

Penyediaan Fasiliti Orang Kurang Upaya (OKU) di Institut Memandu

Dzul Amin Jauhari¹ & Aryani Ahmad Latiffi^{1,*}

¹Jabatan Pengurusan Pembinaan, Fakulti Pengurusan Teknologi dan Perniagaan, Universiti Tun Hussein Onn Malaysia, 86400 Parit Raja, Batu Pahat, Johor, MALAYSIA

*Corresponding Author

DOI: <https://doi.org/10.30880/rmtb.2021.02.01.076>

Received 01 March 2021; Accepted 30 April 2021; Available online 01 June 2021

Abstract: A driving institute or more generally known as driving school is a place for an individual to learn driving skill and its law regardless of the person's condition. The disabled however will face a difficulty of movement while taking the driving lesson and test if the driving institute failed to provide the required facilities. Therefore, this study is conducted in the intention to identify the factors influencing the lack of special need facilities. The challenges in providing the facilities is also review and step to encourage diving institute to provide the facilities is also examined. The study is conducted in Perak within the Larut Matang Selama District. The method used for the study is literature review and qualitative survey through the use of partial or semi-structured interview question. Three respondents were involved in this study consisting of the management of driving institute. Through this study, financial, design, and need were found as the factor that limits the provision of the facilities for the disabled. The challenges found during the study are financial, need and maintenance. Among the measure taken to encourage the provision of said facilities is to provide the facilities to the institute, assistance the student with disabilities and law enforcement. Therefore, this study is important in focusing to improve the provision required by the disabled as well as providing comfort to them in obtaining their driving license.

Keywords: Facilities, People with disabilities, Driving Institute, Challenges, Factors

Abstrak: Sekolah memandu atau juga dikenali sebagai institut memandu merupakan sebuah tempat untuk seseorang belajar dan mengambil lesen memandu tidak kira orang yang normal atau golongan OKU. Oleh itu institut memandu haruslah menyediakan fasiliti OKU yang lengkap. Kekurangan fasiliti ini menyebabkan kesukaran pergerakan yang dihadapi oleh mereka ketika mengambil lesen memandu. Justeru itu, kajian ini dilaksanakan adalah untuk mengenalpasti faktor-faktor yang mempengaruhi penyediaan fasiliti di institut memandu, mengkaji cabaran yang dihadapi dalam menyediakan fasiliti OKU di institut memandu dan mengkaji langkah-langkah yang boleh menggalakkan penyediaan fasiliti OKU di institut memandu. Kajian ini dijalankan di daerah Larut Matang Selama, Perak.

Kajian ini juga dilaksanakan dengan menggunakan kaedah kajian literatur dan kaedah kualitatif secara tinjauan melalui penggunaan soalan temubual secara separa atau semi struktur. Responden yang terlibat dalam soalan temubual ialah pihak pengurusan institut memandu. Seramai tiga orang responden telah terlibat dalam kajian ini yang mewakili setiap institut masing-masing. Dapatan kajian mendapati faktor-faktor dalam penyediaan fasiliti OKU di institut memandu ialah faktor kewangan, rekabentuk dan keperluan. Manakala cabaran untuk menyediakan fasiliti tersebut ialah cabaran kewangan, keperluan dan selenggara. Selain itu, antara langkah-langkah untuk menggalakkan penyediaan fasiliti OKU di institusi memandu yang dicadangkan ialah memberi bantuan dari segi penyediaan fasiliti OKU, bantuan kepada calon OKU untuk mengambil lesen dan penguatkuasaan undang-undang. Justeru, kajian ini adalah penting dalam memberi fokus kepada penambahbaikan penyediaan fasiliti OKU sekaligus dapat memberi penyelesaian kepada golongan ini untuk mengambil lesen di institut memandu.

Kata Kunci: Fasiliti, Orang Kurang Upaya (OKU), Institut Memandu, Cabaran, Faktor-Faktor

1. Pengenalan

Merujuk kepada Standard Perumahan Kebangsaan (CIDB), pembangunan yang baik haruslah menepati piawai yang ditetapkan termasuklah menyediakan fasiliti terhadap golongan orang kurang upaya (OKU). OKU ialah golongan yang mempunyai kekurangan jangka panjang fizikal, mental, intelektual atau deria yang apabila berinteraksi dengan pelbagai halangan, boleh menyekat penyertaan penuh dan kesan mereka dalam masyarakat (Akta Orang Kurang Upaya 2008).

Pada masa kini, jumlah OKU semakin bertambah setiap tahun (Seow T.W, 2011). Melalui statistik yang dikeluarkan oleh Jabatan Kebajikan Masyarakat (JKM) pada tahun 2020 sejumlah 45,236 golongan OKU yang berdaftar di bawah JKM berbanding tahun sebelumnya iaitu seramai 44,000 orang. Melalui statistik ini, jelas menunjukkan peningkatan golongan OKU di negara ini. Oleh itu, peningkatan ini haruslah selari dengan penyediaan fasiliti OKU terutamanya di kawasan-kawasan awam seperti balai polis, sekolah dan sebagainya agar golongan ini dapat menjalani kehidupan seperti orang yang normal (Seow T.W, 2011). Jika fasiliti ini tidak dapat disediakan sudah pasti akan memberi kesukaran kepada golongan OKU untuk berurusan seperti kesukaran pergerakan bagi mereka yang menggunakan kerusi roda kerana ramp dibina tidak mengikut spesifikasi (Berita Harian, 2019).

Pertambahan golongan OKU dalam masyarakat telah mengakibatkan kewujudan permintaan untuk penyediaan fasiliti OKU di dalam dan luar bangunan terutamanya di bangunan awam seperti sekolah dan institut (Seow T.W, 2011). Oleh itu, institut memandu haruslah menyediakan fasiliti OKU yang lengkap selari dengan fungsinya sebagai tempat pengambilan lesen memandu bagi rakyat di negara ini.

1.1 Latar Belakang Kajian

Umum mengetahui bahawa memiliki lesen kenderaan pada masa kini telah menjadi satu perkara yang wajib termasuk bagi golongan OKU. Lesen ini penting bagi memudahkan pergerakan mereka dan juga untuk mengelakkan daripada terlibat dengan kemalangan atau istilahnya “mati katak” kerana tidak memiliki lesen memandu (Berita Harian, 2018). Oleh itu, institut memandu bukan sahaja menawarkan lesen kepada orang awam malah turut menawarkan kepada golongan OKU.

Golongan OKU yang mengambil lesen memandu hendaklah terlebih dahulu mendapatkan pengesahan status OKU di Jabatan Kebajikan Masyarakat (JKM) yang terdekat dan pengesahan kelayakan memandu dari Pegawai Perubatan yang diiktiraf (Jabatan Pengangkutan Jalan, 2017).

Pengesahan ini perlu bagi mengetahui pengubahsuaian mana yang sesuai dilakukan pada kenderaan. Apabila selesai pengubahsuaian, barulah mereka boleh mengambil lesen yang dihaskan untuk OKU iaitu A dan A1. Menurut Suzana (2014), untuk mendapatkan pengesahan kelayakan memandu dari Pegawai Perubatan, Penilaian Pra-Memandu hendaklah dilakukan terlebih dahulu.

