

Pengetahuan, Sikap, dan Perilaku Pemakai Helm : Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor

Naniek Kasniyah

1. Pengantar

Salah satu faktor pendorong untuk melaksanakan penelitian tentang Pengetahuan, Sikap dan Perilaku Pemakai Helm : Mahasiswa Pengendara Sepeda Motor adalah Undang-Undang No. 14/1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Bernas, 1993:1) diberlakukan oleh Pemerintah.

Data statistik Propinsi D.I.Y menunjukkan bahwa angka kecelakaan lalu lintas didominasi oleh kelompok umur muda antara 16-21 tahun dan umur 22-30 tahun, di samping berdasarkan jenis kendaraan yang terlibat, korban paling besar adalah kecelakaan sepeda motor (1988: 140-141).

Selain dua alasan tersebut di atas, predikat kota Yogyakarta sebagai kota pelajar dan kendaraan yang digunakan mereka adalah sepeda dan sepeda motor; namun sepeda jumlahnya semakin menyusut. Selanjutnya, data dari Biro Pusat Statistik menunjukkan bahwa sepeda motor semakin umum digunakan pelajar, terutama mahasiswa yang secara terus-menerus meningkat jumlahnya (1988:430).

Dari pengamatan menunjukkan bahwa pengendara sepeda motor maupun pemboncengnya ada yang tidak memakai helm, memakai helm dengan benar maupun memakai helm dengan tidak benar. Namun nampaknya lebih banyak orang memakai helm dengan tidak benar.

Di Indonesia, khususnya Yogyakarta masih langka penelitian tentang pemakai helm; sedangkan beberapa studi di luar Indonesia telah banyak dilakukan. Hasil penelitian di Inggris menunjukkan keuntungan dari pemakai helm untuk keselamatan karena sekitar tahun 1970-an di Inggris dan Amerika Serikat kematian dan kecelakaan sepeda motor meningkat (Chesman et al, 1993: 419-421). Hasil penelitian di Amerika Serikat oleh Conrad menunjukkan bahwa helm dapat mengurangi angka fatasisme dari kecelakaan naik sepeda motor sampai mencapai lebih dari 25% (1992: 1).

Trauma (luka parah) merupakan sebab utama kematian yang diakibatkan oleh kecelakaan sepeda motor, sehingga Kidd menyatakan bahwa pencegahan dari kecelakaan tabrakan sepeda motor merupakan masalah sosial dari prioritas secara nasional di Amerika (1993: 320).

Berdasarkan teori **Cultural Belief** yang diajukan Kidd, bahwa kategori persepsi dari pengendalian bersepeda motor yaitu tingkat ide tentang struktur pengendalian mengendarai sepeda motor bagi seseorang (1993:332-333) diidentifikasi melalui empat kepercayaan secara kultural, meliputi :

1. Telah memilih cara yang dipersiapkan untuk mengendarai sepeda motor;
2. Tanggung jawab, termasuk salah satunya yang tidak merugikan;
3. Menjadi tidak tergantung, yang dinyatakan sebagai ketangkasan;
4. Waktu yang mendesak.

Dikatakan Kidd bahwa identifikasi dari perilaku melindungi diri dari pengendalian mengendarai sepeda motor dipertajam oleh perasaan seseorang dan usaha untuk menambah pemahamannya terhadap kejadian yang menegangkan mental (1993: 328-329).

Berdasarkan pada teori Kidd tadi, dalam penelitian ini diajukan pertanyaan (**research question**) "Seberapa jauh pengetahuan, sikap, dan perilaku mahasiswa dalam pemakaian helm?" Maksud dari pertanyaan ini adalah sesuai dengan tujuan penelitian yaitu ingin mengetahui dan memahami pengetahuan, sikap, dan perilaku individu dalam rangka pemakaian helm.

2. Metodologi

Lokasi di Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada, di sana dilakukan pengamatan kepada mahasiswa yang datang ke kampus dengan mengendarai sepeda motor.

Subyek ditentukan berdasarkan observasi terhadap mahasiswa yang datang ke kampus dengan mengendarai sepeda motor tadi pada hari-hari kegiatan kuliah selama dua minggu, dan tercatat 100 mahasiswa. Kemudian mereka diwawancarai dengan kuesioner.

