

**KAJIAN KESEDARAN PENUNGGANG MOTOSIKAL TERHADAP KEMPEN
KESELAMATAN JALAN RAYA DALAM DAERAH SEBERANG PERAI TENGAH,
PULAU PINANG.**

10DLS13F1053 DANIAL SYAFIQ BIN ROSLI

10DLS13F1075 MUHAMAD SUKRI BIN MAT YASIN

10DLS13F1107 MOHAMMAD ALIF RABBANI BIN MOHAMMAD ANWAR

**LAPORAN INI DIKEMUKAKAN UNTUK MEMENUHI SEBAHAGIAN DARIPADA
SYARAT MEMPEROLEH DIPLOMA PENGURUSAN LOGISTIK DAN
RANGKAIAN BEKALAN**

**JABATAN PERDAGANGAN
POLITEKNIK SEBERANG PERAI**

DISEMBER 2015

PENGHARGAAN

Dalam kesempatan ini, izinkan kami merakamkan setinggi-tinggi penghargaan dan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah memberi kerjasama dan sokongan sehingga terhasilnya laporan penyelidikan ini. Terlebih dahulu syukur kepada tuhan ke atas segala rezeki yang dilimpahkan yang membawa kami sehingga ke peringkat ini.

Disebaliknya, Penghargaan dan sekalung terima kasih ditujukan buat En. Abdul Aziz Bin Ishak selaku penyelia tesis ini di atas segala tunjuk ajar, dorongan dan kesabaran melayan karenah kami yang sentiasa memerlukan tunjuk ajar dan khidmat nasihat beliau sepanjang penyediaan tesis ini.

Jutaan terima kasih kepada Jabatan Pengangkutan Jalan Seberang Perai Tengah (JPJ) dan Ibu Pejabat Polis Trafik Daerah Bukit Mertajam di atas maklumat dan kerjasama yang diberikan dari segi pendapat dalam menjayakan tesis ini.

Seterusnya, ucapan terima kasih juga ditujukan kepada para responden, ahli-ahli keluarga dan rakan-rakan seperjuangan yang telah banyak memberi sokongan dalam merealisasikan kejayaan kami. Ucapan terima kasih tidak terhingga juga diucapkan kepada mana-mana pihak atau sesiapa saja yang terlibat sama ada secara langsung atau tidak langsung dalam membantu kami sepanjang usaha menjayakan kerja penyelidikan ini.

Sekian, terima kasih.

ABSTRACT

This study was performed to study the awareness of motorcyclists on the road safety campaign in the districts of Central Seberang Perai, Penang. The study stresses three aspects of awareness of motorcyclists, namely knowledge, attitude and also promotional campaign road accidents in Seberang Perai Tengah district only. This is because most of the motorcyclist has not been exposed in detail about security while on the road and this method has not been implemented in full. Therefore, we carry out research on awareness of motorcyclists on the road safety campaign as not much exposure to motorcyclists about safety on the road. This study is focused to 100 respondents to help us review the level of awareness of motorcyclists.

ABSTRAK

Kajian ini dilakukan adalah untuk mengkaji kesedaran penunggang motosikal terhadap kempen keselamatan jalan raya dalam daerah Seberang Perai Tengah, Pulau Pinang. Kajian ini menekankan tiga aspek kesedaran penunggang motosikal iaitu pengetahuan, sikap dan juga promosi kempen kemalangan jalan raya di dalam daerah Seberang Perai Tengah sahaja. Hal ini kerana kebanyakan penunggang motosikal masih belum terdedah dengan lebih mendalam tentang keselamatan ketika berada di atas jalan raya dan kaedah ini masih belum dilaksanakan secara sepenuhnya. Oleh yang demikian, kami menjalankan kajian terhadap kesedaran penunggang motosikal terhadap kempen keselamatan jalan raya ini kerana tidak banyak pendedahan kepada para penunggang motosikal tentang keselamatan di jalan raya. Kajian ini difokuskan kepada 100 orang responden untuk membantu kami mengkaji tahap kesedaran penunggang motosikal ini.