Antara kriteria dalam Penilaian-Pra Memandu ialah berkenaan penilaian fizikal (Suzana, 2014). Seow (2011) menyatakan fasiliti yang dibina haruslah mempunyai akses yang baik agar golongan OKU dapat menjalani kehidupan seperti manusia biasa. Oleh itu, pihak institut memandu haruslah peka terhadap fasiliti OKU dengan menyediakan akses yang sesuai terutamanya melibatkan aktiviti fizikal agar golongan ini dapat menjalani kehidupan seperti golongan normal.

1.2 Pernyataan Masalah

Menurut akhbar The Star (2017), fasiliti OKU di institut memandu masih lagi ditahap rendah. Antara contoh kesukaran yang dihadapi oleh golongan OKU ketika mengambil lesen memandu di institut memandu ialah ketiadaan lerengan (ramp) yang menjejaskan pergerakan mereka (The Star, 2017). Akhbar The Star (2017) turut melaporkan kesukaran yang dihadapi oleh salah seorang calon OKU kerana institut memandu tidak menyediakan ramp sehingga beliau terpaksa meminta pertolongan orang lain untuk bergerak dari satu lokasi ke satu lokasi. Oleh itu, mantan Pengarah Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ) iaitu Datuk Seri Nadzri Siron menggesa supaya pihak institut memandu dapat menyediakan kemudahan untuk golongan OKU (The Star, 2017).

Selain itu, pihak kerajaan juga menggalakkan golongan OKU untuk mengambil lesen memandu. Hal ini dapat dilihat apabila kerajaan mengambil langkah mengurangkan harga bayaran lesen memandu bagi golongan OKU sehingga 93% (The Malaysian Times, 2013). Sehubungan itu, langkah kerajaan ini akan menambah jumlah bilangan golongan OKU yang mengambil lesen memandu. Oleh itu, pihak institut memandu haruslah menyediakan fasiliti yang bersesuaian untuk golongan ini.

Kajian terhadap fasiliti OKU di institut memandu amatlah penting untuk memastikan kesedaran masyarakat terutamanya pihak institut memandu agar menyediakan fasiliti yang sesuai dan mencukupi kepada golongan ini.

1.3 Persoalan Kajian

Terdapat tiga persoalan dalam kajian ini iaitu seperti berikut:

- (i) Apakah faktor-faktor yang mempengaruhi penyediaan fasiliti OKU di institut memandu?
- (ii) Apakah cabaran yang dihadapi dalam menyediakan fasiliti OKU di institut memandu?
- (iii) Apakah langkah-langkah yang sesuai untuk menggalakkan penyediaan fasiliti OKU di institut memandu?

1.4 Objektif Kajian

Objektif kajian ini adalah seperti berikut:

- (i) Mengenalpasti faktor-faktor yang mempengaruhi penyediaan fasiliti OKU di institut memandu.
- (ii) Mengkaji cabaran yang dihadapi dalam menyediakan fasiliti OKU di institut memandu.
- (iii) Mengkaji langkah-langkah yang boleh menggalakkan penyediaan fasiliti OKU di institut memandu.

1.5 Skop Kajian

Kajian ini tertumpu di institut memandu yang terdapat di Taiping dalam daerah Larut Matang Selama, Perak. Taiping dipilih kerana tiada kajian yang spesifik berkaitan fasiliti OKU di institut

memandu dalam daerah tersebut. Selain itu, negeri Perak juga merupakan negeri ketiga tertinggi yang mempunyai jumlah golongan OKU di Malaysia iaitu seramai 3991 (JKM, 2020).

Terdapat tiga buah institut memandu yang berdaftar dengan JPJ di Taiping. Antaranya ialah TSDC Sdn.Bhd, Institut Memandu Anggerik Muhibbah Sdn.Bhd dan Institut Latihan Memandu Sepakat Sdn.Bhd. Kajian ini menggunakan kaedah temubual untuk pengumpulan data. Manakala responden kajian ini terdiri daripada pihak pengurusan institut memandu.

1.6 Kepentingan Kajian

Kajian berkenaan fasiliti OKU khususnya di institut memandu amatlah penting kerana kawasan ini menjadi tempat untuk masyarakat mengambil lesen memandu bukan sahaja kepada orang normal tetapi juga kepada golongan OKU. Diharap kajian ini dapat menyedarkan pihak yang berkaitan khususnya pihak institut memandu untuk menyediakan fasiliti yang secukupnya dan sesuai bagi golongan OKU ini. Manakala dari segi industri pembinaan pula diharap pihak pemaju dan kontraktor lebih cakna terhadap rekabentuk sesebuah bangunan agar selari dengan kemudahan untuk golongan OKU. Akhir sekali, pihak akademik seperti para pelajar dan juga pengkaji dapat meneliti aspek penyediaan fasiliti OKU di institut memandu khususnya dari segi kajian yang akan datang. Kajian ini juga diharap dapat memberi sedikit sebanyak kesedaran kepada masyarakat tentang golongan pemandu OKU yang menghadapi kesukaran untuk mengambil lesen di institut memandu atas beberapa faktor antaranya berkaitan kekurangan penyediaan fasiliti OKU.

2. Kajian Literatur

Bahagian ini membincangkan mengenai penyediaan fasiliti OKU di institut memandu.

2.1 Pengenalan

Penyediaan fasiliti merupakan satu perkara yang wajib bagi sesebuah kawasan untuk kemudahan orang ramai. Menurut Seow (2011) penyediaan fasiliti perlu untuk aksesibiliti yang merupakan aspek penting dalam industri pembinaan. Hal ini kerana penekanan aksesibiliti dalam industri ini akan dapat mengurangkan segala permasalahan mudah capai dalam dan luar sesebuah bangunan kerajaan, swasta dan sebagainya (Seow T.W, 2011). Antara bangunan yang sewajarnya perlu dalam penyediaan fasiliti OKU ini ialah bangunan awam dan juga bangunan swasta seperti balai polis, sekolah dan juga institut memandu. Hal ini kerana, bangunan ini merupakan antara tempat yang sering dikunjungi oleh golongan OKU (Seow T.W, 2011).

2.2 Fasiliti Di Institut Memandu

European Driving Schools Association (EFA) menyatakan untuk melahirkan seorang pemandu yang berkualiti, institut memandu haruslah memenuhi kualiti standard yang minimum (EFA, 2015). Oleh itu pihak EFA telah menyenaraikan jenis fasiliti yang perlu ada pada sesebuah institut memandu. Berikut ialah senarai jenis fasiliti yang diperlukan di institut memandu:-

- (i) Peralatan dan bahan mengajar
Contoh: Modul pembelajaran yang terkini
- (ii) Bangunan Sekolah Memandu
Contoh: Fasiliti tandas dalam keadaan baik
- (iii) Kenderaan di sekolah memandu
Contoh: Kereta dalam keadaan baik untuk latihan pemanduan

Di Malaysia pula, pihak yang mengawal atau mengeluarkan garis panduan untuk institut memandu ialah Malaysian Institut Of Road Safety Research (MIROS). Antara kemudahan fasiliti di institut memandu menurut MIROS ialah litar memandu, pejabat, bilik kelas, bilik air, kantin, surau, kawasan khas seperti bengkel, kemudahan OKU (digalakkan) dan kenderaan.

