

# UNDANG-UNDANG PEMAKAI "HELM" DAN PENERAPANNYA DI INDONESIA

Oleh: I Gede Seputhra\*

## BAB I PENDAHULUAN

### A. Umum

1. Indonesia sedang giat membangun dan pembangunan tersebut dari waktu-kewaktu menunjukkan hasil yang nyata dan mengembirakan. Salah satu ciri pembangunan adalah mobilitas yang tinggi, khususnya mobilitas darat. Di antara aneka ragam alat mobilitas darat yang jumlahnya menonjol adalah sepeda motor.

2. Sepeda motor secara ekonomis dapat terjangkau oleh banyak masyarakat selai itu hemat bahan bakar dan luas lingkup jelajahnya. Di lain pihak bentuknya yang kecil, tidak stabil dalam kecepatan tinggi sehingga mudah mengalami kecelakaan sering diabaikan oleh pemakainya.

3. Kemungkinan cedera berat dan kematian pada kecelakaan sepeda motor adalah empat kali lebih besar daripada kecelakaan kendaraan bermotor roda empat. Hampir

80% dari cedera yang dialami pada kecelakaan sepeda motor adalah cedera kepala dan hampir 90% daripadanya mengalami kematian (menurut penelitian di negeri Inggris).

4. Kepala merupakan bagian tubuh manusia yang sangat vital. Karenanya perlu diwajibkan penggunaan helm bagi para pengendara sepeda motor. Untuk itu perlu penegasan dalam undang-undang, instruksi presiden, atau peraturan daerah.

### B. Maksud dan Tujuan

1. Maksud penyusunan makalah ini adalah untuk memberi gambaran tentang kewajiban memakai helm bagi setiap pengendara sepeda motor perlu dilandasi oleh dasar hukum yang kuat.

\*Dr, Kepala Dinas Kedokteran dan Kesejahteraan Kepolisian Polda Nusra.

2. Tujuan yang ingin dicapai agar seluruh masyarakat Indonesia khususnya pengendara sepeda motor menyadari sepenuhnya untuk menaati ketentuan ini demi untuk keselamatan dirinya. Lebih jauh disiplin ingin kita tegakkan kepada generasi muda yang sebagian besar pengendara sepeda motor dalam rangka meningkatkan disiplin nasional.

### C. Ruang Lingkup

Undang-undang pemakai helm di sini dimaksudkan adalah semua undang-undang, instruksi yang telah ada selama ini dan kemungkinan perlu dilengkapi, disempurnakan atau ditambah sesuai dengan kebutuhan yang dirasakan sekarang dan pada masa yang akan datang. Hal ini semua akan memudahkan bagi POLRI untuk mengambil langkah-langkah dalam bentuk pencegahan dan penindakan.

### D. Dasar

I. Undang-undang Republik Indonesia No. 20 Tahun 1982, tentang: Ketentuan-ketentuan Pokok Pertahanan Keamanan Negara R.I., pasal 30 ayat 4.

2. Undang-undang No. 13 Tahun 1961, tentang Pokok-pokok Kepolisian Negara R.I.

3. Undang-undang No. 3 Tahun 1965, tentang: Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.

4. Instruksi Kapolri No. Po Inst/20/XI/1984, tanggal 28 November 1984, tentang: Ketentuan Pemakaian Helm Pengaman bagi Seluruh Anggota Polri dan Karsiy yang Mengendarai Sepeda Motor.

5. Surat Keputusan Kapolri No. pol. Skep/11/XII/1984, tanggal 6 Desember 1984, tentang: Memiliki Helm Pengaman bagi Pemohon SIM C. dengan Petunjuk Pelaksanaan Kapolri No. Pol.: Juklak/19/XII/1984, tanggal 26 Desember 1984, tentang: Ketentuan Memiliki Helm Pengaman bagi Para Pemohon SIM C.

6. Surat permintaan Ketua Perhimpunan Kedokteran Gawat Darurat Indonesia Cabang Bali Nomor: 21/PKGDI-Cab Bali/IX/85, tanggal 10 September 1985, tentang: Makalah "Undang-undang Pemakai Helm dan Penerapannya di Indonesia."

### E. Tata Urut

- I. Pendahuluan.
- II. Helm, Kaitannya dengan Sepeda Motor dan Permasalahannya.
- III. Langkah-langkah penegakan Hukum yang Perlu Diambil oleh Polri.
- IV. Prioritas Sasaran.

V. Kesimpulan dan Saran.

VI. Penutup.

## BAB II

### HELM, KAITANNYA DENGAN SEPEDA MOTOR DAN PERMASALAHANNYA

#### A. Helm

Sejak lama helm telah digunakan orang sebagai alat pelindung kepala. Pada mulanya helm digunakan oleh tentara sebagai alat pelindung kepala dalam melakukan latihan militer dan perang, kemudian dalam perkembangan selanjutnya helm juga digunakan sebagai alat pelindung kepala dalam kegiatan olahraga dan industri.

