

HELM SEBAGAI ALAT PELINDUNG KEPALA PADA PENGENDARA SEPEDA MOTOR

Oleh : Tanti Santoso *)

PENDAHULUAN

Di seluruh dunia, berkembangnya sistem transportasi merupakan salah satu kunci dari pengembangan ekonomi. Baik pada negara maju maupun negara yang sedang berkembang, peningkatan GNP selalu disertai dengan peningkatan mobilitas penduduk dan barang-barang, akibatnya terjadi pula peningkatan investasi baik pada jumlah kendaraan maupun sarana penunjangnya. Pada negara berkembang, pertumbuhan penduduk, urbanisasi dan industrialisasi memberikan tekanan yang berat pada sistem jaringan transportasi pada umumnya dan jaringan jalan pada khususnya. Dampak negatif dari perkembangan lalu-lintas yang berbentuk kemacetan, kebisingan, polusi maupun peningkatan angka kesakitan dan kematian akibat kecelakaan lalu-lintas, merupakan masalah kesehatan masyarakat yang penting, baik di negara maju maupun berkembang, karena kematian akibat kecelakaan lalu-lintas telah termasuk dalam sepuluh penyebab utama kematian. Bagi negara berkembang ternyata ratio kematian akibat kecelakaan lalu-lintas relatif lebih tinggi daripada di negara maju (1).

Di Indonesia kematian akibat kecelakaan lalu-lintas dari tahun ke tahun juga terus memperlihatkan peningkatan. Kematian akibat kecelakaan lalu-lintas yang masuk dalam pendataan Sub. Direktorat Lalu-lintas, Direktorat Samapta Polri tercatat sebagai berikut :

- tahun 1985 : 10.283 rata-rata 28/hari
- tahun 1986 : 10.692 rata-rata 29/hari
- tahun 1987 : 10.809 rata-rata 30/hari

Korban ini pada tahun 1987 di-kontribusi oleh 8.160.306 kendaraan bermotor dengan jumlah sepeda motor 5.518.469 (± 68%). Dari data kecelakaan lalu-lintas yang masuk pada tahun 1985 sampai dengan 1987 ternyata korban pada pengendara sepeda motor 4x jumlah korban kendaraan bermotor lainnya dan 80% cedera yang dialaminya terdapat pada bagian kepala(2)

Dari data kecelakaan lalu-lintas yang diteliti pada tahun 1986 di Jakarta, terlihat bahwa 85% pengendara sepeda motor yang memakai helm dengan benar pada saat terjadi kecelakaan, tidak mengalami

*) Penulis adalah Pamen Polri pada DISDOKKES MABES POLRI

cedera yang serius, sedang pada pengendara sepeda motor yang tidak memakai helm saat mengalami kecelakaan, 85% mengalami cedera kepala yang serius bahkan membawa kematian⁽³⁾.

Pada penelitian yang dilaksanakan Dinas Penelitian dan Pengembangan Polri tahun 1987 di Aceh dan Medan tentang kepatuhan memakai helm, dengan meneliti 8 faktor yang mempengaruhi kepatuhan tersebut yaitu :

1. faktor pengendara wanita
2. faktor umur pengendara kurang dari 20 tahun
3. faktor pendidikan tidak tamat SD
4. faktor tidak mampu membeli helm
5. faktor perilaku pengendara
6. faktor kondisi fisik
7. faktor pengetahuan peraturan wajib helm
8. faktor tidak mengerti manfaat helm

ternyata memberikan nilai yang bermakna bagi nomer 1, 3, 4, 5, 6, 7 di mana kedelapan faktor tersebut di atas memberi pengaruh 95 % terhadap ketidakpatuhan pemakaian helm⁽⁴⁾.

PERMASALAHAN

Mengamati laju pertumbuhan jumlah sepeda motor sebagai alat transportasi, agaknya sulit untuk dibendung. Tidak dapat disangkal bahwa di Indonesia sepeda motor sering dimanfaatkan sebagai kenda-

raan keluarga. Mengingat perkembangan sosial ekonomi hingga saat ini, keadaan akan terus berlangsung dalam jangka waktu yang cukup panjang, karena :

1. harganya terjangkau oleh sebagian besar masyarakat.
2. dapat dan mudah dipergunakan untuk berbagai keperluan pada berbagai kondisi jalan.
3. pemakaian bahan bakar irit.
4. biaya pemeliharaan relatif murah.

