

FAKTOR PENGGUNAAN KENDERAAN PERSENDIRIAN, TEMPAT LETAK KENDERAAN DAN STRUKTUR JALAN MENYEBABKAN KESESAKAN LALU LINTAS DI KAWASAN POLITEKNIK SULTAN ABDUL HALIM MU'ADZAM SHAH

Roslee Bin Uyob, Nurul Shahira bt Mohd Nazari, Nur Ashikin bt Ahmad,

Shaveewan a/p Chelom

Jabatan Perdagangan

Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah

ABSTRAK

Kes kesesakan lalulintas sering kali dibangkitkan di dalam kampus Politeknik Sultan Abdul Halim Muadzam Shah. Kajian ini dijalankan bertujuan untuk mengkaji faktor penggunaan kenderaan persendirian, tempat letak kenderaan dan struktur jalan menyebabkan kesesakan lalulintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Muadzam Shah. Kaedah kajian adalah secara soal selidik dan seramai 300 orang pelajar pelbagai bidang telah dipilih sebagai responden. Hasil kajian mendapati bahawa hanya, faktor tempat letak kenderaan dan struktur jalan mempengaruhi kesesakan lalulintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Muadzam Shah. Faktor penggunaan kenderaan persendirian kurang mempengaruhi kesesakan jalan raya kerana berkemungkinan responden merasakan penggunaan kenderaan persendirian adalah perlu di sebabkan oleh kurangnya alternatif pengangkutan awam di dalam kampus Politeknik Sultan Abdul Halim Muadzam Shah.

Kata kunci: *lalu lintas, kenderaan persendirian, struktur jalan, tempat letak kenderaan.*

1.0 PENGENALAN

Kesesakan lalu lintas merupakan peningkatan isipadu lalu lintas pada waktu kemuncak di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah yang mempunyai kapasiti yang terhad menjadikan barisan kenderaan tidak bergerak dengan lancar. Perancangan dan pembentukan lalu lintas yang kondusif dan mesra pengguna merupakan salah satu indikator yang mampu dijadikan elemen penting kepada pembentukan lalu lintas yang bersistematik. Perancangan dan pengurusan lalu lintas yang cekap dan efisien akan mewujudkan persekitaran lalu lintas yang kondusif selesa serta mesra alam sekitar.

Kajian ini dijalankan bertujuan untuk mengkaji faktor penggunaan kenderaan persendirian, tempat letak kenderaan dan struktur jalan menyebabkan kesesakan lalulintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Muadzam Shah.

1.1 PENYATA MASALAH

Kes kesesakan lalulintas seringkali dibincangkan samada di pihak jabatan ataupun di pihak pengurusan POLIMAS. Kajian ini dijalankan bertujuan untuk mengkaji tentang faktor-faktor yang menyebabkan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah. Ianya dilihat daripada beberapa aspek tertentu seperti faktor penggunaan persendirian, tempat letak kenderaan dan struktur jalan yang menjadi penyebab berlakunya kes kesesakan lalulintas di kawasan politeknik sultan abdul halim muadzam shah. Tiga faktor ini telah dipetik dari kajian yang telah dijalankan oleh Hock (2006) , Marzuki (2011), Shafii et al., n.d, Teknik et al. (2016), Matin (2012), dan Berkeley, Thomas, & Wilfred (2001).

1.2 OBJEKTIF KAJIAN

Diantara objektif kajian ini dijalankan adalah seperti berikut:

- a) Mengenalpasti faktor utama kes kesesakan lalulintas di politeknik sultan abdul halim muadzam shah.
- b) Mengkaji hubungan di antara faktor penggunaan kenderaan persendirian menyebabkan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah.
- c) Mengkaji hubungan di antara faktor tempat letak kenderaan menyebabkan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah.
- d) Mengkaji hubungan di antara faktor struktur jalan menyebabkan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah.

1.3 PERSOALAN KAJIAN

Diantara persoalan kajian adalah seperti berikut:

- a) Apakah faktor utama kes kesesakan lalulintas di Politeknik Sultan Abdul Halim Muadzam Shah.
- b) Adakah faktor penggunaan kenderaan persendirian menyebabkan kesesakan lalu lintas.
- c) Adakah faktor tempat letak kenderaan menyebabkan kesesakan lalu lintas.
- d) Adakah faktor struktur jalan menyebabkan kesesakan lalu lintas.

1.4 SKOP KAJIAN

Kajian ini memfokuskan kepada para pelajar POLIMAS bagi sesi Jun 2016. Seramai 300 orang pelajar telah dipilih secara persempalan keselesaan.

Antara aspek-aspek yang diambil kira dalam penyelidikan ini adalah berkaitan dengan faktor penggunaan kenderaan persendirian, tempat letak kenderaan dan struktur jalan yang mempengaruhi kesesakan lalulintas di kawasan POLIMAS.

1.5 KEPENTINGAN KAJIAN

Hasil dapatan kajian ini dapat dijadikan sebagai panduan dan rujukan oleh pihak pengurusan POLIMAS dan para penyelidik baru bagi:

- a) Mengurangkan kes kesesakan lalulintas di kawasan POLIMAS.
- b) Mengenalpasti punca kes kesesakan lalulintas di kawasan POLIMAS.
- c) Mengenalpasti hubungkait diantara faktor penggunaan kenderaan persendirian, tempat letak kenderaan dan struktur jalan yang mempengaruhi kes kesesakan lalulintas di kawasan POLIMAS.
- d) Sebagai rujukan kepada kajian- kajian pada masa hadapan.

1.6 BATASAN KAJIAN

Kajian ini memfokuskan kepada para pelajar bagi sesi Jun 2016 di Politeknik Sultan Abdul Halim Muadzam Shah (POLIMAS), dan diantara batasan kajian adalah seperti berikut:

- a) Kekangan masa yang amat terhad.
- b) Tidak semua para pelajar dipilih sebagai responden, pemilihan responden adalah secara rawak.
- c) Soal selidik diedarkan pada minggu keempat perkuliahan, proses pengajaran dan pembelajaran baru bermula.

2.0 KAJIAN LITERATUR

2.1 FAKTOR PENGGUNAAN KENDERAAN PERSENDIRIAN

Kajian yang lepas mendapati bahawa penggunaan kenderaan persendirian memberi kesan positif terhadap kesesakan lalu lintas. Penggunaan kereta dan keengganan pengguna mengguna pengangkutan awam bagi pembuatan perjalanan menyumbang kepada masalah kesesakan lalu lintas di kawasan bandar besar (Nasrudin, Rostam, & Rose, 2014). Hal ini disebabkan oleh sikap pengguna jalan raya itu sendiri yang tidak mahu mengamalkan sistem perkongsian kenderaan dengan rakan sekerja dan tidak mahu menggunakan kenderaan awam ke tempat kerja. Para pengguna juga merasakan bahawa menggunakan kenderaan persendirian lebih selesa jika dibandingkan dengan menggunakan kenderaan awam. Ada kalanya pengguna cuba beralih kepada mod pengangkutan awam, tetapi perkhidmatan yang ditawarkan pula tidak memuaskan (Shafii et al., n.d.). Pengurangan penggunaan kereta melalui usaha perkongsian kenderaan dan penggunaan perkhidmatan pengangkutan awam boleh mengurangkan kesesakan lalu lintas dan pada masa yang sama mengurangkan pembebasan karbon dioksida (Nasrudin et al., 2014).

2.2 FAKTOR TEMPAT LETAK KENDERAAN

Kajian Marzuki (2011) menyatakan pertambahan pelajar yang meningkat saban tahun di IPTA telah menjadikan isi padu lalu lintas sesak dan padat. Aspek ruangan menjadi permasalahan utama kerana peletakan tempat letak kenderaan menjadi isu yang membelenggu warga kampus. Keadaan ini menyebabkan wujudnya masalah isi padu pengangkutan yang padat pada sesuatu masa khususnya pada waktu puncak antara 8 hingga 10 pagi dan 5 hingga 6 petang.

Selain itu, dalam kajian Teknik, Sipil, & Maret (2016) dan (Shafii, Meryam, & Musa, n.d.) faktor tempat letak kenderaan juga merupakan penyumbang kepada berlakunya kesesakan. Pengkaji merasakan perlunya pertambahan tempat letak kenderaan dan penerapan sistem letak kenderaan yang berkesan seperti perlaksanaan tempat letak kenderaan berkupon bagi mengurangkan kesesakan lalulintas.