KANDUNGAN

	HALAMAN
PENGESAHAN LAPORAN PROJEK	ii
PENGAKUAN PELAJAR	iii
PENGHARGAAN	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
KANDUNGAN	vii
SENARAI JADUAL	xi
SENARAI RAJAH	xii
BAB 1 PENGENALAN	
1.1 Latar Belakang Kajian	1
1.2 Penyataan Masalah	4
1.3 Objektif Kajian	5
1.4 Persoalan Kajian	6
1.5 Skop Kajian	6
1.6 Kepentingan Kajian	6
1.6.1 Kepentingan kepada MKJR dan JPJ	7
1.6.3 Kepentingan kepada Pengkaji Masa Akan Datang	7
1.6.2 Kepentingan kepada Masyarakat (Pengguna)	7

1.7	Definisi Operasi	8
	1.7.1 Kempen	8
	1.7.2 Sikap	8
	1.7.3 Kemalangan	8
	1.7.4 Pengetahuan	8
	1.7.5 Kesedaran	9
1.8	Limitasi Kajian	9
BAB 2	SOROTAN KAJIAN	
2.1	Pendahuluan	10
2.2	Faktor Pengetahuan	11
2.3	Faktor Sikap	13
2.4	Faktor Promosi	14
2.5	Kesimpulan	16
BAB 3	METODOLOGI KAJIAN	
3.1	Pendahuluan	17
3.2	Rekabentuk Kajian	18
3.3	Kaedah Pengumpulan Data	18
	3.3.1 Data Primer	19
	3.3.2 Data Sekunder	19
3.4	Populasi dan Sampling	19
	3.4.1 Populasi	19
	3.4.2 Sample	20

3.5	Instrument Kajian	20
	3.5.1 Borang Soal Selidik	20
	3.5.2 Bahagian A	21
	3.5.3 Bahagian B	21
3.6	Tatacara Kajian	22
	3.6.1 Memilih Tajuk	23
	3.6.2 Perbincangan	23
	3.6.3 Pembinaan Soalan	23
	3.6.4 Pilot Test/ Kajian Rintis	24
	3.6.5 Pengedaran Borang Soal Selidik	24
	3.6.6 Kutipan Borang	24
	3.6.7 Analisis Jawapan	24
3.7	Kesimpulan Kajian	25
BAB 4	HASIL DAPATAN	
4.1	Pendahuluan	26
4.2	Analisis Kebolehpercayaan Data	27
4.3	Dapatan Kajian	29
	Bahagian A: Maklumat Peribadi Responden	29
	4.3.1 Jantina	29
	4.3.2 Bangsa	31
	4.3.3 Status	32
	4.3.4 Pekerjaan	34
	Bahagian B: Analisis Kajian Kesedaran Penunggang	35

Motosikal Terhadap Kempen Keselamatan Jalan Raya.

4.3.5	Faktor Pengetahuan	36
4.3.6	Faktor Sikap Pengguna	41
4.3.7	Faktor Promosi	45

BAB 5 PERBINCANGAN DAN CADANGAN

5.1	Pendahuluan	49
5.2	Perbincangan	50
5.2.1	Faktor Pengetahuan	50
5.3.2	Faktor Sikap Penunggang Motosikal	51
5.3.3	Faktor Promosi	53
5.4	Implikasi	54
5.5	Cadangan	55
5.5.1	Penduduk Seberang Perai Tengah	55
5.5.2	Majlis Keselamatan Jalan Raya	56
5.5.3	Penyelidik Akan Datang	57
5.6	Kesimpulan	57

SENARAI JADUAL

No. Jadual		Halaman
3.5.3	Skala Likert	22
4.2.1	Jadual Analisis Kebolehpercayaan Data (Pilot Test)	28
4.3.1	Jadual Responden Mengikut Jantina	29
4.3.2	Jadual Responden Mengikut Bangsa	31
4.3.3	Jadual Responden Mengikut Status	32
4.3.4	Jadual Responden Mengikut Pekerjaan	34
4.3.5	Reaksi Responden Terhadap Faktor Pengetahuan	36
4.3.6	Reaksi Responden Terhadap Faktor Sikap Penunggang	41
4.3.7	Reaksi Responden Terhadap Faktor Promosi	45

