

## **KEBIJAKAN HELMISASI BAGI PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI YOGYAKARTA TAHUN 1987**

**MAULIDDYAH RAHMAWATI**

Jurusan Pendidikan Sejarah  
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum  
Universitas Negeri Surabaya  
e-Mail: [mauliddyahrahmawati@rocketmail.com](mailto:mauliddyahrahmawati@rocketmail.com)

**Sri Mastuti Purwaningsih**

Jurusan Pendidikan Sejarah  
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum  
Universitas Negeri Surabaya

### **Abstrak**

Yogyakarta adalah salah satu kota besar di Indonesia. Sebagai kota besar, populasi penduduk Yogyakarta adalah 2.912.611 jiwa pada tahun 1980. Selain itu sebagai kota besar, Yogyakarta memiliki masalah lalu lintas seperti, macet terutama kecelakaan sepeda motor. Penulisan skripsi ini bertujuan untuk mendeskripsikan proses pelaksanaan Kebijakan Helmisasi di Yogyakarta.

Metode penulisan skripsi ini adalah metode penelitian sejarah, yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Sumber primer didapat dari SKH Kedaulatan rakyat tahun 1987. Sedangkan sumber sekunder dari buku-buku yang relevan dan hasil wawancara dengan beberapa warga Yogyakarta.

Kebijakan helmisasi dilaksanakan karena korban kecelakaan sepeda motor yang tidak menggunakan helm mencapai 65% atau sekitar 52 ribu orang dari tahun 1982-1987. Penerapan kebijakan helmisasi dilaksanakan melalui empat tahapan. Tahap pertama adalah penindakan pada pengendara sepeda motor di jalur helm, sedangkan untuk pembonceng hanya diberi pengarahan. Tahap kedua adalah mencabut seluruh papan jalur helm. Tahap ketiga adalah menindak seluruh pengendara dan pembonceng sepeda motor yang tidak menggunakan helm. Tahap keempat adalah memperketat jenis helm yang boleh digunakan. Penerapan kebijakan helmisasi muncul pro dan kontra di tengah masyarakat Yogyakarta. Masyarakat mendukung Kebijakan ini karena menurut mereka menggunakan helm untuk melindungi diri saat berkendara itu sangat penting. Bagi masyarakat yang menentang, Kebijakan Helmisasi juga berlaku bagi pembonceng sepeda motor, serta dapat menggeser budaya Yogyakarta dalam mengenakan pakaian tradisional dan rasa saling tolong menolong.

**Kata Kunci:** *Kebijakan Helmisasi, Lalu Lintas, Yogyakarta*

### **Abstract**

*Yogyakarta is one of big city in Indonesia. As a big city the population of Yogyakarta are 2.912.611 people in 1980. Yogyakarta also have a lot of traffic problem as ourther big city, example traffic jam, accident particularly in motorcycle. To eliminate there cases, Indonesian Government publishes the rule for rider. This research writing intent to describe performing "helmisasi" policy at Yogyakarta.*

*The method of this research is historical method, include heuristic, criticism, interpretation, and historiography. Primer source from newspaper SKH Kedaulatan Rakyat year 1987. Secondary source from books and the result of interview.*

*"Helmisasi" policy applied because of motorcycle accident sacrifice not used helmet reached 65% or almost 52 thousands person from 1982-1987. Implementation of "helmisasi" policy held by four step. First step is take measures to motorcyclelist in helmet line event though the direction gave to hitchhiker. Second step is take all helmet line board and applied all street in Yogyakarta as helmet line. Third step is take measures all motorcyclelist and hitchhiker who not use helmet. Fourth step is to tighten the kind helmet which can not used. Implementation of "helmisasi" policy appear the pros and cons in the Yogyakarta's society. This policy get support from society because using helmet to protect themself when ride the motorcycle are momentous. For society who oppose, "helmisasi" policy also apply to hitchhiker as well as Yogyakarta culture can shift in traditional clothing and able to help each other.*

**Keywords :** *"Helmisasi" Policy, Traffic, Yogyakarta*

**PENDAHULUAN**

Perkembangan teknologi modern yang semakin pesat mengakibatkan berkembang pula lalu lintas dari tahun ke tahun, yang membawa konsekuensi-konsekuensi, baik yang bersifat positif maupun negatif. Perkembangan lalu lintas di satu pihak memberikan kemudahan bagi masyarakat dalam menjalankan kehidupan sehari-harinya. Namun di lain pihak, perkembangan lalu lintas juga memberikan permasalahan yang kompleks di tengah masyarakat, mulai dari pelanggaran, kecelakaan, hingga kemacetan lalu lintas.