Pengumpulan data dilakukan secara bertahap. Tahap pertama dilakukan observasi terhadap mahasiswa dengan kriteria : (1) mahasiswa naik sepeda motor memakai helm dengan benar; (2) mahasiswa naik sepeda motor memakai helm dengan tidak benar; dan (3) mahasiswa naik sepeda motor tidak memakai helm. Wawancara menggunakan kuesioner dengan pertanyaan terbuka.

Analisis hasil diajukan dalam bentuk diskriptif dari kedua data observasi maupun wawancara secara kualitatif, dan kuantitatif dengan frekuensi distribusi disajikan dalam bentuk tabel tunggal (satu).

3. Hasil

a. Observasi

Observasi menunjukkan bahwa sebagian dari mahasiswa pengendara sepeda motor membawa helm tapi tidak dipakainya. Kadang-kadang helm hanya dicantelkan di stang sepeda motor. Hanya 38% mahasiswa yang memakai helm dengan benar. Mahasiswa yang memakai helm dengan tidak benar 36% dan mereka yang tidak memakai helm 26%.

b. Karakteristik

Karakteristik mahasiswa berdasarkan umur mereka, responden mengelompok pada umur 20 - 25 tahun, sebanyak 82%. Mereka masih remaja, dan mempunyai masa depan yang masih panjang. Sebagian besar responden berada antara semester I s/d VI (53%) dan semester VII - IX (38%). Umumnya responden tinggal tidak terlalu jauh dari kampus. Sebagian lagi (42%) mereka tinggal dalam jarak antara 5 - 10 km dari kampus. Hanya 8% responden yang menempuh jarak lebih dari 10 km untuk datang ke kampus.

c. Pengetahuan

Pengetahuan responden pada kegunaan pemakaian helm pada waktu mengendarai sepeda motor menunjukkan bahwa hampir seluruh responden (94%) berpendapat memakai helm yang benar jika helm ditalikan (69%) dan helm standar (25%). Pembonceng dan pengendara kedua-duanya harus memakai helm (87%). Hanya 10% responden yang berpendapat hanya pengendara saja yang harus memakai helm. Selengkapnya responden mengatakan ada yang berpendapat hanya pembonceng yang memakai helm, pengendara tidak perlu.

Semua responden (100%) berpendapat bahwa jika pengendara dan pembonceng tidak memakai helm waktu

mengendarai sepeda motor, sangsi yang diperoleh adalah ditilang atau didenda oleh polisi. Sebaliknya, jika mereka tidak memakai helm waktu mengendarai sepeda motor, risikonya kalau terjadi kecelakaan bisa gegar otak, fatal, luka parah dan keamanan tidak terjamin (44%). Namun lebih dari separoh responden mengatakan tidak ada risiko (56%).

Pengetahuan mengenai sangsi dan risiko tadi, responden memperoleh dari media massa (43%), pengalaman (20%), dan teman-teman (14%). Sebaliknya, dari kepolisian hanya 10% yaitu dari brosur UULAJR dan waktu ujian SIM. Responden belum memperoleh penyuluhan tentang pemakaian helm sebagai tindakan pencegahan kecelakaan dan untuk keselamatan.

d. Sikap

Sikap mahasiswa terhadap kebiasaan memakai helm pada waktu mengendarai sepeda motor, dari 100 mahasiswa, 63% nya mengatakan selalu memakai helm pada waktu mengendarai sepeda motor. Tiga puluh tujuh persen mereka mengatakan tidak selalu.

Di antara responden yang selalu memakai helm (63 orang), paling banyak mereka mengatakan untuk menghindari urusan dengan polisi yaitu kena tilang (65%), merupakan alasan paling banyak dikatakan responden dibandingkan alasan-alasan yang lainnya. Responden yang memberikan alasan untuk menjaga keselamatan (14%). Alasan-alasan yang kurang relevan dengan pemakaian helm untuk keselamatan dan urusan dengan polisi, yaitu kebiasaan (17%) dan menjaga kerapihan (3%). Menjaga kerapihan di sini dimaksudkan supaya rambut tidak kotor dan kena angin, dan telinga tidak terganggu.