Pada prinsipnya helm harus dapat memperkecil besarnya tenaga yang membentur kepala sedemikian rupa sehingga tidak akan menyebabkan cedera. Pengurangan besarnya tenaga adalah akibat sebagian tenaga diserap oleh lapisan pertama yang kuat dan sedikit lentur, sebagian lagi hilang dalam bentuk panas dan sisa tenaga yang lain tersebar sehingga suatu luas tertentu permukaan helm hanya menerima sebagian kecil tenaga.

Helm dapat berfungsi sebagai alat pelindung kepala yang efektif bila

digunakan secara benar sebagaimana mestinya. Dari penelitian diketahui bahwa helm dengan bentuk yang menutupi sebagian besar kepala dan muka (full face) dapat mencegah atau memperkecil cedera pada bagian muka dan samping tengkorak.

Permukaan lapisan luar haruslah merupakan lapisan yang keras dan licin untuk menghindari terjadinya gesekan yang dapat menyebabkan kepala berputar dan memperluas daerah di mana tenaga bekerja pada lapisan yang menyerap tenaga.

Efek cedera dari suatu benturan tergantung bukan hanya pada besarnya kecepatan yang menghunjam kepala, tetapi juga kepada lamanya tenaga bekerja membentur kepala. Benturan yang bekerja dalam waktu singkat tetapi dengan kecepatan yang tinggi lebih kecil bahayanya untuk menyebabkan cedera otak daripada sebuah benturan yang berlangsung lama dengan kecepatan rendah.

Untuk mengetahui dan menentukan apakah helm dapat berfungsi sebagai alat pelindung kepala dan tidak mengganggu pemakaiannya, dilakukan berbagai macam test sebagai berikut:

- a. Test suhu.
- b. Test "water imersion".

- c. Test penyerapan syok (shock absorption).
- d. "Penetration test".
- e. Test kekuatan tali dagu.

## B. Sepeda Motor

Sepeda motor telah menjadi alat angkut yang sudah umum digunakan oleh masyarakat kita sampai ke desa-desa. Perkembangan penggunaan sepeda motor sebagai alat angkut yang serba guna ialah karena:

- a. Kendaraan sepeda motor sangat ekonomis.
- b. Mudah dikendarai siapa saja.
- c. Dapat digunakan pada jalan-jalan sempit, gang, jalan setapak.
- d. Dapat mengangkut beban cukup banyak.

Sejak timbul krisis energi, sepeda motor sebagai alat angkut menjadi populer termasuk yang digemari generasi muda kita (merupakan 70% dari seluruh kendaraan di Indonesia). Pemakai sepeda motor kebanyakan hanya memikirkan kegunaannya saja tanpa mengetahui atau tidak mau tahu tentang bahaya yang mengancam. Kecelakaan sepeda motor merupakan penyebab cedera dan kematian yang kedua setelah kecelakaan pejalan kaki. Kecelakaan lalu lintas pada dasarnya

bukan suatu kejadian yang tidak terduga, tetapi merupakan kejadian akhir dari suatu situasi yang berbahaya.

Secara teknis sepeda motor adalah suatu kendaraan bermotor yang:

- a. Mempunyai konstruksi yang kecil dan ringan.
- b. Mempunyai kemampuan kecepatan yang tinggi dan tidak sebanding dengan besar dan beratnya.

Sepeda motor lebih mudah mengalami kecelakaan karena:

- a. Tidak stabil, karena hanya mempunyai dua roda.
- b. Sering tidak terlihat oleh pengemudi kendaraan bermotor roda empat.
- c. Berjalan melalui bagian jalan yang bukan tempat bagi sepeda motor.
- d. Tingkah pengemudi sepeda motor di dalam arus lalu lintas.

Pada suatu kecelakaan sepeda motor kemungkinan terjadi cedera berat dan kematian adalah empat kali lebih besar dari kecelakaan kendaraan bermotor roda empat. Kebanyakan kecelakaan sepeda motor terjadi secara frontal karena tidak diketahui atau tidak terlihat oleh

kendaraan lain sewaktu mendahului atau membelok di persimpangan maupun belokan. Kemungkinan sepeda motor akan lebih terlihat bila pengendaranya menggunakan pakaian yang kontras/menyolok seperti warna kuning, orange, merah menyala, putih.

Type kecelakaan dari sepeda motor adalah:

- frontal.
- right angle.
- side swipe.
- rear end collision.
- loss of controle.

Type loss of controle ini sering pula terjadi oleh karena:

- a. Membelok pada bundaran, belokan, maupun persimpangan dengan cara tidak benar.
- b. Permukaan jalan basah dan licin.
- c. Mengerem dalam posisi miring, sedang membelok dan sebagainya.
- d. Reaksi panik terhadap situasi berbahaya yang datang secara tiba-tiba.
- e. Angin yang kuat.

Kecepatan yang tinggi adalah salah satu faktor penyebab mengapa kecelakaan sepeda motor mudah terjadi. Menurut penelitian yang dilakukan di London, dilaporkan bahwa sebagian besar kecelakaan yang

menimbulkan cedera terjadi pada kecepatan antara 33-48 km per jam. Sebagian besar kecelakaan yang menyebabkan cedera berat dan kematian terjadi pada kecepatan di atas 64 km per jam. Dari survey yang dilakukan di Jakarta bahwa 75% dari kecelakaan sepeda motor adalah kecelakaan antara sepeda motor dengan kendaraan bermotor lainnya.