SENARAI RAJAH

No. Rajah		Halaman
4.3.1	Peratusan Responden Mengikut Jantina	30
4.3.2	Peratusan Responden Mengikut Bangsa	31
4.3.3	Peratusan Responden Mengikut Status	33
4.3.4	Peratusan Responden Mengikut Pekerjaan	34

BAB 1

Pengenalan

1.1 Latar Belakang Masalah

Bidang pengangkutan memainkan peranan penting dalam pembangunan sesebuah negara. Sektor pengangkutan merupakan penawaran perkhidmatan yang produktif dan berpotensi, dan juga merupakan penawaran kemudahan mod pergerakan umum dalam pelbagai jenis atau bentuk bersesuaian dengan kehendak kemajuan masyarakat. Selain itu, pengangkutan merupakan keperluan dalam kemudahan pergerakan manusia dan barangan yang perlu dimiliki dan juga menjadi asas utama dalam kehidupan seharian. Dengan perkembangan aktiviti manusia yang meningkat dan bertambah kompleks melalui pelbagai aktiviti seharian secara tidak langsung meningkatkan keperluan permintaan terhadap pelbagai jenis kenderaan.

Serentak dengan itu, jumlah kenderaan di jalan raya meningkat dengan pesatnya pada setiap tahun. Dengan bertambahnya bilangan kenderaan secara berterusan di negara secara langsung telah menimbulkan pelbagai isu lalu lintas khususnya kemalangan jalan raya.

Seterusnya, keadaan fizikal jalan raya dan faktor persekitarnya menyumbang 10.6% punca kemalangan, manakala keadaan kenderaan 3.7%. Statistik yang didedahkan oleh MIROS menunjukkan sebanyak 450,000 kemalangan jalan raya telah dilaporkan sejak 2007 sehingga 2011. Penunggang motosikal mencatat peratusan yang tertinggi iaitu 60.4% dalam kemalangan jalan raya. (Utusan Malaysia, 24 Jun 2013)

Menurut statistik kemalangan jalan raya 2014 dan 2015 didapati bahawa 18,484 kes kemalangan dicatatkan pada tahun 2014 dan jumlah ini meningkat kepada 20,458 pada tahun 2015. Dari segi kematian, 237 kes kematian dicatatkan pada tahun 2014 dan jumlah ini meningkat 330 pada tahun 2015.

KATEGORI	OP 5/2014	OP 7/2015
JUMLAH KEMALANGAN	18,484	20,458
JUMLAH KEMALANGAN MAUT	217	303
JUMLAH KEMATIAN	237	330
JUMALAH CEDERA PARAH	161	198
JUMLAH KEMALANGAN CEDERA RINGAN	327	399
JUMLAH KENDERAAN TERLIBAT	36,971	30,229

(Sumber: PDRM, Op Selamat 7/2015)

Seterusnya, menurut statistik kematian pengguna jalan raya mengikut jenis kenderaan pada tahun 2015 dilihat bahawa paling banyak mencatatkan kemalangan maut adalah motosikal iaitu sebanyak 200 kematian.

KATEGORI KENDERAAN	KEMATIAN
MOTOSIKAL	200
MOTOKAR	85
PENJALAN KAKI	21
LAIN-LAIN	24
JUMLAH	300

(Sumber: PDRM, Op selamat 7/2015)

Secara kesimpulannya, melihat kepada statistik yang membimbangkan, pihak polis atau pihak berkuasa telah berusaha sedaya-upaya untuk mengurangkan kadar kemalangan daripada terus bertambah. Setiap individu perlu mengambil peranan masing-masing untuk bertanggungjawab soal keselamatan di jalan raya terutamanya golongan penunggang motosikal.

Oleh yang demikian, kajian persepsi penunggang motosikal terhadap kemalangan jalan raya perlu dilakukan bagi mengurangkan kehilangan nyawa yang terkorban akibat kemalangan jalan raya.