Sebaliknya, alasan responden yang tidak selalu memakai helm pada waktu naik sepeda motor, dari 37 orang, separoh lebih (54%) mengatakan melihat situasi jalan. Malas memakai (32%) meliputi mereka merasa risih, rambut

menjadi rusak, mengganggu konsentrasi pengemudi, dan malas menggunakan helm. Lima persen responden mengatakan sangsi dan risiko dapat diatasi.

Responden yang tidak selalu memakai helm (37 orang) umumnya (97,3%) mengatakan mereka sengaja tidak memakai helm. Hanya satu orang saja yang tidak selalu memakai helm, kadang-kadang tidak sengaja karena tergesa-gesa. Responden yang sengaja tidak memakai helm (36 orang) tadi, 44% nya melihat kondisi di jalan dengan alasan perjalanan dekat dan sepi helm tidak perlu dipakai. Di samping itu, 44% responden yang lain mengatakan repot, sumuk, dan panas jika pergi sebentar harus pakai helm. Di samping itu, helm mengganggu gerak, sebab ingin cepat dan praktis. Selebihnya responden memberikan alasan sangsi dapat dihindari (11%).

Perasaan yang disampaikan mereka jika tidak memakai helm yaitu responden merasa was-was, takut dan tidak tenang jika tidak memakai helm waktu mengendarai sepeda motor karena takut di tilang polisi (69%). Selebihnya, tujuh belass responden merasa biasa saja, merasa ada yang kurang (10%) dan malu (4%).

e. Perilaku

Pengetahuan yang tercermin dalam tindakan responden, umumnya mereka (82%) memakai helm untuk keselamatan dan mengurangi risiko akibat fatal. Hanya 2% responden memakai helm untuk mentaati tata tertib; dan untuk menjaga kemungkinan (16%). Walaupun mereka tahu tujuan memakai helm untuk keselamatan, namun hanya 33% responden yang memakai helm dengan benar. Mereka yang memakai helm dengan tidak benar (67%), yang sedikit berbeda dari hasil observasi bahwa 62% responden memakai helm dengan tidak benar dan 38% mereka memakai helm dengan benar.

Responden yang memakai helm dengan benar (33%) hampir semuanya

(94%) bertujuan untuk keselamatan sebagai alasan utama. Sebaliknya responden yang tidak selalu memakai helm dengan benar (67%) dengan alasan melihat situasi dan kondisi jalan, merupakan alasan yang paling banyak disampaikan responden (30%) dibandingkan alasan lain.

Tujuh puluh satu persen responden mengatakan perlu saran dalam memakai helm dan 29% responden mengatakan tidak perlu. Saran ditujukan kepada aparat yang berwenang bahwa sebaiknya helm cakil yang dimasyarakatkan (27%) dan helm standar mulai ditetapkan mutu dan ukurannya (18). Sebaliknya saran yang ditujukan kepada pengendara oleh responden adalah sebaiknya memakai helm di jalan besar dan pada jalur utama, dan pakailah helm kalau ada polisi (9%). Saran yang lain, pakailah helm dengan benar, perjalanan jauh dan suka ngebut sebaiknya pengendara memakai helm (14%), dan sebagainya. Pada prinsipnya menurut responden jika orang sadar akan manfaat helm, dengan sendirinya mereka akan memakai helm (69%).

Selain itu kapan sebaiknya helm dipakai, menurut responden (74%) bahwa sebaiknya helm dipakai setiap pengendara sepeda motor. Alasan memakai helm dalam jarak dekat, dua puluh dua persen responden berpendapat bahwa helm dipakai di jalan ramai, jauh dan jalan besar.

Tujuh puluh satu persen responden mengatakan bahwa untuk jarak dekat pengendara perlu memakai helm karena kecelakaan dapat terjadi di mana saja. Selebihnya, responden yang mengatakan ada peraturan (8%); dan melihat kondisi jalan (15%).