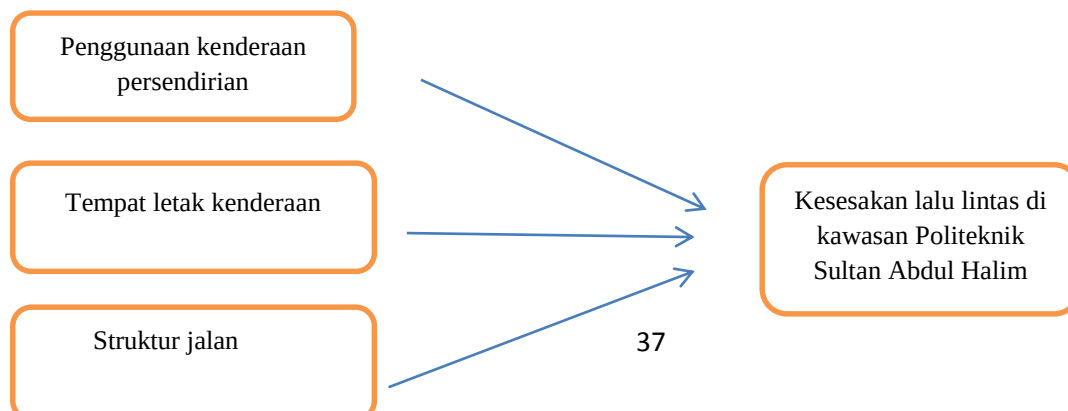
2.3 FAKTOR STRUKTUR JALAN

Menurut kajian yang dijalankan oleh (Shafii et al., n.d.) mendapati bahawa struktur jalan juga memberi kesan yang positif terhadap kesesakan lalulintas. Hal ini kerana pihak yang bertanggungjawab terlalu mengambil mudah tentang pemasalahan struktur jalan. Masalah ini bukan sahaja berkaitan dengan mod pengangkutan, bahkan turut melibatkan struktur jalan raya yang membahayakan seperti tiadanya pembahagi jalan yang jelas, jalan yang pecah dan berlopak, jalan tidak rata, kurangnya kemudahan lampu isyarat, kesesakan lalu lintas yang boleh memberi kesan kepada fizikal dan psikologi manusia dan beberapa kesan lagi (Shafii et al., n.d.). Struktur jalan yang tidak sistematik sedikit sebanyak mempengaruhi kesesakan lalulintas di tempat kerja.

3.0 METADOLOGI KAJIAN

Kerangka konseptual dan hipotesis kajian adalah seperti berikut:

3.1 KERANGKA KERJA



3.2 HIPOTESIS YANG AKAN DIJALANKAN

H1) Mengkaji hubungan di antara penggunaan kenderaan persendirian dengan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah.

H2) Mengkaji hubungan di antara tempat letak kenderaan dengan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah.

H3) Mengkaji hubungan di antara struktur dengan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah.

3.3 REKABENTUK KAJIAN

Jadual 1: Menunjukkan statistik kebolehpercayaan.

Statistik Kebolehpercayaan		
<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>Cronbach's Alpha Based on Standardized Items</i>	<i>N of Items</i>
.746	.747	14

Kaedah pengumpulan data kajian ini menggunakan pendekatan kuantitatif iaitu kaedah tinjauan melalui instrument soal selidik. Pendekatan kaedah tinjauan melalui instrument soal selidik adalah untuk menjawab persoalan kajian berkaitan hubungan penggunaan kenderaan persendirian, tempat letak kereta dan struktur jalan terhadap kesesakan lalu lintas di kalangan para pelajar.

Soal selidik ini dipetik dari hasil kajian oleh Hock (2006) , Marzuki (2011), Shafii et al., n.d (2010), Teknik et al. (2016), Matin (2012), Berkeley, Thomas, & Wilfred (2001). Di mana *cronbach alpha* menunjukkan 0.747 dan melebihi 0.6 menunjukkan ianya sesuai digunakan.

3.2 POPULASI DAN SAMPLE KAJIAN

Persampelan keselesaan digunakan untuk menentukan sampel dalam populasi yang dikaji di Politeknik Sultan Abdul Halim Muadzam Shah. Jumlah keseluruhan populasi atau pelajar Politeknik Sultan Abdul Halim Muadzam adalah anggaran 6000 dan ke atas. Bilangan sampel yang diambil (dikembalikan) dari pelajar Politeknik Sultan Abdul Halim Muadzam adalah seramai 300 orang responden. Responden lelaki seramai 164 orang (54.7%) manakala responden perempuan adalah seramai 137 orang (45.3%) yang meliputi etnik Melayu, Cina, India dan lain-lain. Kaedah persampelan keselesaan ini adalah bertepatan dengan saranan (Krejcie Dan Morgan, 1970), iaitu sekiranya bilangan populasi mencapai 1 juta orang, bilangan minimum saiz sampel kajian adalah seramai 384 orang.

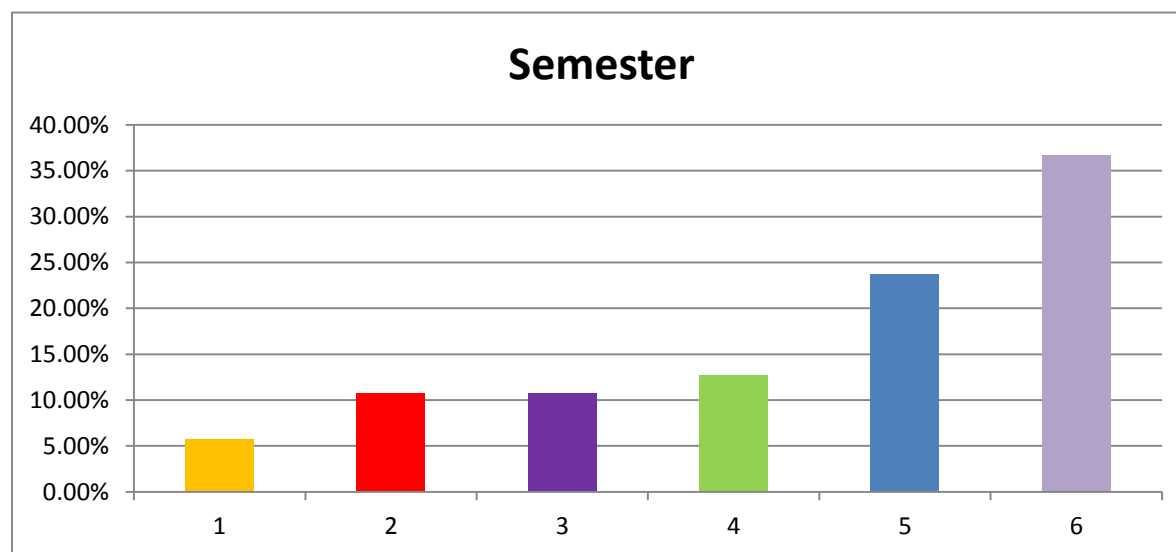
4.0 ANALISA DAN DAPATAN KAJIAN

4.1 ANALISIS DESKRIPTIF (MIN, MOD, MEDIUM FREKUANSI)

Jadual 2: Min bagi penggunaan kenderaan persendirian, tempat letak kenderaan dan struktur jalan.

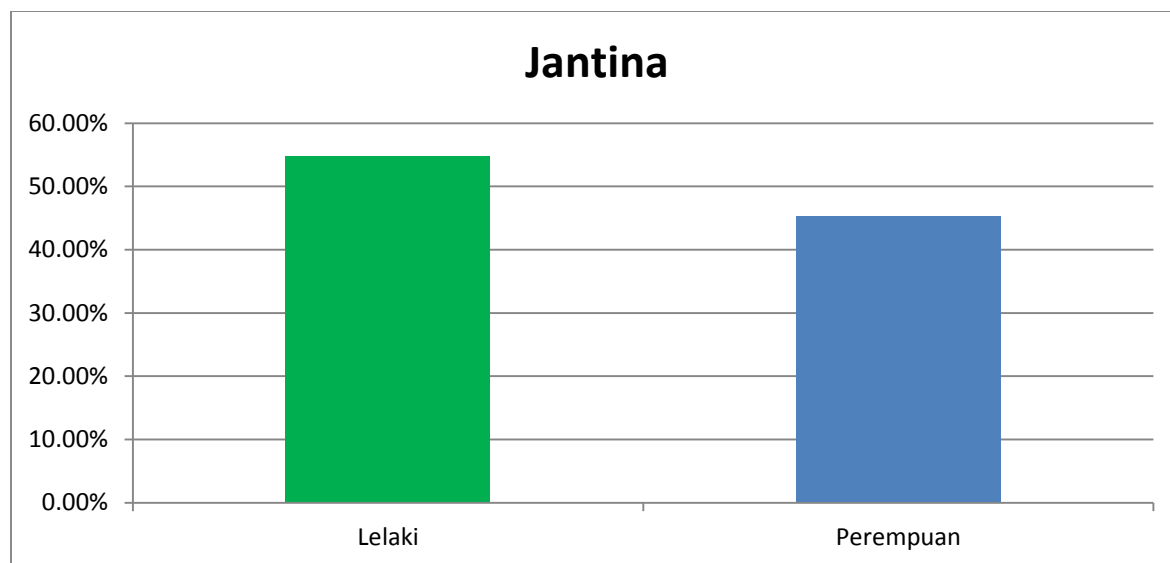
	N	Minimum	Maksimum	Min	Std. Deviation
PENGUNAAN KENDERAAN PERSENDIRIAN	300	1.00	5.00	3.9700	.70647
TEMPAT LETAK KENDERAAN	300	1.00	5.00	4.2108	.52281
STRUKTUR JALAN	300	2.00	5.00	4.3758	.54154
KESESAKAN LALU LINTAS	300	3.25	5.00	4.4317	.42240
	300				

Jadual 2 menunjukkan struktur jalan merupakan min yang tertinggi sebanyak 4.3758 manakala min yang terendah pula sebanyak 3.9700 iaitu penggunaan kenderaan persendirian.