Oleh sebab itu perlu dipikirkan cara yang lebih baik untuk menurunkan jumlah korban sia-sia yang berjatuh di jalan raya akibat kecelakaan pada pengendara sepeda motor. Alternatif terdekat untuk mengurangi cedera akibat kecelakaan sepeda motor adalah pemanfaatan helm sebagai alat pelindung kepala. Akan tetapi karena pemakaian helm pada pengendara sepeda motor merupakan budaya baru, pelaksanaannya memerlukan pemikiran yang seksama.

KERANGKA TEORITIS

1. Helm sebagai alat pelindung kepala

Sepeda motor mempunyai beberapa kelemahan dibanding kendaraan bermotor lain, karena itu dalam kecelakaan yang melibatkan sepeda motor hampir selalu membawa korban. Kelemahan itu berbentuk :

- a. kurang stabil, karena sepeda motor hanya mempunyai 2 roda.
- b. kemampuan kecepatan dan percepatannya relatif kurang sebanding dengan ukuran, berat dan konstruksinya.
- c. karena ukuran kendaraan yang kecil, sepeda motor mudah terlepas dan hilang dari pandangan pengemudi kendaraan besar dalam arus lalu-lintas.

Kelamahan ini dapat dikurangi dengan mempergunakan helm sebagai alat pelindung kepala. Pemakaian helm di sini bertujuan untuk :

- a. melindungi kepala dari kontak langsung dengan benda lain.
- b. memperkecil sejauh mungkin kekuatan tenaga yang membentur kepala si pemakai.

Keluhan fisik yang kadang-kadang timbul dari pemakai helm, ternyata tidak sesuai dengan kenyataan, misalnya :

- a. helm menghalangi pandangan, ternyata dari hasil penelitian hanya mengurangi luas pandang 3%.
- b. rasa panas di kepala, pada percobaan di arena balap ternyata tidak terjadi kenaikan temperatur yang berarti di dalam helm yang dipakai di bawah sinar matahari, oleh karena adanya aliran udara yang melewati ruang antara kepala dan bagian-bagian helm.
- c. halangan terhadap pendengaran

ternyata tidak lebih dari pengendara mobil ber AC di mana semua jendela ditutup.

- d. untuk helm tipe tertutup, jika kaca plastik pelindung mata terpasang dan menutup rapat bagian depan helm, ternyata ada kadar CO₂ yang meningkat cukup, yang dapat menimbulkan keluhan pusing⁽⁵⁾.

2. Membudayakan pemakaian helm

Pemanfaatan helm sebagai alat pelindung kepala pada pengendara sepeda motor relatif merupakan hal yang baru. Pembudayaan dengan maksud agar :

- a. masyarakat mengetahui akan manfaat helm sebagai alat pelindungan.
- b. penerimaan helm sebagai alat yang tak terpisahkan dari pemakaian sepeda motor sebagai alat transportasi.
- c. masyarakat berperan secara aktif dalam pemanfaatan helm⁽⁶⁾.

Untuk kepentingan di atas diperlukan pendekatan dengan berbagai strategi. Semua strategi ini tidak dapat berdiri sendiri, diperlukan kebijaksanaan dalam penerapannya. Strategi itu dapat berbentuk :

- a. Kegiatan kekerasan (violent action).

