

## **Kajian Kesan Corak Landskap Terhadap Psikologi Pengguna Jalan Raya**

**Mohd Erwan Sanik<sup>1,\*</sup>, Nurin Afiqah Muhammad Noor Isman<sup>1</sup>, Nisa Sharmila Ruslan<sup>1</sup>, Nur Ain Hanisah Ahmad Hisyamuddein<sup>1</sup>**

<sup>1</sup>Pusat Pengajian Diploma,  
Universiti Tun Hussein Onn Malaysia, Hub Pendidikan Pagoh, 84000 Pagoh, Johor,  
MALAYSIA

\*Corresponding Author Designation

DOI: <https://doi.org/10.30880/mari.2022.03.01.040>

Received 30 September 2021; Accepted 30 November 2021; Available online 15 February 2022

**Abstract:** Road furniture is one of the most important elements road construction. Soft road furniture consisting of a vegetation landscape commonly able to influence the psychology of road users. This is due to the definition of landscape itself which is as the art of designing to preserve the beauty of the environment so that the human living environment becomes comfortable, healthy and convenient. Therefore, this study was conducted to study the function of landscape for road users and to analyze the impact of landscape on road users. The data of this study was obtained using a questionnaire distributed to 202 respondents. In order to ensure the reliability of the questionnaire, a pilot study was conducted involving 20 respondents before further study was continued. Descriptive analysis was used in analyzing the data in terms of percentage, frequency as well as by using measure of central tendency such as mean, mode, median and standard deviation. From the analysis conducted, the Cronbach's alpha value obtained from the reliability analysis for the pilot study was 0.87 which indicates the reliability of the questionnaire to be used in the further study. While the mean, median, mode, and standard deviation values obtained for the three parts of the question in the questionnaire are between 4.27 to 4.41, 4.8, 5.0, and between 0.77 to 0.88, respectively. These results are the outcome of a descriptive analysis performed in further study. Based on the results of the study, it can be concluded that the 83.1% of average respondents agreed that the existence of landscape on the road can provide many benefits in terms of the psychology of road users.

**Keywords:** Landscape, Psychology of Road Users, Pilot Study, Descriptive Analysis.

**Abstrak:** Perabot jalan merupakan salah satu daripada elemen terpenting untuk melengkapkan pembinaan sebuah jalan raya. Perabot jalan lembut yang terdiri daripada landskap tumbuh-tumbuhan kadangkala mampu mempengaruhi psikologi pengguna jalan raya. Ini disebabkan definisi landskap itu sendiri iaitu sebagai seni mereka bentuk untuk memelihara keindahan persekitaran supaya lingkungan hidup manusia menjadi selesa, sihat dan mudah. Oleh itu, kajian ini telah dijalankan dengan objektif untuk mengkaji fungsi landskap kepada pengguna jalan raya dan untuk menganalisis kesan landskap terhadap pengguna jalan raya. Data kajian ini diperolehi

menggunakan kaedah soal selidik yang diedarkan kepada 202 orang responden. Bagi memastikan kebolehpercayaan soal selidik, kajian rintis telah dijalankan melibatkan 20 responden sebelum kajian lanjutan diteruskan. Kaedah analisis deskriptif telah digunakan dalam menganalisis data secara peratusan, frekuensi serta dengan menggunakan pengukuran kecenderungan berpusat seperti min, mod, median dan sisihan piawai. Daripada analisis yang dijalankan, nilai alfa Cronbach yang diperolehi daripada analisis kebolehpercayaan untuk kajian rintis ialah 0.87 yang menunjukkan kebolehpercayaan soal selidik untuk digunakan dalam kajian lanjutan. Manakala nilai min, median, mod, dan sisihan piawai yg diperolehi untuk ketiga-tiga bahagian soalan dalam soal selidik ialah masing-masing di antara 4.27 ke 4.41, 4.8, 5.0, dan di antara 0.77 ke 0.88. Nilai-nilai yang didapati ini merupakan hasil daripada analisis deskriptif yang dilakukan dalam kajian lanjutan. Berdasarkan hasil dapatan kajian, boleh disimpulkan bahawa 83.1% purata responden yang bersetuju dengan wujudnya landskap di jalan raya dapat memberikan banyak kebaikan dari segi psikologi pengguna jalan raya.