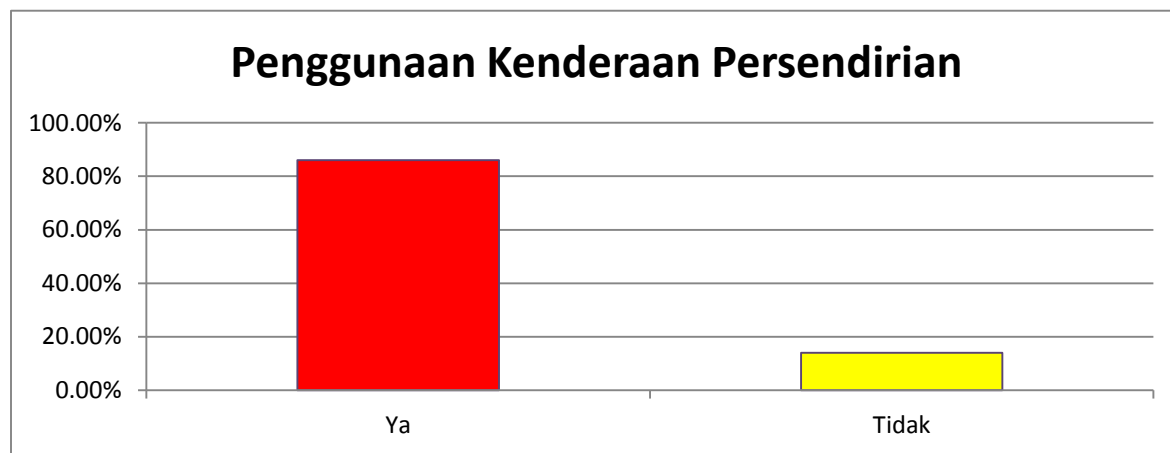
Gambarajah 1: Semester

Gambarajah 1 menyatakan tentang semester responden daripada semester 1 hingga semester 6. Semester 6 merupakan responden paling tinggi iaitu seramai 110 orang dan semester 1 yang paling rendah iaitu seramai 17 orang.



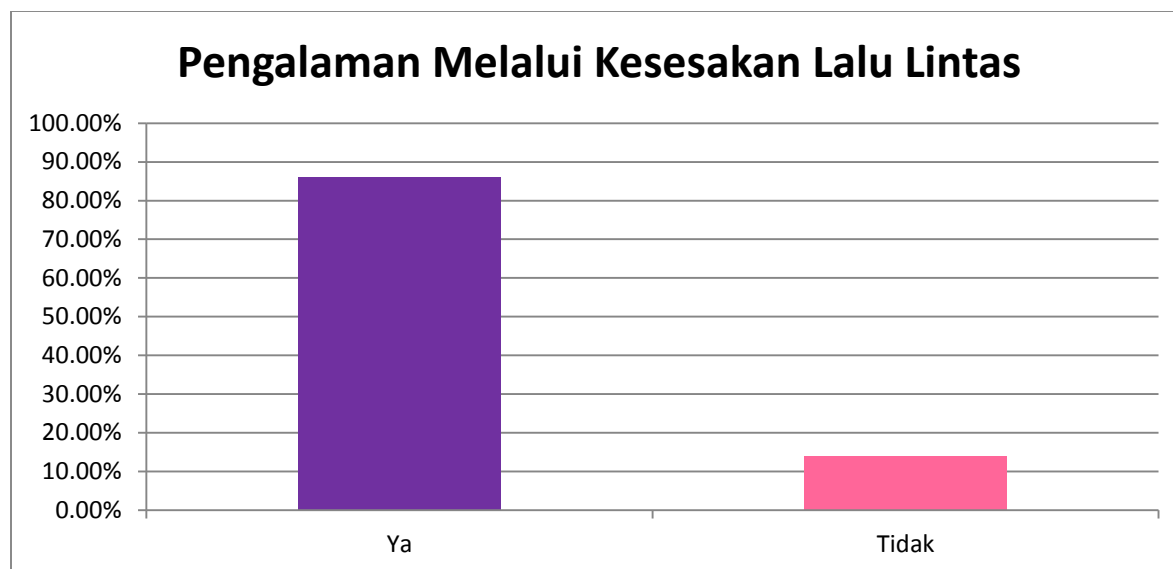
Gambarajah 2: Jantina

Gambarajah 2 menunjukkan jantina responden daripada analisa data yang dikumpul. Responden lelaki lebih ramai iaitu sebanyak 164 orang berbanding responden perempuan iaitu sebanyak 137 orang.



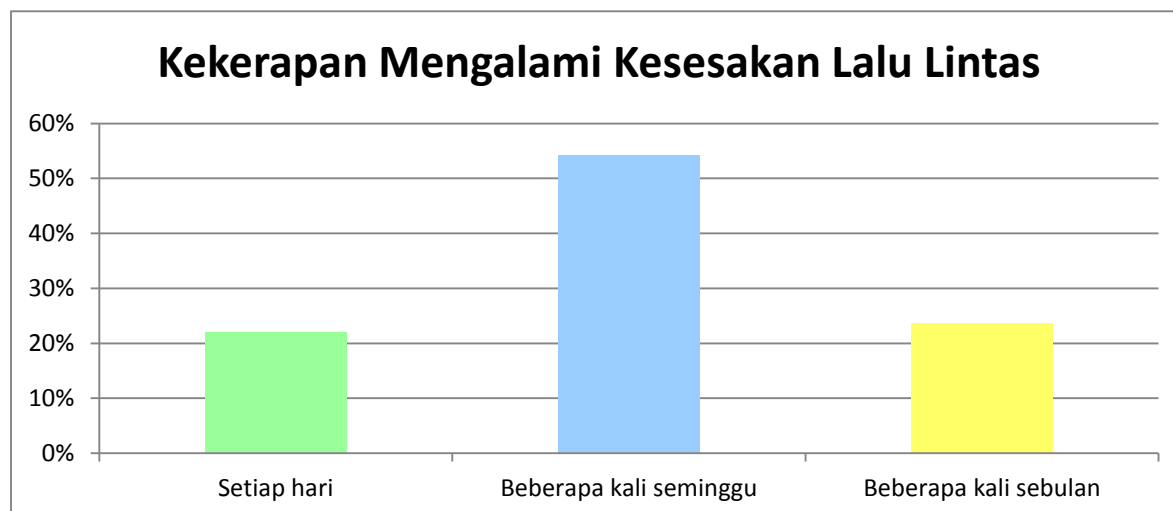
Gambarajah 3: Jumlah Penggunaan Kenderaan Persendirian

Gambarajah 3 menunjukkan jumlah penggunaan kenderaan persendirian. Seramai 249 orang (83%) responden mempunyai kenderaan persendirian manakala seramai 51 orang (17%) responden tidak mempunyai kenderaan persendirian.



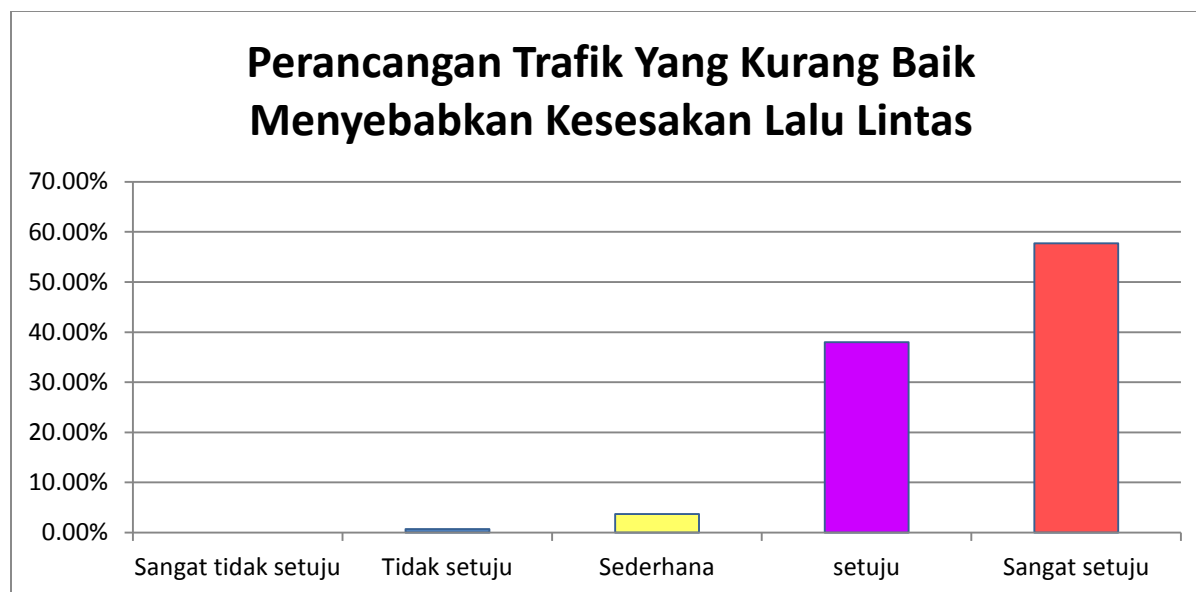
Gambarajah 4: Pengalaman Melalui Kesesakan Lalu Lintas

Gambarajah 4 menunjukkan pengalaman responden melalui kesesakan lalu lintas. Seramai 258 orang (86%) pernah melalui kesesakan lalu lintas manakala seramai 42 orang (14%) tidak pernah melalui kesesakan lalu lintas.