Pada kegiatan dengan ancaman pada awal akan terjadi peningkatan

kepatuhan, tetapi ini sebenarnya semu. Adanya kepatuhan hanya disebabkan oleh rasa takut. Jika keadaan ini dibiarkan berlarut, tanpa diikuti tindakan lain, akan terjadi apa yang disebut "Trigger effect", yaitu justru terjadinya penurunan kepatuhan bila rasa takut telah dapat diatasi.

b. Menimbulkan rasa takut

Yang hampir menyerupai ancaman adalah menimbulkan rasa takut. Cara ini banyak digunakan dalam promosi bidang kesehatan. Di sini hilangnya rasa takut akan menghilangkan pula kepatuhan. Karena itu kepatuhan yang telah terbentuk harus dipupuk, diteruskan dengan cara lain untuk menimbulkan rasa "risi" jika tidak mematuhi(?).

c. Pendekatan hukum (legal action)

Pendekatan hukum hanya ada artinya bila sanksi dapat dijalankan secara konsekuen. Seperti juga ancaman, kepatuhan di sini hanya karena rasa takut. Rasa takut saja tidak akan melestarikan kepatuhan. Untuk kelestarian kepatuhan harus diikuti cara pendekatan lain.

d. Pemasaran sosial (sosial marketing).

Pemasaran sosial adalah pola pelaksanaan dan pengawasan dari program-program yang bertujuan meningkatkan daya penerimaan da-

ri suatu pemikiran, persoalan atau praktek sosial di dalam satu atau lebih kelompok sasaran. Untuk memperoleh tanggapan dari kelompok sasaran dengan semaksimal mungkin digunakan pembagian pasar, riset konsumen, pengembangan konsep, komunikasi, fasilitas, perangsang dan teori pertukaran. Pemasaran sosial, berlainan dengan pemasaran yang lazim di dunia usaha, lebih banyak merupakan teknologi perubahan daripada teknologi tanggapan. Seorang pemasar sosial berusaha untuk mengerti mengapa sasaran tidak patuh, kesulitan apa yang dijumpai sasaran untuk menjadi patuh, ini semua penting diketahui untuk dapat mengatur strategi yang sesuai.

Tujuan pemasaran sosial adalah membawa perubahan pada sasaran. (8).

Perubahan ini ada 4 jenis :

- 1) perubahan pengenalan yaitu perubahan dalam pengetahuan/pengertian.
- 2) perubahan kegiatan.
- 3) perubahan tingkah laku
- 4) perubahan nilai

Dalam pelaksanaan pemasaran sosial perlu diingat adanya keterbatasan yang dapat menghambat. Ada keadaan tertentu yang sulit ditembus dengan pemasaran sosial, misalnya terlalu banyak birokrasi yang harus dilalui untuk mencapai sasaran, petugas kurang mengha-

yati tugas yang dibebankan kepadanya, target yang diinginkan kurang realistis. Perlu juga dipertimbangkan adanya keterbatasan sosial ekonomi dari sasaran⁽⁹⁾.

e. Pendekatan edukatif

Pendekatan edukatif merupakan rangkaian kegiatan yang dilaksanakan secara sistematis, terencana dan terarah dengan partisipasi aktif individu, kelompok maupun masyarakat secara keseluruhan, untuk memecahkan masalah yang dirasakan oleh masyarakat, dengan memperhitungkan faktor sosial ekonomi dan budaya setempat.

Tujuan dari pendekatan edukatif mempunyai 2 tujuan utama :

- 1) memecahkan masalah yang dihadapi masyarakat
- 2) mengembangkan kemampuan masyarakat untuk bisa memecahkan masalah yang dihadapi atas dasar swadaya sebatas kemampuannya.

Strategi dasar adalah :

- 1) mengembangkan provider.
- 2) mengembangkan masyarakat dengan melibatkan masyarakat menentukan masalah yang dirasakan, serta alternatif pemecahannya.

Faktor-faktor yang berpengaruh untuk terciptanya kerjasama antar sektor yaitu :

- 1) keterbukaan
- 2) adanya wadah / forum antar sektor

- 3) saling menunjang
- 4) menghormati kewenangan sektor lain
- 5) tujuan dan peranan yang jelas dari masing-masing sektor
- 6) kepuasan masing-masing sektor
- 7) perencanaan terpadu⁽¹⁰⁾

f. Penyiapan generasi muda

Agar sesuatu ide dapat membudaya bagi satu bangsa, maka mengenalkan ide itu bagi generasi muda tak boleh ditinggalkan. Ide ini dapat dimasukkan dalam kurikulum sekolah ataupun pada kegiatan ekstra. Kegiatan dapat diberikan bertahap dalam bentuk ceritera. Tahap-tahap ceritera dimulai dengan pengenalan ide, dilanjutkan dengan diskusi tentang ide tersebut dan pengenalan efek dari ide yang dibicarakan. Jika sudah dewasa diharapkan yang bersangkutan akan tetap memelihara ide yang telah disepakati tadi⁽¹¹⁾.