2.3 Institut Memandu

Industri Latihan Pemanduan (ILP), adalah merujuk kepada industri yang mengendalikan proses melatih individu yang ingin mendapatkan lesen serta diiktiraf sebagai pemandu bertauliah (MIROS, 2011). Sehingga tahun 2019, terdapat 220 buah institut memandu yang berdaftar dengan Jabatan Pengangkutan Jalan (Jabatan Data Negara, 2020). Institut Memandu berfungsi sebagai pihak yang memberi perkhidmatan, rakyat yang ingin mendapatkan lesen sebagai pelanggan (dirujuk sebagai calon), dan juga Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ) sebagai pihak yang melakukan pengujian, menguruskan proses pelesenan dan penguatkuasaan undang-undang berkaitan (MIROS, 2011). Terdapat perbezaan kelas lesen memandu antara orang normal dan golongan OKU. Dimana kelas A dan A1 dikhaskan untuk golongan OKU manakala lain-lain kelas kepada orang normal (JPJ, 2017).

2.4 Proses Lesen Memandu

Menurut JPJ (2017), syarat permohonan lesen memandu golongan OKU adalah sama seperti permohonan biasa. Walaubagaimanapun, golongan OKU diberi kemudahan dengan membenarkan mereka membawa kenderaan yang telah diubahsuai semasa ujian praktikal. Berikut merupakan syarat pengambilan lesen OKU (JPJ, 2017):-

- (i) Memiliki kad OKU
- (ii) Laporan Pemeriksaan Pegawai perubatan mengesahkan layak untuk memandu
- (iii) Mendapatkan pengesahan dari Bahagian Kejuruteraan Automotif JPJ bagi pengubahsuaian kenderaan OKU

Setelah memenuhi syarat yang ditetapkan, barulah golongan OKU dapat menjalani latihan memandu di mana-mana institut memandu yang berdaftar dengan JPJ.

2.5 Kategori Orang Kurang Upaya (OKU)

Kementerian Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat (2020) melalui Jabatan Kebajikan Masyarakat (JKM) telah mengklasifikasikan OKU kepada tujuh kategori utama ketidakupayaan :

- (i) Kurang Upaya Pendengaran dan penglihatan
- (ii) Kurang upaya fizikal (pengguna tongkat dan kerusi roda)
- (iii) Masalah pembelajaran
- (iv) Kurang upaya pertuturan
- (v) Kurang upaya mental
- (vi) Kurang upaya pelbagai

2.6 Masalah Yang Dihadapi Oleh OKU Untuk Memandu

Memandu merupakan satu tugas kompleks yang melibatkan beberapa kemahiran iaitu kemahiran fizikal, sensori serta persepsi kognitif seperti pemerhatian, perhatian, kebolehan untuk membuat keputusan, masa untuk bertindakbalas dan persepsi yang tepat (Suzana, 2014). Oleh itu, masalah yang dihadapi oleh golongan OKU haruslah diperhalusi untuk mengetahui penyediaan fasiliti

apa yang sesuai kepada mereka. Berikut ialah masalah-masalah yang dihadapi oleh OKU untuk memandu (Suzana, 2014) :-

- (i) Masalah Julat pergerakan Sendi (*Range of motion*) dan kekuatan (*strength*)
- (ii) Masalah tonus otot (*Muscle tone*)
- (iii) Masalah sensori
- (iv) Masalah keseimbangan (*Balance*)
- (v) Masalah persepsi dan kognitif

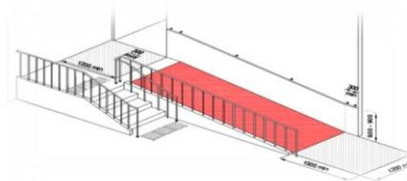
Kebanyakan masalah yang dialami oleh calon OKU ialah yang melibatkan ketidakupayaan fizikal. Oleh itu, institut memandu perlu memastikan penyediaan fasiliti OKU yang lengkap untuk kemudahan golongan ini (The Star, 2017).

2.7 Fasiliti OKU Di Institut Memandu

Jabatan Kerajaan Tempatan Kementerian Bandar, Perumahan Dan Kerajaan Tempatan telah mengeluarkan Senarai Semak Audit Akses Rekabentuk Sejagat (KPKT, 2014). Tujuan utama senarai semak ini adalah bagi membantu dan memudahkan semua pihak berkaitan dalam merancang, merekabentuk, menyediakan, menyelaras serta seterusnya mengaudit keperluan rekabentuk sejagat yang merangkumi golongan warga emas, kanak-kanak dan OKU.

Oleh itu, pihak institut memandu perlu menyediakan fasiliti OKU mengikut panduan yang telah ditetapkan. Berikut merupakan jenis fasiliti OKU yang sepatunya disediakan di institut memandu: -

- (i) Lerengan (Ramp)



Rajah 1: Contoh Lerengan (KPKT, 2014)

Lerengan atau ramp adalah bidang miring yang dipasang sebagai pengganti tangga bagi memudahkan pengguna berkerusi roda atau mereka yang membawa benda yang beroda.

- (ii) Susur tangan (handrail)



Rajah 2: Contoh susur tangan (Simplified building, 2020)

Susur tangan atau handrails perlu dipasang pada kedua-dua sisi tangga/ramp untuk menyokong pergerakan badan. (Senarai Semak Audit Akses Rekabentuk Sejagat, 2014)

- (iii) Tempat Letak Kenderan OKU



Rajah 3 Contoh Parking OKU (KPKT, 2014)

Menurut KPKT (2014), tempat letak kereta OKU perlu disediakan berdekatan dengan pintu masuk utama dan tidak melebihi 50m.

(iv) Tandas OKU



Rajah 4: Tandas OKU (MStar, 2018)

Menurut KPKT (2014) kesemua tandas awam perlu menyediakan kemudahan OKU seperti tandas yang boleh diakses kerusi roda.

(v) Laluan ke bangunan



Rajah 5: Laluan ke bangunan (Ariffin, 2018)

Laluan ke bangunan perlu disediakan dengan menggunakan jubin pandu arah untuk OKU cacat penglihatan (KPKT, 2014).

Kesimpulannya, aksesibiliti dan fasiliti untuk golongan OKU penting bagi memastikan golongan ini dapat bergerak dengan selesa terutamanya di institusi memandu.

2.8 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penyediaan Fasiliti OKU

Berikut antara faktor-faktor yang yang mempengaruhi penyediaan fasiliti OKU di institut memandu:-

(i) Faktor Keperluan

Menurut Zafrol (2017), mengenal pasti keperluan pengguna adalah kepentingan yang paling utama. MIROS (2011) juga telah menggariskan keperluan fasiliti yang perlu ada bagi sesebuah institut memandu seperti litar memandu dan kemudahan OKU. Oleh itu, keperluan ini haruslah diikuti oleh setiap institut memandu di Malaysia.