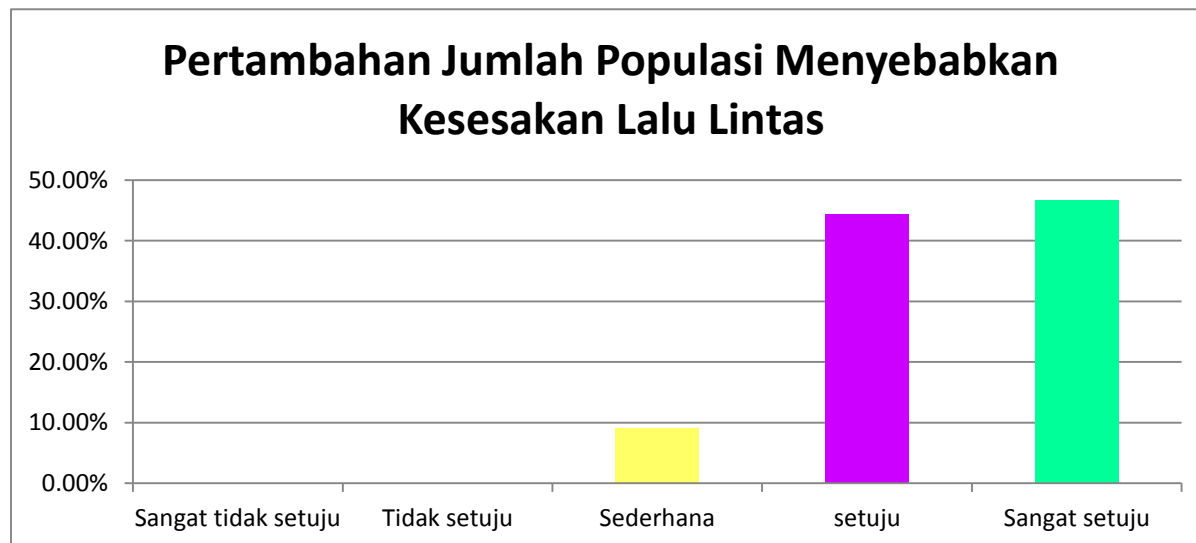
Gambarajah 5: Kekerapan Mengalami Kesesakan Lalu Lintas

Gambarajah 5 menunjukkan kekerapan responden mengalami kesesakan lalu lintas. Seramai 163 orang (54.3%) mengalami kesesakan lalu lintas beberapa kali seminggu adalah paling tinggi berbanding pada setiap hari adalah paling rendah iaitu seramai 66 orang (22%).



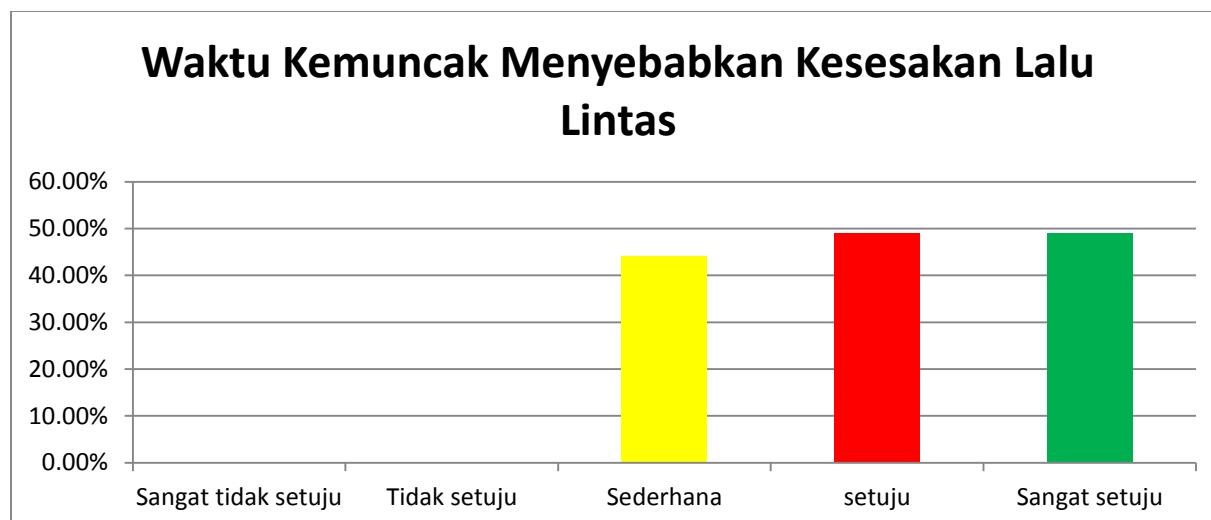
Gambarajah 6: Perancangan Trafik Yang Kurang Baik Menyebabkan Kesusakan Lalu Lintas

Gambarajah 6 menunjukkan tentang perancangan trafik yang kurang baik menyebabkan kesesakan lalu lintas. Seramai 173 orang responden (57.6%) sangat setuju adalah paling tinggi manakala 2 orang responden (0.6%) tidak setuju iaitu paling rendah.



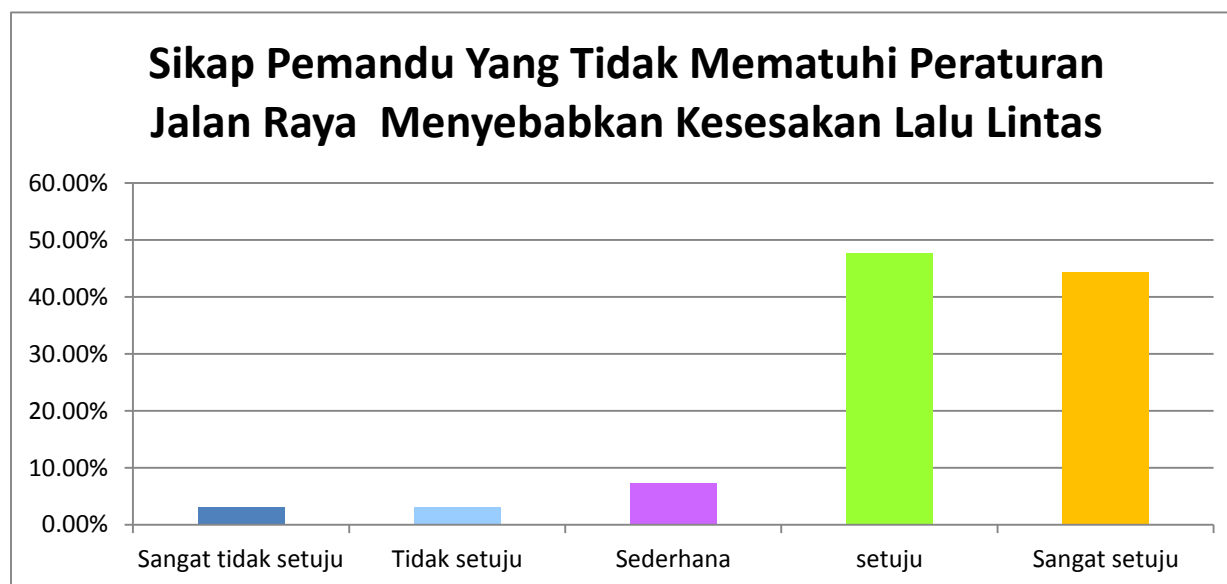
Gambarajah 7: Pertambahan Jumlah Populasi Menyebabkan Kesusakan Lalu Lintas

Gambarajah 7 menunjukkan tentang pertambahan jumlah populasi menyebabkan kesesakan lalu lintas. Semua bersetuju di mana seramai 140 orang responden sangat setuju (46.7%) adalah paling tinggi manakala 27 orang responden (27%) sederhana iaitu paling rendah.



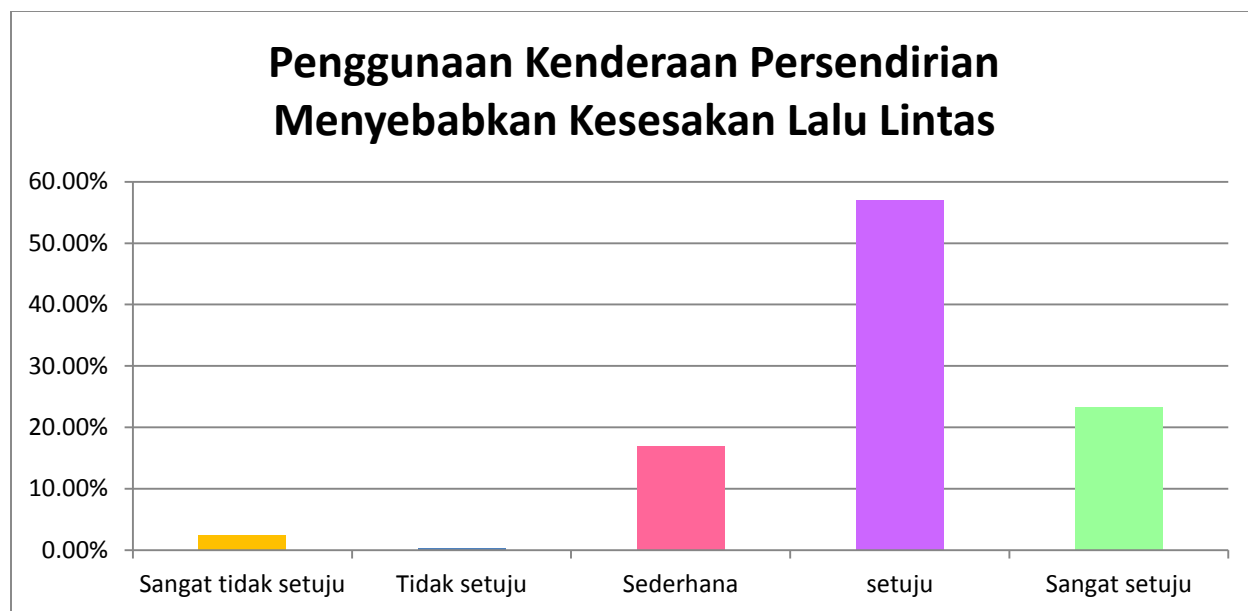
Gambarajah 8: Waktu Kemuncak Menyebabkan Kesusakan Lalu Lintas

Gambarajah 8 menunjukkan tentang waktu kemuncak menyebabkan kesesakan lalu lintas. Semua bersetuju dimana, seramai 147 orang responden sangat setuju (49%) adalah paling tinggi manakala 6 orang responden (0.02%) sederhana iaitu paling rendah.