Tahun 1981-1986 jumlah kendaraan bermotor di Indonesia mencapai 6.510.778 kendaraan, dan penyumbang terbesar adalah sepeda motor dengan jumlah 5.118.907. Mobil penumpang 1.063.959, mobil bis 256.574, dan mobil barang 882.331 (Tabel 1). Peningkatan jumlah pelanggaran lalu lintas setiap tahun rata-rata kurang lebih 25%, jumlah kecelakaan lalu lintas rata-rata naik 3% setiap tahunnya. Tahun 1981, misalnya, sebagai akibat kecelakaan sepeda motor di Indonesia, setiap hari jatuh korban 31 orang meninggal, 62 orang luka berat, dan 104 orang luka ringan. Hingga tahun 1986 korban meninggal akibat kecelakaan sepeda motor tercatat 45 korban meninggal, 75 orang luka berat, dan 119 orang luka ringan (Tabel 2). Serta kemacetan lalu lintas terutama pada jalan-jalan yang di dalam kota yang menimbulkan keresahan-keresahan di tengah masyarakat.<sup>1</sup>

**Tabel 1 Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia Menurut Jenisnya Tahun 1981 – 1986**

Tahun	Mobil Penumpang	Mobil Bis	Mobil Barang	Sepeda Motor	Jumlah Kendaraan Bermotor
1981	719 336	113 509	589 439	3 207 499	4 629 783
1982	791 019	134 430	657 104	3 764 442	5 346 995
1983	862 424	160 260	717 873	4 135 677	5 876 234
1984	972 148	191 654	790 881	4 556 095	6 510 778
1985	989 158	227 304	845 338	4 794 517	6 856 317
1986	1 063 959	256 574	882 331	5 118 907	7 321 771

Sumber: Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri)

**Tabel 2 Rata-rata Korban Kecelakaan Sepeda motor Per Hari di Indonesia Tahun 1981- 1986**

Tahun	Meninggal	Luka Berat	Luka Ringan
1981	31	62	104
1982	33	65	107
1983	35	66	112
1984	38	70	115
1985	41	73	119
1986	45	75	123

Sumber: Badan Statistik Nasional

Permasalahan lalu lintas tersebut disebabkan oleh banyak faktor, diantaranya adalah faktor manusia sebagai pengguna jalan. Sedangkan disiplin dan kesadaran hukum masyarakat pemakai jalan masih dikatakan belum baik, belum memiliki kepatuhan dan ketaatan untuk mengikuti hukum yang berlaku. Tingkat kesadaran hukum para pengguna jalan dapat dilihat dari penerapan mereka pada saat di jalan raya.

Kesadaran dan kepatuhan terhadap hukum serta nilai atau norma yang berlaku dalam masyarakat lalu lintas diharapkan dapat menumbuhkan dan menjamin terciptanya suasana masyarakat pemakai jalan untuk merasa bebas dari segala gangguan fisik dan psikis. Setiap pemakai jalan secara naluriah cenderung menonjolkan sikap egois sehingga kepentingan masyarakat pemakai jalan kurang diperhatikan. Sikap egois ini menyebabkan menurunnya kesadaran diri bahwa dirinya menjadi bagian dari keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan raya. Penurunan rasa kesadaran disiplin tersebut tercermin dalam peningkatan pelanggaran peraturan lalu lintas dan mengabaikan etika serta sopan santun lalu lintas.