1.2 PENYATAAN MASALAH

Kemalangan jalan raya merupakan salah satu permasalahan utama yang dialami oleh setiap negara di seluruh dunia. Di Malaysia, kejadian kemalangan jalan raya turut membawa implikasi pelbagai aspek sosio-ekonomi. Kehilangan nyawa, cacat dan kecederaan yang dialami di kalangan pengguna jalan raya menyebabkan kehilangan kualiti kehidupan dan juga sumber tenaga manusia terutama di kalangan golongan pekerja yang merupakan sumber produktiviti negara. (Atikullah haji Abdullah, *Journal Pemikir* April-Jun 2006)

Mengapakah kemalangan jalan raya terus berlaku? Setiap kemalangan jalan raya yang berlaku mempunyai hubungkait dengan faktor manusia, mekanikal, kenderaan, jalan raya dan faktor cuaca dan haiwan. Antara faktor-faktor tersebut, faktor manusia merupakan faktor yang dominan dengan menyumbang kes kemalangan jalan raya. Dalam faktor manusia, sikap pengguna jalan raya dikatakan penyebab utama. (Utusan online 13/01/2008)

Pihak kerajaan, para pemimpin negara, Jabatan Pengangkutan Jalan, Polis Diraja Malaysia dan agensi-agensi kerajaan dan bukan kerajaan bersepakat menyatakan bahawa kesedaran terhadap keselamatan jalan raya merupakan syarat utama untuk mengatasi dan mengurangkan kadar kemalangan jalan raya di negara ini.

KATEGORI KENDERAAN	KEMATIAN
MOTOSIKAL	200
MOTOKAR	85
PENJALAN KAKI	21
LAIN-LAIN	24
JUMLAH	300

(Sumber: PDRM, Op Selamat 7/2015)

Menurut statistik diatas, kemalangan jalan raya mengikut kenderaan pada tahun 2015 yang paling banyak adalah motosikal mencatatkan 200 kes kematian. Pelbagai usaha dilakukan untuk mngurangkan kadar kemalangan. Umpamanya melalui penguatkuasaan undang-undang, menaikkan denda saman dan kempen kesedaran keselamatan jalan raya. Tetapi kesemua usaha ini kurang berkesan dan kesedaran terhadap kempen juga kurang berkesan. Maka pengkaji memutuskan untuk mengkaji kesedaran penunggang motosikaal terhadap kempen kemalangan jalan raya di dalam daerah Seberang Perai Tengah. Kajian ini dilakukan adalah untuk melihat tahap pengetahuan mengenai keselamatan jalan raya dan sikap penunggang motosikal dan promosi kempen keselamatan jalan raya terutamanya golongan penunggang motosikal.

SM Mohamed Idris berkata, had umur bagi kelayakan untuk memiliki lesen motosikal perlu dinaikkan kerana penunggang motosikal adalah pengguna jalan raya yang paling terdedah kepada risiko berikutan keadaan kenderaan yang tidak stabil serta tidak mempunyai perlindungan ketika berlaku kemalangan. Motosikal lebih terdedah kepada kemalangan berbanding kereta kerana reka bentuk dua roda kenderaan itu menjadikannya tidak begitu stabil. (Sinar Harian 2015)

1.3 OBJEKTIF KAJIAN

- 1) Mengenalpasti faktor pengetahuan penunggang motosikal terhadap keselamatan di jalan raya.
- 2) Mengenalpasti faktor sikap penunggang motosikal yang menyumbang kepada kemalangan jalan raya.
- 3) Mengenalpasi faktor promosi mempengaruhi kempen kemalangan di jalan raya kepada pengguna.

1.4 PERSOALAN KAJIAN

- 1) Adakah faktor pengetahuan penunggang motosikal menyebabkan berlakunya kemalangan jalan raya?
- 2) Adakah faktor sikap penunggang motosikal yang menyumbang kepada kemalangan jalan raya?
- 3) Adakah faktor promosi mempengaruhi kempen keselamatan jalan raya untuk penunggang motosikal?

