

HUBUNGAN DI ANTARA KOMITMEN KESELAMATAN DAN PRESTASI KESELAMATAN PEMANDU-PEMANDU BAS EKSPRES: PERANAN PERSEPSI RISIKO SEBAGAI PEMBOLEHUBAH PENGANTARA

*(THE RELATIONSHIP BETWEEN SAFETY COMMITMENT AND SAFETY
PERFORMANCE AMONG EXPRESS BUS DRIVERS : THE ROLE OF RISK
PERCEPTION AS MEDIATORS)*

Munauwar Mustafa*
munawar@uum.edu.my

Shahrizal Badlishah
shahrizal@uum.edu.my

Pusat Pengajian Pengurusan Perniagaan,
Kolej Perniagaan, Universiti Utara Malaysia

Ummey Abdul Razak
ummeyar07@gmail.com

Abstrak

Kajian kuantitatif ini dijalankan untuk mengkaji campur tangan persepsi risiko selaku pembolehubah pengantara ke atas hubungan antara komitmen keselamatan dengan prestasi keselamatan ke atas pemandu-pemandu bas ekspres yang memandu di laluan Kuala Perlis – Kuala Lumpur. Peningkatan prestasi keselamatan pekerja boleh mengurangkan bilangan kemalangan, meningkatkan kepuasan pekerja, kesetiaan kepada syarikat dan prestasi syarikat. Prestasi keselamatan boleh ditakrifkan sebagai tindakan atau penilaian gelagat yang ditunjukkan oleh individu dalam hampir semua kerja-kerja bagi meningkatkan kesihatan dan keselamatan pekerja, pelanggan, orang awam, dan alam sekitar. Dua dimensi prestasi keselamatan telah digunakan dalam kajian ini iaitu pematuhan keselamatan dan juga penyertaan keselamatan. Populasi kajian ini adalah terdiri daripada 372 orang pemandu bas ekspres. Daripada 200 borang soalselidik yang diedarkan, 103 set soalselidik yang lengkap telah berjaya dikumpulkan. Data dianalisis dengan menggunakan Ujian Analisis Berganda daripada Statistical Package for Social Sciences Versi 19. Dapatan kajian ini menyokong hipotesis dan membuktikan bahawa terdapat kesan pengantaraan persepsi risiko yang signifikan terhadap hubungan antara komitmen keselamatan ke atas prestasi keselamatan.

Kata kunci: Prestasi keselamatan, Komitmen keselamatan, Persepsi risiko, Sektor pengangkutan

Abstract

This quantitative study was carried out to investigate the effect of risk perception as a mediating variable on the relationship between safety commitment and safety performance among express bus drivers on Kuala Perlis - Kuala Lumpur route. Improved employees safety performance can reduce the number of accidents, increase workers job satisfaction, loyalty to the company and performance of the company. Two dimensions of safety performance were used in this study, namely safety compliance and safety participation. The population of this study was 372 express bus drivers. From the 200 sets of questionnaires distributed, 103 sets of usable questionnaires were collected and used in data analysis. Multiple Regression Analysis from Statistical Package for Social Sciences Version 19 was used to analyse the mediating effect of risk perception on the relationship between commitment to safety and safety performance. The findings confirmed the hypothesis that there are significant mediating effect of risk perception on the relationship between commitment to safety and the safety performance.

Keywords: Safety Performance, Safety Commitment, Risk Perception, Transportation Sector.

2017 GBSE Journal

1. Pengenalan

Pengurusan keselamatan dan kesihatan pekerjaan adalah merupakan satu aspek penting yang harus diberi perhatian dalam semua sektor pekerjaan. Pada tahun 2012, sebanyak 61,552 kes kemalangan pekerjaan dilaporkan iaitu meningkat sebanyak 1,655 kes atau 2.76% berbanding 59,897 kes pada 2011 (Jadual 1).

