

BAB 4

ANALISIS KAJIAN

4.1 PENGENALAN

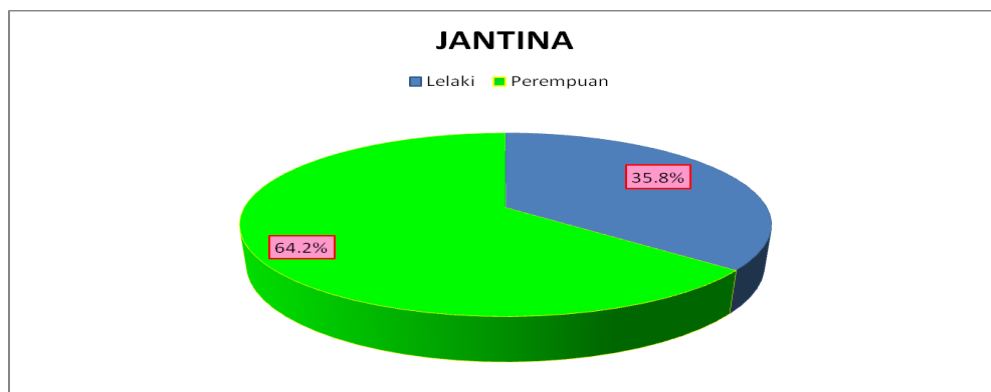
Bab ini akan membincangkan analisa kajian terhadap penemuan data-data yang diperolehi. Hasil analisis dan dapatan kajian dijalankan dengan menggunakan instrument dan mekanisme yang bersesuaian. Metodologi yang digunakan dalam kajian ini ialah borang soal-selidik dan temuramah. Sebanyak 400 borang soal-selidik telah diedarkan kepada orang awam di sekitar Kuala Lumpur.

4.2 MAKLUMAT DEMOGRAFI RESPONDEN

4.2.1 Jantina Responden:

Responden bagi kajian ini terdiri daripada 400 orang responden, dimana 143 orang (35.8%) adalah lelaki dan 257 orang (64,2%) adalah perempuan. Pecahan jantina responden adalah seperti di Rajah 4.1.

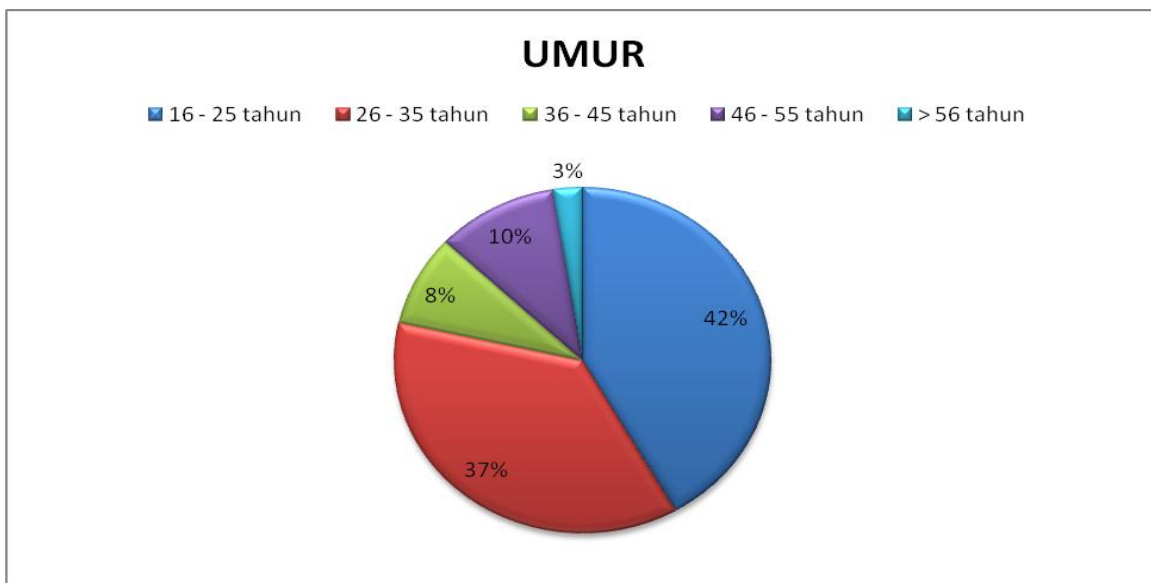
Rajah 4.1 : Pecahan demografi responden berdasarkan jantina.



