

## **PEMANDUAN BERISIKO DAN AGRESIF SERTA PENILAIAN TERHADAP BAHAYA DAN KEMALANGAN JALAN RAYA**

*(Risky And Aggressive Driving, Perception Towards Hazardous Situation And Road Accident)*

Rozmi Ismail dan Noraqilah Zaini

### **ABSTRAK**

Kajian ini bertujuan meneliti sejauh mana cara pemanduan berisiko dan agresif serta persepsi terhadap bahaya mempengaruhi risiko kemalangan jalan raya. Kajian survei telah dijalankan ke atas 296 orang pemandu yang secara sukarela menjadi responden kajian. Mereka terdiri daripada pemandu novis dan pemandu berpengalaman yang berbeza dari segi umur dan jantina. Responden diminta untuk mengisi soal selidik yang berkaitan dengan keagresifan, emosi negatif, pemanduan berisiko, tingkah laku cuai semasa memandu dan tingkah laku melanggar peraturan. Selanjutnya dalam kajian kedua seramai 61 orang pemandu telah terlibat dalam kajian berkenaan persepsi terhadap bahaya di mana video pemanduan agresif ditayangkan kepada subjek dan subjek diminta menilai skala bahaya dan tahap kemarahan subjek terhadap situasi yang ditunjukkan. Keputusan kajian mendapati terdapat perbezaan yang signifikan di antara emosi negatif dengan tingkah laku melanggar peraturan, tidak terdapat perbezaan yang signifikan antara jantina, umur responden dan pengalaman memandu dengan pemanduan agresif. Dapatan kajian bagi video pemanduan agresif pula, majoriti daripada subjek kajian berasa sangat marah terhadap situasi yang ditunjukkan dan menyatakan situasi tersebut merupakan senario yang berbahaya dan boleh memudaratkan pemandu lain. Implikasi kajian ini ialah perlakuan bahaya boleh mendatangkan kemarahan kepada pemandu lain dan menjadi sebab kepada pengambilan risiko melanggar peraturan serta boleh mendatangkan kemalangan jalan raya.

**Kata Kunci;** Pemanduan Berisiko, Tingkah Laku Agresif, Persepsi, Penilaian Terhadap Bahaya, Kemalangan Jalan Raya

### **ABSTRACT**

This study aims to examine the extend aggressive driving style, risk taking and perception towards dangerous encounters effecting the risk of road accidents. There were 296 drivers participated in the survey, they were consisted of novice and experienced drivers with different ages and gender. Respondents were asked to respond to a set of questionnaire related to aggression, negative emotions, risk taking behavior, violations and perception of being involved in accident. In the second study 61 subjects volunteered to take part in the simple experiment where the drivers were shown videos of dangerous driving scenario that related to aggressive and risk raking behavior. The subjects were asked to rate the level of danger based on the scale and the level of anger they felt upon watching the videos. Results showed that there were significant differences between negative emotions and behavior regarding drivers' violation, no significant differences between male and female drivers, driving experience and aggressive driving behavior. For the second study

on video rating, the majority of subjects felt very angry about it and said the situation is dangerous and can harm other drivers. The implication of this study is that hazardous behavior can induce anger to other drivers and is the reason for risk taking behavior and can lead to road accidents.

Kata kunci; Risky driving, aggressive driving, perception, hazardous situation and road accident