**Kata kunci:** Landskap, Psikologi Pengguna Jalan Raya, Kajian Rintis, Analisis Deskriptif.

## 1. Pengenalan

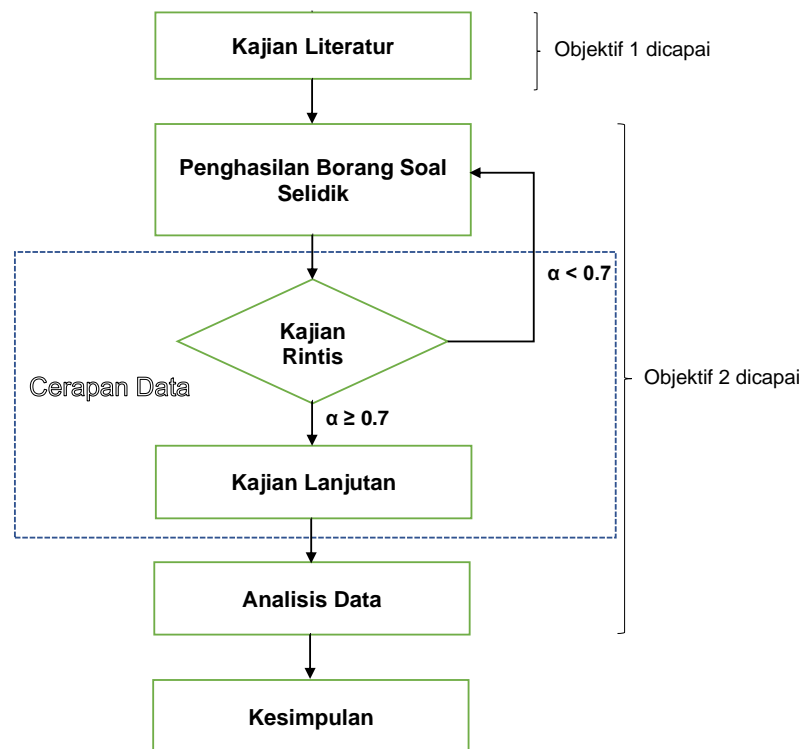
Landskap boleh didefinisikan sebagai seni mereka bentuk untuk memelihara keindahan persekitaran supaya lingkungan hidup manusia menjadi selesa, sihat dan mudah. Menurut Hurbbard dan Kimball (pustakawan) landskap mendefinisikan sebagai seni mereka bentuk untuk memelihara keindahan persekitaran supaya lingkungan hidup manusia menjadi selesa, sihat dan mudah [1]. Selain itu, landskap adalah seni dan sains hubungkait diantara insan dan alam semulajadi. Ia merupakan pemandangan alam sesuatu kawasan yang mengandungi unsur-unsur seperti gunung-ganang, bukit-bukau, sungai, tasik, dan tumbuh-tumbuhan, terutamanya pemandangan kawasan desa. Kebiasaan pengertian landskap dirujuk kepada dua kategori iaitu landskap lembut dan landskap kejur [2].

Wujudnya pemandangan landskap di sepanjang jalan raya dijangka memberi kesan kepada tingkah laku pemandu yang mungkin juga mempengaruhi keselamatan lalu lintas. Untuk menghasilkan reka bentuk landskap yang baik, pengetahuan terhadap ciri fizikal tanaman adalah penting untuk memastikan pemilihan bahan tanaman dapat memberikan kesan reka bentuk yang sempurna. Permasalahan seperti mengantuk yang sering berlaku kepada pemandu ketika memandu mungkin boleh berlaku sekiranya tiada sebarang visual alam di jalan raya. Pemandu juga akan mudah berasa bosan. Hal ini akan menyebabkan berlakunya kemalangan di jalan raya dan juga akan membahayakan pengguna jalan raya yang lain. Bagi mengelakkan sebarang kemalangan berlaku pembinaan landskap di jalan raya perlu dibina secara meluas. Walau bagaimanapun, terdapat sesetengah tempat yang tidak bersesuaian untuk pembinaan landskap.