(ii) Faktor Kewangan

Zafrol (2017) menjelaskan penyediaan dan penyelenggaraan fasiliti di sesebuah bangunan dipengaruhi oleh faktor kewangan. Kenyataan ini boleh dikaitkan dengan faktor kewangan.

Oleh itu, faktor kewangan sangat penting dalam penyediaan fasiliti sesebuah bangunan khususnya bangunan yang melibatkan orang awam seperti institut memandu.

(iii) Faktor Rekabentuk

Menurut EFA, bangunan institut memandu haruslah di rekabentuk dengan sistematik. Seow (2011) juga menekankan aspek rekabentuk yang mempunyai aksesibiliti terhadap golongan OKU. Oleh itu, institut memandu perlu memastikan fasiliti OKU yang disediakan perlu memenuhi speksifikasi yang telah ditetapkan oleh pihak kerajaan seperti KPKT dan JPJ.

(iv) Faktor Selenggara

Fasiliti yang disediakan haruslah diselenggara untuk menjaga kualiti dan meminimumkan keadaan bangunan yang teruk sehingga menjejaskan suasana pembelajaran (Zailani.R, 2020). Kenyataan ini disokong oleh Zafrol (2017) yang menyatakan banyak organisasi masih tidak menganggap penyelenggaraan fasiliti sebagai keutamaan di mana ia akan meningkatkan masalah yang tidak dijangka pada masa hadapan. Oleh itu, selenggara fasiliti OKU antara faktor yang perlu dititik beratkan oleh pihak institut memandu.

2.9 Cabaran Yang Dihadapi Dalam Penyediaan Fasiliti OKU

Cabaran yang dihadapi haruslah dikaji terlebih dahulu agar langkah untuk mengatasi masalah kekurangan penyediaan fasiliti OKU dapat dilaksanakan.

(i) Cabaran Kewangan

Kluwer (2020), menyatakan jika sesebuah fasiliti itu tidak mampu menyumbang kepada keuntungan, maka dia adalah fasiliti yang tidak perlu. Oleh itu, cabaran kepada pihak institut memandu untuk menyediakan fasiliti OKU yang boleh membawa keuntungan kepada mereka.

(ii) Cabaran Selenggara

Fasiliti yang disediakan haruslah diselenggara untuk menjaga kualiti bangunan (Zailani.R, 2020). Hal ini menjadi satu cabaran kerana lebih banyak fasiliti dibina maka lebih banyak kos penyelenggaraan diperlukan. Kenyataan ini disokong oleh Zafrol (2017) iaitu faktor utama untuk mempengaruhi keputusan menjalankan kerja penyelenggaraan adalah penyalahgunaan bangunan selepas siap dibina, kegagalan rekabentuk, dan ketiadaan tenaga kerja mahir untuk menjalankan operasi penyelenggaraan dan juga kekurangan sumber kewangan.

(iii) Cabaran Keperluan

Menurut MIROS (2011), pihak institut memandu perlu menyediakan fasiliti yang diperlukan oleh golongan OKU di samping penyediaan fasiliti yang wajib seperti kelas, litar memandu dan lain-lain. Ini memberi cabaran kepada institut memandu untuk memenuhi keperluan fasiliti OKU walaupun jumlah bilangan calon OKU yang sedikit.

(iv) Cabaran Rekabentuk

Menurut EFA (2015) bangunan sekolah memandu haruslah direkabentuk dengan sistematik. Hal ini membuatkan sesebuah rekabentuk bangunan perlu lebih terperinci dan menyeluruh termasuk fasiliti OKU. Zafrol (2017) menyatakan perkara yang perlu dipertimbangkan dalam konsep rekabentuk iaitu seperti cita rasa, keselesaan dan aliran pengguna. Perkara ini memberi cabaran kepada pihak institut memandu untuk memastikan setiap fasiliti OKU yang disediakan dapat memenuhi rekabentuk yang sesuai untuk golongan ini.

2.10 Langkah-Langkah Meningkatkan Fasiliti OKU

Akta OKU 2008 Seksyen 26 menyatakan akses kepada kemudahan, perkhidmatan dan bangunan awam adalah salah satu hak golongan OKU yang patut diperolehi oleh golongan tersebut. Berikut merupakan antara langkah-langkah yang boleh diambil untuk meningkatkan fasiliti OKU di institut memandu:

(i) Kempen Kesedaran OKU

Menurut Amizah (2016), media massa bertindak sebagai ejen kesedaran masyarakat terhadap golongan OKU melalui kempen. Contohnya seperti Kempen Aksesibiliti Pertubuhan Orang Cacat Penglihatan Malaysia (SBM) pada tahun 2016. Kempen ini bertujuan menyedarkan masyarakat kepentingan aksesibiliti OKU serta mendapatkan perhatian pihak berkuasa bagi menyediakan kemudahan dan akses yang berkonsepkan rekabentuk sejagat. Oleh itu, pendekatan kempen ini akan dapat memberi kesedaran khususnya kepada pihak institut memandu untuk menyediakan fasiliti OKU yang lengkap.

(ii) Penekanan Undang-Undang di Malaysia

Presiden Persatuan Kurang Upaya Anggota Melayu Malaysia (KUAM), Suhairi Abdullah menyatakan masalah golongan OKU boleh diselesaikan dengan mudah sekiranya penguatkuasaan Akta OKU 2008 dijalankan dengan sebaiknya (Berita Harian, 2019). Hal ini kerana undang-undang yang dikuatkuasakan di Malaysia amat lemah sehingga mengabaikan penyediaan fasiliti OKU (Ikmal.H, 2014). Oleh itu, penekanan undang-undang ini sedikit sebanyak dapat membantu dalam penyediaan fasiliti OKU terutamanya di institut memandu.

(iii) Bantuan Pembinaan Fasiliti OKU

Menurut Menteri Muda Kebajikan Sarawak Robert Lawson Chuat, kos yang agak tinggi diperlukan untuk membina sebuah bangunan mesra OKU (The Borneo Post, 2012). Oleh itu pihak kerajaan perlu memberi bantuan kepada pihak swasta untuk menyediakan fasiliti OKU terutamanya di kawasan tumpuan seperti institut memandu. Hal ini sejajar dengan hasrat kerajaan yang memberi keutamaan kepada keperluan fasiliti OKU menurut mantan Timbalan Perdana Menteri, Datuk Seri Dr Wan Azizah Wan Ismail (Harian Metro, 2019).

Kesimpulannya, semua pihak haruslah bekerjasama untuk mengubah nasib golongan OKU. Pihak kerajaan dan pihak swasta haruslah bekerjasama dalam menyediakan pembangunan yang mesra OKU.

3. Metodologi Kajian

Metodologi kajian penting bagi memastikan matlamat dan objektif kajian dapat dipenuhi. Selain itu, metodologi kajian juga perlu dalam memastikan garis panduan untuk mencapai objektif kajian secara sistematik.