## **PENGENALAN**

Memandu kenderaan di jalanraya merupakan aktiviti yang boleh menyebabkan tekanan kepada pemandu khususnya apabila berhadapan dengan pelbagai situasi walaupun kecil tetapi mampu mendatangkan provokasi. Pemandu yang tertekan selalunya menzahirkan kemarahan mereka dalam pelbagai bentuk yang umumnya dikenali sebagai pembuli jalanraya. Pembuli jalan raya biasanya menjerit, mengeluarkan kata-kata kesat, menekan hon kereta dengan kuat, mengejar serta melanggar kenderaan yang menjadi punca kemarahannya. (Roberts & Indermaur, 2005, Sagar et al., 2013). Pemanduan berisiko dan memandu secara agresif adalah sangat sinonim dengan setetengah negara termasuk Malaysia. Tingkah laku pemanduan secara agresif dan berisiko merupakan antara tingkahlaku yang boleh membawa kepada kemalangan termasuklah melanggar lampu isyarat, memotong tanpa memberi isyarat, memandu secara agresif, terlalu laju dan sebagainya. Menurut Tasca (2009) pemanduan agresif adalah merujuk kepada perlakuan bahaya yang dimotivasikan oleh perasaan sakit hati, dendam dan marah terhadap pemandu lain dan juga termasuk pemanduan ganas untuk menjimat masa. Perasaan marah yang tidak terkawal yang berpunca dari keadaan persekitaran atau perlakuan pemandu lain boleh mencetuskan perasaan marah dan memberi kemudahan kepada orang lain dari segi fizikal, emosi dan psikologikal dan yang paling penting boleh menyebabkan risiko kemalangan (Martinez, 1997; Lajunen and Parker 2001; Deffenbacher et al., 2003).

Menurut laporan WHO, setiap hari lebih daripada 3,500 pengguna jalan raya terkorban dan 137,000 lagi mengalami kecederaan akibat kemalangan jalan raya di seluruh dunia (WHO, 2014). Di Malaysia, statistik kemalangan jalan raya menunjukkan jumlah kemalangan yang berlaku semakin meningkat dari setahun ke setahun yang melibatkan kenderaan berdaftar dan semua pengguna jalan raya termasuk pejalan kaki, penunggang motosikal, pemandu kereta, van, lori dan sebagainya. Angka kematian akibat kemalangan adalah sebanyak 6,674 kes dicatat pada tahun 2013 dan ia meningkat kepada 6, 877 pada tahun 2015 yang telah membawa kepada kerugian hampir RM 9.0 bilion kepada ekonomi negara.

**Jadual 1: Purata Kematian Mengikut Jenis Pengguna**

Bil.	Jenis Kenderaan	Jumlah Kematian (%)
1.	Motosikal	58.60
2.	Motokar	15.80
3.	Pejalan Kaki	11.80
4.	Basikal	4.50
5.	Van	2.10
6.	Lori	3.30
7.	Kend. Empat Roda	1.20
8.	Bas	1.00
9.	Lain-lain	1.70

Sumber: MIROS (2015)

Purata kematian mengikut jenis pengguna (lihat Jadual 1) menunjukkan bahawa penunggang motosikal merupakan korban terbesar di jalan raya diikuti oleh pemandu kereta. Faktor utama yang menyumbang kepada peningkatan kadar kemalangan adalah faktor manusia yang termasuk tingkah laku agresif dan suka mengambil risiko semasa memandu khususnya semasa waktu puncak. Senario ini dapat diperlihatkan di bandar-bandar besar seperti di Kuala Lumpur, ramai pengguna jalan raya yang bersesak-sesak untuk ke tempat kerja yang mempamerkan sikap buruk seperti tidak berdisiplin, tidak bertimbang rasa, angkuh, mahu tidak sabar dan mahu cepat sampai, memandu secara agresif dan gagal menghormati undang-undang adalah antara sikap negatif yang membawa kepada risiko kemalangan. Beberapa tahun lepas terdapat beberapa kes pembuli jalanraya yang telah dilaporkan dalam media, misalnya The Star online bertarikh 11 Januari 2016 melaporkan kes dua orang ditangkap polis kerana menyerang pemandu teksi di Labuh Raya KESAS. Mungkin banyak lagi kes yang berlaku tetapi tidak dilaporkan dimedia.

Sementara kajian-kajian lepas banyak menunjukkan wujud perkaitan diantara perlakuan berisiko dan agresif dengan kemalangan jalan raya. Kajian oleh Bener & Daefah (2013) dan rakan-rakan mengkaji perbezaan jantina dalam tingkah laku yang berisiko dan kemalangan jalan raya di Qatar mendapati responden lelaki mempunyai kecenderungan melakukan pelanggaran peraturan jalan raya dan tingkah laku pengambilan risiko sepertimemandu melebihi had laju lebih tinggi berbanding responden perempuan. Responden lelaki juga merekodkan penggunaan telefon bimbit semasa memandu dan memandu melebihi had laju. Kajian oleh Berdoulat et al., (2013) berkaitan keagresifan memandu dan perkaitannya dengan dorongan hati dan keagresifan instrumental yang melibatkanseramai 455 orang responden mendapati bahawa subjek lelaki mempunyai skor yang tinggi dalam pemanduan secara agresif berbanding dengan subjek perempuan dan faktor memandu dalam keadaan marah adalah punca mengapa mereka memandu secara agresif.