Matlamat kajian ini adalah untuk mendapatkan maklum balas tentang kesan corak landskap jalan terhadap psikologi berdasarkan persepsi pengguna jalan raya. Untuk mencapai matlamat ini, dua objektif perlu dicapai. Objektif pertama ialah untuk mengkaji fungsi landskap kepada pengguna jalan raya. Manakala, objektif kedua ialah untuk menganalisis kesan landskap terhadap pengguna jalan raya. Kajian ini akan mengambilkira landskap di sepanjang laluan ekspres berhampiran Kampus UTHM Pagoh. Kaedah soal selidik telah digunakan untuk cerapan data kajian. Responden pula terdiri daripada warga UTHM Pagoh yang pernah dan sering menggunakan laluan ekspres yang dipilih..

## 2. Metodologi

Carta alir keseluruhan kajian ini ditunjukkan dalam Rajah 1. Objektif pertama kajian dicapai berdasarkan pencarian maklumat atau kajian literatur berdasarkan kajian lepas dan karya asli yang terkini. Kemudian borang soal selidik dihasilkan dan diedarkan. Pada peringkat kajian rintis, 20 responden diperlukan untuk mengenalpasti sama ada soal selidik ini konsisten secara dalaman ataupun tidak, maka nilai alfa *Cronbach*' dicari menggunakan perisian Minitab. Kaedah am bagi kajian rintis ini adalah untuk menguji tinjauan sekurang-kurangnya 12 hingga 50 responden sebelum kajian rintis dilakukan. Penyertaan lebih daripada 50 responden boleh menyebabkan pengenalpastian kajian terdapat lebih banyak masalah dan juga memerlukan masa yang lama untuk menunggu respon responden [3]. Oleh sebab itu, kajian rintis ini akan dilakukan dengan 20 responden sahaja. Selepas itu, nilai alfa *Cronbach*' dicari menggunakan perisian Minitab. Peraturan umum bagi nilai alfa *Cronbach*' ialah apabila nilainya 0.70 ke atas adalah baik, 0.80 ke atas lebih baik manakala 0.90 ke atas adalah yang paling terbaik [4]. Sekiranya nilai ini menunjukkan bahawa soal selidik kajian ini mempunyai kebolehpercayaan yang boleh diterima, borang soal selidik boleh digunapakai untuk kajian yang seterusnya iaitu kajian lanjutan. Hasil dapatan kajian lanjutan kemudian dibincangkan.



Rajah 1: Carta Alir Kajian

Soal selidik dalam kajian ini terdiri daripada lima skala *likert* untuk mengetahui persepsi responden mengenai landskap iaitu sangat tidak setuju, tidak setuju, tidak pasti, setuju dan sangat setuju. Soal selidik ini boleh dirujuk pada pautan <https://bit.ly/fypquestionnaireKA27>. Bahagian soal selidik ini adalah seperti berikut:

- A. Demografik responden
- B. Kesan corak landskap terhadap emosi pemandu
- C. Fungsi penanaman landskap di jalan raya
- D. Ciri fizikal tanaman landskap yang bersesuaian di jalan raya