PEMBAHASAN

Polri sebagai instansi yang menangani langsung lalu-lintas di lapangan telah melakukan beberapa upaya untuk menurunkan jumlah angka korban kecelakaan lalu-lintas. Upaya itu berbentuk⁽²⁾.

1. Upaya berbentuk kekerasan

- a. Dengan instruksi Kapolri No. Pol. : Instr/20/XI/1984 tertanggal 28 November 1984, kepada anggota Polri dan Karsip Polri diwajibkan untuk mengenakan helm pengaman pada waktu

mengendarai/membonceng sepeda motor baik pada saat berpakaian seragam maupun tidak, di dalam jam dinas maupun di luar jam dinas.

Ketentuan disertai sanksi dalam pelaksanaannya. Instruksi ini berjalan dengan cukup mulus karena selain diawasi dengan cukup baik juga pengadaan helm dibantu oleh dinas.

- b. Bagi jajaran ABRI, dengan surat No.Pol : B/6021/XII/1984 tanggal 11 Desember 1984, Kapolri memohon kepada Pangab agar pelaksanaan ketentuan pemakaian helm pengaman diangkat dan diperluas untuk seluruh anggota ABRI. Ini terlaksana dengan keluarnya surat telegram Pangab No. STR/1035/1985, inipun tidak ada problem.
- c. Bagi masyarakat telah dikeluarkan Maklumat Kapolri No. Pol : Mak/01/VIII/1971 tanggal 2 Agustus 1971 tentang keharusan penggunaan "topi pengaman" dan cara duduk yang menjamin keamanan penumpang bagi setiap pengendara sepeda motor. Maklumat ini banyak menimbulkan masalah dan polemik. Untuk mencegah polemik yang berlarut-larut, dikeluarkan maklumat Kapolri No.Pol. : MAK/02/X/1971 tanggal 21 Oktober 1971, ketetapan bahwa maklumat tadi hanyalah anjuran. Dengan tiadanya sanksi maka Program Helmisasi pun

gagal.

Bersamaan dengan instruksi Kapolri bagi anggota Polri, dikeluarkan pula Keputusan Kapolri No. Pol : Kep/11/XII/1984 tanggal 6 Desember 1984, tentang kewajiban memiliki helm pengaman bagi para pemohon SIM C. Keputusan ini tidak menyebutkan tentang pemafaatannya, pelaksanaannya dilakukan secara bertahap sesuai situasi dan kondisi daerah, sehingga terbentuk kantong-kantong jalan "daerah wajib helm" yang sampai saat ini masih dikenal. Dengan cara ini dan upaya lain yang sejalan, kepatuhan dalam pemakaian helm telah mencapai 80% untuk saat ini. Kepatuhan ini harus dipelihara dan ditingkatkan.

2. Pendekatan Hukum

Setelah berlakunya "wajib helm" bagi anggota ABRI, dilakukan pendekatan-pendekatan ke instansi lain maupun masyarakat umum. Dengan surat No. Pol : B/330/I/1986, Kapolri memohon kepada Mendagri untuk dapatnya memberikan pengarahan dan dukungan bagi para Gubernur untuk menetapkan Perda tentang "wajib helm". Oleh karena itu pada tanggal 3 Pebruari 1986 diadakan rapat koordinasi Polri, Dephub, Depdagri yang menghasilkan kesepakatan :

- a. Perlu adanya pengaturan mengenai wajib pemakaian helm bagi pengendara sepeda motor yang berlaku secara nasional.
- b. Sesuai dengan ketentuan UU

no. 3 tahun 1965 yo. PPL no 28 tahun 1951 ditentukan bahwa alat kelengkapan kendaraan bermotor termasuk alat pengaman yang merupakan pelindung.