4.2.2 Umur:

Kebanyakan responden berumur dalam lingkungan 16 hingga 25 tahun iaitu seramai 167 orang (41.8%), diikuti oleh 26 hingga 35 tahun iaitu seramai 147 orang (36.8%), 36 hingga 45 tahun iaitu seramai 34 orang (8.5%), 46 hingga 55 tahun iaitu seramai 42 orang (10.5%), manakala mereka yang berumur lebih daripada 56 tahun adalah sebanyak 10 orang (2.5%). Pecahan umur responden adalah seperti di Rajah 4.2.

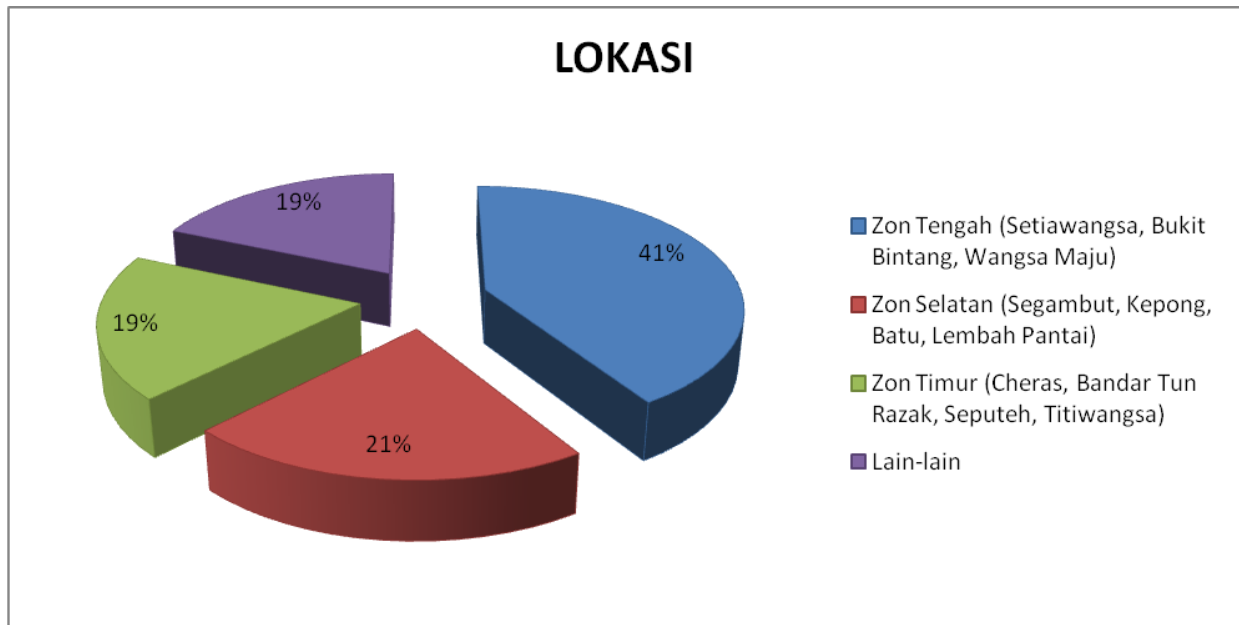
Rajah 4.2 : Pecahan umur responden.



4.2.3 Lokasi:

Taburan responden bagi kajian ini kebanyakannya berasal daripada kawasan Zon Tengah (Setiawangsa, Bukit Bintang, Wangsa Maju) iaitu seramai 164 orang (41.0%), diikuti dengan seramai 86 orang (21.5%) dari Zon Selatan (Segambut, Kepong, Batu, Lembah Pantai), manakala seramai 76 orang (19.0%) berasal daripada Zon Timur (Cheras, Bandar Tun Razak, Seputeh, Titiwangsa). Seramai 74 orang (18.5%) berasal daripada lokasi lain-lain. Pecahan lokasi responden adalah seperti di Rajah 4.3.