Analisis deskriptif telah digunakan dalam menganalisis data untuk kajian lanjutan. Statistik deskriptif ialah menganalisis data secara peratusan, frekuensi serta dengan menggunakan *Measure of central tendency* (MCT) atau ukuran kecenderungan memusat iaitu min, mod, median dan sisihan piawai. Dalam statistik deskriptif, jenis analisis data sering melibatkan analisis bivariat iaitu dengan hanya menggunakan satu pemboleh ubah sahaja. Selalunya dalam analisis data, untuk faktor demografik seperti jantina, umur dan juga pendidikan sering menggunakan peratusan dan frekuensi. Sebagai contohnya peratusan dan jumlah responden lelaki dan perempuan [5]. Min dapat diinterpretasikan bagi menghasilkan dapatan kajian yang sah dan boleh dipercayai. Interpretasi data dibuat berdasarkan nilai min yang diperolehi sama ada rendah, sederhana dan tinggi. Min dapat diinterpretasikan sebagai tinggi apabila nilainya lebih dari 3.67 [6].

### 3. Keputusan dan Perbincangan

Pada bahagian ini, pengkaji memaparkan hasil dapatan daripada soal selidik terhadap responden yang dilakukan sepanjang kajian ini dijalankan. Berdasarkan maklum balas daripada 20 orang responden dalam kajian rintis, nilai alfa *Cronbach* yang diperolehi daripada analisis kebolehpercayaan (*reliability*) ialah 0.87. Nilai ini menunjukkan bahawa soal selidik kajian ini mempunyai kebolehpercayaan yang boleh diterima dan telah digunapakai untuk kajian lanjutan. Sebanyak 202 orang responden telah menjawab soal selidik yang telah disebarikan secara atas talian. Dapatan soal selidik ini dibahagikan kepada empat bahagian iaitu bahagian A, B, C dan D. Bahagian A adalah soalan berbentuk demografik manakala bahagian B, C dan D adalah berbentuk skala *likert*. Bermula dengan skala 1 iaitu sangat tidak bersetuju dan skala yang seterusnya ialah skala 2 iaitu tidak setuju, skala 3 iaitu tidak pasti dan skala 4 iaitu setuju manakala skala 5 adalah sangat setuju.

#### 3.1 Demografik Responden

Dalam bahagian demografik ini, terdapat soalan mengenai jantina, umur, pengalaman memandu dan juga jenis perjalanan yang dilakukan sekiranya responden pernah memandu melalui laluan ekspres PLUS antara Pagoh ke Ayer Keroh. Berdasarkan data, didapati responden perempuan mencatatkan bilangan yang lebih ramai iaitu 108 orang atau 53.2%, manakala responden selebihnya adalah lelaki iaitu seramai 95 orang atau 46.8%. Seterusnya, mengenai umur responden didapati bahawa majoriti responden terdiri dalam kalangan yang berumur 18-25 tahun iaitu seramai 135 orang bersamaan 66.8%. Diikuti dengan responden berusia 26-35 tahun ke atas seramai 32 orang bersamaan 15.8% dan kemudiannya responden dalam kumpulan umur 46-55 tahun seramai 16 orang atau bersamaan 7.9%. Manakala responden berusia 36-45 tahun adalah seramai 15 orang iaitu 7.4% dan kategori umur responden yang paling rendah adalah yang berumur 55 dan ke atas iaitu seramai 4 orang atau bersamaan dengan 2%.

Bagi pengalaman memandu responden pula, sebilangan besar responden mempunyai pengalaman memandu selama 1-3 tahun adalah seramai 110 responden iaitu 53.4%, diikuti dengan pengalaman memandu selama 4-7 tahun iaitu seramai 41 responden bersamaan 19.9%. Kemudian sebanyak 23 responden iaitu bersamaan dengan 11.2% mempunyai pengalaman memandu selama 10-20 tahun. Bagi responden yang mempunyai pengalaman memandu selama 21 tahun ke atas adalah 19 responden bersamaan dengan 9.2%. Manakala pengalaman memandu selama 8-10 tahun mempunyai responden yang paling sedikit iaitu seramai 13 responden sahaja atau bersamaan dengan 6.3%. Hasil dapatan soal selidik mengenai jenis perjalanan yang dilakukan apabila melalui kawasan kajian menunjukkan 37% yang memilih melancong sebagai jenis perjalanan. Manakala responden yang memilih pulang ke kampung sebagai jenis perjalanan adalah 23.8%. Bagi responden yang memilih berulang alik ke tempat kerja sebagai jenis perjalanan adalah 5%.