Jadual 1
Bilangan Kemalangan dilaporkan 2011-2012

| Jenis Kemalangan dilaporkan | 2011 | 2012 |
|------------------------------|--------|--------|
| Kemalangan perusahaan | 35,088 | 35,296 |
| Kemalangan semasa perjalanan | 24,809 | 26,256 |
| Jumlah bilangan kemalangan | 59,897 | 61,552 |

Statistik PERKESO juga menunjukkan peningkatan dalam bilangan kemalangan semasa dalam perjalanan yang berkaitan dengan pekerjaan iaitu sebanyak 1,447 kes atau

5.83% dari 24,809 kes pada 2011 kepada 26,256 kes pada 2012. Secara keseluruhannya, dalam tahun 2012 sebanyak 57.34% kemalangan terjadi di tempat kerja manakala 42.66% pula melibatkan kemalangan semasa perjalanan berkaitan pekerjaan.

Nahas jalan raya kini menjadi ancaman nombor satu di Malaysia (Chang, 2014) yang semakin kritikal lebih-lebih lagi dengan penambahan jumlah kenderaan setiap tahun. Kemalangan yang terjadi bukan sahaja menjadi satu kerugian kepada keluarga mangsa dan rakan-rakannya sahaja, tetapi kerugian modal insan yang besar kepada negara. Setiap nyawa yang hilang akibat kemalangan jalan raya merupakan kerugian kepada negara kerana banyak wang dan perbelanjaan telah dikeluarkan ke atas mereka bagi tujuan persekolahan, peperiksaan, serta latihan pekerjaan

Kajian ini memberikan tumpuan kepada pemandu-pemandu bas ekspres. Terdapat banyak penyebab kepada kemalangan bas seperti yang disebut oleh Lal & Craig (2001), Brown (1994), Nadason (2011), Ramasamy (2010), Fakhruddin (2014), Badami & Haider (2007). Walaubagaimanapun, kajian ini hanya mengkaji tiga pembolehubah yang penting sahaja iaitu prestasi keselamatan, komitmen keselamatan dan persepsi risiko pemandu-pemandu bas ekspres yang beroperasi di laluan Kuala Perlis – Kuala Lumpur.

2. Tinjauan Literatur

Literatur berkaitan dengan keselamatan menunjukkan bahawa komitmen keselamatan mempunyai hubungan signifikan yang positif dengan gelagat keselamatan pekerja di tempat kerja (Rosli et al., 2010). Selain daripada itu, terdapat kajian yang menunjukkan komitmen peribadi kepada keselamatan boleh meningkat dengan ketara dengan melibatkan kakitangan dalam proses membuat keputusan yang memberi kesan kepada keselamatan dalam pekerjaan yang mereka lakukan (Cooper, 1998). Sikap boleh berhubungan kepada gelagat kerana individu ingin menjustifikasikan tindakan mereka sebelum ini dan bukan sebaliknya (Heider, 1958) seperti yang disebut dalam Ulleberg dan Rundmo (2003).

Dalam kajian Ulleberg dan Rundmo (2003), remaja dengan sikap yang positif terhadap keselamatan trafik mungkin kurang melaporkan gelagat pemanduan berisiko, seperti yang ditunjukkan oleh korelasi negatif yang kuat antara pembolehubah. Oleh itu sikap yang lebih positif terhadap keselamatan trafik yang dinyatakan oleh responden menyebabkan mereka kurang melaporkan gelagat pemanduan berisiko. Kajian Chen (2009) ke atas universiti di Taiwan mendapati terdapat hubungan yang positif dan signifikan antara sikap dan gelagat pemanduan iaitu bermaksud sikap terhadap keselamatan trafik berkaitan secara langsung dengan gelagat pemanduan berisiko. Walau bagaimanapun, sebaliknya Lund (2006) mendapati sikap tidak berjaya meramalkan gelagat pemandu di Ghana seperti yang disebut dalam Lund dan Rundmo (2009).

Persepsi risiko dikatakan sebagai satu faktor penyebab dan akibat gelagat sejajar dengan sikap keselamatan (Rundmo, 2000). Rundmo (1995) mendapati sikap dan persepsi risiko berkaitan antara satu sama lain. Organisasi yang kukuh dengan budaya yang jelas dikaitkan dengan tahap komitmen pekerja yang lebih tinggi lebih besar komitmen golongan ini untuk keselamatan, lebih banyak mereka menganggap tugas mereka lebih berisiko (Cooper, 1998). Komitmen keselamatan adalah merupakan satu dimensi di dalam iklim keselamatan. Kajian yang dilakukan oleh Kouabenan, Ngueutsa dan Mbaye (2015) menggunakan iklim keselamatan untuk dikaji bersama persepsi risiko. Dapatan kajian tersebut menunjukkan terdapat hubungan yang signifikan antara iklim keselamatan dan persepsi risiko.