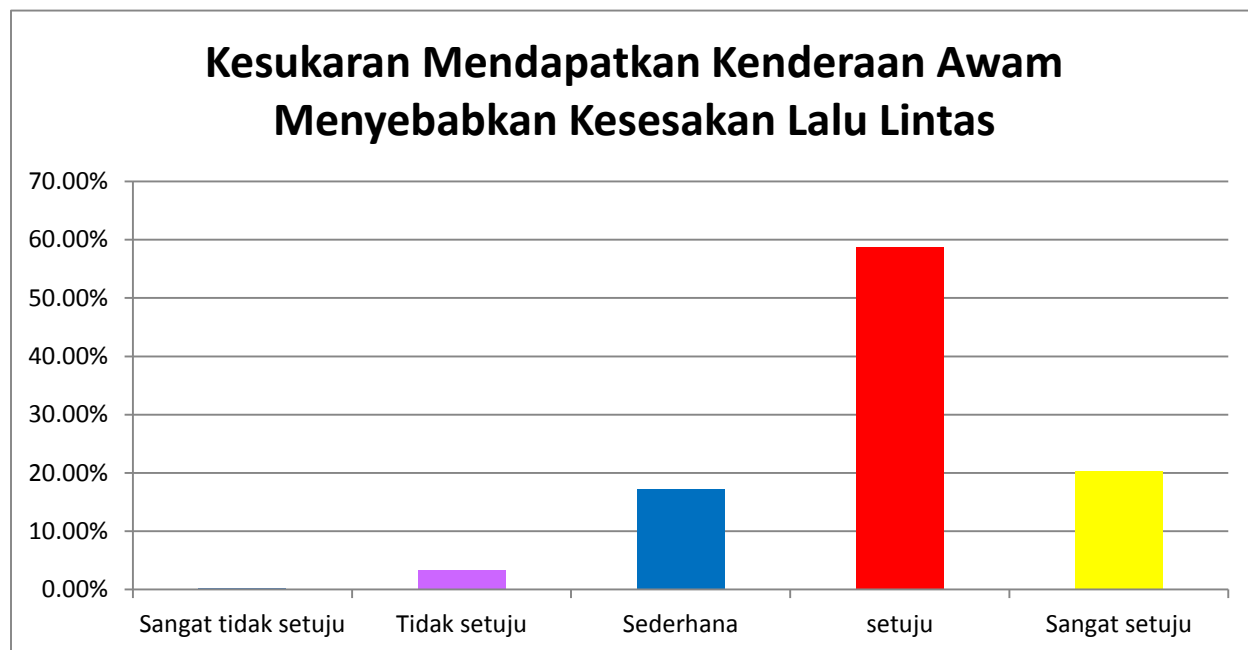
Gambarajah 9: Sikap Pemandu Yang Tidak Mematuhi Peraturan Jalan Raya Menyebabkan Kesusakan Lalu Lintas

Gambarajah 9 menunjukkan tentang sikap pemandu yang tidak mematuhi peraturan jalan raya menyebabkan kesesakan lalu lintas. Seramai 143 orang responden setuju (47.6%) adalah paling tinggi manakala seorang responden sangat tidak setuju (0.3%) iaitu paling rendah.



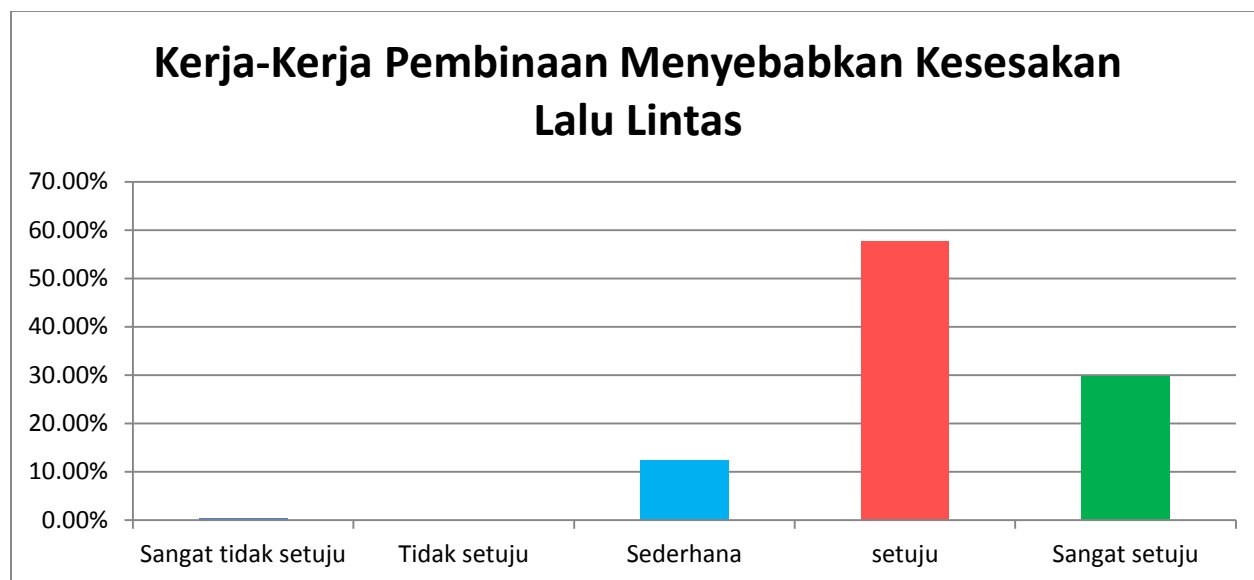
Gambarajah 10: Penggunaan Kendaraan Persendirian Menyebabkan Kesusakan Lalu Lintas

Gambarajah 10 menunjukkan penggunaan kenderaan persendirian menyebabkan kesesakan lalu lintas. Seramai 171 orang responden setuju (57%) adalah paling tinggi manakala seorang responden tidak setuju (0.3%) iaitu paling rendah.



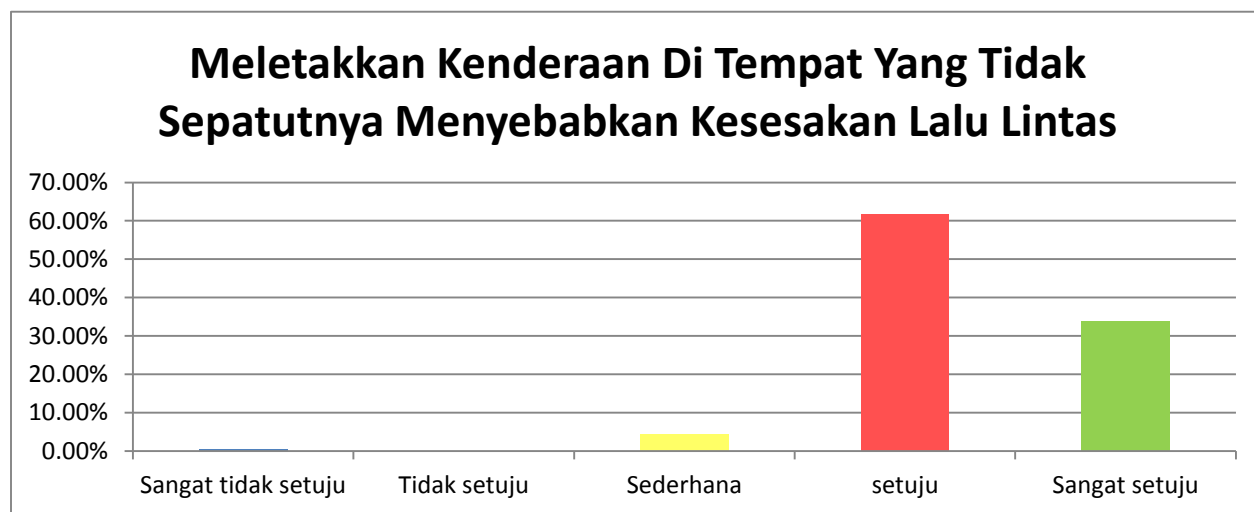
Gambarajah 11: Penggunaan Kendaraan Persendirian Menyebabkan Kesusakan Lalu Lintas

Gambarajah 11 menunjukkan kesukaran mendapatkan kenderaan awam menyebabkan kesesakan lalu lintas. Seramai 176 orang responden (58.67%) setuju adalah paling tinggi manakala seorang responden sangat tidak setuju (0.3%) iaitu paling rendah.