1.5 SKOP KAJIAN

Skop kajian ini adalah untuk mengkaji kesedaran penunggang motosikal tentang kempen keselamatan jalan raya di dalam daerah Seberang Perai Tengah, Pulau Pinang. Kajian ini tertumpu kepada penunggang motosikal di sekitar kawasan Seberang Perai Tengah. Seramai 100 orang penunggang motosikal telah dipilih secara rawak sebagai responden bagi menjawab borang soal selidik.

Dalam kajian ini, borang soal selidik sebagai alat bagi mendapatkan data-data dan kemudiannya telah dianalisis terlebih dahulu. Ini bertujuan agar mereka dapat memberi maklumat dan maklumm balas yang tepat serta dapat memenuhi objektif kajian yang diperlukan.

1.6 KEPENTINGAN KAJIAN

Di sini pengkaji ingin menjelaskan bahawa kajian yang dibuat ini mempunyai pelbagai kepentingan berdasarkan persoalan yang telah ditimbulkan. Pengkaji meletakkan harapan yang tinggi semoga hasil kajian yang akan diperolehi nanti akan memberi faedah yang besar terutamanya kepada pihak Majlis Keselamatan Jalan Raya.

1.6.1 Kepentingan kepada MKJR DAN JPJ

Garis panduan yang dihasilkan daripada penyelidikan ini nanti dapat membantu dan digunakan oleh pihak Majlis Keselamatan Jalan Raya dan pihak-pihak lain dalam mengambil langkah-langkah yang sesuai untuk mengurangkan kadar kemalangan jalan raya. Ini akan dapat membantu pihak kerajaan dalam mengurangkan kadar peratusan kemalangan jalan raya.

1.6.2 Kepentingan kepada pengkaji- pengkaji akan datang.

Hasil dapatan penyelidikan ini dapat dijadikan panduan oleh pelbagai pihak dan penyelidik lain sebagai rujukan bagi menjalankan penyelidikan yang berkaitan selanjutnya. Ini memandangkan penyelidikan berbentuk saintifik yang melibatkan sikap penunggang motosikal dan hubungannya dengan kemalangan jalan raya masih belum dijalankan di Malaysia. Walaupun kajian ini tidak dapat memberikan maklumat 100% tetapi kajian ini dapat menyumbang dalam menyokong objektif mereka.

1.6.3 Kepentingan kepada Masyarakat.

Faktor manusia merupakan salah satu faktor penting yang menyebabkan kemalangan jalan raya. Dengan ini diharapkan penyelidikan ini dapat memberi kesedaran kepada masyarakat umum untuk menangani masalah kemalangan jalan raya dengan memandu secara tertib, sopan dan waspada. Dengan ini mereka dapat berdisiplin dan bersabar ketika memandu.

1.7 DEFINISI OPERASIONAL

1.7.1 Kempen

Menurut kamus utusan (1989) kempen ialah tindakan-tindakan yang dijalankan untuk menjayakan sesuatu kempen yang telah dilaksanakan. Ia bertujuan utk memberi pendedahan kepada pengguna tentang kempen tersebut.

1.7.2 Sikap

Sikap adalah suatu kedudukan atau keadaan di dalam jiwa dan diri seseorang individu untuk bertindak balas terhadap persekitarannya. Walaupun berada di dalam diri seseorang individu, sikap itu biasanya dipengaruhi oleh nilai budaya, dan sering juga berpunca kepada sistem nilai budaya. (Rujukan daripada buku Kebudayaan Mentalitas dan Pembangunan 2004)

1.7.3 Kemalangan

Menurut kamus dewan Edisi kedua mendefinisikan “kemalangan” adalah kecelakaan, kerugian dan kesusahan. Dalam konteks kajian ini, ia merujuk kepada meninjau dan menyelidik punca kemalangan jalan raya.