### C. Cedera Akibat Kecelakaan Sepeda Motor

Umumnya korban kecelakaan sepeda motor mengalami cedera multiple. Laporan polisi selalu membagi cedera menjadi dua macam yaitu: berat dan ringan, dan ini adalah menurut penilaian orang awam (sejak 1974 yang dipakai adalah menurut AIS 1 s/d 6).

Secara umum dapat diketahui bahwa anggota bawah adalah yang paling sering/banyak mengalami cedera (kurang lebih 60%), kemudian menyusul kepala. Tungkai bawah lebih sering mengalami cedera daripada tungkai atas. Cedera kepala adalah penyebab kematian yang utama pada korban tanpa helm.

Dari bagian sepeda motor yang paling sering sebagai penyebab cedera adalah alat kemudi. Cedera ringan dan sedang sering kali disebabkan karena benturan dengan

permukaan jalan. Cedera anggota atas sering karena kontak dengan permukaan jalan pada korban yang terlempar. Cedera yang sedang sampai fatal sering akibat benturan pengendara dengan bagian-bagian kendaraan bermotor yang ditabrak atau yang menabrak. Faktor-faktor yang berhubungan dengan beratnya (severity) cedera yang utama adalah kecepatan dan obyek yang ditabrak; tidak ada hubungan antara besar cc mesin dengan beratnya cedera.

Berdasarkan mekanisme cedera pada korban kecelakaan sepeda motor, ditentukan 3 macam klasifikasi korban menurut gerak kinetik pengendara waktu kecelakaan terjadi yaitu:

- a. Tidak terlempar (non ejected).
- b. Terlempar (ejected).
- c. Mengelakkan (deflected).

a. Pengendara tidak terlempar (non ejected)

Korban pada kecelakaan ini tidak terlempar dari kendaraannya atau berada hanya di dekat kendaraan saja. Hal ini terjadi pada kecelakaan sepeda motor dengan:

- menabrak mobil.
- menghantam samping mobil.
- tabrakan secara frontal.
- menabrak bagian belakang kendaraan.

— menabrak benda lain di jalan, dimana pengendara terbentur pada obyek yang ditabrak.

Pada kecelakaan seperti ini lebih kurang 75% mengalami cedera berat sampai fatal pada kaki dan kepala.

b. Pengendara terlempar (ejected)

Pada kecelakaan ini pengendara terlempar dari kendaraannya, lebih kurang searah dengan arah semula. Pengendara terlempar karena sepeda motor menabrak kendaraan atau benda lain di jalan dan pengendara terlepas dari kendaraannya.

Pada kecelakaan semacam ini pada prinsipnya ada dua macam kejadian yaitu:

- a) Pengendara terlempar dari sepeda motor, kemudian menabrak bagian kendaraan seperti kaca, kap mesin, atap mobil dan kemudian terlempar badan korban.
- b) Pengendara terlempar karena pengendara kehilangan kontrol sehingga sepeda motor terbalik.

c. Pengendara mengelakkan (deflected)

Pada kejadian ini sepeda motor membentur bagian sisi depan atau belakang mobil atau bagian samping mobil sehingga sepeda motor terlempar dan pengendara terlepas dari kendaraan atau mungkin pungen-

dara ikut terseret sepeda motor atau terlempar. Kecelakaan seperti ini biasanya terjadi bila sepeda motor tiba-tiba mengelakkan kendaraan lain. Biasanya korban mengalami cedera berat pada tungkai. Pengendara yang terlempar biasanya lebih kecil mengalami cedera kepala daripada pengendara yang tidak terlempar. Cedera kepala yang fatal kemungkinan terjadi paling besar pada pengendara yang tidak terlempar (28%), menyusul pengendara terlempar (13%) dan pengend

dara mengelak (9%).

Pada suatu penelitian di salah satu negara bagian Amerika Serikat terdapat pengaruh yang terlihat akibat pencabutan undang-undang tentang helm bagi pengendara sepeda motor didapatkan hal-hal sebagai berikut:

- a. Untuk jangka waktu satu tahun terlihat kenaikan cedera kepala 70% setelah pencabutan undang-undang.

Kejadian cedera kepala 81% lebih

No.	Jenis cedera dan lokasi	Tidak terlempar	Terlempar	Mengelak/berputar
1.	mati	39%	22%	16%
2.	luka berat/kritis	44%	58%	68%
3.	kepala	92%	83%	68%
4.	leher dan bahu	19%	15%	18%
5.	thorax	53%	35%	34%
6.	tungkai atas	47%	46%	36%
7.	abdomen	31%	15%	9%
8.	lumber	8%	7%	14%
9.	pelipis	17%	20%	7%
10.	tungkai bawah	83%	72%	93%

besar pada pengendara yang memakai helm.

c. Cedera kepala yang dialami pengendara sepeda motor tanpa helm dua kali lebih berat daripada yang menggunakan helm.

d. Angka kematian pada saat kecelakaan lebih dari tiga kali lipat pada pengendara tanpa helm daripada yang memakai helm.