#### 3.2 Kesan Corak Landskap Terhadap Emosi Pemandu

Wujudnya corak landskap berkemungkinan memberi kesan kepada emosi pemandu. Jadual 1 menunjukkan lima soalan mengenai kesan corak landskap terhadap emosi pemandu. Berdasarkan jadual

1, didapati bahawa majoriti responden yang memberikan jawapan positif iaitu setuju dan sangat setuju mempunyai peratusan purata sebanyak 81.2%. Kemudian diikuti dengan 16.5% responden yang telah memberikan jawapan tidak pasti. Manakala peratusan purata sebanyak 2% responden yang tidak bersetuju dengan pernyataan yang dinyatakan. Ini bermaksud hasil dapatan kajian responden yang memberikan jawapan positif lebih ramai berbanding responden yang memberikan jawapan negatif di mana wujudnya corak landskap dapat memberi kesan kepada emosi pemandu.

**Jadual 1: Taburan berdasarkan Persepsi Responden mengenai Kesan Corak Landskap Terhadap Emosi Pemandu**

Pernyataan	Sangat Tidak Setuju (1)	Tidak Setuju (2)	Tidak Pasti (3)	Setuju (4)	Sangat Setuju (5)
Wujudnya landskap di jalan raya dapat mengurangkan rasa mengantuk saya.	2 (4)	0.5 (1)	22.8 (46)	30.2 (61)	44.6 (90)
Saya berasa lebih segar ketika memandu sekiranya terdapat landskap di sepanjang jalan raya.	0.5 (1)	0.5 (1)	17.3 (35)	28.2 (57)	53.5 (108)
Landskap dengan pelbagai warna dan rupa bentuk yang menarik mampu merangsang ketenangan jiwa saya.	1.5 (3)	1.5 (3)	12.9 (26)	22.3 (45)	61.9 (125)
Tanaman landskap di sepanjang jalan raya boleh mengurangkan tahap kebosanan saya ketika memandu.	1 (2)	1.5 (3)	11.9 (24)	22.3 (45)	63.4 (128)
Saya dapat mengurangkan rasa stress saya apabila terdapat landskap di sepanjang jalan yang dilalui.	0.5 (1)	0.5 (1)	17.8 (36)	24.3 (49)	56.9 (115)
Peratusan Purata	1.1	0.9	16.5	25.5	56.1

*Nota: peratusan % (kekerapan responden)*

Jadual 2 menunjukkan analisis deskriptif berdasarkan persepsi responden. Purata nilai min yang diperolehi bagi soalan ini ialah 4.35 dan dapat diinterpretasikan sebagai tinggi. Manakala purata nilai median dan mod yang didapati adalah 4.8 dan 5. Nilai purata sisihan piawai yang diperolehi pula adalah sebanyak 0.86. Kesimpulannya, 81.2% purata responden yang bersetuju bahawa wujudnya corak landskap dapat memberi kesan kepada emosi pemandu.

**Jadual 2: Analisis Deskriptif berdasarkan Persepsi Responden**

Pernyataan	Min	Median	Mod	Sisihan Piawai
Wujudnya landskap di jalan raya dapat mengurangkan rasa mengantuk saya.	4.15	4	5	0.92
Saya berasa lebih segar ketika memandu sekiranya terdapat landskap di sepanjang jalan raya.	4.34	5	5	0.81
Landskap dengan pelbagai warna dan rupa bentuk yang menarik mampu merangsang ketenangan jiwa saya.	4.42	5	5	0.88
Tanaman landskap di sepanjang jalan raya boleh mengurangkan tahap kebosanan saya ketika memandu.	4.46	5	5	0.84
Saya dapat mengurangkan rasa stress saya apabila terdapat landskap di sepanjang jalan yang dilalui.	4.37	5	5	0.84
Purata	4.35	4.8	5	0.86