Disiplin masyarakat di jalan raya merupakan indikasi kepedulian masyarakat terhadap lingkungannya dan reaksi terhadap sejumlah aturan, sanksi, dan ganjaran-ganjaran yang sifatnya mengikat setiap warga sehingga proses kehidupan berjalan dengan teratur. Jalan raya merupakan bagian dari kehidupan manusia, dimana tindakan atau perilaku manusia dituntut untuk mematuhi aturan. Pengemudi, penumpang, dan pejalan kaki sebagai warga masyarakat dituntut kepedulian dan kepatuhannya terhadap sejumlah aturan yang berhubungan dengan penggunaan jalan raya.

Sebagai pengguna jalan raya, perilaku berkendara pengemudi sepeda motor di Indonesia masih sangat jauh dari kata aman. Beberapa aturan pengendara sepeda motor yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Darat adalah setiap pengendara sepeda motor di jalan harus memiliki Surat Izin Mengemudi untuk sepeda motor yang mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar, pengendara sepeda motor wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki, mengetahui tata cara berlalu lintas di jalan, sepeda motor hanya diperuntukkan hanya untuk dua orang, sepeda motor yang digunakan di jalan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, pengemudi

<sup>1</sup> Amanat Kepala Kepolisian Republik Indonesia Pada Seminar Nasional Tentang “Kesadaran dan Tertib Hukum Masyarakat dalam Masalah Lalu Lintas Jalan Raya” yang Diselenggarakan Lembaga Riset dan Pengabdian Masyarakat Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta.

dan penumpang wajib menggunakan helm yang telah direkomendasikan keselamatannya dan terpasang dengan benar. Para pengemudi seringkali mengabaikan aturan-aturan yang telah ditetapkan, seperti tidak menggunakan helm saat berkendara, saling kebut-kebutan di jalan raya, bahkan berkendara seenaknya tanpa mempedulikan pengendara lain. Sikap seperti itu merupakan sikap yang telah melekat di sebagian besar pengendara sepeda motor di negara kita.

Yogyakarta adalah salah satu kota besar di Indonesia, yang dijuluki sebagai kota pelajar. Banyak masyarakat yang ingin menuntut ilmu menjadikan kota ini sangat penuh dengan kendaraan yang berlalu lalang setiap harinya. Sebagai kota pelajar, Yogyakarta haruslah menjadi contoh bagi kota-kota lain di Indonesia bahwa ketertiban berlalu lintas dan keselamatan berkendara adalah penting. Namun karena banyaknya masyarakat yang terus berdatangan ke Yogyakarta menjadikan kota ini sangat padat lalu lintas, apalagi banyaknya masyarakat khususnya para pelajar dan mahasiswa yang lebih memilih menggunakan sepeda motor dalam beraktivitas sehari-hari.

Padatnya lalu lintas di Yogyakarta selain karena jumlah penduduknya yang terus bertambah, tetapi juga karena pertambahan kendaraan bermotor yang tiap tahunnya mengalami kenaikan yang pesat. Jenis kendaraan bermotor yang paling banyak mendominasi jalan-jalan di Yogyakarta berdasarkan sumber dari Polwil Yogyakarta adalah sepeda motor.<sup>2</sup> Untuk kelancaran ketertiban jalan raya, di pasang rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, dan di tempat-tempat tertentu yaitu di persimpangan jalan yang padat lalu lintas ditempatkan polisi lalu lintas untuk mengatur agar tidak terjadi kesemrawutan di jalan.

Keberadaan sepeda motor tidak dapat dipisahkan dari topi pengaman yang biasa disebut helm. Helm merupakan alat pelindung diri yang paling utama dan wajib dipakai oleh pengendara maupun penumpang sepeda motor yang dapat mengurangi luka serius yang mungkin timbul apabila terjadi kecelakaan lalu lintas. Masyarakat belum menyadari pentingnya penggunaan helm ini, mengakibatkan banyak pengendara motor yang tewas akibat kecelakaan. Pada tahun 1980-an dimana kondisi jalan mulai padat dan jumlah kecelakaan yang melibatkan sepeda motor pun semakin meningkat. Banyaknya kematian akibat kecelakaan sepeda motor ini sebagian besar akibat adanya luka di kepala. Luka di kepala itu akibat pengendara sepeda motor tidak menggunakan helm atau menggunakan helm tapi tidak memenuhi standar keamanan.