#### D. Aspek Medis yang Bersifat Khusus

##### 1. Tulang leher dan tulang selangka

— Belum ada bukti yang menunjukkan bahwa helm menyebabkan cedera pada sumsum tulang belakang, tergantung keadaan si pengendara pada saat kecelakaan.

— Belum ada bukti yang mendukung pendirian bahwa helm walaupun digunakan secara benar, masih dapat menyebabkan cedera leher dan kepala karena terjadinya "rotasi" kepala. Demikian pula tidak terdapat bukti bahwa helm menyebabkan patah tulang selangka walaupun kecelakaan itu terjadi pada suatu balapan.

##### 2. Tali dagu dan mangkoknya

— Tali dagu yang dipasang secara baik tidak akan menyebabkan cedera lebih dari lecet. Pemakaian mangkok dagu dimaksudkan untuk

mencegah agar tali dagu tidak mudah terlepas akibat dorongan karena benturan ke depan atau belakang terhadap helm pada suatu kecelakaan.

##### 3. Luas lintang pandang

— Ada pendapat yang mengatakan bahwa helm yang menutup bagian dari muka memperkecil luas pandang mata. Memang benar terdapat pengurangan luas lintang pandang, tetapi dari penelitian yang dilakukan hal ini tidak berpengaruh karena pengurangan itu kurang dari 3%.

##### 4. Pendengaran

— Hal ini tidak mengurangi pendengaran, tetapi sedikit mengurangi, karena masih terdapat celah yang cukup antara helm dan telinga.

##### 5. Aspek temperatur

— Suatu test yang dilakukan terhadap pembalap pada suatu balapan di padang pasir dekat California dengan temperatur 120°F tidak terlihat efek panas, bahkan yang terlihat adalah efek pengurangan temperatur di bawah helm; hal ini dimungkinkan karena konstruksi dari lapisan kulit helm.

**BAB III**  
**LANGKAH-LANGKAH**  
**PENEGAKAN HUKUM**  
**YANG PERLU DIAMBIL**  
**OLEH POLRI**

**A. Dasar Hukum yang Dipakai sebagai Dasar Tindak Bagi Polri**

1. Undang-undang Republik Indonesia No. 20 Tahun 1982, tentang: Ketentuan-ketentuan Pokok Pertahanan Keamanan Negara R.I., pasal 30 ayat 4.

2. Undang-undang No. 13 Tahun 1961, tentang: Pokok-pokok Kepolisian Negara R.I.

3. Undang-undang No. 3 Tahun 1965, tentang: Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.

4. Instruksi Pangab No.: Ins/01/P/IV/1984, tanggal 18-4-1984, tentang: Usaha-usaha Penertiban Lalu Lintas Jalan secara Serentak di Seluruh Indonesia.

5. Surat telegram Pangab No. STR/958/P/1984, tanggal 10 Desember 1984, sebagai Petunjuk Operasional tentang Penertiban Lalu Lintas.

6. Instruksi Kapolri No. Pol.: Inst/20/XI/1984, tanggal 28 November 1984, tentang: Ketentuan Pemakaian Helm Pengaman bagi Seluruh Anggota Polri dan Karsip

yang Mengendarai Sepeda Motor.

7. Surat Keputusan Kapolri No. Pol.: Skep/11/XII/1984, tanggal 6 Desember 1984, tentang: Memiliki Helm Pengaman Bagi Pemohon SIM C dengan Petunjuk Pelaksanaan Kapolri No. Pol.: Juklak/19/XII/1984, tanggal 26 Desember 1984, tentang: Ketentuan Memiliki Helm Pengaman bagi Para Pemohon SIM C.

**B. Tindakan "Operasi Zebra" di Seluruh Indonesia dan Hasil-hasilnya**

Sebagai tindak lanjut dari Instruksi Pangab dan Instruksi Kapolri maka dicanangkanlah Operasi Zebra (di Nusra: Operasi Zebra Agung I) di seluruh Indonesia dari tanggal 25 Juli 1985 sampai dengan 1 Oktober 1985 (72 hari) dengan pola penindakan keras terhadap pelanggaran lalu lintas.

Hasil-hasil yang dicapai cukup mengembirakan yang mengisyaratkan kepada kita supaya usaha-usaha penindakan ini terus dilakukan, jika mungkin perlu ditingkatkan di waktu-waktu yang akan datang.

Sebagai ilustrasi di sini dipaparkan data-data kecelakaan lalu lintas di Polda Nusra bulan Januari 1985 s/d September 1985 dibandingkan

periode yang sama di tahun 1984 yang lalu, maka didapatkan:

- jumlah kecelakaan turun dengan 26,45%.
- jumlah kematian turun 21,14%.

Sedangkan kelompok umur yang paling banyak mengalami kecelakaan adalah:

- 17-21 Th (30,8%).
- 22-30 Th (29,2%).