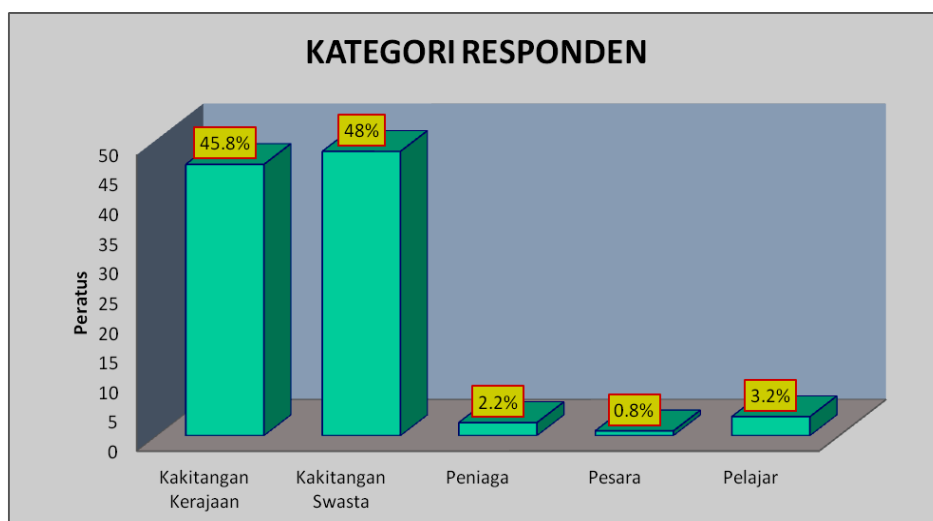
Rajah 4.3 : Taburan responden berdasarkan kepada Zon Penyelenggaraan DBKL.



4.1.4 Kategori Responden:

Dari segi tahap kategori responden, didapati kakitangan kerajaan dan kakitangan swasta adalah lebih kurang sama iaitu seramai 183 orang (45.8%) merupakan kakitangan kerajaan dan majoriti adalah kakitangan swasta iaitu seramai 192 orang (48.0%). Selain itu, ahli peniaga dan pesara juga mengambil bahagian dalam kajian ini di mana ahli peniaga adalah seramai 9 orang (2.2%) dan pesara seramai 3 orang (0.8%). Tidak dilupakan golongan yang penting dalam masyarakat kini iaitu pelajar di mana seramai 13 orang (3.2%) menyertai kajian ini. Pecahan kategori responden adalah seperti di Rajah 4.4.

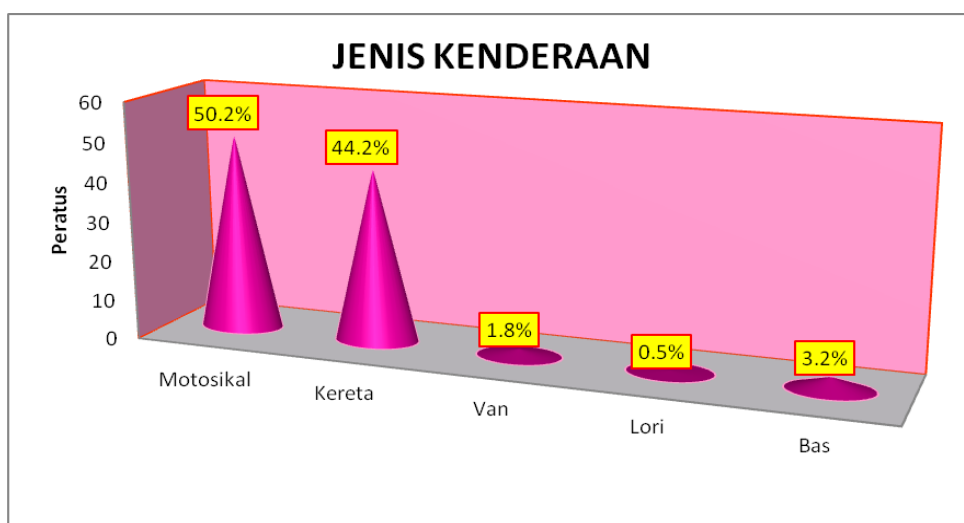
Rajah 4.4 : Kategori responden berdasarkan pekerjaan.



4.2.5 Jenis Kenderaan

Dari segi jenis kenderaan, majoriti daripada responden menggunakan motosikal iaitu seramai 201 orang (50.2), diikuti seramai 177 orang (44.2%) yang menggunakan kereta. Seramai 7 (1.8%) orang menggunakan van manakala seramai 2 orang (0.5%) menggunakan kenderaan lori. Seramai 13 orang (3.2%) menggunakan bas. Pecahan responden mengikut jenis kenderaan adalah seperti di Rajah 4.5.

Rajah 4.5 : Pecahan responden mengikut mod pengangkutan yang digunakan.