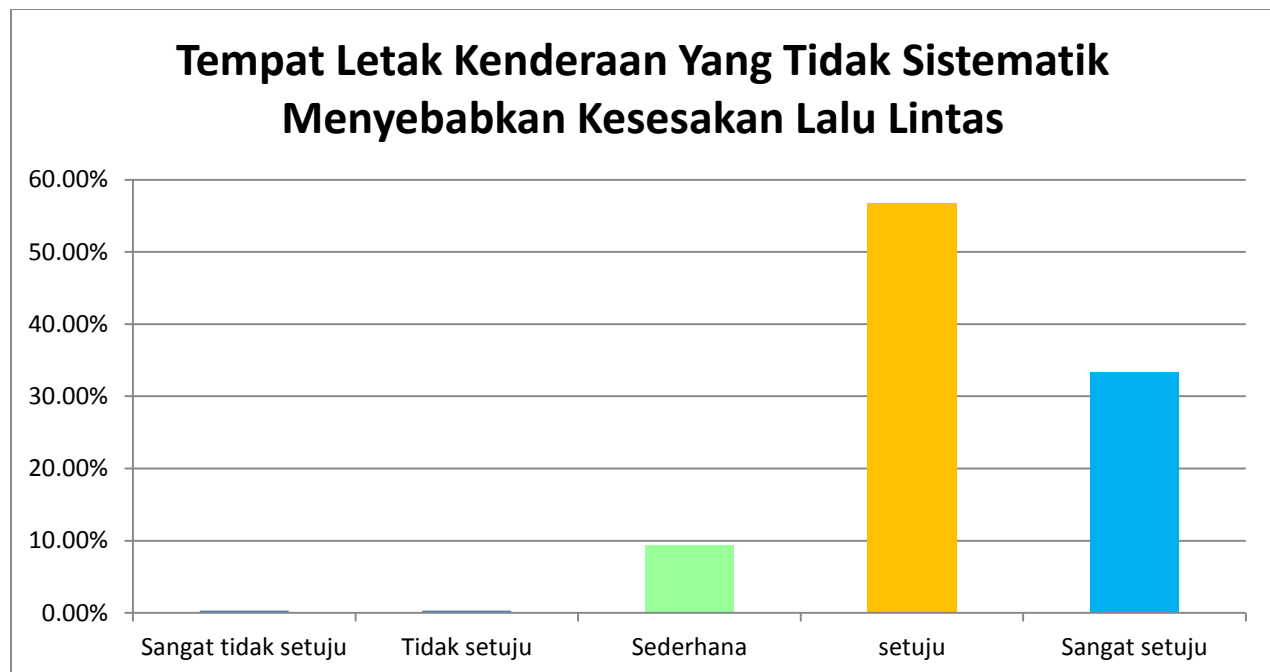
Gambarajah 12: Kerja-Kerja Pembinaan Menyebabkan Kesesakan Lalu Lintas

Gambarajah 12 menunjukkan pembinaan bangunan dan pusat membeli belah yang sedang dijalankan menyebabkan berlakunya kesesakan lalu lintas. Seramai 173 orang responden setuju (57.67%) adalah paling tinggi manakala seorang responden sangat tidak setuju (0.3%) iaitu paling rendah.



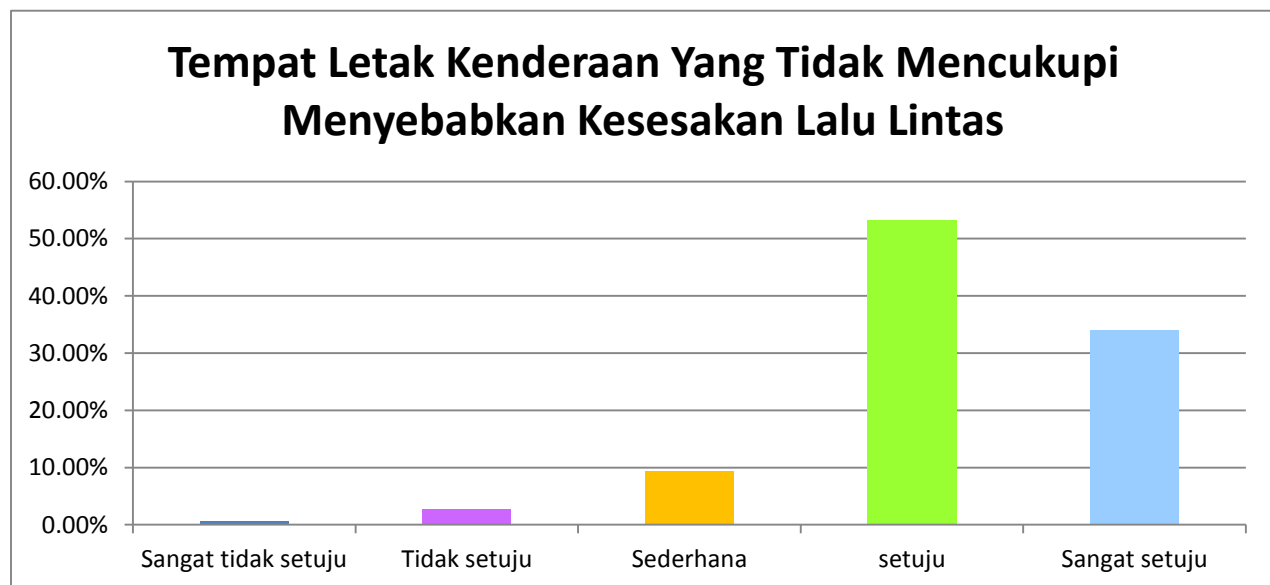
Gambarajah 13: Meletakkan Kenderaan Di Tempat Yang Tidak Sepatutnya Menyebabkan Kesesakan Lalu Lintas

Gambarajah 13 menunjukkan tentang berhenti dan meletakkan kenderaan yang tidak sepatutnya menyebabkan kesesakan lalu lintas. Seramai 185 orang responden setuju (61.67%) adalah paling tinggi manakala seorang responden sangat tidak setuju (0.3%) iaitu paling rendah.



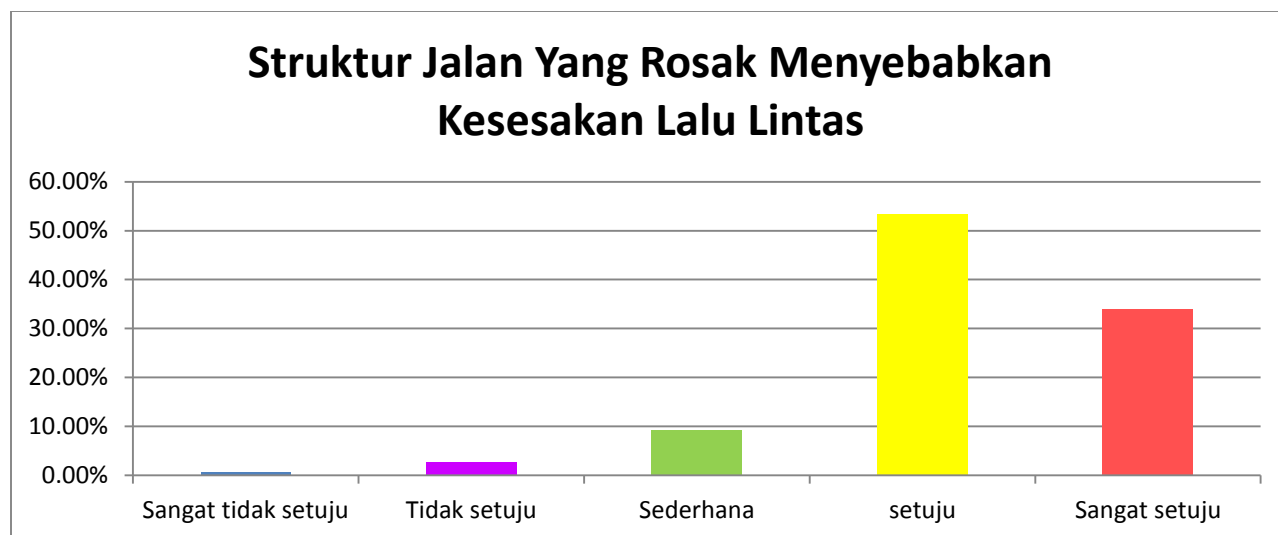
Gambarajah 14: Tempat Letak Kendaraan Yang Tidak Sistematis Menyebabkan Kesusakan Lalu Lintas

Gambarajah 14 menunjukkan tentang tempat letak kendaraan yang tidak sistematis menyebabkan kesesakan lalu lintas. Seramai 170 orang responden (56.67%) setuju adalah paling tinggi manakala seorang responden sangat tidak setuju (0.3%) iaitu paling rendah.