Secara khusus hasil dari Operasi Zebra di Polda Nusra dari 25 Juli s/d 1 Oktober 1985 didapat data-data sebagai berikut (dibanding periode yang sama tahun lalu):

- Jumlah kecelakaan turun : 57,88%
- Jumlah kematian turun : 64,22%
- Jumlah luka berat turun : 51,11%
- Jumlah luka ringan turun : 78,55%
- Jumlah kerugian materiil turun : 72,35%

sedangkan tilang dan non-tilang naik jumlahnya sebagai berikut:

- Tilang naik : 87,73%
- Non-tilang naik : 84,03%

Bagaimana dengan kecelakaan sepeda motor kiranya kita dapat mengambil gambaran dari data-data tersebut di atas dengan jumlah

sepeda motor yang ada di propinsi Bali merupakan 61,85% dari seluruh kendaraan bermotor yang terdaftar.

### C. Kenyataan yang Masih Ada

Dengan dilancarkannya Operasi Zebra khusus di Polda Nusra yang dapat kita amati dari kewajiban memakai helm bagi pengendara sepeda motor dan telah ditetapkannya jalur-jalur wajib helm didapatkan hal-hal sebagai berikut:

- a) Banyak pengendara yang masih enggan memakai helm dan kemudian menghindar dari jalur wajib helm.
- b) Jika pengendara berboncengan yang memakai helm hanya yang memegang kemudi sedang yang dibonceng tidak.
- c) Alat pengaman kepala yang dipakai bukan helm tetapi:
  - Topi proyek.
  - Topi bambu yang dicat.
  - Topi seperti panci.
 (dalam hal ini kualitas helm belum diperhatikan).
- d) Memakai helm hanya sewaktu lewat di jalur wajib helm sedangkan di luar jalur helm digantungkan saja.

Kesimpulan dari kenyataan ini adalah pemakaian helm belum dirasakan sebagai suatu kebutuhan

yang akan mampu menyelamatkan diri dari cedera kepala bila terjadi kecelakaan (kesadaran), malah ada yang menganggap sebagai beban tambahan dan untuk menghindari diri terhadap tindakan petugas (POLRI) semata-mata.

## D. Undang-undang Wajib Helm bagi Pengendara Motor di Negara Asing Lainnya

### 1. Singapura

Keharusan pemakaian helm pengaman bagi pengendara dan pembonceng sepeda motor di Singapura telah dilakukan sejak tahun 1970.

Berdasarkan Undang-undang Lalu Lintas Jalan Singapura (Road Traffic Act) pasal 92 tahun 1970 telah ditetapkan antara lain hal-hal sebagai berikut:

- a. Semua orang yang mengendarai dan pembonceng sepeda motor diharuskan memakai helm pengaman.
- b. Helm pengaman tersebut harus memenuhi ketentuan persyaratan standard spesifikasi Singapura dan harus memakai label lembaga penelitian standard industri Singapura "SISIR CERTIFICATION MARK" atau "SISIR BATCH CERTIFIED".

## 2. Malaysia

Berdasarkan Undang-undang Topi Keledera tahun 1975 di Malaysia ditetapkan hal-hal sebagai berikut:

- a. Tiap-tiap penunggang dan pembonceng sepeda motor diharuskan memakai helm pengaman dengan tali dagu harus terpasang.
- b. Orang-orang yang dikecualikan dengan memakai topi keledera adalah:
  - Haji, Hajjah dan Lebai yang memakai surban.
  - Orang-orang Punjab yang memakai surban.

## BAB IV

### PRIORITAS SASARAN

#### A. Dilihat dari Segi Pemakaian Helm

Dengan memperhatikan instruksi Pangab No. Ins/01/P/IV/84, tanggal 18 April 1984, tentang: Usaha-usaha Penertiban Lalu Lintas Jalan secara Serentak di Seluruh Indonesia dan Instruksi Kapolri No. Pol. Inst/20/XI/1984, tanggal 28 November 1984, tentang: Ketentuan Pemakaian Helm Pengaman bagi Seluruh Anggota Polri dan Persip yang Mengendarai Sepeda Motor,

begitu pula surat keputusan Kapolri No. Po. Skep/11/XII/84, tanggal 6 Desember 1984, tentang: Memiliki Helm Pengaman bagi Pemohon SIM C, telah dicanangkan Operasi Zebra di seluruh Indonesia.

— Atas dasar tersebut di atas maka sasaran pertama adalah anggota Polri dan keluarganya berikutnya dikembangkan ABRI dan keluarganya, dan melalui koordinasi antar instansi dan Pemerintah Daerah dan DPRD diwajibkan bagi pegawai Negeri Sipil dan keluarganya kemudian mahasiswa dan anak sekolah SMTP/SMTA.

— Seirama dengan perkembangan kesadaran pemakai sepeda motor maka kampanye "Wajib Helm" terus digalakkan dengan memperluas jalur wajib helm tanpa arus pembuangan.

### B. Dari Segi Wilayah

— Secara Nasional adalah kota-kota besar, Ibukota Propinsi dan Kotamadya pertama-tama yang harus dimantapkan.