4.3 ANALISA DAPATAN

4.3.1 Hubungkait Aspek Keadaan Jalan Raya Terhadap Persepsi Masyarakat Mengenai Keberkesanan Kerja – Kerja Penyelenggaraan Jalan

Menggunakan kaedah statistik min dan sisihan piawai, hasil dapatan kajian bagi aspek keadaan jalan raya terhadap persepsi masyarakat mengenai keberkesanan penyelenggaraan jalan adalah seperti di Jadual 4.1, 4.2, 4.3 dan 4.4 di bawah:-

Jadual 4.1 : Realibiliti Keadaan Jalan Raya Terhadap Persepsi Masyarakat Mengenai Keberkesanan Penyelenggaraan Jalan (Ujian Rintis, n=30)

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.814	.817	5

Jadual 4.2 : Realibiliti Keadaan Jalan Raya Terhadap Persepsi Masyarakat Mengenai Keberkesanan Penyelenggaraan Jalan (n=400)

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.746	.772	5

Skor Cronbach's Alpha iaitu 0.814 (n=30) dan 0.746 (n=400) menunjukkan hubungkait di antara aspek keadaan jalan raya adalah sah dan boleh dipercayai.

Jadual 4.3 : Analisis Keseluruhan Aspek Keadaan Jalan Raya Terhadap Persepsi Masyarakat Mengenai Keberkesanan Penyelenggaraan Jalan

Statistics		Permukaan jalan raya yang telah diselenggara berada dalam keadaan baik dan selamat	Kerja-kkerja penurapan semula jalan yang telah dikorek oleh syarikat utiliti dilaksanakan dengan baik	Penyelenggaraan jalan raya yang dilaksanakan tidak menyumbang kepada banjir kilat	Kualiti kerja penyelenggaraan yang dihasilkan amat memuaskan	Kelancaran aliran trafik dapat dikekalkan semasa kerja penyelenggaraan dijalankan
N	Valid	400	400	400	400	400
	Missing	0	0	0	0	0
	Mean	3.6900	2.8875	2.6950	3.0050	2.5325
	Median	4.0000	3.0000	3.0000	3.0000	2.0000
	Mode	4.00	3.00	2.00	3.00	2.00
	Sum	1476.00	1155.00	1078.00	1202.00	1013.00

Analisis menunjukkan bahawa aspek keadaan jalan raya iaitu permukaan jalan raya mencatatkan purata skor tertinggi (min = 3.69) manakala kelancaran aliran trafik mencatatkan purata skor terendah (min = 2.53).

Jadual 4.4 : Peratus dan Frekuensi bagi Faktor Permukaan Jalan Raya

Permukaan jalan raya yang telah diselenggara berada dalam keadaan baik dan selamat

			Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sangat Tidak Setuju		21	5.2	5.2	5.2
	Tidak Setuju		65	16.2	16.2	21.5
	Tidak Pasti		58	14.5	14.5	36.0
	Setuju		129	32.2	32.2	68.2
	Sangat Setuju		127	31.8	31.8	100.0
	Total		400	100.0	100.0	

Data yang diperolehi menunjukkan bahawa majoriti responden kajian berpuas hati dengan permukaan jalan raya yang diselenggara dengan 32.2% (n = 129) menyatakan setuju dan 31.8% (n=127) sangat setuju.

4.3.2 Hubungkait Aspek Tempoh Masa Terhadap Persepsi Masyarakat Mengenai Keberkesanan Kerja – Kerja Penyelenggaraan Jalan

Menggunakan kaedah statistik min dan sisihan piawai, hasil dapatan kajian bagi aspek tempoh masa terhadap persepsi masyarakat mengenai keberkesanan penyelenggaraan jalan adalah seperti di Jadual 4.5, 4.6, 4.7 dan 4.8 di bawah:-

Jadual 4.5 : Realibiliti Tempoh Masa Terhadap Persepsi Masyarakat Mengenai Keberkesanan Penyelenggaraan Jalan (Ujian Rintis, n=30)

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.861	.864	5

Jadual 4.6 : Realibiliti Tempoh Masa Terhadap Persepsi Masyarakat Mengenai Keberkesanan Penyelenggaraan Jalan (n=400)

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.823	.829	5

Skor Cronbach's Alpha iaitu 0.861 (n=30) dan 0.823 (n=400) menunjukkan hubungkait di antara aspek tempoh masa adalah sah dan boleh dipercayai.