1.7.4 Pengetahuan

Menurut notoatmodjo S.(1997), Pengetahuan adalah hasil daripada tahu yang terjadi melalui proses deria khususnya mata dan telinga terhadap objek tertentu, Pengetahuan merupakan domain yang sangat penting untuk pembentukan tingkah laku terbuka, Kelakuan yang didasari pengetahuan umumnya bersifat kekal.(Psikologi untuk keperawatan 2004)

1.7.5 Kesedaran

Kesedaran adalah tahap peka ataupun pemahaman berkenaan sesuatu perkara. Kesedaran adalah langkah awal dalam minda manusia bagi semua perkara terutamanya dalam memahami sesuatu keadaan. (Daripada Rahsia Minda Jutawan 2007)

1.8 LIMITASI KAJIAN

Dalam proses penyelidikan ini bermula daripada peringkat permulaan kajian sehinggalah ke penulisan laporan awal, pengkaji menghadapi berbagai-bagai rintangan dan kesulitan. Dalam proses untuk pengumpulan data terutama data statistik kemalangan jalan raya di Malaysia dan Seberang Perai Tengah adalah sukar didapati. Selain itu ketiadaan peruntukan kewangan menyebabkan pengkaji terpaksa membelanjakan sejumlah wang sendiri yang membebankan. Kajian ini juga memakan masa yang lama ditambah pula dengan kerjasama yang kurang daripada jabatan-jabatan tertentu dan begitu juga dengan responden yang sambil lewa. Kesemua ini merupakan batasan yang dihadapi oleh pengkaji.

BAB 2

SOROTAN KAJIAN

2.1 PENDAHULUAN

Di dalam bab ini membincangkan kajian-kajian dari pelbagai perspektif dari segi kesedaran pengguna jalan raya, sikap yang diamalkan oleh pengguna jalan raya dan juga tahap keberkesanan promosi tentang kempen kesedaran keselamatan jalan raya. Selain menumpukan kepada aspek yang berkaitan dengan kajian yang dijalankan, kajian juga merangkumi ulasan karya yang telah dipilih daripada penulis-penulis tertentu dengan berdasarkan kepada skop kajian.

Pengetahuan merupakan sifat individu sekaligus sifat kolektif dari suatu syarikat. Pengetahuan adalah kejadian yang kognitif, fisiologi, yang berlaku dalam minda manusia. Pengetahuan secara umum dianggap mempunyai lokasi, baik dalam fikiran manusia mahupun dalam proses perniagaan tertentu. Pengetahuan adalah pemikiran yang bergantung pada situasi dan konteks. (Sistem Informasi Manajemen 2008)

Sikap adalah nilai kepercayaan yang mempengaruhi cara individu bertindak balas pada sesuatu perkara. Tindak balas yang positif ataupun negatif pada objek sosial dipengaruhi oleh sikap. Kebanyakannya definisi berkaitan sikap mencadangkan tiga komponen utama iaitu komponen kognitif, afektif dan tingkah laku. Komponen kognitif melibatkan kepercayaan individu berkaitan objek, sama ada benar ataupun tidak.

BAB 2

SOROTAN KAJIAN

2.1 PENDAHULUAN

Di dalam bab ini membicarakan kajian-kajian dari pelbagai perspektif dari segi kesedaran pengguna jalan raya, sikap yang diamalkan oleh pengguna jalan raya dan juga tahap keberkesanan promosi tentang kempen kesedaran keselamatan jalan raya. Selain menumpukan kepada aspek yang berkaitan dengan kajian yang dijalankan, kajian juga merangkumi ulasan karya yang telah dipilih daripada penulis-penulis tertentu dengan berdasarkan kepada skop kajian.

Pengetahuan merupakan sifat individu sekaligus sifat kolektif dari suatu syarikat. Pengetahuan adalah kejadian yang kognitif, fisiologi, yang berlaku dalam minda manusia. Pengetahuan secara umum dianggap mempunyai lokasi, baik dalam fikiran manusia mahupun dalam proses perniagaan tertentu. Pengetahuan adalah pemikiran yang bergantung pada situasi dan konteks. (Sistem Informasi Manajemen 2008)

Sikap adalah nilai kepercayaan yang mempengaruhi cara individu bertindak balas pada sesuatu perkara. Tindak balas yang positif ataupun negatif pada objek sosial dipengaruhi oleh sikap. Kebanyakannya definisi berkaitan sikap mencadangkan tiga komponen utama iaitu komponen kognitif, afektif dan tingkah laku. Komponen kognitif melibatkan kepercayaan individu berkaitan objek, sama ada benar ataupun tidak.