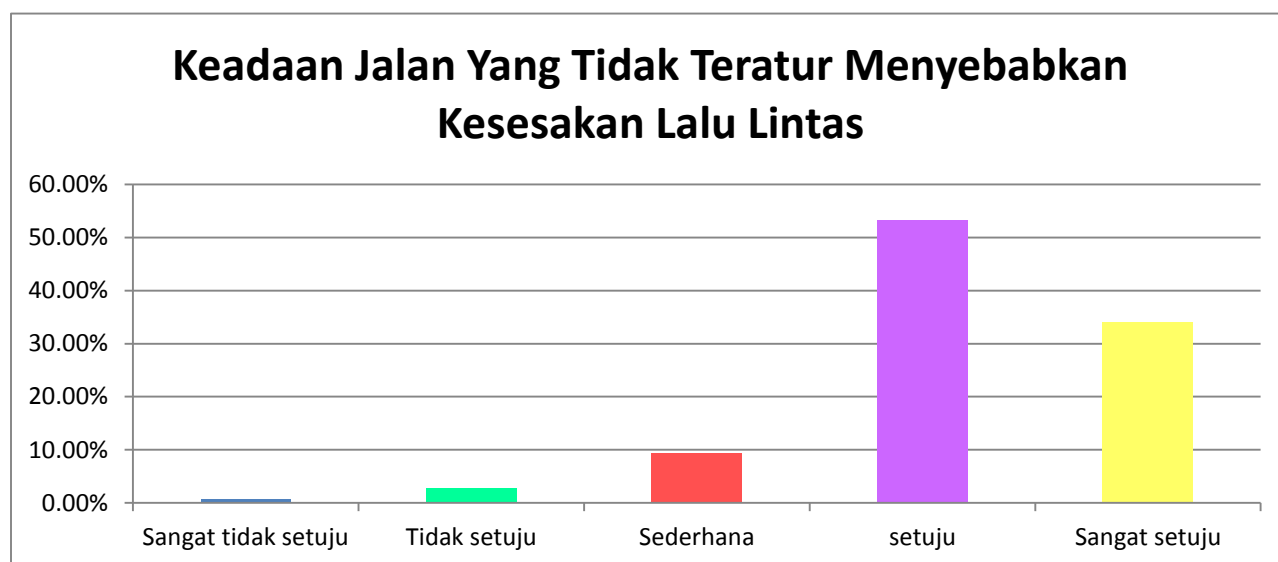
Gambarajah 15: Tempat Letak Kendaraan Yang Tidak Mencukupi Menyebabkan Kesusakan Lalu Lintas

Gambarajah 15 menunjukkan tentang tempat letak kendaraan yang tidak mencukupi menyebabkan kesesakan lalu lintas. Seramai 160 orang responden (53.3%) setuju adalah paling tinggi manakala seramai 2 orang responden sangat tidak setuju (0.6%) iaitu paling rendah.



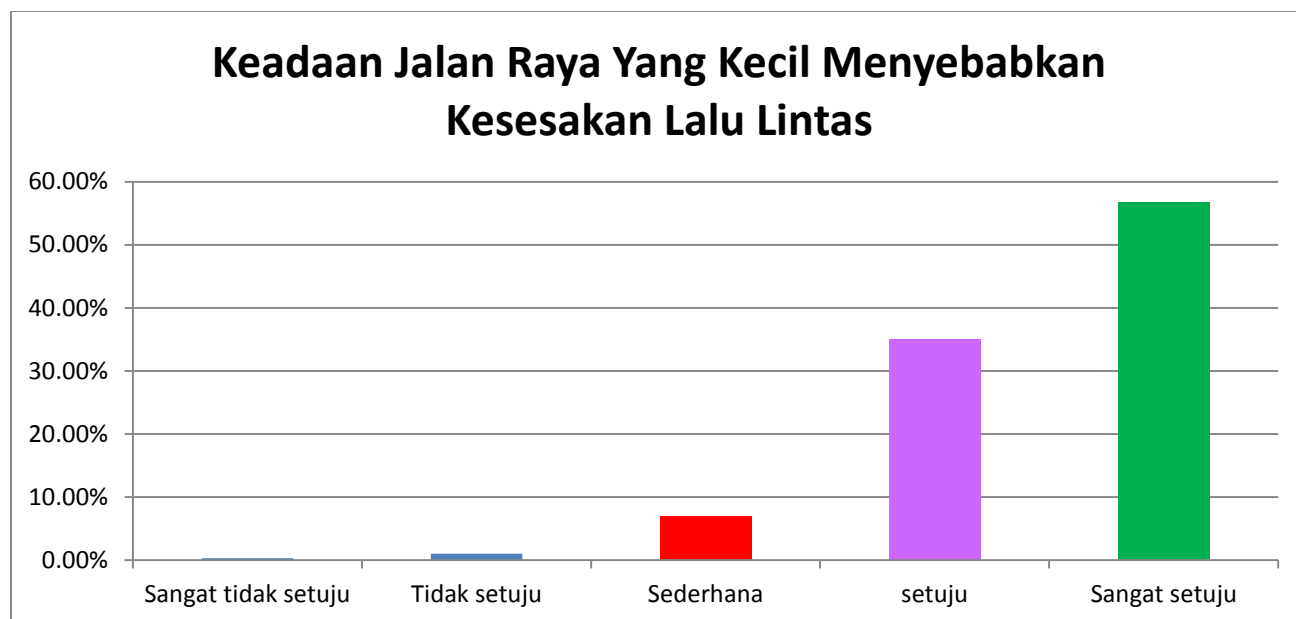
Gambarajah 16: Struktur Jalan Yang Rosak Menyebabkan Kesesakan Lalu Lintas

Gambarajah 16 menunjukkan tentang struktur jalan raya yang rosak menyebabkan kesesakan lalu lintas. Seramai 159 orang responden (53%) setuju adalah paling tinggi manakala seramai 5 orang responden (1.7%) sangat tidak setuju iaitu paling rendah.



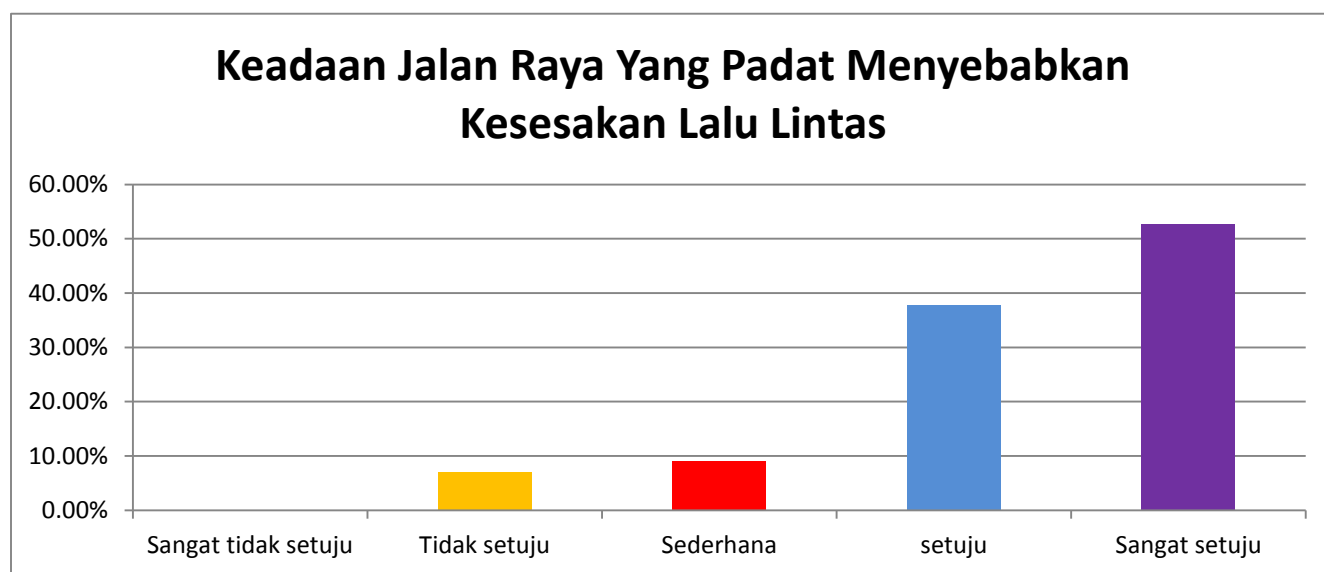
Gambarajah 17: Keadaan Jalan Yang Tidak Teratur Menyebabkan Kesesakan Lalu Lintas

Gambarajah 17 menunjukkan tentang keadaan jalan raya yang tidak teratur menyebabkan kesesakan lalu lintas. Seramai 137 orang responden (45.67%) sangat setuju adalah paling tinggi manakala seramai 2 orang (0.6%) tidak setuju iaitu paling rendah.



Gambarajah 18: Keadaan Jalan Raya Yang Kecil Menyebabkan Kesusakan Lalu Lintas

Gambarajah 18 menunjukkan tentang keadaan jalan raya yang kecil menyebabkan kesesakan lalu lintas. Seramai 170 orang responden (56.67%) sangat setuju adalah paling tinggi manakala seorang responden (0.3%) sangat tidak setuju iaitu paling rendah.



Gambarajah 19: Keadaan Jalan Raya Yang Padat Menyebabkan Kesusakan Lalu Lintas

Gambarajah 19 menunjukkan tentang keadaan jalan raya yang padat menyebabkan kesesakan lalu lintas. Seramai 158 orang (52.67%) sangat setuju adalah paling tinggi manakala seramai 2 orang responden (0.6%) tidak setuju iaitu paling rendah.

4.2 ANALISIS KORELASI

Dapatan kajian yang diperolehi dari Objektif 1 (H1), Objektif 2 (H2) dan Objektif 3 (H3) ialah:

- (i) Wujud hubungan antara penggunaan kenderaan persendirian dengan kesesakan lalu lintas,
- (ii) Wujud hubungan antara tempat letak kenderaan dengan kesesakan lalu lintas dan
- (iii) Wujud hubungan antara struktur jalan dengan kesesakan lalu lintas.

Jadual 3: Hasil analisis korelasi.