Dua puluh sembilan responden yang tidak selalu memakai helm dalam jarak dekat menyebutkan risiko kecil (28%), tidak nyaman (10%), dan melihat kondisi jalan (62%). Lima puluh satu responden yang mengatakan alasan kadang-kadang memakai helm dalam jarak dekat seperti melihat suasana (5%), kurang

praktis (14%), dan tergantung kebutuhan (27%). Tergantung kebutuhan dimaksudkan kalau sadar mereka memakai helm karena kadang-kadang malas dan lupa.

f. Pembahasan

Dari 100 mahasiswa yang diobservasi 38% nya saja yang memakai helm dengan benar. Delapan puluh dua persen responden masih dalam kelompok umur remaja (20 - 25 th). Jika terjadi kecelakaan kemudian mereka meninggal, atau cacat seumur hidup, keluarga maupun negara akan dirugikan banyak sekali berdasar perhitungan secara teori **clinical economic** tentang **cost effectiveness** (biaya yang dikeluarkan selama sakit) dan **production cost** (kehidupan produktivitas karena yang mendapatkan kecelakaan tadi dalam kelompok umur produktif).

Responden umumnya tinggal di dekat kampus sehingga mereka tidak memakai helm karena jarak dekat kemungkinan kecelakaan kecil dan tidak ada polisi. Hal ini secara umum disampaikan oleh responden. Jika hal ini dikaitkan dengan teori **Cultural Belief** dari Kidd, dalam identifikasi nomor 2 yaitu tanggung jawab, termasuk salah satunya yang tidak merugikan, kemungkinan kurang begitu tepat karena responden lebih cenderung bertindak "gegabah" bahwa jarak dekat risiko kecil baik untuk keselamatan maupun tidak adanya polisi.

Pengetahuan responden cukup tinggi mengenai pemakaian helm dan menurut mereka yang harus memakai helm adalah pengendara dan pembonceng. Semua responden mengatakan jika mereka tidak memakai helm akan ditilang polisi. Risiko mereka jika tidak memakai helm dikatakan responden berakibat gegar otak, fatal dan luka parah apabila terjadi kecelakaan. Mereka yang mengatakan demikian kurang dari separohnya, namun sebaliknya, lebih dari separoh responden mengatakan ti-

tidak ada risiko. Seperti halnya dalam identifikasi nomor 2 di atas, rasa tanggung jawab kurang pada diri responden karena kurang pengetahuan tentang hal itu. Tentang risiko rupanya tidak terlalu dipahami oleh responden karena langkahnya informasi yang diperoleh mereka. Media massa sebagai sumber informasi yang utama bagi responden (mahasiswa) karena mereka membaca surat kabar. Bagaimana yang terjadi pada mereka yang jarang membaca surat kabar?

Pemakaian helm di Amerika dan Inggris menunjukkan untuk keselamatan dan terbukti menurunkan angka fatalisme akibat kecelakaan sepeda motor sampai mencapai 25%, namun di Indonesia terutama hasil penelitian ini menunjukkan sangat rendah sikap responden terhadap pemakaian helm. Mereka yang mengatakan memakai helm waktu mengendarai sepeda motor untuk menjaga keselamatan, hanya 14% dari 63 orang yang selalu memakai helm. Apalagi jika ditambah dengan mereka yang tidak selalu memakai helm sebanyak 37%. Hal ini menunjukkan bahwa masih rendahnya kesadaran mahasiswa dalam pemakaian helm. Di samping itu, jika dihubungkan dengan identifikasi nomor 1 dari Kidd yaitu memilih cara yang dipersiapkan untuk mengendarai sepeda motor, rupanya responden telah memilih cara yang dipersiapkan untuk mengendarai sepeda motor secara "keliru". Umumnya responden mempunyai pengetahuan tentang pemakaian helm dan yang memakai helm adalah pengendara dan pembonceng cukup tinggi. Namun sikap mereka rendah, dari responden yang tidak selalu memakai helm, hampir semuanya dengan sengaja tidak memakai helm. Jadi, mereka melakukan hal itu dengan sadar. Hal ini disebabkan jarak dekat untuk menuju ke kampus dan umumnya mereka berpendapat bahwa jarak dekat tidak perlu emnakai helm.