3.1 Kajian Pengumpulan Data

Terdapat dua kaedah pengumpulan data iaitu kajian literatur (data sekunder) dan kaedah kualitatif (data primer).

3.1.1 Kajian Literatur

Kumar (2011) menyatakan matlamat kajian literatur ialah untuk menyediakan latarbelakang teori bagi kajian yang dijalankan, mewujudkan pautan antara cadangan kajian penyelidikan sedia ada dan membantu integrasi hasil kajian kepada pengetahuan sedia ada. Contoh sumber literatur adalah

buku, akta, jurnal dan sumber internet yang berkaitan kajian. Antara kajian literatur yang dirujuk ialah Kajian Penyediaan Fasilitas OKU di Institusi Kerajaan di Nusajaya, Johor Bharu (Seow T.W, 2011).

3.1.2 Kajian Kualitatif

Menurut Richard & Liu (2015), kaedah kualitatif digunakan untuk memahami persepsi manusia tidak kira samada secara individu atau kumpulan. Kaedah ini juga mengkaji tentang pandangan, pengetahuan, serta perasaan pihak responden. Kaedah kualitatif yang akan digunakan dalam kajian ini ialah secara tinjauan (survey) melalui penggunaan soalan temubual secara semi struktur. Seramai tiga orang responden yang terdiri daripada pihak pengurusan institut memandu telah dipilih dalam kajian ini. Kaedah temu bual dipilih kerana merupakan antara kaedah yang mempunyai kesahihan yang tinggi serta data yang diperolehi terus daripada responden kajian (Hafiz.M, 2017).

3.2 Responden Kajian

Dalam kajian ini, responden yang terlibat ialah pihak pengurusan institut memandu seperti pengarah pengurusan dan pengurus eksekutif. Responden yang dipilih ini mewakili setiap institut memandu yang terdapat di Taiping. Responden merupakan pihak yang berkaitan dalam hal fasiliti OKU di institut memandu. Sebanyak tiga orang responden telah terlibat dalam kajian ini.

3.3 Instrumen Kajian

Instrument atau alat kajian yang digunakan ialah soalan temubual secara semi struktur. Pengkaji akan merekodkan maklumat dan analisis menggunakan perisian Microsoft Word. Kaedah temubual dipilih untuk mendapatkan data yang lebih sahih dan terperinci. Hafiz (2017) juga menyatakan kaedah temu bual merupakan kaedah yang mempunyai kesahihan yang tinggi kerana data yang diperolehi terus daripada responden kajian.

3.4 Kajian Rintis

Menurut Ahmad (2018) pelaksanaan kajian rintis adalah mempunyai hubung kait dengan kesahan dan kebolehpercayaan instrument. Jadual 1 menunjukkan kajian rintis yang telah dilakukan oleh pengkaji.

Jadual 1: Kajian Rintis

Draf	Responden	Kaedah	Ulasan
1	Pengurus Eksekutif Institut Memandu	WhatsApp	Penukaran sekolah memandu kepada institut memandu
2	Pengurus Institut Memandu	WhatsApp	Soalan mudah difahami
3	Pengarah Pengurusan Institut Memandu	Bersemuka	Penukaran sekolah memandu kepada institut memandu
4	Pengurus Institut Memandu	Bersemuka	Soalan boleh difahami
5	Jurutera Awam	Bersemuka	Soalan mudah difahami

Merujuk jadual di atas seramai 5 orang responden yang berkaitan dengan topik kajian dipilih untuk melakukan kajian rintis ini. Responden terdiri daripada 4 orang dari pihak pengurusan institusi memandu dan seorang jurutera awam. Setelah kajian rintis dilakukan, pengkaji telah membetulkan dan memurnikan semula ayat dan struktur soalan yang telah diulas oleh responden sebelum melakukan temubual semi struktur kepada responden kajian yang terlibat

3.5 Analisis Kandungan

Analisis kandungan merupakan satu kaedah yang digunakan secara meluas dalam bidang penyelidikan yang meliputi pelbagai bidang dan aplikasinya adalah begitu meluas digunakan (Rashidi & Mokhtar, 2014). Pengkaji memilih untuk merekodkan temubual. Rakaman temubual bertujuan membolehkan rekod yang kekal dan membenarkan pengkaji menumpukan perhatian kepada temu bual tersebut. Setelah selesai temu bual, pengkaji akan menyalin semula temu bual tersebut dalam bentuk transkrip dengan menggunakan perisian Microsoft Word. Hasil kajian yang diperoleh akan dipersembahkan dalam bentuk jadual dan rajah.

4. Dapatan Kajian dan Perbincangan

Bahagian ini menerangkan dapatan kajian daripada soalan temubual yang telah dilakukan kepada responden dalam penyediaan fasiliti OKU di institut memandu. Pengkaji menggunakan kaedah kualitatif dan instrument soalan temubual secara semi struktur. Pengkaji juga merakam dan mencatat maklumat penting semasa proses temubual berlangsung. Kemudian data yang telah diambil akan dianalisis menggunakan kaedah analisis kandungan.

4.1 Pengumpulan Data Temubual

Pengumpulan data dibuat mengikut objektif kajian yang ditetapkan. Pengkaji telah membahagikan soalan mengikut objektif kajian untuk memudahkan proses pengambilan data. Terdapat tiga bahagian dalam pengumpulan data iaitu faktor, cabaran dan langkah-langkah.

4.2 Maklumat Responden

Dalam kajian ini, pengkaji telah menetapkan tiga responden yang perlu untuk ditemubual seperti ditunjukkan dalam Jadual 2. Responden yang dipilih ialah mereka yang terlibat dalam bahagian pengurusan sesebuah institusi memandu. Berikut ialah maklumat responden dalam kajian ini:

Jadual 2: Maklumat Responden

Responden	Jawatan	Tempoh Berkhidmat Di Institut Memandu	Organisasi	Usia Institut Memandu
R1	Pengarah Pengurusan	20 tahun	A	25 tahun
R2	Pengurus Eksekutif Sumber Manusia Dan Pentadbiran	3 tahun	B	7 tahun
R3	Pengurusan Bahagian Pentadbiran	18 tahun	C	33 tahun

Berdasarkan jadual diatas, responden akan diwakili oleh simbol R. Manakala institut memandu akan diwakili oleh abjad A, B dan C. Setiap institut memandu diwakili oleh pihak pengurusan masing-masing. Selain itu, setiap institut memandu juga mempunyai usia pengoperasian yang berbeza dimana paling lama ialah institut memandu C diikuti A dan seterusnya B. Begitu juga tempoh perkhidmatan setiap responden dimana R1 mempunyai pengalaman yang paling lama diikuti R3 dan seterusnya R2.