		PENGUNAAN KENDERAAN PERSENDIRIAN	TEMPAT LETAK KENDERAAN	STRUKTUR JALAN	KESESAKAN LALU LINTAS
PENGUNAAN KENDERAAN PERSENDIRIAN	Pearson Correlation	1	.304**	-.034	.074
	Sig. (2-tailed)		.000	.560	.199
	N	300	300	300	300
TEMPAT LETAK KENDERAAN	Pearson Correlation	.304**	1	.109	.305**
	Sig. (2-tailed)	.000		.059	.000
	N	300	300	300	300
STRUKTUR JALAN	Pearson Correlation	-.034	.109	1	.188**
	Sig. (2-tailed)	.560	.059		.001
	N	300	300	300	300
KESESAKAN LALU LINTAS	Pearson Correlation	.074	.305**	.188**	1
	Sig. (2-tailed)	.199	.000	.001	
	N	300	300	300	300

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Hasil korelasi Pearson pada jadual 3 di atas menunjukkan bahawa tidak terdapat hubungan di antara penggunaan kenderaan persendirian dengan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah iaitu $r = 0.074$. Nilai yang diperolehi ialah $r = 0.074$. Justeru, hipotesis persoalan H1 yang menyatakan wujud hubungan yang signifikan antara penggunaan kenderaan persendirian dengan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah ditolak.

Seterusnya, hasil korelasi Pearson pada jadual 3 di atas menunjukkan terdapat hubungan yang signifikan antara tempat letak kenderaan dengan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah iaitu $r = 0.305$. Nilai yang diperolehi ialah $r = 0.305$, maka hipotesis persoalan H2 yang menyatakan wujud hubungan yang signifikan antara tempat letak kenderaan dengan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah diterima.

Begitu juga hasil korelasi Pearson pada jadual 3 di atas menunjukkan terdapat hubungan yang signifikan antara struktur jalan dengan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah iaitu $r = 0.188$. Nilai yang diperolehi ialah $r = 0.188$. Justeru, hipotesis persoalan H3 yang menyatakan wujud hubungan yang signifikan antara struktur jalan dengan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah juga diterima. Dapatan ujian hubungan untuk semua hipotesis di atas dipaparkan dalam jadual 2 di atas.

Jadual 4: Ringkasan kajian.

Persoalan Kajian	Objektif kajian	Hipotesis	Dapatan
a) Adakah faktor penggunaan kenderaan persendirian menyebabkan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah.	a) Mengkaji hubungan di antara faktor penggunaan kenderaan persendirian menyebabkan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah.	H1) Terdapat hubungan di antara penggunaan kenderaan persendirian dengan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah.	H1 ditolak
b) Adakah faktor tempat letak kenderaan menyebabkan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah.	b) Mengkaji hubungan di antara faktor tempat letak kenderaan menyebabkan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah.	H2) Terdapat hubungan di antara tempat letak kenderaan dengan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah.	H2 diterima
c) Adakah faktor struktur jalan menyebabkan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah.	c) Mengkaji hubungan di antara faktor struktur jalan menyebabkan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah.	H3) Terdapat hubungan di antara struktur dengan kesesakan lalu lintas di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah.	H3 diterima

5.0 PERBINCANGAN DAN KESIMPULAN

Kes kesesakan lalu lintas merupakan peningkatan isipadu lalu lintas pada waktu kemuncak di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah yang mempunyai kapasiti yang terhad menjadikan barisan kenderaan tidak bergerak dengan lancar. Kajian menunjukkan 86% pelajar POLIMAS pernah melalui kesesakan lalulintas dan 54.3% pelajar sering kali mengalami kesesakan lalu lintas beberapa kali seminggu terutama pada waktu puncak iaitu dari jam 7.50 pagi hingga jam 9 pagi pada waktu kuliah baru bermula.

Kes Kesesakan lalulintas ini mungkin disebabkan oleh beberapa perkara seperti perancangan trafik yang kurang baik (96.3% bersetuju), pertambahan jumlah populasi (90.2% bersetuju) sikap pemandu (92.6% bersetuju) dan beberapa lagi faktor yang mempengaruhi kes kesesakan lalulintas di Politeknik Sultan Abdul Halim Muadzam Shah. Di dalam kajian ini, pengkaji telah menekankan kepada tiga faktor utama iaitu faktor penggunaan kenderaan persendirian, tempat letak kenderaan dan struktur jalan mempengaruhi kes kesesakan lalulintas di kawasan politeknik Sultan Abdul Halim Muadzam Shah.

Hasil kajian menunjukkan bahawa faktor tempat letak kenderaan dan struktur jalan mempengaruhi kes kesesakan jalanraya di polimas, manakala bagi faktor kenderaan persendirian, kajian menunjukkan ianya tidak mempengaruhi

kes kesesakan jalanraya. Perkara ini mungkin disebabkan oleh para pelajar merasakan penggunaan kenderaan persendirian lebih selesa jika dibandingkan dengan berkongsi kenderaan. Majoriti para pelajar menggunakan kenderaan yang disediakan oleh ibu bapa mereka, jadi mereka merasakan bahawa mereka tidak perlu risau dengan kos-kos lain sekiranya menggunakan kenderaan sendiri seperti petrol dan sebagainya walaupun mengalami kes kesesakan laulintas berlaku hampir setiap masa pada diri mereka. Selain itu, kurangnya pengangkutan awam untuk ke kuliah juga sedikit sebanyak mempengaruhi perlunya penggunaan kenderaan persendirian ke kuliah.

Bagi faktor tempat letak kenderaan dan struktur jalan kedua-dua faktor ini mempengaruhi kes kesesakan lalu lintas di POLIMAS. Keadaan tempat letak kenderaan yang tidak sistematik, tiadanya petak parking dan signboard parking kenderaan yang sempurna menyebabkan para pelajar meletakkan kenderaan sesuka hati sedikit sebanyak menyebabkan peningkatan kesesakan lalu lintas di kampus POLIMAS. Selain itu, struktur jalan di polimas yang kurang terancang seperti jalan menuju ketempat parking dan kawasan laluan singgah staf untuk mengesahkan bukti kehadiran “thumbprint” menggunakan jalan yang sama sedikit sebanyak mempengaruhi peningkatan trafik yang menyebabkan kes kesesakan laulintas berlaku.

5.1 CADANGAN

Kes kesesakan lalu lintas seringkali di bincangkan di dalam kampus dan juga di peringkat pengurusan POLIMAS. Senario kesesakan lalu lintas sedikit sebanyak mempengaruhi produktiviti dan mengganggu proses pembelajaran dan pengajaran pelajar. Masalah kesesakan lalu lintas yang dialami oleh penduduk di bandar tidak seharusnya dibiarkan berterusan. Ini kerana kesesakan lalu lintas boleh memberi gangguan kepadapersekitaran dan psikologi manusia (Shafii et al., n.d.). Pelaksanaan langkah- langkah perlulah dijalankan bagi mengurangkan kes kesesakan lalu lintas daripada terus berlaku. Diantara cadangan yang perlu dilaksanakan bagi mengurangkan kes kesesakan lalu lintas adalah seperti berikut:

- I. Menyediakan perancangan trafik dengan lebih baik terutama pada waktu kemuncak awal pagi dan petang supaya kesesakan lalu lintas dapat dikurangkan dengan melibatkan penugasan pemantauan trafik oleh pihak bertanggungjawab.
- II. Mengadakan Kempen mengenai sikap pemandu dan mengenakan denda terhadap pemandu yang tidak berdisiplin.
- III. Menaik taraf kenderaan awam supaya pelajar di kawasan Politeknik Sultan Abdul Halim Mu'adzam Shah berminat untuk menggunakannya.
- IV. Menyediakan parking tersusun dengan menyediakan petak-petak parking dan pertambahan signboard kawasan dibenarkan parking dan larangan parking di kawasan tertentu.
- V. Memperbaiki jalan-jalan yang rosak serta menaik taraf tempat meletak kenderaan pelajar.
- VI. Mengubah struktur jalan dengan memisahkan laluan pelajar ke parking pelajar dan laluan staf.

RUJUKAN

- Berkeley, U. C., Thomas, F., & Wilfred, W. (2001). Relationships Among Urban Freeway Accidents , Traffic Flow , Weather and Lighting Conditions.
- Hock, L. I. M. S. (2006). May 2006, (May).
- Krejcie, R. V, & Morgan, D. W. (1970). ACTIVITIES, 38, 607–610.
- Marzuki, M. (2011). Kod Penyelidikan : *Perancangan Dan Pengurusan Ke Arab Pembentukan Pengangkutan Dan Lalu Lintas Lestari Di Universiti Pendidikan Sultan Idris*, 1–14.
- Matin, F. (2012). Factors Affecting Traffic Jam in Karachi and its Impact on Performance of Economy Faiq Matin 1 , Gobind M. Herani 2 and Usman Ali Warraich 3, 32, 25–32.
- Nasrudin, N., Rostam, K., & Rose, R. A. C. (2014). Persepsi penduduk Shah Alam terhadap dasar pengangkutan dan kesediaan mengguna pengangkutan mampan Transportation policies and the readiness of local public for sustainable transportation - A perception study of Shah Alam , Malaysia, 2(2), 133–142.

Shafii, H., Meryam, S., & Musa, S. (n.d.). Urban Transportation : Issue and Solution, 31–46.

Teknik, F., Sipil, J. T., & Maret, U. S. (2016). Hubungan Penggunaan Ruang Parkir Sepeda Motor Dengan Penggunaan Waktu Mahasiswa Di Kampus (Studi Kasus : Fakultas keguruan dan Ilmu Pendidikan UNS), 135–140.