Kajian Bhat (2010) pula mendapati beberapa faktor yang menyumbang kepada kemalangan jalan raya antaranya ialah usia muda (16 dan 17 tahun), tidak memakai tali pinggang keledar, memandu di bawah pengaruh alkohol, tidak mempunyai lesen memandu yang sah dan memandu secara agresif. Selain itu, faktor situasi di sekeliling seperti keadaan kenderaan, memandu semasa waktu puncak (*peak hour*), jenis penumpang dan memandu melebihi had laju yang ditetapkan mempunyai hubungan yang signifikan dengan pemanduan secara agresif dan menyumbang kepada kemalangan jalan raya. Kajian oleh Pourabdian dan Azmoon (2013) melihat hubungan tret keimbangan dengan skala tingkah laku pemanduan (kecuaian, kesilapan dan keagresifan) yang melibatkan seramai 168 pemandu yang pernah terlibat dengan kemalangan dan dirujuk kepada polis trafik. Hasil kajian mendapati bahawa pemanduan agresif mempunyai hubungan dengan tret keimbangan, masa bekerja, umur, pengalaman memandu dan kecuaian sewaktu memandu. Seterusnya, Stephens & Ohtsuka (2014) mendapati terdapat perhubungan antara sifat marah (memberhentikan kenderaan dan menengking atau memaki hamun pemandu lain) dengan sikap tingkah laku memandu secara agresif. Bias optimistik juga mempunyai hubungan dengan pemanduan secara agresif. Kajian ini menyokong kajian McKenna's (1993) yang menyatakan bahawa bias optimistik adalah penting dalam penilaian dalam risiko kemalangan jalan raya dan bukannya faktor bias optimistik.

Kajian oleh Megias dan rakan-rakan (2014) bertujuan untuk mengenal pasti sama ada faktor penumpang (anak atau rakan sekerja) sebagai pencetus kemarahan semasa memandu dan menyumbang kepada kemalangan semasa menunggang motosikal. Subjek diminta untuk membayangkan pembonceng yang mereka bawa bersama ialah anak mereka sendiri atau rakan sekerja mereka. Keputusan kajian mendapati subjek perempuan mendapat skor yang tinggi dalam tingkah laku berisiko dalam pemanduan yang boleh menyebabkan kemalangan adalah jika mereka membayangkan penumpang atau pembonceng motosikal itu adalah anak mereka sendiri. Jinn & Yi (2006) dalam kajian mereka pula mendapati bahawa penunggang motosikal lelaki mempunyai skor yang tinggi dalam tingkah laku yang melanggar peraturan lalu lintas terutama yang muda. McGwin & Brown (1999) juga menumpukan kepada pengaruh jantina pemandu dan umur terhadap tingkah laku agresif yang melanggar undang-undang. Keputusan menunjukkan bahawa pemandu yang lebih muda dan berumur melakukan banyak kesilapan semasa memandu.

Berdasarkan dapatan kajian lalu, jelas menunjukkan bahawa tingkhlaku pemandu agresif berkait dengan tret tertentu dan memberi impak kepada perlakuan pemandu dan keselamatan kepada pemandu lain. Walaubagaimanapun aspek bagaimana pemandu menilai sesuatu senario dan perlakuan itu sama ada bahaya atau sebaliknya kurang dikaji sedangkan senario sebegini sering wujud di Malaysia. Sehubungan itu pengkaji berminat mengetahui sejauhmana perlakuan seseorang pemandu boleh mempengaruhi tindakan dari pemandu lain dalam konteks pengambilan risiko. Kajian juga bertujuan melihat samada terdapat perbezaan umur, jantina dan pengalaman pemandu dalam bertingkah laku agresif. Disamping itu kajian ini bertujuan mengkaji hubungkait di antara emosi negatif dengan tingkah laku melanggar peraturan jalan raya dan adakah pengalaman, jantina pemandu dan umur boleh memberi kesan kepada tingkah laku pemanduan agresif.