Ramai penyelidik telah menunjukkan bahawa persepsi risiko berkaitan secara negatif dengan gelagat berisiko secara umumnya (Cohn, Macfarlane, Yanez, & Imai, 1995). Menurut You et al. (2013), persepsi risiko mempunyai kesan langsung ke atas gelagat keselamatan operasi. Mereka menyatakan bahawa persepsi risiko termasuk lima faktor (risiko penerbangan am; risiko penerbangan yang tinggi; risiko ketinggian; pemanduan sistem berisiko; risiko setiap hari), manakala gelagat keselamatan operasi meliputi unsur-unsur seperti automasi pemahaman, kepimpinan, pengurusan, kesedaran

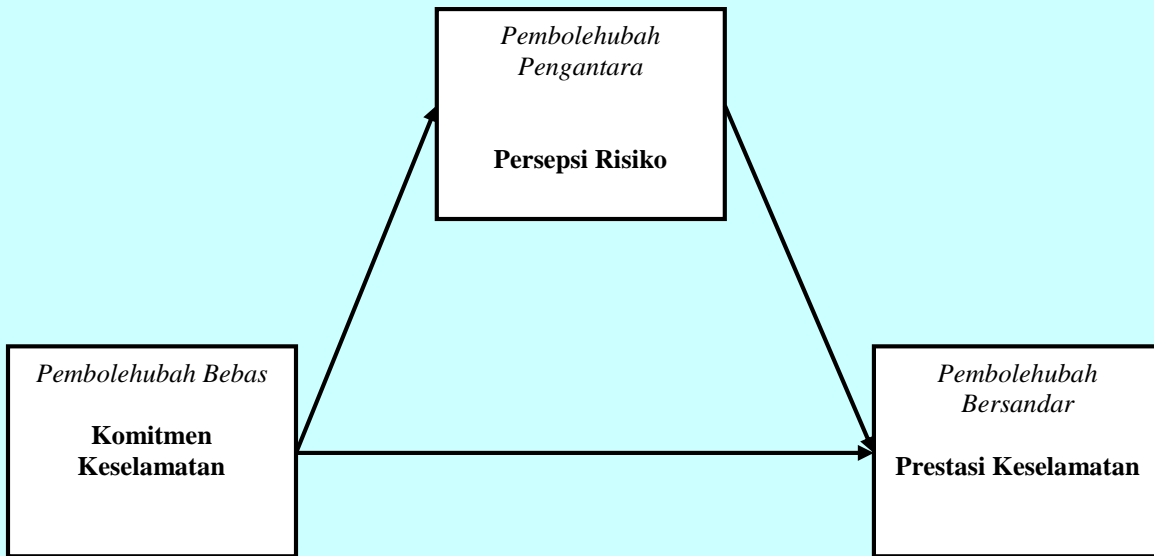
keadaan, membuat keputusan, komunikasi dan kerjasama. Hasil kajian menunjukkan bahawa aspek persepsi risiko dan pengaruh yang berbeza ke atas gelagat operasi keselamatan wujud.

Şimşekoğlu et al. (2013) mengkaji persepsi risiko trafik dan bukan trafik, *fatalism*, dan gelagat pemandu di Turki dan Iran. Dalam kedua-dua sampel, persepsi risiko trafik telah dikaitkan dengan persepsi risiko bukan trafik. Persepsi risiko hanya berkaitan dengan gelagat pemandu yang berhati-hati seperti penggunaan tali pinggang keledar dan pengurangan kelajuan di Turki. Walau bagaimanapun, ia tidak berkaitan dengan mana-mana gelagat pemandu di Iran.