Hampir semua responden merasa was-was, takut dan tidak tenang jika tidak memakai helm, namun bukan berarti sikap mereka mengacu kepada kesadaran akan keselamatan. Mereka lebih takut kepada aparat keamanan di jalan raya daripada lebih mengacu kepada rasa tanggung jawab atas keselamatan jiwanya. Pengertian menjadi tidak tergantung yang dinyatakan sebagai ketanggakan dalam nomor 3 dan waktu yang mendesar dalam nomor 4 untuk mengidentifikasi seseorang, rupanya kurang bergitu cocok di sini karena tindakan atau perilaku responden lebih dapat diidentifikasi melalui nomor 1 dan 2 yaitu memilih cara yang "keliru" dan kurangnya tanggung jawab.

4. Kesimpulan

Mahasiswa memakai helm waktu mengendarai sepeda motor lebih dipengaruhi oleh rasa takut kepada polisi dari pada mengacu kepada menjaga keselamatan. Umumnya mahasiswa tahu cara memakai helm dengan benar, namun pengetahuan tentang sangsi dan risiko rendah. Separoh lebih dari mereka mengatakan tidak ada risiko jika mengendarai sepeda motor tidak memakai helm. Hal ini dipengaruhi oleh langkanya informasi tentang pemakaian helm. Media massa adalah sumber informasi terbesar bagi mahasiswa. Justru pihak aparat yang berwenang dalam hal ini pihak kepolisian, sangat sedikit memberikan informasi. Salah satu peningkatan pengetahuan masyarakat adalah saratnya informasi yang diperolehnya, di samping pengalaman pribadi.

Berdasarkan identifikasi seseorang dari mereka yang mengendarai sepeda motor, responden cenderung telah memilih cara yang dipersiapkan untuk mengendarai sepeda motor secara "keliru" dan rendahnya rasa tanggung jawab termasuk salah satunya yang tidak

merugikan, terutama atas keselamatan dirinya dan lingkungannya.

5. Saran

Diperlukan informasi yang sifatnya memberikan penjelasan tentang pentingnya dan kegunaan helm dalam rangka tata tertib berlalu-lintas supaya niat luhur pemerintah dapat dipahami oleh masyarakat. Oleh karena itu, masyarakat perlu lebih banyak mendapat informasi sesegera mungkin seiring dengan diberlakukannya Undang-Undang No. 14/1992 tersebut melalui penyuluhan atau peranan media massa lebih dimanfaatkan keberadaannya.

Di samping itu, diharapkan dari penjelasan yang berupa penyuluhan misalnya dapat mengurangi atau menghindari tindakan atau cara yang "keliru" tadi dan menanamkan rasa tanggung jawab pada diri seseorang sehubungan dengan mengendarai sepeda motor yang "baik".

Daftar Pustaka

- Biro Pusat Statistik, 1988 *Statistik Indonesia: Statistical Year Book of Indonesia*, Jakarta, hal. 430.
- Chesman, D.J. et al, 1993 "Motorcycling Safety Research: A Review of the Social and Behavioural Literature: *Soc. Sci. Med.* Vol. 37 no. 3 hal. 419-430.
- Conrad, P. et al, 1992 *Helmets, Injuries and Cultural Definitions: Motorcycle Injury in Urban Indonesia*, (tidak diterbitkan).
- Kantor Statistik Propinsi D.I.Y. 1993, *Daerah Istimewa dan Angka*, Yogyakarta, hal. 140.
- Kidd, Pamela Stinson, 1993 "Self-Protection: Trauma Patients' Perspectives of Their Motor Vehicle Crashes", *Qualitative Health Research*, Vol. 3 number 3, August, hal. 320-240.
- 1993 *Harian Berita Nasional (Bernas)*, 16 September.

Tentang Penulis

Naniek Kasnyiah dilahirkan di Jatilawang, Purwokerto, Jawa Tengah, 7 Februari 1943. Menyelesaikan Sarjana S-1 di Jurusan Antropologi Fakultas Sastra UGM (1977). Sarjana S-2 (M.A) diperolehnya dari Fakultas Pasca Sarjana Universitas Indonesia (dengan judul tesis : "Pengambilan Keputusan dalam pemilihan Sistem Pengobatan, Khususnya Penanggulangan Penyakit Anak-Anak (Balita) pada Masyarakat Pedesaan Jawa" 1983), dan Sarjana S-2 (M.Med.Sc.) diperoleh dari Centre for Clinical Epidemiology and Biostatistics Health Social Science (CCEB) pada Faculty of Medicine, Newcastle University, Australia dengan judul tesis : "Social Psychological Determinants of Javanese Mothers Failure to Immunize Their Children Against Measles" (1993).