## **KAEDAH KAJIAN**

Kajian ini menggunakan dua kaedah iaitu survei dengan mengedarkan borang soal selidik kepada responden dan kaedah eksperimen mudah (menggunakan video situasi pemanduan yang berisiko kemalangan) untuk mendapatkan respon daripada subjek. Kaedah survei menggunakan soalselidik berkaitan tingkah laku agresif sewaktu memandu termasuk tingkah laku dan emosi pemandu yang boleh membangkitkan kemarahan dan mendorong kepada pemanduan yang berbahaya yang menjadi punca kepada tingkah laku agresif. Juga di sertakan item yang menanyakan tentang pengalaman memandu dan kekerapan melanggar peraturan jalan raya.

## **Sampel Kajian**

Sampel kajian ini adalah terdiri daripada pemandu-pemandu yang berpengalaman (memandu secara kerap dalam tempoh setahun dan ke atas) dan pemandu novis atau kurang berpengalaman yang mempunyai pengalaman memandu kurang daripada setahun. Seramai 357 orang pemandu telah dipilih sebagai responden bagi kajian ini (296 orang responden soal selidik dan 61 orang subjek bagi video) dan berumur dalam lingkungan 16 hingga 37 tahun (purata umur =24 tahun). Tempat kajian ialah di Universiti Kebangsaan Malaysia (UKM) kampus Bangi.

## **Instrumen Kajian**

Kajian ini menggunakan borang soal selidik dan video simulasi pemanduan untuk mendapatkan maklumat tentang tingkah laku pemandu. Dalam set soal selidik ini terdapat tiga bahagian iaitu bahagian A adalah bahagian demografi subjek dan Bahagian B pula ialah terdiri daripada soal selidik mengenai tingkah laku pemandu (berkaitan pemanduan agresif) iaitu *Dula Dangerous Index (DDDI)* yang mempunyai 26 item berasaskan tiga subskala yang utama iaitu pemanduan agresif, emosi negatif semasa memandu dan pemandu berisiko yang menggunakan format skala likert 5 mata iaitu (*1 = hampir tidak pernah, 2=sekali-sekala, 3=kadang-kadang, 4=kerap, 5= hampir selalu*). Nilai kebolehpercayaan alat ujian ini adalah 0.84; untuk subskala pemandu agresif ialah 0.84, emosi negatif 0.85 dan pemandu berisiko pula ialah 0.83. Bahagian C pula ialah terdiri daripada soal selidik Tingkah Laku Pemandu Malaysia (MDBQ) yang terdiri daripada 40 item kesemuanya. Terdapat 20 item yang mengukur tentang tingkah laku pemandu yang cuai dan 20 item lagi bagi menguji tingkahlaku yang boleh menyebabkan pelanggaran dengan kenderaan lain. Soalselidik tingkah laku pemandu Malaysia (Ismail et al., 2009) mempunyai skala kebolehpercayaan tahap tinggi iaitu 0.97, untuk sub-skala tingkah laku cuai di dalam pemanduan ialah 0.97. Manakala bagi kebolehpercayaan untuk subskala tingkah laku melanggar peraturan jalan raya pula ialah 0.96.

Bahagian terakhir pula ialah video tentang 10 situasi pemanduan yang berisiko untuk terlibat dalam kemalangan jalan raya. Berikut merupakan senarai situasi yang dipaparkan di dalam video tersebut:

1. Penunggang motosikal berbahaya dan melebihi had laju
2. Meletakkan kereta di bahu jalan dan “double-parking”
3. Melanggar lampu merah
4. Menukar lorong secara tiba-tiba (tidak memberi isyarat)
5. Melakukan pusingan u di tempat yang tidak dibenarkan
6. Pengguna jalan raya agresif
7. Kenderaan berat memandu di lorong kanan
8. Memandu di lorong kecemasan
9. Pembuli jalan raya
10. Penunggang motosikal tidak memakai topi keledar

Seterusnya terdapat empat bahagian soalan di dalam bahaian video pemandua berisiko ini yang perlu dijawab oleh subjek setelah selesai video tersebut dipertontonkan oleh pengkaji. Cara pemarkatan bagi mendapatkan data adalah dengan memberikan nilai markah kepada jawapan subjek mengikut bahagian-bahagian soal selidik. Bahagian A adalah bahagian demografi subjek, manakala Bahagian B merupakan soal selidik yang berkait dengan tingkah laku keagresifan dalam kalangan pemandu.

