of Road Safety: A Case Study*

in Primary School in Kelantan Darul Naim. Universiti Putra Malaysia. Serdang Selangor.

- Mohd Majid Konting. (1993). *Kaedah Penyelidikan Pendidikan.* Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Murray CJL, Lopez A.D. (1996). *Global health statistics: a compendium of incidence, prevalence and mortality estimates for over 200 conditions.* Geneva:WHO.
- Neuman, W.L. (2006). *Social research methods. Qualitative dan quantitative approaches.* Ed. Ke-6. Boston: Pearson International Editional.
- Nielsen, O.H. (1990). Safe routes to school in odense, Denmark. In Tolley,R. (ed) *The greening og urban transport: planning for walking and cycling in Western cities.*London: Belhaven Press.
- National Safety Council. (1973). *Accident facts 1973 edition.* Chicago: NSC
- Nurul Nadia Ahmad. (2005). *Menangani kemalangan jalan raya.* Penapro Sdn. Bhd. Petaling Jaya Selangor.
- Ooo Yee See. (1985). Risiko pejalan kaki: Satu tinjauan pemerihaln ke atas beberapa lintasan pejalan kaki di kampus Universiti Kebangsaan Malaysia. *Latihan Ilmiah.* Tidak diterbitkan, Jabatan Psikologi, Universiti Kebangsaan Malaysia.
- Organisation for Economic Cooperation and Development. (2004). *Keeping children safe in traffic.* OECD Publications Service.
- Pang, T.Y., Umar., Azhar,A.A., Ahmad, M.M., Nasir, M.T. & Harwant, S. (2000). Accident characteristics pf 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).
- Peter Cainery. (2003). The impact of the Safe Route to Shools Program on Road Safety Knowledge and Behaviour in Victorian Primary Schools. [http// www.scoference.com/pdf/RS030023.pdf](http://www.scoference.com/pdf/RS030023.pdf).
- Peety, R.E. & Cacioppo, J.T., (1985). *Attitudes and persuasion: Classic and Contemporary approaches,* Dubuque, Iowa:Wm.C.Brown Publishers.
- Pheasant, S.T. (1986). *Bodyspace-anthropometry, ergonomics and Design.* London: Taylor & Francis.

- Piaw, C.Y. (2006) *Kaedah penyelidikan. Kaedah dan statistic penyelidikan*. Buku 1. Kuala Lumpur: McGraw Hill.
- Piaw, C.Y. (2009) *Kaedah penyelidikan. Kaedah dan statistik penyelidikan*. Serdang, Selangor: McGraw Hill Education.
- Pitcairn, T.K. & Edlmann T. (2002). Individual differences in road crossing ability in young children and adults, *Brit.J.Psychol.* **91** (part 3),pp.391-410.
- 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 Diagnosis Kemalangan JalanRaya*.Kuala Lumpur:MKJR.
- Radin Umar R.S. (2005).Updates of Road Safety Status in Malaysia: *IATSS Research* Vol.29 No.1.
- Rafidah bt Ibrahim. (2010). Tahap Pengetahuan dan Amalan keselamatanana jalan raya Ibu Bapa dan Kanak-kanak Prasekolah di. Kuala Langat Selangor. *Kertas Projek Sarjana Muda*. Fakulti Ekologi Manusia. Bangi: Universiti Putra Malaysia.
- Rah, J.H., Hasler, C.M., Painter, J.E. & Chapman-Novakofski, K.M. (2004). Applying the theoryn of planned behavior to women’s behavioral attitudes on consumption of Soy Products. *Jurnal of nutrition Education Behavior* **36**: 238-244.
- Ram Al- Jaffri Saad, Zainol Bidin, Kamil Md. Idris & Md Hairi Md Hussain. (2010) Faktor-faktor yang mempengaruhi gelagat kepatuhan zakat perniagaan. *Jurnal Pengurusan* **30** (2010): 49-61.
- Ragoff, B., Topping, K., Baker. Sennett & Lancasa, P. (2002). *Mutual contributions of individuals, Partners nd institutions: Planning to remember in girl scout cookie sales*. Social Departmen, **11** (2) 266-287.
- Robert, K. M. Robert, N., (1976). *Contemporary social problem*. (Fourth edition). New York: Harcourt Brace Jovanovich, Inc.
- Robert M. Gane. (1970). *The conditions of learning*. Edisi kedua, New York, Holt Rinehart and Winston, Inc hal 3.
- Polis Diraja Malaysia (2004). *Statistical Report Accident Malaysia-2003*. Kuala Lumpur (unpublished).
- Rohaizahtulamni Radzlan. (2013). Sikap dan Amalan Belia Bandar Terhadap Rukun Negara di Selangor Malaysia. *Tesis Sarjana*. Universiti Putra Malaysia.
- Jabatan Keselamatan Jalan Raya. (2006). *Road Safety Malaysia Plan 2006-2010*. Kementerian Pengangkutan Malaysia, Putrajaya.