### 3.3 Fungsi Penanaman Landskap di Jalan Raya

Landskap didapati mempunyai pelbagai fungsi di jalan raya tetapi jawapan dari persepsi responden amatlah penting. Oleh itu, beberapa soalan mengenai fungsi penanaman landskap di jalan raya diajukan kepada responden. Jadual 3 menunjukkan bahawa responden yang memberikan jawapan sangat setuju mempunyai peratusan purata yang paling tinggi iaitu 51.8%. Manakala untuk peratusan purata yang

paling rendah pula ialah sangat tidak setuju iaitu sebanyak 0.7% responden. Ini bermaksud responden memberi fokus kepada soal selidik yang dijawab kerana tidak semua soalan-soalan yang perlu dijawab bersifat positif bahkan ada sebahagian soalan yang bersifat negatif. Hasil dapatan kajian ini menunjukkan majoriti responden iaitu sebanyak 80.3% purata yang bersetuju dengan kepelbagaian fungsi penanaman landskap di jalan raya.

**Jadual 3: Taburan Persepsi Responden mengenai Fungsi Penanaman Landskap di Jalan Raya**

Pernyataan	Sangat Tidak Setuju (1)	Tidak Setuju (2)	Tidak Pasti (3)	Setuju (4)	Sangat Setuju (5)
Wujudnya landskap di jalan raya dapat mengurangkan silau cahaya matahari ketika saya memandu.	0.5 (1)	3 (6)	14.4 (29)	27.2 (55)	55 (111)
Tanaman landskap berfungsi sebagai penanda dan penunjuk arah agar dapat memudahkan pemanduan saya.	0.5 (1)	8.4 (17)	19.8 (40)	28.2 (57)	43.1 (87)
Penanaman landskap dapat menghadang pemandangan yang tidak menarik seperti kawasan pembuangan sampah, longkang dan sungai tercemar.	1.5 (3)	3.5 (7)	16.8 (34)	25.7 (52)	52.5 (106)
Ciri-ciri menarik pada tanaman landskap memberikan kesan estetika kepada pemandangan.	0.5 (1)	1 (2)	15.8 (32)	29.7 (60)	53 (107)
Wujudnya tanaman landskap membolehkan saya berasa lebih damai ketika memandu.	0.5 (1)	0.5 (1)	11.9 (24)	31.7 (64)	55.4 (112)
Peratusan Purata	0.7	3.3	15.7	28.5	51.8

*Nota: peratusan % (kekerapan responden)*

Jadual 4 menunjukkan analisis deskriptif berdasarkan persepsi responden. Purata nilai min yang diperolehi bagi soalan ini ialah 4.27 dan dapat diinterpretasikan sebagai tinggi. Manakala purata nilai median dan mod yang didapati adalah 4.8 dan 5. Nilai purata sisihan piawai yang diperolehi pula adalah sebanyak 0.88. Kesimpulannya, 80.3% purata responden yang bersetuju bahawa landskap mempunyai pelbagai fungsi di jalan raya yang dapat melancarkan pemanduan pemandu.

**Jadual 4: Analisis Deskriptif berdasarkan Persepsi Responden**

Pernyataan	Min	Median	Mod	Sisihan Piawai
Wujudnya landskap di jalan raya dapat mengurangkan silau cahaya matahari ketika saya memandu.	4.33	5	5	0.87
Tanaman landskap berfungsi sebagai penanda dan penunjuk arah agar dapat memudahkan pemanduan saya.	4.05	4	5	1.01
Penanaman landskap dapat menghadang pemandangan yang tidak menarik seperti kawasan pembuangan sampah, longkang dan sungai tercemar.	4.24	5	5	0.95
Ciri-ciri menarik pada tanaman landskap memberikan kesan estetika kepada pemandangan.	4.34	5	5	0.81
Wujudnya tanaman landskap membolehkan saya berasa lebih damai ketika memandu.	4.41	5	5	0.76
Purata	4.27	4.8	5	0.88