Terdapat beberapa kajian yang menekankan mengenai peranan persepsi risiko individu dalam gelagat keselamatan pekerja dan sikap. Lund dan Rundmo (2009) telah menjalankan kajian bertajuk perbandingan silang budaya keselamatan trafik, persepsi risiko, sikap dan gelagat dalam kalangan penduduk Ghana dan Norway dan mereka telah melaporkan bahawa terdapat perbezaan dalam kedudukan sikap, persepsi risiko, dan gelagat responden bahawa persepsi risiko dan sikap adalah peramal besar gelagat berisiko dan penglibatan kemalangan. Manakala Ji, You, Lan, dan Yang (2011) pula menyatakan persepsi risiko mempunyai kesan penyederhanaan ke atas hubungan antara toleransi risiko dan gelagat operasi keselamatan dalam kalangan juruterbang syarikat penerbangan China.

3. Kerangka Teoritikal

Berdasarkan kepada perbincangan di atas, tiga pembolehubah yang menunjangi dan membentuk kerangka teoritikal kajian ini telah dikenalpasti dan dioperasikan. Pembolehubah-pembolehubah tersebut ialah prestasi keselamatan, komitmen keselamatan dan persepsi risiko. Rajah 1 menjelaskan secara visual akan hubungan di antara ketiga-tiga pembolehubah kajian tersebut.



Rajah 1
Kerangka Teoritik

4. Metodologi

4.1 Responden Kajian

Populasi kajian ini ialah sebanyak 372 orang pemandu daripada 16 buah syarikat bas ekspres yang beroperasi dari Kuala Perlis ke Kuala Lumpur. Senarai nama pemandu telah diperoleh berdasarkan perbincangan dengan wakil daripada pejabat syarikat berkenaan. Berdasarkan kepada jadual Krejcie dan Morgan (1970), bilangan sampel yang diperlukan adalah sebanyak 200 orang pemandu. Pensampelan rawak mudah telah dikenakan ke atas populasi sebanyak 372 ini untuk memberikan senarai pemandu-pemandu yang perlu diedarkan borang soal selidik.

4.2 Instrumen Kajian

Borang soal selidik kajian ini menggabungkan tiga instrumen mapan yang telah dibangunkan dan digunakan oleh penyelidik-penyelidik terdahulu dan dirasakan mampu

untuk membantu mencapai objektif kajian dengan mengambilkira keesahan dan reliabiliti konstruk serta kesesuaiannya dengan responden-responden kajian (Jadual 2).

Jadual 2
Pembolehubah dan Instrumen

| Pembolehubah | Rujukan | Bil Item |
|----------------------|---------------------------|-----------------|
| Prestasi Keselamatan | Vinodkumar & Bhasi (2010) | 12 |
| Komitmen Keselamatan | Fadzli Shah (2008) | 21 |
| Persepsi Risiko | Rundmo & Iversen (2004) | 8 |

Setelah melalui langkah-langkah untuk memastikan keesahan instrumen, instrumen kajian ini juga melalui proses pengujian kebolehpercayaan. Ujian kebolehpercayaan bertujuan mengukur tahap ketekalan instrumen yang digunakan. Keputusan ujian kebolehpercayaan menerusi pengukuran koefisien Alpha Cronbach adalah seperti berikut:

Jadual 3. *Ujian Kebolehpercayaan*

| Bil | Pembolehubah | Cronbach's Alpha | Adaptasi dari |
|------------|----------------------|-------------------------|---------------------------|
| 1 | Prestasi keselamatan | 0.76 | Vinodkumar & Bhasi (2010) |
| 2 | Komitmen keselamatan | 0.885 | Fadzli Shah (2008) |
| 3 | Persepsi risiko | 0.89 | Rundmo & Iversen (2004) |

Cooper & Schindler (2006), Hair, Anderson, Tathan & Black (1998) dan Nunally (1978) menyatakan bahawa mana-mana skor koefisien Alpha Cronbach di sekitar 0.60 adalah dianggap sebagai mempunyai piawai kebolehpercayaan yang boleh diterima. Memandangkan kesemua skor ujian yang didapati adalah melebihi nilai tersebut, maka instrumen tersebut boleh diguna-pakai untuk mengukur pembolehubah-pembolehubah kajian.