- Road Accidents Great Britain. (2001). *Road casualties in Great Britain: Annual reports*. Retie on 3 December, 2009
<http://www.dft.gov.uk/adobepdf/162469/221412/pdf>.
- Rozmi Ismail. (2015). *Rempit di Malaysia: Isu dan Cabaran*. Dewan Bahasa dan Pustaka. Kuala Lumpur
- Rozmi Ismail. (2011). *Psikologi Sosial*. Universiti Kebangsaan Malaysia. Bangi, Selangor
- Sabitha.M. (2006). *Kaedah Penyelidikan Sains Sosial*. Petaling Jaya: Praktece Hall.
- Sabey, B. E. & Staughton. (1975). Interacing Roles of Road Enviroment, vehical dan road user in accidents. *IAATM 5th International Confrence*. London, September.
- Seifert K, Hoffnung R, and Hoffnung M. (2000). *Lifespan Development*. Second Edition. Houghton Miffhri Company: Boston.
- Soberi Sudin. (2009). Sikap Tidak Pernah Berubah. *Utusan Malaysia* (29.9.2009)
- Shaiful Annuar Khalid. (2009). Lahirkan Pemandu Utamakan Ciri-ciri Keselamatan. *Utusan Malaysia*. (9.12.2009)
- Schunk, D.H. (1996). *Learning theories: An educational perspective*. (2 nd ed). Englewood Cliffs, N.J: Prenticae Hall, Inc.
- Schifter, D.B. & Ajzen, I (1985). Intention perceived control and weight loss. An application of the theory of planned behavior. *Journal of personality and social psychology* **49**: 843-851.
- Secord, P.F & Backman, C. W., (1964). *Social psychology*. New York: Mc Hill Book Compeny.
- Sekaran, U. (2003). *Research Methods for Business: A Skill Building Approach*. (3ed). New York: John Wiley Publisher.
- Sidek, M. N. (2002). *Reka bentuk Penyelidikan: Falsafah, Teori dan Praktis*. Selangor: Penerbit Universiti Putra Malaysia.
- Siti Hajar Abu Bakar Ah. (2006). *Kebajikan sosial: Aplikasi dalam perkhidmatan manusia*. Kuala Lumpur. Penerbit Universiti Malaya.
- Steve Amireault et al. (2008). Moderators of the intention-behaviour and perceived behaviourl control. Behaviour relationships for leisure-time physical activity. http://www.ncbi.nlm.nih.gov/dpmc/articles/pmc_22752926/.
- Talib Jaafar, Mohd Faizar Mustafa, Sutiman Kemin dan Ramlan Kasiran. (2003). Kemalangan jalan raya: Analisis data membabitkan pengguna motosikal. *Jurnal Teknologi*, 38 (13) Jun, 2003.1-14.Universiti Teknologi Malaysia.

- Taylor, S. & Todd, P.A. (1995). Understanding information technology usage: A test of competing models. *Information System Research* **6**: 144-176.
- Tedeschi, J.T. (1985). *Introduction to social psychology*. St. Paul. West Publishing Company.
- Thomson J.A, Tolmie A, Foot H.C, and McLauren B. (1996). *Child Development and the aims of Road Safety Education: A review and Analysis Road Safety Research Report No.1*. Development for Transport, UK 1996. www.dft.gov.uk
- Triandis, H.C. (2002). Odysseus wandered for 10,1 wondered for 50 years. In W.J. Lonner, D.I., Dinnel, S.A. Hayes & D.N. Sattler (eds) Online Readings in Psychology and Culture (unit 2, Chapter 1), ([http://: www.ac.www.edu/culture/index-cc.htm](http://www.ac.www.edu/culture/index-cc.htm)) centre for cross. Cultural Research, Western Washington University. Bellingham, Washington USA.
- UNICEF. Child Traffic Deaths in Developing Countries. 2001 [cited 20th June 2007] Available from: www.unicef-icdc.org
- Vinje, M.P. (1991). Children ad pedestarian: abilities and limitations. *Accident, Analysis & Prevention*, **13** (3): 225-240.
- Wiersma, W. (2000). *Research methods in education: An Introduction*. 7 th, Ed Boston, MA: Allya & Bocon
- Wiersma, W. (1991). *Research methods in education: An Introduction*. 7 th, Ed Boston, MA: Allya & Bocon
- Y. Bagus Wismanto. (2010). Pengaruh sikap terhadap perilaku Kajian Meta. Analisis Korelasi. www.unika.ac.id/fakultas/psikologi/artikel/bw.1.pdf (3.8.2010).
- Zainon Bidin. (2008). Faktor-faktor penentu gelagat kepatuhan zakat gaji. *Tesis Phd*. Universiti Utara Malaysia.
- Zajonc, R. (1965). *Social facilitation*, *Science*, 147: 269-274
- Zeedyk M.S., Wallace L, Carcary B, Jonesk & Larterk. (2001). Children and road safety: Increasing knowledge does not improve behaviour. *British Journal Psychol*, 2001 Dec: 71 (pt4): 573-94