### 3.4 Ciri Fizikal Tanaman Landskap yang Bersesuaian di Jalan Raya

Pengkaji juga memberikan soalan mengenai ciri fizikal tanaman landskap yang bersesuaian di jalan raya. Hal ini kerana ciri fizikal tanaman landskap yang bersesuaian di jalan raya perlulah diketahui mengikut persepsi responden. Jadual 5 menunjukkan peratusan purata iaitu sebanyak 55.3% responden

memberi jawapan sangat setuju. Kemudian diikuti dengan 32% responden yang memberikan jawapan setuju. Manakala peratusan purata responden yang memberikan jawapan sangat tidak setuju dan tidak setuju adalah sama iaitu 0.7%. Hasil dapatan kajian ini menunjukkan bahawa majoriti responden bersetuju dengan pernyataan yang dinyatakan iaitu mempunyai gabungan peratusan purata sebanyak 87.3%.

**Jadual 5: Taburan berdasarkan Persepsi Responden mengenai Ciri Fizikal Tanaman Landskap yang Bersesuaian di Jalan Raya**

Pernyataan	Sangat Tidak Setuju (1)	Tidak Setuju (2)	Tidak Pasti (3)	Setuju (4)	Sangat Setuju (5)
Mempunyai pelbagai rupa bentuk landskap yang dapat menarik pandangan saya.	1 (2)	0.5 (1)	9.4 (19)	30.2 (61)	58.9 (119)
Kepelbagaian saiz pokok dapat menarik pandangan saya ketika memandu.	1 (2)	0.5 (1)	13.9 (28)	35.1 (71)	49.5 (100)
Wujudnya landskap dengan pelbagai keunikan daun.	1 (2)	1 (2)	11.9 (24)	33.2 (67)	53 (107)
Keindahan atau keunikan bunga dengan pelbagai warna dan saiz.	0 (0)	1 (2)	10.9 (22)	29.7 (60)	58.4 (118)
Mempunyai ruang struktur landskap yang baik.	0.5 (1)	0.5 (1)	10.4 (21)	31.7 (64)	56.9 (115)
Peratusan Purata	0.7	0.7	11.3	32	55.3

*Nota: peratusan % (kekerapan responden)*

Jadual 6 menunjukkan analisis deskriptif berdasarkan persepsi responden. Purata nilai min yang diperolehi bagi soalan ini ialah 4.41 dan dapat diinterpretasikan sebagai tinggi. Manakala purata nilai median dan mod yang didapati adalah 4.8 dan 5. Nilai purata sisihan piawai yang diperolehi pula adalah sebanyak 0.77. Kesimpulannya, majoriti responden iaitu sebanyak 87.3% purata bersetuju dengan pernyataan yang dinyatakan mengenai ciri fizikal tanaman landskap yang bersesuaian di jalan raya.

**Jadual 6: Analisis Deskriptif berdasarkan Persepsi Responden**

Pernyataan	Min	Median	Mod	Sisihan Piawai
Mempunyai pelbagai rupa bentuk landskap yang dapat menarik pandangan saya.	4.46	5	5	0.77
Kepelbagaian saiz pokok dapat menarik pandangan saya ketika memandu.	4.32	4	5	0.80
Wujudnya landskap dengan pelbagai keunikan daun.	4.36	5	5	0.81
Keindahan atau keunikan bunga dengan pelbagai warna dan saiz.	4.46	5	5	0.73
Mempunyai ruang struktur landskap yang baik.	4.44	5	5	0.74
Purata	4.41	4.8	5	0.77