4.3 Faktor-Faktor Penyediaan Fasiliti OKU di Institut Memandu

Bahagian ini ialah untuk mengkaji faktor-faktor penyediaan fasiliti OKU di institut memandu. Terdapat empat faktor yang diketengahkan oleh pengkaji. Berikut ialah data yang telah diambil:

Jadual 3: Faktor-Faktor Penyediaan Fasiliti OKU

Kategori	Perkara	Responden	Dapatan Kajian
Faktor Kewangan	Faktor kewangan mempengaruhi penyediaan fasiliti OKU di institut memandu	R1	<ul style="list-style-type: none"> • Ya • Kos merupakan perkara penting dalam menyediakan sesuatu fasiliti
		R2	<ul style="list-style-type: none"> • Ya • Kos yang digunakan untuk membuat fasiliti OKU tidak mendapat keuntungan
		R3	<ul style="list-style-type: none"> • Ya • Faktor kos amat penting di dalam institusi memandu
Faktor Keperluan	Faktor jumlah calon OKU mempengaruhi keperluan sesuatu fasiliti	R1	<ul style="list-style-type: none"> • Ya • Kekurangan calon OKU menyebabkan fasiliti OKU tiada kegunaannya
		R2	<ul style="list-style-type: none"> • Ya • Jumlah calon OKU mempengaruhi keuntungan penyediaan fasiliti OKU
		R3	<ul style="list-style-type: none"> • Ya • Walaupun calon OKU sedikit namun institut memandu wajib menyediakannya
Faktor Rekabentuk	Faktor rekabentuk fasiliti OKU yang kompleks mempengaruhi penyediaan fasiliti OKU	R1	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak • Kerana fasiliti OKU sudah disediakan rekabentuknya
		R2	<ul style="list-style-type: none"> • Ya • Kerana harus mengikut spesifikasi yang ditetapkan
		R3	<ul style="list-style-type: none"> • Ya • Rekabentuk fasiliti OKU harus diperbaharui bagi menjaga keadaannya

Berdasarkan maklumat Jadual 3 diatas dapat dilihat hanya tiga faktor memberi kesan kepada institut memandu dalam menyediakan fasiliti OKU. Namun semua responden bersetuju dengan mengatakan faktor kewangan dan keperluan menjadi sebab dalam menyediakan sesebuah fasiliti OKU.

Faktor kewangan dan keperluan berkaitan antara satu sama lain. Menurut R2 setiap institut memandu wajib menyediakan fasiliti OKU. Perkara ini menjadi syarat wajib untuk mendapatkan lesen pengoperasian dari pihak JPJ. Namun, kekurangan calon OKU telah menyebabkan kerugian kepada pihak institut memandu kerana fasiliti OKU yang dibangunkan tidak memberi keuntungan. Perkara ini selari dengan kenyataan dari Kluwer (2020) iaitu fasiliti yang disediakan perlu menyumbang kepada keuntungan sesebuah organisasi. Jika fasiliti itu tidak mampu menyumbang kepada keuntungan, maka dia adalah fasiliti yang tidak diperlukan.

Kekurangan calon dari golongan OKU menyebabkan faktor keperluan dipilih. MIROS (2011) telah menggariskan panduan fasiliti yang perlu ada di institut memandu antaranya ialah fasiliti OKU. Namun menurut R1 kekurangan calon OKU memberi kesan dalam faktor keperluan kerana tidak semua calon OKU akan memakai fasiliti tersebut khususnya golongan OKU lembam. Jelas beliau OKU lembam tidak memerlukan fasiliti tersebut kerana fizikal mereka sama seperti orang normal.

Manakala faktor rekabentuk dipilih oleh R2 dan R3. R2 berpendapat walaupun sesebuah institut itu sudah mempunyai fasiliti OKU yang lengkap, namun untuk membuat fasiliti OKU yang mengikut spesifikasi daripada pihak JPJ agak sukar kerana mereka memerlukan spesifikasi yang sebenar mengikut KPKT. Perkara ini sejajar dengan Senarai Semak Audit Akses Rekabentuk Sejagat (2014) yang dikeluarkan oleh KPKT dalam memastikan rekabentuk fasiliti yang dibangunkan selari dengan piawaian antarabangsa. Manakala R3 menyatakan faktor umur sesebuah institut memandu juga menjadi punca rekabentuk baharu perlu dilaksanakan. Beliau menjelaskan bangunan yang sedia perlu direkabentuk semula untuk kemudahan fasiliti OKU. Hal ini kerana fasiliti yang ada agak berusia dan tidak lagi boleh digunakan.

4.4 Cabaran Menyediakan Fasiliti OKU di Institusi Memandu

Bahagian ini ialah untuk mengkaji cabaran menyediakan fasiliti OKU di institusi memandu. Berikut ialah data yang telah diambil oleh pengkaji.

Jadual 4: Cabaran Menyediakan Fasiliti OKU

Kategori	Perkara	Responden	Dapatan Kajian
Cabaran Kewangan	Kos penyediaan fasiliti tinggi & tidak menguntungkan	R1	<ul style="list-style-type: none"> • Kekurangan calon OKU menyebabkan kos penyediaan fasiliti OKU tidak menguntungkan
		R2	<ul style="list-style-type: none"> • Kos penyediaan fasiliti OKU yang agak tinggi kerana perlu mengikut spesifikasi
		R3	<ul style="list-style-type: none"> • Kekurangan calon OKU berserta kos untuk penyelenggaraan yang tinggi
Cabaran Keperluan	Cabaran untuk menyediakan fasiliti OKU walaupun jumlah golongan ini tidak ramai	R1	<ul style="list-style-type: none"> • Tiada cabaran kerana fasiliti OKU telah disediakan sebaiknya
		R2	<ul style="list-style-type: none"> • cabaran untuk keperluan penyediaan fasiliti OKU mengikut spesifikasi ditetapkan walaupun kekurangan calon OKU
		R3	<ul style="list-style-type: none"> • Tiada cabaran kerana fasiliti OKU telah disediakan secukupnya
Cabaran Selenggara	Cabaran untuk memastikan fasiliti OKU diselenggara & dalam keadaan baik	R1	<ul style="list-style-type: none"> • Penyelenggaraan fasiliti harus dilakukan untuk memastikan ianyadalam keadaan baik walaupun jarang digunakan
		R2	<ul style="list-style-type: none"> • Tiada cabaran kerana fasiliti masih lagi dalam keadaan baik
		R3	<ul style="list-style-type: none"> • Penyelenggaraan perlu dilakukan kerana fasiliti sudah berusia

Berdasarkan Jadual 4 terdapat tiga cabaran bagi penyediaan fasiliti OKU di institut memandu. Cabaran pertama ialah cabaran kewangan. Data ini dibuktikan apabila kesemua responden menyatakan bahawa cabaran kewangan mempengaruhi penyediaan fasiliti OKU di institut memandu.

Kenyataan ini berasas kerana menurut Zakaria *et al.* (2010) kekurangan peruntukan kewangan menjadi punca sesebuah fasiliti itu mengalami kerosakan atau sukar untuk dilaksanakan.