Komponen afektif pula adalah perasaan pada sikap objek yang mempengaruhi penilaian. Manakala komponen tingkah laku mencerminkan sikap sebenar individu itu. (Menguasai Penyelidikan Dalam Pendidikan 2006)

Kesedaran secara umumnya bererti pemerolehan kebijaksanaan atau pemahaman baru yang membolehkan kejelasan tanggapan. Terdapat dua jenis kesedaran yang agak berbeza, Kesedaran kerohanian atau keagamaan, Kesedaran sekular atau intelektual.

Promosi adalah salah satu tujuan untuk pemberitahuan maklumat secara lebih terdedah, ia juga boleh dikatakan untuk tujuan memberikan kesedaran kepada orang lain dengan membuat kempen ataupun mempromosikan iklan-iklan yang dapat memberikan kesedaran kepada orang lain.

2.2 PENGETAHUAN

Masyarakat inginkan satu kehidupan yang teratur dan berperaturan. Dalam konteks negara, undang-undang dan peraturan dibuat oleh pihak berwajib untuk mewujudkan masyarakat aman. Setiap penunggang motosikal haruslah mempunyai pengetahuan yang mendalam terutamanya ketika mereka berada diatas jalan raya. Dengan Mengadakan lebih banyak kempen keselamatan jalan raya, kita dapat mengurangkan jumlah kemalangan yang kerap berlaku pada masa kini.

Menurut Pengerusi Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS), Tan Sri Lee Lam Thye berkata, pengguna haruslah menjadikan keselamatan jalan raya sebagai budaya yang dapat membantu mencorakkan sikap seseorang pemandu itu untuk mengurangkan kadar kemalangan jalan raya. (Utusan Malaysia 2015)

Menurut Ketua Pengarah Jabatan Keselamatan Jalan Raya (JKJR) Datuk Dr Tam Weng Wah berkata, Penunggang motosikal kebanyakannya terdiri daripada golongan remaja yang didapati kurang mahir dalam mengendalikan motosikal kerana mereka tidak mempunyai lesen memandu yang sah serta tidak pernah menjalani latihan pemanduan atau penunggangan yang betul. (Sinar Harian 2013)

Menurut Pengarah Jabatan Keselamatan Jalan Raya (JKJR) Negeri Terengganu, Ahmad Firdaus Haron berkata, aktiviti konvoi motosikal yang dijalankan oleh sesetengah pihak bukanlah menjadi satu kesalahan, sebolehnya mereka perlu lebih berhati-hati dan mengetahui cara-cara menunggang ikut urutan dengan cara mengekori dari belakang dan bukannya berkumpul ketika berada di atas jalan raya. (Sinar Harian 2015)

Perhatian khusus akan diberikan oleh Jabatan Keselamatan Jalan Raya (JKJR) terhadap penunggang dan pembonceng motosikal terutama di kawasan pedalaman ekoran statistik menunjukkan tahap pematuhan mereka terhadap undang-undang jalan raya masih rendah. (Utusan Malaysia 2012)

Penunggang motosikal haruslah mempunyai pengetahuan tentang cara-cara penunggangan yang betul ketika berada di atas jalan raya, bahayanya menunggang motosikal tanpa mengetahui cara-cara yang betul dan tidak mengikut peraturan yang telah ditetapkan dapat mengundang terjadinya kemalangan jalan raya. Kemalangan jalan raya boleh mengakibatkan pelbagai masalah kepada pengguna, contohnya kehilangan nyawa, kerugian harta benda dan kesesakan jalan raya yang boleh mengganggu perjalanan orang-orang awam dan juga perkhidmatan pengangkutan dan logistik yang tergendala.