Karya ilmiah yang dihasilkan antara lain : 1) Perilaku Masyarakat terhadap Pemanfaatan Jamban Keluarga dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhinya (1990), 2) Studi Etnografik : Pemberian Makanan Pre-lacteal dan Makanan Pendamping Asi Dini (1990). Publikasi hasil penelitian adalah : 1) Persepsi Orang Jawa terhadap Penyakit Morbili (Gabagan) dan Perawatannya, Salah Satu Kendala dalam Rangka Program Imunisasi, 2) Tema Islam dalam Pertunjukan Rakyat Jawa : Kajian Aspek Sosial, Keagamaan, dan Kesenian, 3) Berbagai Faktor yang Berhubungan dengan Pandangan Klien pada Kualitas Pelayanan Kontrasepsi di Daerah Istimewa Yogyakarta.

Kegiatan ilmiah di luar negeri yang diikuti adalah : 1) In-clen Meetings di Mexico (1990), di Indonesia (1992), dan di Cairo, Mesir (1993), 2) Seaclen Health Social Science di Thailand (1993) dan di Indonesia (1994).

Hasil: Observasi dan Karakteristik

Memakai helm dg Benar 38



Memakai helm dg td benar 36

Tidak memakai helm 26



Observasi terhadap pemakaian helm

Umur

IV-VI 29



VII-IX 38

< 5 km 50



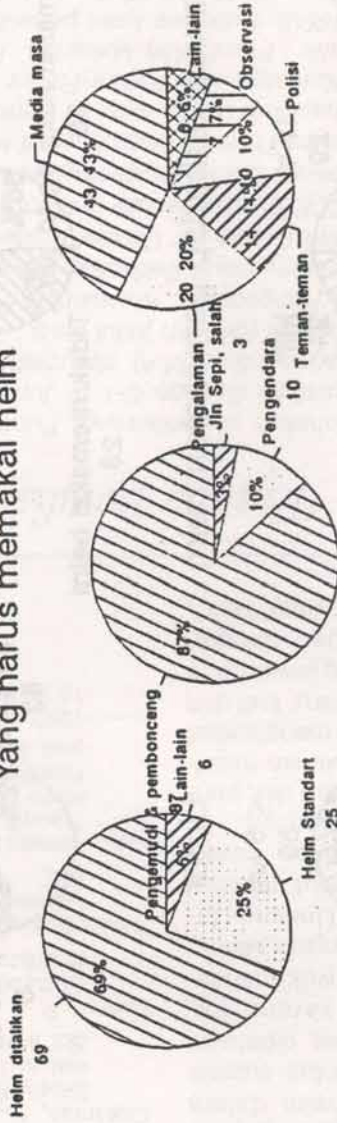
5-10 km 42

Tingkat/Semester Responden

Jarak rumah ke fakultas

Hasil: Pengetahuan

Yang harus memakai helm

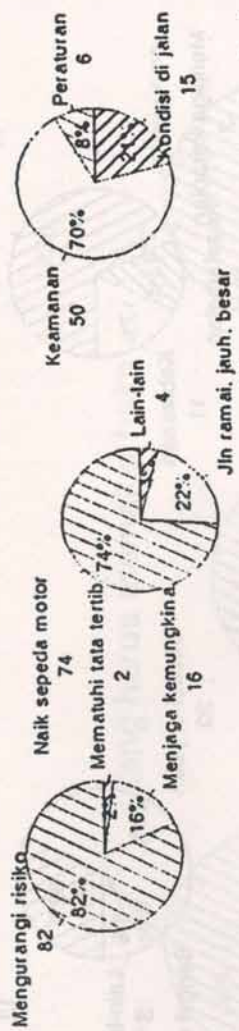


Memakai helm yang benar

Pengetahuan tentang sangsi dan risiko

Hasil: Perilaku

Kapan sebaiknya helm dipakai



Tujuan responden memakai helm yang benar



Alasan tidak pakai helm jarak dekat Alasan kadang-kadang pakai helm

Sebagai tidak pakai helm Alasan jika tidak memakai helm