Secara daerah/Propinsi seluruh ibukota Kabupaten, Kotamadya, Kotip adalah awal wilayah peman-tapan.

Hal ini diambil supaya secara bertahap kewajiban yang dilandasi oleh kesadaran dapat timbul dengan sendirinya sambil kemudian disiapkan

dasar hukum yang lebih kuat berupa peraturan daerah atau undang-undang wajib helm.

### C. Dari Segi Landasan/Dasar Hukum

Dengan instruksi serta surat keputusan yang ada sekarang ini dirasakan masih belum lengkap/serpurna dasar hukum yang dipakai oleh Polri untuk mengambil tindakan sehingga sifatnya himbauan dan teguran yang baru dilaksanakan.

Oleh karena itu sudah tiba saanya bagi kita untuk secara sungguh-sungguh mengusahakan minimal suatu peraturan daerah sebagai waktu transisi yang mengarah kepada undang-undang secara Nasional. Masukan ini perlu diresap permasalahannya dan segera mengadakan persiapan-persiapan ke arah itu dan DPRD dapat diajak mendiskusikan dan merumuskan.

## BAB V

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### A. Kesimpulan

1. Bahwa sepeda motor jumlahnya adalah 60-70% dari seluruh kendaraan bermotor yang berada di jalan raya.

2. Kecenderungan sepeda motor untuk mengalami kecelakaan adalah empat kali lebih banyak dari kendaraan beroda empat.

3. Cedera kepala bagi pengendara sepeda motor yang mengalami kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian.

4. Kesadaran bagi pengendara sepeda motor untuk menggunakan "Helm" pengaman kepala masih kurang.

5. Beberapa undang-undang yang ada sampai saat ini serta instruksi Pangab dan Kapolri baru merupakan awal penertiban yang telah terarah dan menuju langkah-langkah yang lebih kongkrit.

6. Seirama dengan tindakan penertiban tersebut di atas dan timbulnya kesadaran masyarakat pengendara sepeda motor perlu diupayakan dasar hukum yang lebih menjamin langkah penindakan bagi Polri.

## B. Saran

1. Bagi penjual sepeda motor (Dealer) supaya diwajibkan menyerahkan "Helm" sebagai bagian dari penjualan sepeda motor tersebut.

2. "Helm" perlu distandarisir yang benar-benar memenuhi syarat keamanan pengendara dan hanya "HELM" yang memenuhi syarat itulah yang boleh dijual dan dipakai

oleh konsumen pengendara sepeda motor.

3. Perlu dipikirkan untuk disusun suatu dasar hukum yang lebih mantapkan kondisi yang ada dan lebih menjamin landasan hukum yang lebih kuat berupa peraturan Daerah guna persiapan Undang-undang yang bersifat nasional.

## BAB VI

## PENUTUP

Demikianlah makalah "Undang-undang pemakai helm dan penerapannya di Indonesia" disusun untuk memenuhi permintaan dari Ketua Perhimpunan Kedokteran Gawat Darurat Indonesia Cabang Bali dengan suratnya tanggal 10 September 1985 Nomor: 21/PKGDI-Cab Bali/IX/85, dengan harapan semoga dapat memberikan masukan yang berguna bagi kita semua.

## DATA LALU LINTAS

### Data Kendaraan Bermotor dan Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia

#### a. Data perkembangan kendaraan bermotor di Indonesia

Tahun	Mobil Penumpang	Mobil Gerobak	Mobil Bus	Sepeda Motor	Jml. Kend. Bermotor
1979	577.345	383.648	69.545	2.266.183	3.296.721
1980	645.784	479.134	86.887	2.713.666	3.925.471
1981	711.571	574.413	104.503	3.198.281	4.622.382
1982	791.001	657.104	134.430	3.764.442	5.346.977
1983	865.930	717.873	160.260	4.135.677	5.879.740
1984	936.270	803.539	192.358	4.493.078	6.425.245

#### b. Data kecelakaan lalu lintas di Indonesia

Tahun	Jumlah Kecel.	Mati	Luka Berat	Luka Ringan
1979	48.577	10.882	21.427	35.801
1980	50.743	11.456	22.264	37.507
1981	51.387	11.105	22.479	35.645
1982	46.571	10.805	20.343	31.057
1983	46.098	10.862	21.909	30.232
1984	45.466	10.881	20.946	32.307

## c. Rata-rata kecelakaan lalu lintas dan korbannya setiap hari di Indonesia

Tahun	Jumlah Kecel.	Korban		
		Mati	Luka Berat	Luka Ringan
1979	134	30,23	59,52	99,45
1980	140	31,82	61,84	104,19
1981	142	30,84	62,44	99,01
1982	129	30,01	56,50	86,26
1983	128	30,17	60,86	83,98
1984	116	30,08	58,18	89,96