Cabaran keperluan hanya dinyatakan oleh R2. Beliau berpendapat cabaran keperluan ialah untuk memastikan fasiliti OKU dalam keadaan baik dan mengikut spesifikasi yang ditetapkan walaupun jumlah calon OKU yang berdaftar sedikit. Hal ini kerana fasiliti OKU wajib disediakan bagi setiap institut memandu yang berdaftar dengan JPJ bagi tujuan pengredan. Mantan Ketua Pengarah JPJ iaitu Datuk Ismail Ahmad menyatakan JPJ akan melaksanakan sistem pengredan terhadap kesemua institut memandu yang berdaftar bagi menilai perkhidmatan yang disediakan, seterusnya memberi gred berdasarkan bintang untuk mewujudkan persaingan sihat antara institusi berkenaan (The Star, 2013).

Seterusnya ialah cabaran selenggara. Menurut R3 cabaran ini dipengaruhi oleh tempoh masa sesebuah institusi memandu itu ditubuhkan. Lebih lama sesebuah institusi memandu itu, maka lebih banyak kos untuk selenggara perlu dikeluarkan. Kenyataan ini disokong oleh Shukoor (2016) yang menyatakan kos penyelenggaraan akan meningkat sesuai dengan usia sesebuah bangunan. Hal ini dibuktikan apabila R1 dan R3 bersetuju mengenai cabaran selenggara kerana kedua-dua responden ini berkhidmat di institut memandu yang sudah melebihi 20 tahun.

4.5 Langkah-Langkah Menggalakkan Penyediaan Fasiliti OKU di Institut Memandu

Bahagian ini menerangkan cadangan langkah-langkah menggalakkan penyediaan fasiliti OKU di institut memandu. Berikut ialah data yang telah diambil.

Jadual 5: Langkah-Langkah Menggalakkan Penyediaan Fasiliti OKU

Kategori	Perkara	Responden	Dapatan Kajian
Kempen Kesedaran OKU	Mempergiatkan kempen untuk golongan OKU mengambil lesen memandu	R1	<ul style="list-style-type: none"> • Setuju • Mencadangkan kempen bantuan kewangan kepada calon OKU untuk mengambil lesen memandu
		R2	<ul style="list-style-type: none"> • Setuju • Menggalakkan kempen ini supaya lebih ramai calon OKU datang mengambil lesen
		R3	<ul style="list-style-type: none"> • Setuju • Mencadangkan kempen beri bantuan kepada golongan OKU untuk mengambil lesen memandu
Penekanan Undang-Undang	Mengetatkan undang-undang sediaada	R1	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak setuju • Beranggapan undang-undang sediaada sudah mencukupi
		R2	<ul style="list-style-type: none"> • Setuju • Penguatkuasaan undang-undang harus dilaksanakan agar setiap institut memandu menyediakan fasiliti OKU yang lengkap
		R3	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak setuju • Beranggapan undang-undang sediaada sudah mencukupi

Bantuan Pembinaan Fasilitas OKU	Memberi bantuan pembinaan fasilitas OKU di institut memandu	R1	<ul style="list-style-type: none"> • Setuju • Pemberian bantuan atau insentif ini agar dapat meringankan beban institut memandu
		R2	<ul style="list-style-type: none"> • Setuju • Pemberian bantuan dapat memudahkan penyediaan fasilitas OKU
		R3	<ul style="list-style-type: none"> • Setuju • Bantuan ini dapat digunakan untuk memastikan fasilitas OKU disediakan dan dijaga dengan rapi

Merujuk jadual di atas terdapat beberapa cadangan yang telah diutarakan oleh responden antaranya ialah cadangan kempen bantuan kewangan kepada golongan OKU untuk mengambil lesen. Kesemua responden bersetuju dan mencadangkan agar bantuan kewangan diberikan kerana kos untuk mengambil lesen memandu OKU agak tinggi. Golongan OKU perlu membelanjakan kos yang tinggi untuk mengambil lesen memandu berbanding golongan normal kerana mereka perlu menyediakan kenderaan khas (The Star, 2017).

Selain itu, penekanan undang-undang juga turut dicadangkan. Perkara ini disokong oleh Presiden Persatuan Kurang Upaya Anggota Melayu Malaysia (KUAM), Suhairi Abdullah yang menyatakan akta sedia ada yang diperuntukkan untuk golongan OKU tidak pernah dikuatkuasakan, sekali gus sebarang permasalahan yang dihadapi oleh golongan ini tidak dapat diselesaikan (Berita Harian, 2019).

Seterusnya ialah bantuan pembinaan fasilitas OKU di institut memandu. Kesemua responden telah mencadangkan agar pihak kerajaan memberi bantuan kepada institut memandu untuk menyediakan fasilitas OKU. Institut memandu merupakan sebuah institusi swasta yang wajib menyediakan fasilitas OKU walaupun menghadapi kekurangan calon memandu dari golongan ini. Hal ini turut disentuh oleh mantan timbalan perdana menteri Datuk Seri Dr Wan Azizah Wan Ismail (2017) menyatakan pihak kerajaan boleh mempertimbangkan untuk memberi bantuan kepada pihak pemaju agar menyediakan fasilitas OKU di bangunan yang dibina.

5. Kesimpulan

Kesimpulannya, kajian ini telah mencapai objektif-objektif yang telah dinyatakan. Kajian ini diharap dapat memberi maklumat yang berguna dan bermanfaat kepada semua pihak khususnya golongan OKU dan pihak pengurusan institut memandu. Kajian ini juga diharap dapat memberi gambaran kepada pihak institut memandu untuk sentiasa memastikan fasilitas OKU di sediakan dan diselenggara dengan baik. Semua pihak haruslah bekerjasama dalam memastikan golongan OKU dapat kemudahan yang setimpal dengan keadaan mereka tidak kira di bangunan swasta atau awam. Hal ini membolehkan hasrat kerajaan untuk membangunkan negara yang mesra OKU pada masa akan datang. Melalui kajian ini pihak kerajaan dan swasta terutamanya pihak institut memandu haruslah bekerjasama dalam memastikan fasilitas OKU dapat disediakan dengan baik.

Penghargaan

Kajian ini dilakukan dengan kerjasama dari pihak responden kajian yang terdiri daripada pihak pengurusan institut memandu. Tidak lupa juga setinggi penghargaan kepada para pensyarah Jabatan

Pengurusan Pembinaan dari Fakulti Pengurusan Teknologi dan Perniagaan Universiti Tun Hussein Onn Malaysia (UTHM) yang banyak membantu dalam kajian ini. Terima kasih kepada semua pihak yang sudi membantu sehingga kajian ini dapat disiapkan.