- c. Menteri Perhubungan akan mengatur kewajiban pemakaian helm pengaman berikut dengan sanksi hukumnya agar mempunyai ketentuan hukum yang mengikat.

Pada tanggal 29 Desember 1986 diterbitkan Keputusan Menteri Perhubungan nomor : KM.188/AJ.403/Ph-86, tentang topi pengaman (helm) sebagai perlengkapan teknis kendaraan bermotor dan penggunaannya bagi pengemudi dan penumpang, maka berlakulah kewajiban bagi setiap pengemudi dan penumpang untuk memakai helm pada waktu mengemudikan sepeda motor. Yang sampai sekarang belum terasa gemanya adalah pendekatan kepada Departemen Perindustrian. Bukan hanya Polri dan pengendara sepeda motor yang harus memikirkan pengadaan helm, para produsen pun perlu memikirkan keselamatan para pemakai produksinya. Dengan peran aktif dari produsen akan dapat dicari jalan keluar agar harga helm ini bisa menjadi tidak terasa, karena salah satu keluhan yang memberi andil cukup besar dalam ketidakpatuhan adalah harga helm yang harus dibayar konsumen. Karena itu sanksi bukan hanya bagi pe-

makai sepeda motor, tetapi juga bagi produsen yang tidak menyertakan helm dalam produksinya.

3. Pendekatan Sosial dan Edukatif

Meskipun Polri telah melakukan segala upaya yang mungkin (maka lah Let. Kol. Fahmi. SH dari Sub. Dit. Lantas. Polri pada National Seminar on recording, reporting and analysis in road traffic accident 1988) namun gema dari tindakan ini kurang dapat dirasakan, ini terlihat dari hasil penelitian Dis. Lit. Bang. Polri 1988 dan beberapa kejadian akhir-akhir ini yang menyangkut helm. Mungkin perlu ditinjau kembali pelaksanaan konsep-konsep yang ada. Apakah konsep telah cukup aplikatif, apakah sasaran cukup jelas, apakah target cukup realistis dan lain-lain.

Uluran tangan dari berbagai pihak cukup jelas, misalnya dalam fatwa dari Majelis Ulama Indonesia daerah Sumatera Barat, juga dari daerah Kalimantan Timur, di situ disebutkan bahwa ada beberapa ayat yang dapat disitir dari Al Qur'an antara lain Surah Al Furqon ayat 63 "Dan hamba Allah yang maha rokhman ialah orang yang berjalan di muka bumi dengan tertib dan sopan" dan Surah Al Baqoroh ayat 195 "Dan infaqkanlah hartamu di jalan Allah dan janganlah kamu mencampakkan dirimu pada kecelakaan serta buatlah kebaikan kepada orang lain, sesungguhnya Allah menyukai terhadap

orang yang berbuat kebaikan". Juga disertakan dalam fatwa tersebut Hadist Rasulullah SAW yang diriwayatkan oleh Ibnu Hajah, Daruquthny "Rasulullah SAW memperingatkan supaya setiap muslim jangan berbuat binasa yang akan merusak dirinya dan yang membinasakan orang lain".

Dalam momentum yang cukup mendukung saat ini, perlu dicari cara pengalihan ide dari Polri ke masyarakat agar masyarakat dapat berperan lebih aktif. Perlu dicari dicari, apa yang sebenarnya dikehendaki masyarakat. Polri harus mulai bersifat sebagai katalisator dalam pembudayaan ide helm ini. Bukan penerapan sanksi yang diperlukan sekarang, tetapi peran aktif masyarakat. Timbulkan rasa "Rumangsa melu handarbeni".

KESIMPULAN

1. Kecelakaan lalu-lintas dari tahun ketahun terus meningkat.
2. Cedera kepala pada pengendara sepeda motor mempunyai ciri tersendiri yang masih dapat diintervensi dengan pemakaian helm secara benar.
3. Telah dilakukan pendekatan secara hukum maupun cara lain sehingga kepatuhan telah mencapai 80%, namun demikian peran serta masyarakat masih dirasakan kurang, ketaatan lebih disebabkan oleh tindakan petugas bukan atas keinsyafan

sendiri, ini terlihat dari seringnya petugas harus melakukan gebrakan-gebrakan untuk merealisasikan ketaatan dalam pemakaian helm dan ketertiban lalu-lintas.