## **HASIL DAN PERBINCANGAN**

Seramai 296 orang responden terlibat adalah dalam lingkungan umur 16 tahun sehingga 37 tahun. (putara 24 tahun). Sejumlah 42.6% merupakan responden yang menunggang motosikal dan 57.4% merupakan pemandu kereta. Min bagi bilangan saman yang pernah diterima oleh responden

sepanjang tempoh memandu ialah 0.83. Seramai 199 orang responden (57.2%) tidak pernah mendapat saman trafik dan 33 orang responden (11.1%) responden yang pernah mendapat saman trafik sebanyak 1-2 kali sahaja. Seterusnya, terdapat seramai 4 orang responden (1.4%) yang pernah mendapat saman trafik sebanyak 10 kali sepanjang tempoh pemanduan mereka setelah mendapat lesen kenderaan. Manakala purata kemalangan yang pernah di alami responden sepanjang tempoh pemanduan ialah 0.76. Majoriti daripada responden (170 orang) tidak pernah terlibat dalam kemalangan semasa mereka memandu kenderaan. Kedua tertinggi ialah seramai 65 orang responden pernah mengalami kemalangan sebanyak 1 kali atau lebih. Dari aspek pemilikan kenderaan 57.4% merupakan pemilik atau pemandu kereta dan selebihnya 42.6% merupakan responden yang memiliki motosikal dan agak jarang memandu kereta. Dari segi pengalaman memandu ratanya adalah berpengalaman lebih 2 tahun.

### **Analisis Pengaruh Emosi Negatif Dengan Tingkah Laku Melanggar Peraturan**

Hipotesis pertama kajian ialah mengukur perhubungan pemanduan berisiko dengan tingkah laku melanggar peraturan (soal selidik Tingkah Laku Pemandu Malaysia). Emosi negatif ialah marah kepada pemandu lain, menggunakan lampu tinggi sebagai isyarat marah, menunjukkan isyarat lucah dan sebagainya. Hasil kajian menunjukkan terdapat perhubungan signifikan yang positif di antara emosi negatif dengan tingkah laku melanggar peraturan dengan nilai  $r = 0.206$ ,  $k < 0.05$ , iaitu semakin tinggi emosi negatif pemandu semakin tinggi kemungkinan bagi seseorang pemandu untuk melanggar peraturan jalan raya. Kajian juga menunjukkan tiada perbezaan yang signifikan di antara pemandu lelaki dan perempuan dari segi tingkah laku cuai semasa memandu di mana ( $z = -1.607$ ,  $k > 0.05$ ). Keputusan kajian juga mendapati terdapat perbezaan perlakuan agresif yang signifikan di antara jantina pemandu lelaki dan perempuan dengan tingkah laku agresif di dalam pemanduan iaitu lelaki lebih agresif dari perempuan ( $Z = -0.627$ ,  $p < 0.05$ ). Hasil kajian seterusnya menunjukkan tiada perhubungan yang signifikan di antara pengalaman memandu dengan pemanduan agresif,  $r = 0.016$ ,  $k > 0.05$ .

### **Keputusan Kajian Eksperimen- Analisis Kemarahan (Video Pemanduan Berisiko)**

Bahagian ini melibatkan eksperimen mudah untuk memperolehi respons daripada responden tahap kemarahan yang muncul apabila dirangsang oleh sesuatu keadaan atau scenario tertentu. Tujuan kajian adalah untuk melihat sejauh mana perasaan marah seseorang individu apabila melihat pengguna jalan raya lain melanggar peraturan jalan raya pada skala 5 poin. Situasi pemanduan berisiko yang telah dipertontonkan adalah seperti berikut.