4.3 Analisis Data

Data yang di peroleh dianalisis dengan menggunakan pakej komputer *Statistical Package for Social Sciences (SPSS)* versi 19.0. Proses analisis data mempunyai tiga objektif iaitu: memeriksa sifat-sifat data, menguji kesempurnaan data, dan menguji hipotesis yang telah diwujudkan bagi penyelidikan. Analisis regresi digunakan mengukur kesan yang wujud dari pembolehubah tidak bersandar ke atas pembolehubah bersandar (Sekaran & Bougie, 2010). Ini bermaksud kesan satu pembolehubah tidak bersandar ke atas pembolehubah bersandar bergantung pada pembolehubah yang lain.

5. Dapatan Kajian

Kesan pengantara persepsi risiko yang dijalankan oleh penyelidik telah dibentangkan di jadual di bawah. Jadual tersebut menunjukkan hasil daripada analisis yang diperlukan untuk menguji hipotesis untuk melihat kesan pengantara persepsi risiko. Langkah 1 memerlukan nilai pekali regresi a adalah signifikan. Jika syarat tersebut dipenuhi maka komitmen keselamatan (pembolehubah bebas) mempunyai hubungan linear dengan persepsi risiko (pembolehubah pengantara).

Dapat kajian menunjukkan koefisien regresi tidak terpiawai ($\beta=0.386$) yang dikaitkan dengan kesan komitmen keselamatan ke atas persepsi risiko adalah signifikan ($p<0.05$). Maka terdapat bukti yang menyokong wujudnya hubungan linear antara komitmen keselamatan dan persepsi risiko. Langkah 1 berjaya dipenuhi iaitu terdapat hubungan linear antara komitmen keselamatan dan persepsi risiko.

Langkah seterusnya adalah untuk membuktikan pembolehubah bebas (komitmen keselamatan) mempunyai hubungan dengan pembolehubah bersandar (prestasi keselamatan). Koefisien regresi tidak terpiawai ($\beta=0.778$) yang dikaitkan dengan kesan komitmen keselamatan ke atas prestasi keselamatan adalah signifikan ($p<0.00$). Hal ini

jelas menunjukkan terdapat bukti wujudnya hubungan linear antara komitmen keselamatan dan prestasi keselamatan. Syarat untuk persamaan 2 telah dipenuhi.

Langkah 3 pula memerlukan pembolehubah pengantara iaitu persepsi risiko dikaitkan dengan pembolehubah bersandar iaitu prestasi keselamatan. Koefisien regresi tidak terpiawai ($\beta=0.144$) yang dikaitkan dengan kesan persepsi risiko ke atas prestasi keselamatan adalah signifikan ($p<0.00$). Maka, dapatlah disimpulkan bahawa terdapat bukti hubungan linear antara persepsi risiko dan prestasi keselamatan ; dan syarat untuk Langkah 3 telah dipenuhi.

Langkah terakhir iaitu Langkah 4 menunjukkan nilai beta untuk pembolehubah bebas (komitmen keselamatan) dalam Langkah 3 mestilah menjadi berkurangan berbanding dengan nilai beta untuk pembolehubah bebas (komitmen keselamatan) dalam Langkah 2. Seperti yang dijelaskan di Jadual 4.26 di bawah, koefisien regresi tidak terpiawai ($\beta=0.723$, $P<0.00$) untuk komitmen keselamatan dalam Langkah 3 adalah lebih kecil nilainya daripada koefisien regresi tidak terpiawai ($\beta=0.141$, $P<0.778$) untuk komitmen keselamatan dalam Langkah 2; maka syarat untuk Langkah 4 juga telah dipenuhi. Hasil analisis pembolehubah pengantara di paparkan dalam jadual di bawah:

Jadual 4

Kesan Pengantara Persepsi Risiko ke atas Komitmen Keselamatan dan Prestasi Keselamatan

| Langkah 1 | | β | Std. Error | Beta | t | p |
|-----------|--------|---------|------------|-------|-------|-------|
| 1 | PR | | | | | |
| | KK | 0.386 | 0.162 | 0.230 | 2.377 | 0.019 |
| | R2 | 0.053 | | | | |
| | Adj R2 | 0.044 | | | | |
| | F | 5.651 | P=0.019 | | | |
| Langkah 2 | | | | | | |
| 1 | PK | | | | | |
| | KK | 0.778 | 0.146 | 0.469 | 5.341 | 0.000 |
| | R2 | 0.220 | | | | |
| | Adj R2 | 0.213 | | | | |
| | F | 28.532 | P=0.000 | | | |
| Langkah 3 | | | | | | |
| 1 | PK | | | | | |
| | KK | 0.723 | 0.149 | 0.436 | 4.866 | 0.000 |
| | PR | 0.144 | 0.089 | 0.145 | 1.624 | 0.108 |
| | R2 | 0.240 | | | | |
| | Adj R2 | 0.225 | | | | |
| | F | 15.815 | P=0.000 | | | |