4. Pendekatan kepada produsen sepeda motor kurang terdengar gemanya meskipun sudah ada keputusan Menteri Perindustrian tentang "helm sebagai kelengkapan teknis dari sepeda motor".

SARAN.

1. Ketetapan dari Departemen Perindustrian perlu dipertegas pelaksanaannya di lapangan agar setiap produk sepeda motor yang baru telah menyertakan 2 helm sebagai kelengkapannya.
2. Momentum yang ada perlu dimanfaatkan sebaik-baiknya. Perlu digalakkan peran serta masyarakat. Untuk ini Polri perlu lebih ekspansif.
3. Perlu dicari cara pendekatan "wajib helm" tanpa menimbulkan rasa takut. Bahan dapat dicari/digali dari masyarakat dengan sayembara atau lomba poster yang komunikatif dan edukatif, bersifat mendidik tanpa menakuti, sehingga masyarakat merasa lebih familier dengan helm. Hasil lomba dapat dimanfaatkan untuk pembuatan leaflet, poster dan sarana promosi lain yang dibagi pada sekolah dan para pemohon SIM. De-

ngan ini diharapkan lalu-lintas akan menjadi milik semua bukan hanya milik Polri.

4. Kurikulum tentang keselamatan berlalu-lintas perlu disusun dan diperjuangkan dengan Depdikbud agar dapat diintegrasikan dalam kurikulum yang berlaku, karena itu susunan materi harus mengikuti kaidah yang berlaku dalam metodologi pendidikan dan pengajaran. Kerjasama dengan Depdikbud harus ditingkatkan karena tertib lalu-lintas adalah cermin disiplin bangsa.
5. Perlu ditimbulkan kesan dalam masyarakat bahwa berlalu-lintas dengan tertib adalah milik bangsa.

DAFTAR PUSTAKA :

1. WHO, Road traffic accident in countries, WHO Technical Report Series 703, WHO, Geneva 1984.
2. Aziz, M.A. Fahmi, SH, Program helmisasi di Indonesia, National Seminar on Recording, Reporting and Analysis in Road Traffic Accident, Cipayung West Java September 1988.
3. Roesambi, Didin.R. dr. Msc, Dampak Program Helmisasi pada Kecelakaan Lalu-lintas di beberapa tempat di Indonesia, National Seminar on Recording, Reporting and Analysis in Road Traffic Accident, Cipayung West Java, September 1988.
4. Boediharto, dr, Msc, Beberapa Faktor yang mempengaruhi ketidak patuhan memakai helm bagi pengendara kendaraan bermotor roda dua di kota-kota Banda Aceh dan Medan tahun 1987, National Seminar on Reporting, Reporting and Analysis in Road Traffic Accident, Cipayung West Java September 1988.
5. Arief, Nasrun, dr dan Santoso, dr. ahli bedah, Helm sebagai alat pelindung kepala pengendara sepeda motor, National Seminar on Recording, Reporting and Analysis in Road Traffic Accident, Cipayung West Java September 1988.
6. Roberts, JIL et al, Home accident and helath education, part II Health Education Journal.
7. Soamas Job, R,F, PhD, Effective and in effective use of fear in Health Promotion compaigns, AJPH February 1988, Vol 78 No. 2
8. Kotler, Philip, Pemasaran yang tidak bersifat bisnis, Manajemen Pemasaran, Edisi keempat, jilid 2.
9. Brieger. W.R & Ramakrishna. J, Helath education : social marketing does not

have all the answers, World Health Forum Vol. B 1987

10. Mantra, IB, dr, MSc, Pendekatan edukatif, suatu alternatif pendekatan dalam membangun masyarakat, Dep. Kes. RI Jakarta 1980.

11. Calman, ALH, DipEd, DipEd Tech, et al, Development of a primary school health education program with special emphasis on the prevention of cigarette smoking, Health Education Journal Vol 44 No. 2 1985.