- Situasi 1 : Penunggang motosikal berbahaya dan melebihi had laju
- Situasi 2 : Meletakkan kereta di bahu jalan dan “double-parking”
- Situasi 3 : Melanggar lampu merah
- Situasi 4 : Menukar lorong secara tiba-tiba (tidak memberi isyarat)
- Situasi 5 : Melakukan pusingan u di tempat yang tidak dibenarkan
- Situasi 6 : Pengguna jalan raya agresif
- Situasi 7 : Kenderaan berat memandu di lorong kanan
- Situasi 8 : Memandu di lorong kecemasan

Situasi 9 : Pembuli jalan raya

Situasi 10: Penunggang motosikal tidak memakai topi keledar

Berikut merupakan jadual yang menerangkan kekerapan subjek yang menjawab pada setiap skala dan juga purata bagi setiap situasi.

### Skala Kemarahan

Situasi	Kekerapan					Min
	Tidak Marah Langsung	Sedikit Marah	Sederhana Marah	Marah	Sangat Marah	
1.	2	0	10	18	31	4.25
2.	0	6	9	27	19	3.97
3.	3	9	17	22	10	3.44
4.	0	1	2	16	42	4.62
5.	2	5	8	28	18	3.90
6.	0	0	2	10	49	4.77
7.	1	2	15	25	18	3.93
8.	1	8	19	22	11	3.56
9.	0	0	3	20	38	4.57
10.	3	7	10	20	21	3.80
Jumlah	12	38	95	208	257	

Purata skor kemarahan yang tertinggi ialah bagi situasi 6 iaitu video mengenai “pengguna jalan raya agresif (purata= 4.77). Situasi adalah mengenai seorang pemandu yang memandu secara berbahaya atau dalam keadaan mabuk hingga menyebabkan si pemandu hampir melanggar kenderaan lain. Senario kedua tertinggi ialah pada situasi yang keempat (purata=4.62) iaitu situasi menukar lorong secara tiba-tiba (tidak memberi isyarat). Senario ketiga tertinggi ialah situasi yang ke-9 iaitu pembuli jalan raya (purata=4.57). Seterusnya senario keempat ialah (purata=4.25) pada situasi yang pertama iaitu penunggang motosikal menunggang secara berbahaya dan melebihi had laju. Oleh itu, pengkaji dapat merumuskan di sini bahawa pemandu lelaki mempunyai kebarangkalian yang tinggi untuk memandu secara agresif berbanding dengan pemandu perempuan. Manakala skor kemarahan yang terendah ialah pada situasi melanggar lampu merah iaitu purata skor = 3.44. Secara kesimpulannya dapatlah dilihat bahawa situasi yang mendatangkan kemarahan kepada pemandu mengikut susunan nilai min ialah pengguna jalan raya agresif, menukar lorong secara tiba-tiba (tidak memberi isyarat) dan penunggang motosikal berbahaya dan melebihi had laju.

Manakala skor tertinggi bagi persepsi bahaya ialah untuk situasi pertama dan kesepuluh iaitu situasi penunggang motosikal berbahaya dan melebihi had laju dan penunggang motosikal tidak memakai topi keledar. Skor kedua tertinggi ialah untuk situasi yang keenam iaitu pengguna jalan raya agresif. Skor ketiga tertinggi ialah situasi keempat (menukar lorong secara tiba-tiba tanpa memberi isyarat).

Ringkasnya hasil kajian di bahagian ini dapat dilihat bahawa tiada subjek yang menjawab pada skala “sangat tindak bahaya” ini menunjukkan bahawa video yang dipertontonkan ini terdiri daripada gabungan situasi-situasi atau senario pemanduan berisiko yang sering berlaku di jalan raya dan boleh membawa kepada kemalangan. Berdasarkan dapatan majoriti subjek (100%) yang menjawab mereka bersetuju bahawa situasi seperti di dalam video tersebut boleh membawa kepada kemalangan jalan raya. Ini menunjukkan bahawa situasi pemanduan agresif dan melanggar peraturan jalan raya bukanlah sesuatu senario yang asing di Malaysia. Walaupun pemandu tahu jika memandu secara berbahaya boleh membawa kepada kemalangan jalan raya, mereka masih lagi berdegil untuk melanggar peraturan jalan raya.