RANMOR YANG TERLIBAT KEC. BLN. JAN s/d SEPT. 1985  
DI BALI

NO.	BULAN	MP.	MB.	BUS	SPM.	JML.	KET.
1.	JANUARI	32	23	3	103	161	
2.	PEBRUARI	27	33	1	118	179	
3.	MARET	21	18	3	97	139	
4.	APRIL	17	65	2	112	196	
5.	MEI	28	32	7	91	158	
6.	JUNI	32	48	1	112	193	
7.	JULI	35	43	2	125	205	
8.	AGUSTUS	29	30	1	97	157	
9.	SEPTEMBER	25	21	2	87	135	
	JUMLAH	246	313	22	942	1.523	

## PROSENTASE:

$$MP = \frac{246}{1.523} \times 100\% = 16,15\%$$

MB.	=	$\frac{313}{1.523}$	X	100%	=	20,55%
BUS	=	$\frac{22}{1.523}$	X	100%	=	1,44%
SPM.	=	$\frac{942}{1.523}$	X	100%	=	61,85%

KEC. LANTAS SE NUSRA BLN. JAN. s/d SEPT. 1984/1985

TH. 1984

NO.	DAERAH	JK.	AKIBAT KEJADIAN			MATERIIL
			MATI	LB	LR	
1.	B A L I	1.574	213	520	1.466	Rp. 153.778.000,-
2.	N. T. B.	815	128	205	715	Rp. 70.027.925,-
3.	N. T. T.	332	75	180	323	Rp. 94.463.000,-
4.	TIM. TIM.	254	19	32	209	Rp. 23.976.750,-
	JUMLAH	2.975	435	937	2.713	Rp. 342.245.675,-

TH. 1985

NO.	DAERAH	JK.	AKIBAT KEJADIAN			MATERIIL
			MATI	LB	LR	
1.	B A L I	1.077	170	536	945	Rp. 127.710.500,-
2.	N. T. B.	573	98	176	436	Rp. 73.069.300,-
3.	N. T. T.	318	66	92	280	Rp. 74.825.500,-
4.	TIM. TIM.	220	9	29	164	Rp. 24.186.500,-
	JUMLAH	2.188	343	833	1.825	Rp. 299.791.800,-

## TREND PERKEMBANGAN:

JK. TURUN = 26,45%

MATI TURUN = 21,14%

KEC. LANTAS MENURUT KELOMPOK UMUR  
DI BALI BLN. JANUARI s/d SEPTEMBER 1985

NO.	BULAN	GOLONGAN UMUR								JUML.	KET.
		0 10	11 16	17 21	22 30	31 40	41 50	51 60	60		
1.	JANUARI	16	17	77	63	26	19	12	8	238	
2.	PEBRUARI	18	8	51	40	28	11	8	4	168	
3.	MARET	9	12	45	46	16	7	11	8	154	
4.	APRIL	10	12	61	74	34	13	10	7	221	
5.	MEI	16	17	77	63	26	19	12	8	238	
6.	JUNI	18	8	51	40	28	11	8	4	168	
7.	JULI	12	17	67	70	22	15	8	3	214	
8.	AGUSTUS	9	12	45	49	17	7	11	8	157	
9.	SEPTEMBER	5	9	53	51	13	11	7	2	151	
JUMLAH		113	112	527	496	209	113	87	52	1.709	

## RANKING UMUR

- 17 - 21 = 527 (30,83%)
- 22 - 30 = 496 (29,02%)
- 31 - 40 = 209 (12,22%)

KEC. LANTAS SE NUSRA  
TGL. 25 JULI s/d 1 OKT. 1984/1985

TAHUN 1984 (SEBELUM OPS)

NO.	DAERAH	JK.	MATI	LB	LR	MATERIIL
1.	B A L I	345	52	123	322	Rp. 33.169.000,—
2.	N. T. B.	193	29	47	153	Rp. 16.112.250,—
3.	N. T. T.	81	24	52	76	Rp. 27.142.000,—
4.	TIM. TIM.	53	4	3	46	Rp. 3.607.000,—
	JUMLAH	672	109	225	597	Rp. 80.030.250,—

TAHUN 1985 (SESUDAH OPSO)

NO.	DAERAH	JK.	MATI	LB	LR	MATERIIL
1.	B A L I	134	27	86	98	Rp. 16.122.500,—
2.	N. T. B.	38	3	8	11	Rp. 3.351.000,—
3.	N. T. T.	36	9	13	12	Rp. 839.500,—
4.	Tim. TIM.	233	39	110	128	Rp. 1.811.000,—
	JUMLAH	233	39	110	128	Rp. 22.124.000,—

TREND PERKEMBANGAN:

JK. TURUN : 57,88%  
 MATI TURUN : 64,22%  
 L.B. TURUN : 51,11%  
 L.K. TURUN : 78,55%  
 MATERIIL TURUN : 72,35%

PELANGGARAN LANTAS SE NUSRA  
TGL. 25 JULI s/d 1 OKT. 1984/1985

TAHUN 1984 (SEBELUM OPS)

NO.	DAERAH	TILANG	NON TILANG	JUML.	KET.
1.	B A L I	2.247	1.323	3.570	
2.	N. T. B.	84	1.426	1.510	
3.	N. T. T.	218	649	867	
4.	TIM. TIM.	296	-	296	
JUMLAH		2.845	3.398	6.243	

TAHUN 1985 (SESUDAH OPS)