Nota: PK= Prestasi Keselamatan, KK= Komitmen Keselamatan, PR= Persepsi Risiko

Berdasarkan huraian dan penerangan berserta jadual yang di tunjukkan di atas, jelas menunjukkan bahawa semua syarat yang disarankan oleh Baron dan Kenny (1986) telah berjaya dipenuhi. Dapatan kajian telah membuktikan pembolehubah bebas komitmen keselamatan dalam Persamaan 3 mempunyai kesan yang signifikan ke atas pembolehubah bersandar iaitu prestasi keselamatan apabila pembolehubah pengantara dikawal, maka kesimpulannya terdapat bukti bahawa kesan pengantara separa persepsi risiko terhadap hubungan antara komitmen keselamatan dan persepsi keselamatan.

6. Perbincangan

Objektif kajian ini adalah untuk melihat kesan pengantara persepsi risiko terhadap hubungan antara komitmen keselamatan dan prestasi keselamatan dalam kalangan pemandu bas ekspres. Hasil kajian ini mendapati persepsi risiko mempunyai pengaruh ke atas hubungan antara komitmen keselamatan dengan prestasi keselamatan. Pengaruh

pembolehubah persepsi risiko terhadap hubungan antara komitmen keselamatan dengan prestasi keselamatan adalah dalam bentuk pengantara separa.

Penemuan dari kajian ini bertepatan dengan literatur kajian yang dilakukan oleh Lund dan Rundmo (2009) yang menunjukkan bahawa sikap dan persepsi risiko adalah peramal yang signifikan ke atas gelagat berisiko lalu lintas. Kajian Rosli et al., (2010) juga menunjukkan bahawa komitmen keselamatan mempunyai hubungan signifikan yang positif dengan gelagat keselamatan pekerja di tempat kerja. Begitu juga dengan hasil kajian Cooper (1998) yang menunjukkan bahawa komitmen peribadi kepada keselamatan boleh meningkat dengan ketara dengan melibatkan kakitangan dalam proses membuat keputusan yang memberi kesan kepada keselamatan dalam pekerjaan yang mereka lakukan. Kouabenan et al. (2015) pula mendapati terdapat hubungan yang signifikan antara iklim keselamatan (dan komitmen keselamatan) dan persepsi risiko. You et al. (2013), persepsi risiko mempunyai kesan langsung ke atas gelagat keselamatan operasi. Oleh kerana itu, hasil kajian ini adalah selari dengan hasil-hasil kajian lepas dan membuktikan secara empirikal bahawa hubungan antara komitmen keselamatan dan prestasi keselamatan bukanlah berbentuk hubungan langsung tetapi hubungan yang juga dipengaruhi oleh pengantaraan pembolehubah persepsi risiko. Melalui pengantaraan persepsi risiko, pengaruh ke atas prestasi keselamatan menjadi lebih besar.

7. Kesimpulan

Sebagai kesimpulan, kajian ini mengkaji campur tangan persepsi risiko ke atas hubungan antara komitmen keselamatan dan prestasi keselamatan dalam kalangan pemandu bas ekspres yang memandu dari Kuala Perlis hingga ke Kuala Lumpur. Prestasi keselamatan pekerja merupakan salah satu perkara penting yang harus diberi perhatian dalam sesebuah organisasi. Dengan menjadikan pemandu bas ekspres sebagai responden kajian, kajian ini telah membuktikan secara empirikal bahawa komitmen keselamatan dan persepsi risiko serta prestasi keselamatan mempunyai hubungan yang signifikan dan positif

antara satu sama lain. Kajian ini juga membuktikan bahawa persepsi risiko mengantara hubungan antara komitmen keselamatan dengan prestasi keselamatan.