Kajian ini telah mendapati terdapat perhubungan yang signifikan antara emosi negatif dengan tingkah laku melanggar peraturan jalan raya. Oleh itu dapatlah dilihat di sini bahawa emosi seorang pemandu amat berkait rapat dengan kecenderungan mereka untuk melanggar peraturan jalan raya. Sebagai contoh, pemandu yang memandu dalam keadaan yang marah lebih cenderung melanggar peraturan jalan raya dan ini akan membawa kepada faktor kemalangan jalan raya. Jika dilihat kepada situasi di Malaysia, pemandu yang memandu di kawasan bandar terutamanya akan berasa letih jika memandu selepas pulang daripada pejabat (waktu puncak) kerana tersekat di dalam kesesakan lalu lintas. Oleh itu, mereka lebih cenderung untuk membunyikan hon dan menunjukkan isyarat lucah secara lisan dan verbal kepada pemandu lain jika mereka merasakan pemandu tersebut menguji kesabaran mereka. Ada juga segelintir pemandu yang menggunakan lorong kecemasan sebagai langkah mudah untuk tiba ke lokasi yang ingin dituju dengan lebih cepat. Dapatan kajian ini disokong oleh kajian lepas yang dijalankan oleh Dula et al., (2013) yang mendapati dalam keadaan tertekan Satu dilema yang selalu dialami oleh pemandu adalah sama ada ingin memperlambatkan kenderaan atau memecut laju ketika lampu isyarat bertukar kuning. Pemandu yang berada dalam keadaan marah boleh membawa kepada tingkah laku pemanduan agresif yang seterusnya mendorong kepada tingkah laku melanggar peraturan.

Keputusan kajian mendapati tidak terdapat perbezaan yang signifikan di antara jantina dan umur dengan tingkah laku kecuai semasa memandu. Adak berbeza dengan banyak kajian lepas seperti Bener et al., (2008); Lajunen dan Parker (2001) Retting dan Williams (1996);Potter et al., (2001)berkemungkinan besar sampel kajian ini sedikit dan tidak mewakili pemandu wanita. Pengkaji mendapati terdapat perbezaan di antara pemandu lelaki dan perempuan dalam tingkah laku agresif semasa memandu ini menunjukkan bahawa sifat pemandu lelaki itu sendiri yang suka akan cabaran, tidak suka mengikut peraturan dan sentiasa berasa diri hebat apabila memandu dengan laju. Hasil kajian juga mendapati bahawa tidak terdapat perbezaan di antara tempoh pemanduan dengan tingkah laku agresif dimana dapatan kajian ini bertentangan dengan kajian lepas yang telah dijalankan oleh Parker et al., (1998) ia mungkin kerana kelemahan sampel yang terlibat dalam kajian ini hampir semuanya muda dan mempunyai pengalaman yang kurang.

## **KESIMPULAN DAN CADANGAN**

Kajian ini mendapati cara pemanduan agresif dan berisiko boleh menimbulkan kemarahan kepada pemandu lain. Dapatan kajian eksperimen agak berbeza dengan survei iaitu dalam survei reaksi kepada pemandu lain agak rendah. Manakala dalam eksperimen penilaian video subjek berasa marah dengan sikap yang ditunjukkan oleh pemandu seperti di dalam video tersebut dan



menyatakan cara pemanduan tersebut adalah bahaya. 100% daripada mereka bersetuju bahawa situasi tersebut boleh membawa kepada kemalangan. Ini sedikit sebanyak dapat memberikan kesedaran kepada mereka mengenai sebab dan akibat jika mereka melakukan perkara yang sedemikian. Tambahan pula, di dalam menjawab persoalan “apakah tindakan yang patut perlu dilakukan terhadap pemandu tersebut” seramai 90.2% menyatakan supaya penguatkuasaan undang-undang diperketat oleh pihak berwajib. Contohnya adalah seperti meletakkan lebih banyak kamera perangkap had laju, mengenakan saman yang tinggi, menarik semula lesen kenderaan pemandu yang melanggar peraturan dan sebagainya. Sebanyak 9.8% daripada responden pula memberikan cadangan supaya memberikan kesedaran kepada pemandu yang melanggar peraturan jalan raya serta pemandu yang bertingkah laku agresif semasa memandu sehingga boleh menyebabkan mudarat kepada orang lain. Kini, pihak Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ) Malaysia telah memperketat peraturan penggunaan lorong kecemasan dan menghalang laluan ambulans.