## 4. Kesimpulan dan Cadangan

### 4.1 Kesimpulan

Kesimpulannya, kajian ini telah berjaya mencapai objektif yang dinyatakan dalam bahagian pengenalan. Secara umumnya, landskap mempunyai pelbagai fungsi dan juga memberi kesan positif terhadap pengguna jalan raya. Hasil dapatan data hasil kajian soal selidik dapat disimpulkan bahawa kebanyakan responden mempunyai persepsi yang positif berbanding negatif terhadap wujudnya corak landskap di jalan raya. Oleh sebab itu, keputusan data yang diterima daripada hasil soal selidik yang

telah diedarkan sangat konsisten. Ini bermaksud majoriti responden iaitu 83.1% purata yang bersetuju bahawa wujudnya landskap di jalan raya dapat memberikan banyak kebaikan dari segi psikologi manusia, persekitaran dan lain-lain. Kajian ini telah membuktikan bahawa landskap mempunyai banyak kepentingan kepada pengguna jalan raya. Oleh itu, pembinaan landskap secara berleluasa amatlah digalakkan untuk melahirkan negara yang cantik dan juga dapat memberikan kesan estetika kepada pemandangan.

#### 4.2 Cadangan

Berdasarkan kajian projek akhir tahun yang bertajuk “Kesan corak landskap terhadap psikologi pengguna jalan raya” dan juga hasil dapatan soal selidik yang telah selesai dijawab oleh pengguna jalan raya, terdapat beberapa cadangan yang boleh dinyatakan di sini antaranya adalah:

- i. Untuk kajian di masa hadapan, penyelidik boleh melihat kesan kepada pemandu berdasarkan landskap yang lebih spesifik contohnya daripada jenis tumbuhan renek, pokok bunga atau pokok besar.
- ii. Penyelidik boleh mendapatkan jumlah populasi yang lebih fokus supaya bilangan responden yang disasarkan dapat dicapai.
- iii. Penyelidik boleh menggunakan kaedah temubual secara bersemuka dengan mereka yang lebih berkepakaran seperti pihak LLM untuk mendapatkan maklumat yang lebih relevan.

#### Penghargaan

Semua penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada Pusat Pengajian Diploma, Universiti Tun Hussein Onn Malaysia (UTHM) atas sokongannya.

#### Rujukan

- [1] A. Betta, “Definisi Landskap : Jabatan Kemahiran Hidup Sumber Ilmu” Januari 2011. [Online]. Available: <http://abebetta.blogspot.com/2011/01/definisi-landskap.html?m=1>. [Accessed Januari 24, 2021].
- [2] H. V. Hubbard, “An Introduction to the study of landscape design”. 2019. [Online]. Available: <https://archive.org/details/anintroduction01kimbggoog/page/n18/mode/2up?q=landscape+design>. [Accessed June 30, 2021].
- [3] SAGE Publications. “Pretesting and Pilot Testing”, pp. 103, 2016. [Online]. Available: [https://uk.sagepub.com/sites/default/files/upm-assets/68507\\_book\\_item\\_68507.pdf](https://uk.sagepub.com/sites/default/files/upm-assets/68507_book_item_68507.pdf). [Accessed June 30, 2021].
- [4] A. Lund and M. Lund, “Cronbach’s alpha in Minitab - Procedure, output and interpretation of the output using a relevant example”. 2018. [Online]. Available: <https://statistics.laerd.com/minitab-tutorials/cronbachs-alpha-using-minitab.php>. [Accessed June 30, 2021].
- [5] Rosmawati, “Jenis analisis data – statistik deskriptif”. 2011, April 18. [Online]. Rosmawati212’s Blog website: <https://rosma212.wordpress.com/2011/04/18/jenis-analisis-data-statistik-deskriptif/>. [Accessed June 30, 2022].
- [6] M. J. Haizuran, “Pelaksanaan dan keberkesanan kaedah pengajian al-Qur’an dalam kalangan masyarakat Felda : kajian di Felda Bukit Goh Kuantan, Pahang,” 2013.