Jadual 4.7 : Analisis Keseluruhan Aspek Tempoh Masa Terhadap Persepsi Masyarakat Mengenai Keberkesanan Penyelenggaraan Jalan

Statistics

		Pihak Berkuasa Tempatan memberi penjelasan yang rasional dan munasabah mengenai tempoh penyelenggaraan jalan	Tempoh masa untuk menyelesaikan sesuatu kerja penyelenggaraan jalan adalah berpatutan	Jalan yang diselenggara tidak mengalami kerosakan berulang	Kerja-kerja penyelenggaraan jalan dilakukan pada waktu (siang/malam) yang sesuai	Semua aduan diambil tindakan dengan serta-merta
N	Valid	400	400	400	400	400
	Missing	0	0	0	0	0
	Mean	2.5825	2.6300	2.1025	3.4800	2.5550
	Median	2.0000	2.0000	2.0000	4.0000	2.0000
	Mode	2.00	2.00	1.00	4.00	2.00
	Sum	1033.00	1052.00	841.00	1392.00	1022.00

Analisis menunjukkan bahawa aspek keadaan jalan raya iaitu kesesuaian waktu kerja-kerja penyelenggaraan jalan dilakukan (siang/malam) mencatatkan purata skor tertinggi (min = 3.48) manakala faktor kerosakan berulang bagi jalan yang diselenggara mencatatkan purata skor terendah (min = 2.53).

Jadual 4.8: Peratus dan Frekuensi bagi Faktor Kesesuaian Waktu Penyelenggaraan

Kerja-kerja penyelenggaraan jalan dilakukan pada waktu (siang/malam) yang sesuai

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	25	6.2	6.2	6.2
Tidak Setuju	46	11.5	11.5	17.8
Tidak Pasti	66	16.5	16.5	34.2
Setuju	238	59.5	59.5	93.8
Sangat Setuju	25	6.2	6.2	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Data yang diperolehi menunjukkan bahawa majoriti responden kajian berpuas hati dengan kesesuaian waktu pelaksanaan kerja-kerja penyelenggaraan dengan 59.5% (n = 238) menyatakan setuju dan 6.2% (n = 25) sangat setuju.

4.3.3 Hubungkait Aspek Keselamatan Terhadap Persepsi Masyarakat Mengenai Keberkesanan Kerja – Kerja Penyelenggaraan Jalan

Menggunakan kaedah statistik min dan sisihan piawai, hasil dapatan kajian bagi aspek tempoh masa terhadap persepsi masyarakat mengenai keberkesanan penyelenggaraan jalan adalah seperti di Jadual 4.9, 4.10, 4.11 dan 4.12 di bawah:-

Jadual 4.9 : Realibiliti Keselamatan Terhadap Persepsi Masyarakat Mengenai Keberkesanan Penyelenggaran Jalan (Ujian Rintis, n=30)

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.833	.839	5

Jadual 4.10 : Realibiliti Keselamatan Terhadap Persepsi Masyarakat Mengenai Keberkesanan Penyelenggaran Jalan (n=400)

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Cronbach's Alpha Based on Standardized Items	N of Items
.810	.808	5

Skor Cronbach's Alpha iaitu 0.833 (n=30) dan 0.810 (n=400) menunjukkan hubungkait di antara aspek keselamatan adalah sah dan boleh dipercayai.

Jadual 4.11 : Analisis Keseluruhan Aspek Keselamatan Terhadap Persepsi Masyarakat Mengenai Keberkesanan Penyelenggaraan Jalan

Statistics

		Papan tanda diletakkan pada jarak yang bersesuaian semasa kerja penyelenggaraan jalan dilakukan	Papan tanda diletakkan pada tempat yang betul dan mudah dilihat	Maklumat awal mengenai penyelenggaraan jalan yang dilakukan disebarkan kepada pengguna jalan raya	Penutupan jalan bagi tujuan kerja-kerja penyelenggaraan jalan dilaksanakan secara selamat dan tidak membahayakan pengguna jalan raya	Penjaga/penawal trafik sentiasa bertugas ketika kerja penyelenggaraan dijalankan
N	Valid	400	400	400	400	400
	Missing	0	0	0	0	0
	Mean	2.9350	3.6025	2.3875	2.8450	3.0725
	Median	3.0000	4.0000	2.0000	3.0000	3.0000
	Mode	2.00	4.00	1.00	2.00	3.00
	Sum	1174.00	1441.00	955.00	1138.00	1229.00

Analisis menunjukkan bahawa aspek keselamatan iaitu lokasi papan tanda yang betul dan mudah dilihat mencatatkan purata skor tertinggi (min = 3.60) manakala

faktor penyebaran maklumat awal mengenai penyelenggaraan jalan kepada pengguna jalan raya mencatatkan purata skor terendah (min = 2.39).