Rujukan

- Berita Harian (2019). Perkasakan Akta OKU. Berita Harian 4 Jun 2019. Atas talian: <https://www.bharian.com.my/berita/nasional/2019/06/571337/perkasakan-akta-oku>
- Berita Harian (2018). Oku Ambil Lesen Elak Mati Katak. Berita Harian 19 Januari 2018. Atas talian: <https://www.bharian.com.my/berita/wilayah/2018/01/377732/oku-ambil-lesen-elak-mati-katak>
- Berita Harian (2016). Kemudahan Mesra OKU Perlu Ditingkatkan. Berita Harian 20 Januari 2016. Atas talian: <https://www.bharian.com.my/node/119662>
- Berita Harian (2019). Kemudahan Oku Tidak Tepat Spesifikasi. Berita Harian 20 Februari 2019. Atas talian <http://www.ism.gov.my/ism-media/berita-acara/berita/45-arkib-keratan-akhbar/299-berita-harian-20-feb-2019-kemudahan-oku-tidak-tepat-spesifikasi>
- Data Terbuka Malaysia (2020). Pendaftaran Orang Kurang Upaya (OKU) Mengikut Negeri. Data Terbuka Malaysia 31 Mac 2020. Atas talian: http://www.data.gov.my/data/ms_MY/dataset/pendaftaran-orang-kurang-upaya-oku-mengikut-negeri
- Data Terbuka Malaysia (2020). Senarai Institut Memandu Yang Berdaftar Dengan JPJ. Data Terbuka Malaysia 21 April 2020. Atas talian: http://data.gov.my/data/ms_MY/dataset/senarai-institut-memandu-yang-berdaftar-dengan-jpj-mengikut-negeri
- Harian Metro (2019). Rancang Pelan Bangunan Mesra OKU. Harian Metro 13 April 2019. Atas talian: <https://www.hmetro.com.my/mutakhir/2019/04/444419/rancang-pelan-bangunan-mesra-oku-tpm>
- Mazlan.N (2020). *Keberkesanan Penggunaan Mesin Pengorek Terowong: (Tunnel Boring Machine) Bagi Projek MRT Di Malaysia: Perspektif Kontraktor*. Universiti Tun Hussein Onn Malaysia. Tesis Sarjana Muda
- Md Tah, Ikmal. H. (2014). Orang Kurang Upaya (OKU) dan Hak untuk Hidup : Satu Analisis Perundangan di Malaysia. *International Conference on Law, Policy and Social Justice.(ICLAPS 2014)*
- MIROS. (2011). *Pembangunan Kriteria Penggredan Institut Memandu di Malaysia Laporan Penyelidikan Pembangunan Kriteria Penggredan Institut Memandu di Malaysia*.
- MIROS. (2011). *Laporan Penyelidikan Laporan Status Semasa Institut Memandu di Malaysia. January*. Atas talian: <https://doi.org/10.13140/RG.2.1.4732.4647>
- Muda.N (2017). *Kajian Terhadap Penyelenggaraan Fasiliti Fizikal Di Hab Pengangkutan Awam Johor Bahru Sentral (JBS)*, Universiti Tun Hussein Onn Malaysia. Tesis Sarjana Muda
- Nur Hafiz.M, Falina.H, Fikhriah.N & Safura, (2017). Penyediaan Fasiliti Orang Kurang Upaya (OKU) Di Institusi Pengajian Tinggi. *2nd Putrajaya International Conference on Children, Women, Elderly and Disabled People (PICCWED2), May*, 304–311.
- Othman, M. S., Kassim, A. Y., Kemanusiaan, F. S., Pendidikan, U., & Idris, S. (2018). Kajian Rintis Bagi Pelaksanaan Komposisi Pengajaran Guru Pendidikan Islam Yang Mengintegrasikan Kemahiran Berfikir Aras Tinggi (KBAT) Menerusi Pendidikan Akidah Sekolah Rendah. *Online Journal Of Islamic Education, Vol. 4, Issue 2*
- Rashidi, M. N., Begum, R. A., Mokhtar, M., & Jacqueline, J. (2014). Pelaksanaan Analisis Kandungan Sebagai Metodologi Kajian bagi Mengenalpasti Kriteria Pembinaan Lestari. *Journal of Advanced Research Design, 1(1)*, 18–27.
- Zailani.R (2020). *Kajian Amalan Pengurusan Penyelenggaraan Fasiliti Di Bangunan Sekolah Menengah*. Universiti Tun Hussein Onn. Tesis Sarjana Muda
- Richard F. Fellows & Anita M. M. Liu. *Research Methods For Construction*. 4th Ed. Blackwell Publishing. 2015
- R. Kumar. *Research Methodology. A step-by step guide for beginners*. 3th Ed. SAGE Publications. 2011
- Seow.T.W & Shalini.S (2011). Kajian Penyediaan Fasiliti Orang Kurang Upaya (OKU) di Institusi Kerajaan di Nusajaya, Johor Bahru. *Persidangan Kebangsaan Geografi dan Alam Sekitar kali ke-3, Universiti Pendidikan Sultan Idris*.
- Surani, H. M., Yassin, A., & Masram, H. (2020). *Fasiliti di Stesen Monorel: Cabaran kepada Orang Kelainan Upaya*. Universiti Tun Hussein Onn Malaysia. Tesis Sarjana Muda
- Samsuri, Noorainul. A. (2012). *Penyediaan Fasiliti Oku Di Sekolah Menengah Pendidikan Khas Vokasional Indahpura*. Universiti Tun Hussein Onn Malaysia. Tesis Sarjana
- Shukoor (2016). *Kerja-kerja Penyelenggaraan Bangunan Lama di Alor Setar*. Universiti Teknologi Malaysia. Tesis Sarjana Muda

- Senarai Semak Kemudahan Akses Berdasarkan Rekabentuk Sejagat (2014). *Jabatan Kerajaan Tempatan Kementerian Kesejahteraan Bandar, Perumahan Dan Kerajaan Tempatan (KPKT)*. MS1184:2014
- Suzana (2014). Penilaian Pra-Memandu Untuk OKU. KKM 27 Januari 2014. Atas talian: <http://www.myhealth.gov.my/penilaian-pra-memandu-untuk-orang-kelainan-upaya/>
- The Star (2017). JPJ to encourage more OKU-friendly in institutes and facilities. The Star 19 Jun 2017. Retrieved from <https://www.thestar.com.my/metro/community/2017/06/19/jpj-to-encourage-more-okufriendly-institutes-and-facilities>
- The Star (2017). Difficult process for the disabled to get driving licence. The Star 19 Jun 2017. Retrieved from <https://www.thestar.com.my/news/nation/2017/06/19/difficult-process-for-the-disabled-to-get-driving-licence/>
- The Star (2013). JPJ to grade driving schools next year. The Star 8 Disember 2013. Retrieved from <https://www.thestar.com.my/news/nation/2013/12/08/jpj-to-grade-driving-schools-next-year/>
- Kluwer.W (2020). What to consider when making business facility decisions. Atas talian: <https://www.bizfilings.com/toolkit/research-topics/office-hr/what-to-consider-when-making-business-facility-decisions>
- Zafrol, M. (2017) *Halangan Kritikal Bagi Keberkesanan Pengurusan Penyelenggaraan Bangunan Di Malaysia*. Universiti Teknologi Mara. Tesis Sarjana Muda.
- Zakaria, H., Ariffin, K., Ahmad, S., & Aiyub, K. (2010). Pengurusan Fasiliti Dalam Penyelenggaraan Bangunan: Amalan Kualiti, Keselamatan dan Kesihatan Universiti Kebangsaan Malaysia. *Journal of Techno-Social*, 23-36