## **PENGHARGAAN**

Penghargaan kepada Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, UKM serta semua Resonden yang terlibat dalam Kajian ini.

## **RUJUKAN**

- Azmoon. H. Pourabdian. S .2013. The Relationship between Trait Anxiety and Driving Behavior with Regard to Self-reported Iranian Accident Involving Drivers. *International Journal of Preventive Medicine*. Vol. 4 : 1115 – 1121
- Beck, K., Wang, M., & Mitchell, M. 2006. Concerns, dispositions and behaviors of aggressive drivers: What do self-identified aggressive drivers believe about traffic safety? *Journal of Safety Research*, 37, 159–165.
- Bener A, Ozkan T, Lajunen T. 2008. The driver behavior questionnaire in Arab Gulf countries: Qatar and United Arab Emirates. *Accid Anal Prev.*; 40:1411-7.
- Britt, T., & Garrity, M. .2006. Attributions and personality as predictors of the road rage response. *British Journal of Social Psychology*, 45, 127–147.
- Catena. A., Candido. A, Megias, A, Maldonado, A,. 2013. Emotion-laden stimuli influence our reactions to traffic light. *Transportation Research Part F*. P.P 96- 103.
- Deffenbacher, J.L., Deffenbacher, D.M., Lynch, R.S., & Richards, T.L. (2003). Anger, aggression and risky behavior: A comparison of high and low anger drivers. *Behavior Research and Therapy*, 41, 701–718.
- Dula, C.S., & Ballard, M.E. (2003). Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotional and risky driving. *Journal of Applied Social Psychology*, 33, 263–282.
- Flett, G. L., Lustman, M, Wiesenthal D.L, 2010. Narcissism and aggressive driving : is an inflated view of the self a road hazard. *Journal of Applied Social Psychology*. P.P. 1423-1449.

- Jinn, T.W, Shih, H.H, Yi. S.C. 2010. Determinants behind young motorcyclists' risky riding behavior. *Accident and analysis prevention*. 42 (1), 275-281.
- Lorenz., K. .1996. *On. Aggression*. New York. Harcourt Brace, Jovanovich.
- Lajunen, T & Parker, D, 2001. Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggression, driver anger and aggressive driving, *Accident, Analysis and Prevention*, 33(2), 243-255.
- Martinez, R. 1997. Testimony of House Transportation and Infrastructure Committee. *Surface Transportation Subcommittee Retrieved June 30, 1998*, from the world.
- McGwin G., Jr. Brown D.B. (1999). Characteristics of traffic crashes among young, middle-aged. And older drivers. *Accident Analysis and Prevention*. 31:181 – 198.
- McKenna, F. 1993. It won't happen to me: Unrealistic optimism or illusion of control? *British Journal of Psychology*, 84, 39–50.
- Parker, D., Lajunen, T., & Stradling, S .1998. Attitudinal predictors of interpersonally aggressive violations on the road. *Transportation Research. Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 1, pp. 11-24.
- Potter, P.E. 2001. The effects of trait driving anger, anonymity, and aggressive stimuli on aggressive driving behavior. *Journal of Applied Social Psychology* 31: 431-443.
- Robinson, M.D.& Wilkowski, B.M..2008. The cognitive basis of trait anger and reactive aggression: An integrative analysis. *Personality and Social Psychology Review*, 12, 3–21
- Tasca, L. 2000. A review of the literature on aggressive driving research. *Aggressive driving issues virtual conference*. Retrieved June 26, 2001.
- Williams AF. 2003. Teenage drivers: patterns of risk. *Journal of Safety Resarch*. ;34(1):5-15.

<sup>1</sup>Rozmi Ismail dan Noraqilah Zaini

Pusat Psikologi dan Kesejahteraan Manusia(PsiTra)  
Fakulti Sains Sosial dan Kemanusiaan, Universiti Kebangsaan Malaysia,  
43600, Bangi Selangor.  
E-mail; rozmi@ukm.edu.my