Hasil kajian ini dapat membantu sektor pengangkutan di Malaysia terutamanya pengusaha-pengusaha bas ekspres dalam meningkatkan tahap prestasi keselamatan di tempat kerja. Dengan meningkatnya prestasi keselamatan di tempat kerja, pengusaha-pengusaha bas boleh mengurangkan risiko berlaku kecederaan dan mengurangkan kos kemalangan.

Rujukan

- Badami, M. G., & Haider, M. (2007). An analysis of public bus transit performance in Indian cities. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(10), 961–981.
- Baron, R. M., & Kenny, D. A. (1986). The moderator-mediator variable distinction in social psychological research: Conceptual, strategic, and statistical considerations. *Journal of Personality and Social Psychology*, 51, 1173–1182.
- Brown, I. D. (1994). Driver fatigue. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 36, 298–314.
- Chen, C. F. (2009). Personality, safety attitudes and risky driving behaviors-evidence from young Taiwanese motorcyclists. *Accident Analysis and Prevention*, 41(5), 963–8.
- Cohn, L. D., Macfarlane, S., Yanez, C., & Imai, W. K. (1995). Risk-perception: Differences between adolescents and adults. *Health Psychology*, 14(3), 217–22.
- Cooper, D. (1998). *Improving safety culture: A practical guide*. John Wiley & Sons Ltd.
- Cooper, M. D., & Phillips, R. A. (2004). Exploratory analysis of the safety climate and safety behavior relationship. *Journal of Safety Research*, 35(5), 497–512.
- Fakhruddin, M. (2014). *Dasar awam*. Diakses pada January 12, 2015, daripada <https://www.academia.edu>
- Ji, M., You, X., Lan, J., & Yang, S. (2011). The impact of risk tolerance, risk perception and hazardous attitude on safety operation among airline pilots in China. *Safety Science*, 49(10), 1412–1420.
- Kouabenan, D. R., Ngueutsa, R., & Mbaye, S. (2015). Safety climate, perceived risk, and involvement in safety management. *Safety Science*, 77, 72-79.
- Krejcie, R. V., & Morgan, D. W. (1970). *Determining sample size for research activities*. Educ Psychol Meas.
- Lal, S. K. L., & Craig, A. (2001). A critical review of the psychophysiology of driver fatigue. *Biological Psychology*, 55, 173–194.

- Lund, I. O., & Rundmo, T. (2009). Cross-cultural comparisons of traffic safety, risk perception, attitudes and behaviour. *Safety Science*, 47(4), 547–553.
- Nadason, M. (2011). Perkhidmatan bas express: Kadar tinggi kemalangan dan kematian-pematuhan Peraturan UNECE R66, 80 dan 36. In *Gabungan Persatuan-Persatuan Pengguna Malaysia (FOMCA)* (pp. 1–17).
- Ramasamy, S. (2010). *Evaluation of road safety level of federal route 3 (F3) and state route C17 (C17): A case study of Kuantan main entrance road from Pekan*. Universiti Malaysia Pahang.
- Rosli, M., Mohd Faizal, M. I., Munauwar, M., Fadzli Shah, A. A., & Azir, S. (2010). Safety behaviour: The role of safety commitment. In *International Conference*.
- Rundmo, T. (1995). Perceived risk, safety status, and job stress among injured and noninjured employees on offshore petroleum installations. *Journal of Safety Research*, 26(2), 87–97.
- Rundmo, T. (2000). Safety climate, attitudes and risk perception in Norsk Hydro. *Safety Science*, 34, 47–59.
- Sekaran, U., & Bougie, R. (2010). *Research method of business: A skill-building approach* (5th ed.). A John Wiley and Sons, Ltd.
- Şimşekoğlu, Ö., Nordfjærn, T., Zavareh, M. F., Hezaveh, A. M., Mamdoohi, A. R., & Rundmo, T. (2013). Risk perceptions, fatalism and driver behaviors in Turkey and Iran. *Safety Science*, 59, 187–192.
- Ulleberg, P., & Rundmo, T. (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, 41, 427–443.
- You, X., Ji, M., & Han, H. (2013). The effects of risk perception and flight experience on airline pilots' locus of control with regard to safety operation behaviors. *Accident Analysis and Prevention*, 57, 131–139.