NO.	DAERAH	TILANG	NON TILANG	JUML.	KET.
1.	B A L I	12.485	10.373	22.858	
2.	N. T. B.	4.978	4.259	9.237	
3.	N. T. T.	3.595	4.450	8.043	
4.	TIM. TIM.	2.137	2.198	4.335	
JUMLAH		23.193	21.280	44.473	-

21.280 TIM. TIM.

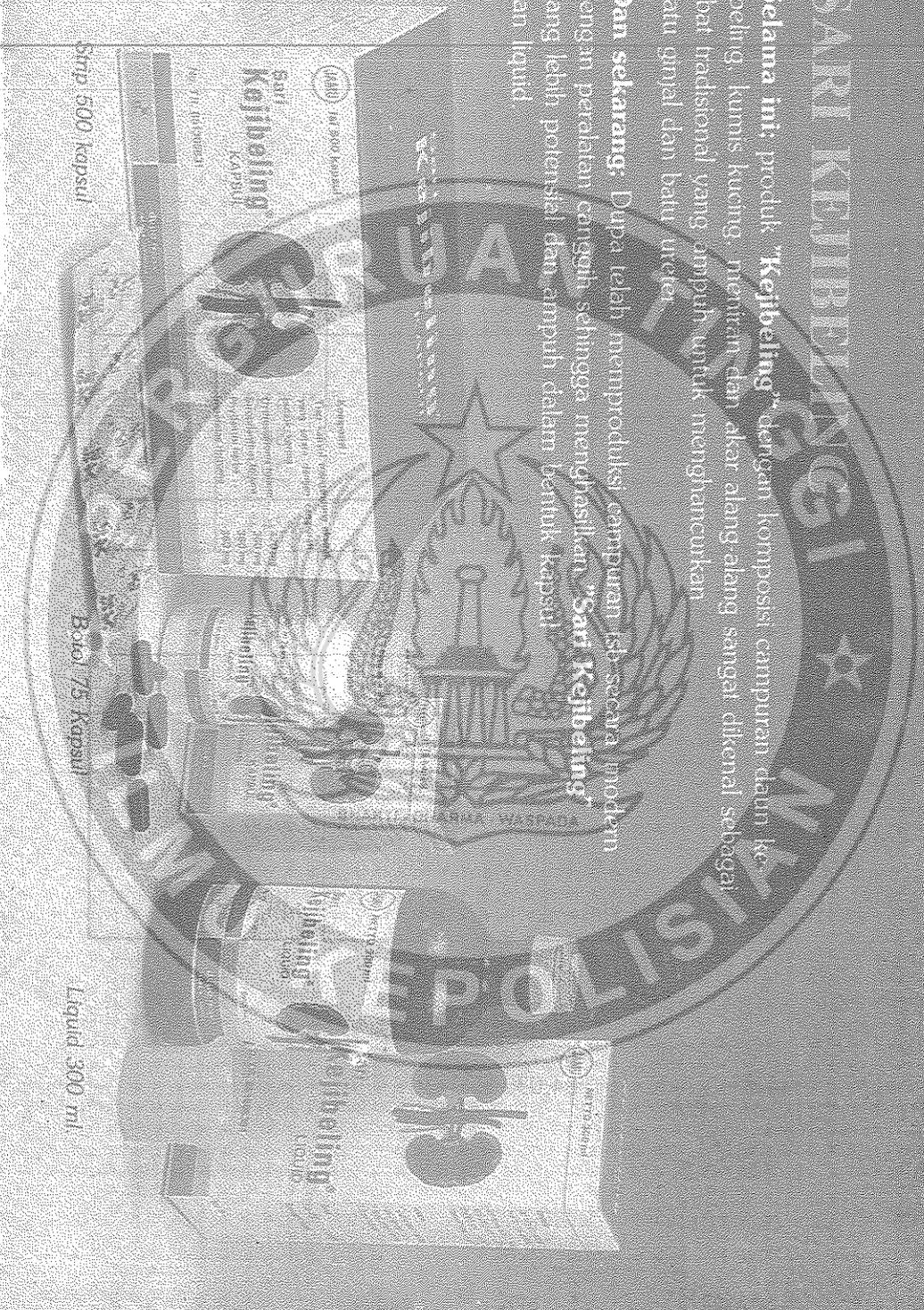
TREND PERKEMBANGAN:

TILANG            NAIK   : 87,73%  
NON TILANG    NAIK   : 84,03%

# SARI KEJIBELINGI SAMA

Selama ini, produk "Kejibeling" dengan komposisi campuran daun ke-  
jibeling, kumis kucing, mentan dan akar alang-alang sangat dikenal sebagai  
obat tradisional yang ampuh untuk menghancurkan  
batu ginjal dan batu ureter.

**Dan sekarang:** Dupa telah memproduksi campuran isi secara modern  
dengan peralatan canggih sehingga menghasilkan "Sari Kejibeling"  
yang lebih potensial dan ampuh dalam bentuk kapsul  
dan liquid



Smp. 500 kapsul

Botol 75 kapsul

Liquid 300 ml