Jadual 4.12 : Peratus dan Frekuensi bagi Faktor Lokasi Papan Tanda

Papan tanda diletakkan pada tempat yang betul dan mudah dilihat

	Frequenc y	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Sangat Tidak Setuju	12	3.0	3.0	3.0
Tidak Setuju	38	9.5	9.5	12.5
Tidak Pasti	63	15.8	15.8	28.2
Setuju	271	67.8	67.8	96.0
Sangat Setuju	16	4.0	4.0	100.0
Total	400	100.0	100.0	

Data yang diperolehi menunjukkan bahawa majoriti responden kajian berpuas hati dengan lokasi papan tanda di tempat yang betul dan mudah dilihat dengan 67.8% (n = 271) menyatakan setuju dan 4.0% (n = 16) sangat setuju.

4.4 Perbincangan Dapatan

Purata skor tertinggi bagi aspek keadaan jalan raya, menunjukkan bahawa responden kajian **berpuas hati dengan permukaan jalan selepas kerja-kerja penyelenggaraan dilakukan**. Ini merupakan maklumbalas yang positif daripada para pengguna jalan raya berikutan usaha-usaha pihak DBKL untuk mempelbagaikan jenis turapan mengikut kegunaan jalan raya serta memberikan keutamaan kepada jalan-jalan perbandaran yang utama dengan menggunakan bahan turapan berkualiti tinggi seperti *Stone Mastic Asphalt* (SMA).

Purata skor terendah bagi aspek keadaan jalan raya menunjukkan bahawa **gangguan kelancaran aliran trafik adalah permasalahan utama kepada para pengguna jalan raya sewaktu kerja-kerja penyelenggaraan dijalankan**. Keadaan ini bertambah buruk dengan bilangan kenderaan dan tahap kebergantungan yang tinggi terhadap penggunaan kenderaan persendirian di Kuala Lumpur.

Hasil kajian bagi aspek tempoh masa pula menunjukkan **maklumbalas yang positif terhadap faktor kesesuaian waktu pelaksanaan kerja-kerja penyelenggaraan oleh DBKL**. Sehubungan itu, usaha-usaha perancangan kerja-kerja tersebut pada waktu siang mahupun malam wajarlah diteruskan oleh pihak DBKL dengan mengambilkira gangguan aliran trafik yang berlaku pada waktu-waktu “*peak hour*” trafik di Kuala Lumpur.

Purata skor terendah bagi aspek tempoh masa menunjukkan bahawa **faktor kerosakan berulang di jalan raya yang telah diselenggara merupakan salah satu isu yang dihadapi oleh pengguna jalan raya**. Sesi konsultasi bersama pihak DBKL menunjukkan bahawa pelaksanaan kerja-kerja tampalan di jalan raya oleh syarikat-syarikat utiliti banyak menyumbang kepada pembentukan persepsi ini berikutan kualiti kerja awalan oleh syarikat utiliti yang bersifat sementara dan bakal diturapkan semula oleh tenaga dalaman DBKL. Mengikut

piawaian yang ditetapkan dalam prosedur kerja DBKL, tempoh masa perantaraan sehingga pelaksanaan kerja-kerja ini adalah selama satu (1) bulan.

Bagi aspek keselamatan, purata skor tertinggi menunjukkan bahawa **responden berpuas hati dengan kedudukan papan tanda di lokasi yang betul dan mudah dilihat**, manakala purata **skor terendah bagi faktor penyebaran maklumat awal mengenai kerja-kerja penyelenggaraan** haruslah diberikan perhatian oleh pihak DBKL. Mengikut maklumbalas yang diterima daripada jabatan, kebanyakan kerja-kerja penyelenggaraan yang kecil seperti tampalan “*pothole*” adalah bersifat segera ataupun “ad-hoc” dan seringkali tidak dapat dimaklumkan dengan lebih awal kepada para pengguna.

4.5 Rumusan

Kesimpulannya, min skor bagi 3 pembolehubah yang dikaji iaitu keadaan jalan raya, tempoh masa dan keselamatan masing-masing mencatatkan sebanyak 2.96, 2.67 dan 2.97. Analisis kajian ini menunjukkan bahawa aspek keselamatan telah mendapat maklumbalas yang paling positif, diikuti dengan aspek keadaan jalan raya dan aspek tempoh masa yang mencatatkan purata skor terendah. Syor dan cadangan penambahbaikan bagi menyelesaikan isu-isu penyelenggaraan jalan raya yang telah dikenalpasti akan dibincangkan dalam Bab 5.