Data statistik PBB menyebutkan, setiap dua kilometer pengendara sepeda motor mempunyai resiko mati karena kecelakaan, 20 kali lebih besar dari pada pengendara mobil. Umumnya, kematian itu disebabkan oleh luka fatal pada kepala akibat tidak menggunakan helm. Penggunaan helm pengaman sesuai dengan standar

keselamatan yang ditetapkan, dapat menurunkan resiko kematian hingga 30 persen.<sup>3</sup> Tidak dapat dipungkiri lagi bahwa mengenakan helm pada saat berkendara adalah wajib. Karena dengan hal inilah kepala kita dapat diproteksi dari berbagai ancaman pada saat berkendara. Terutama pada saat terjadi benturan dengan benda keras. Sebab Faktor utama cedera kepala dari pengendara sepeda motor adalah karena tidak menggunakan helm.

Helm inilah yang menjadi permasalahan di masyarakat ketika Dinas Perhubungan Darat dan Kepolisian Kota Yogyakarta mengeluarkan perintah untuk "mewajibkan" seluruh pengemudi sepeda motor bahkan pemboncengnya harus mengenakan topi pengaman ini. Beragam reaksi ditunjukkan oleh masyarakat dalam menanggapi persoalan ini. Mulai dasar hukum pelaksanaannya hingga kepentingan-kepentingan yang muncul dari diberlakukannya aturan ini.

Berdasarkan paparan dalam latar belakang di atas, maka peneliti mengidentifikasi beberapa masalah sebagai berikut: (1) Bagaimana Implementasi Kebijakan Helmisasi di Yogyakarta Tahun 1987?

## METODE

Metode penulisan yang digunakan adalah metode penelitian sejarah, yaitu menguji dan menganalisis secara kritis peristiwa masa lalu dan peninggalan masa lampau. Metode penelitian sejarah terdiri dari empat tahap, yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi.<sup>4</sup>

Pertama, penelusuran sumber. Penulis mengumpulkan sumber-sumber yang terkait dengan kota Yogyakarta, disiplin di jalan raya, dan masalah helmisasi yang berupa arsip, dokumen, buku referensi serta media massa. Peneliti telah mendapatkan sumber primer berupa Koran, yakni Koran *Kedaulatan Rakyat* bulan Mei, Juni, Juli, Agustus, dan September 1987 yang rata-rata membahas program awal serta pelaksanaan kewajiban mengenakan helm di Yogyakarta dan pendapat-pendapat masyarakat dalam menanggapi program tersebut. Sumber sekunder didapatkan dari buku-buku yang relevan dengan topik yang diteliti, serta hasil wawancara yang dilakukan dengan beberapa warga di sekitar Kota.

Kedua, kritik sumber yang dilakukan oleh peneliti adalah menguji sumber-sumber yang telah ditemukan menjadi data dan fakta dengan cara mengkategorikan sumber-sumber tersebut sesuai dengan topik yang dibahas. Sumber Koran tahun 1987 yang telah didapatkan, di cari kecocokannya dengan hasil wawancara dengan warga yang pada tahun 1987 mengetahui mengenai pelaksanaan kebijakan helmisasi.

Ketiga, melakukan interpretasi sumber dengan mencari keterkaitan antara fakta-fakta yang telah diperoleh. Terakhir adalah proses penulisan sejarah atau historiografi. Peneliti menulis penelitian dengan judul

<sup>2</sup> Sumintarsih, dkk, *Pembinaan Disiplin di Lingkungan Masyarakat Kota Yogyakarta*, (Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Proyek Pengkajian dan Pembinaan Nilai-Nilai Budaya DIY, 1994/1995), hlm. 169

<sup>3</sup> Kamaruzzaman, *Pakai Helm Wajib?* (Online), (<http://dishubkomintel.acehprov.go.id/index.php/news/read/2015/07/03/36/pakai-helm-wajib.html>), diakses pada 20 Mei 2015)

<sup>4</sup> Aminuddin Kasdi, *Memahami Sejarah*, (Surabaya : Unesa University Press, 2005), hlm 10-11



“Kebijakan Helmisasi Bagi Pengendara Sepeda Motor di Yogyakarta Tahun 1987”.

### HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian ini mencakup tiga hal sesuai dengan rumusan masalah yang diteliti, yaitu (1) latar belakang pelaksanaan kebijakan helmisasi di Yogyakarta, (2) pelaksanaan kebijakan helmisasi di Yogyakarta tahun 1987, (3) upaya pemerintah dalam menyukseskan kebijakan helmisasi di Yogyakarta tahun 1987. Adapun pembahasan hasil penelitian sebagai berikut ini.

#### A. Latar Belakang Pelaksanaan Kebijakan Helmisasi di Yogyakarta

Yogyakarta sebagai salah satu daerah dengan tingkat perkembangan penduduk yang cepat juga mulai memberlakukan kebijakan helmisasi ini. Penduduk di wilayah Yogyakarta tidak hanya didominasi oleh penduduk lokal, namun juga para pendatang yang ingin belajar serta wisatawan yang setiap hari berlalu lalang di jalanan Yogya. Wilayah Yogyakarta yang tidak terlalu luas namun dengan tingkat kepadatan penduduk yang tinggi, membuat arus lalu lintas di daerah ini menjadi semawrut. Tahun 1980-an pernah dianjurkan agar dilakukan pengurangan jumlah kendaraan bermotor khususnya sepeda motor di wilayah Yogyakarta, karena kendaraan ini merupakan penyumbang terbesar kemacetan dan kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

Menurut penjelasan Kapolda Jateng-DIY, berdasarkan data kecelakaan lalu lintas 1986 yang melibatkan sepeda motor, korban yang meninggal akibat tidak memakai helm mencapai 65 persen<sup>5</sup>. Kapolwil Yogyakarta Kolonel Polisi Drs. Soenaryo juga menegaskan, dalam kurun waktu lima tahun terakhir ini, yakni sekitar tahun 1982-1987 tercatat sudah ada 80 ribu orang meninggal sia-sia di jalan raya. Jumlah ini melebihi jumlah kematian akibat perang di negara manapun yang dirasa sudah sangat mengkhawatirkan<sup>6</sup>. Ditegaskan pula bahwa Jawa Tengah dan DIY menempati urutan teratas dalam kepadatan di jalan raya di seluruh Indonesia. Hal ini dikarenakan Jawa Tengah dan DIY merupakan pusat pertemuan lalu lintas yang datang dari DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Jawa Timur.

Meskipun bukan yang tertinggi, angka kematian di Jawa Tengah dan Yogyakarta akibat kecelakaan lalu lintas cukup memperhatikan. Sekitar empat orang meninggal setiap hari di jalan raya. Pada saat gencar-gencarnya Operasi Zebra pada tahun 1986, angka korban yang meninggal di jalan raya rata-rata 2 hingga 3 orang setiap hari. Berbeda dari sebelum diadakannya operasi zebra, korban yang meninggal setiap hari mencapai 7 orang<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Kapolda Jateng-DIY: *Helm yang Beredar Sekarang Sementara Masih Bisa Dipakai*, (Kedaulatan Rakyat, 1 September 1987), hlm. 4

<sup>6</sup> Ronnie S. Viko, *Helmisasi Merupakan Perwujudan Tugas Polisi sebagai Pengayom*, (Kedaulatan Rakyat, 13 Juni 1987), hlm. 1

<sup>7</sup> Kapolri di Semarang: *Mulai 1 Oktober, Wajib Helm Bagi Pengendara dan Pembonceng*, (Kedaulatan Rakyat, 13 Agustus 1987), hlm. 5

Jumlah kendaraan yang tercatat di Yogyakarta pada 1986 hingga 1987 mencapai 405.058 kendaraan dengan 72% lebih adalah sepeda motor (tabel A.1). Kecelakaan lalu lintas pada awal tahun 1987 hingga bulan Juni seperti dijelaskan pada tabel A.2 tercatat 1.373 kali atau 92,95% disebabkan oleh faktor manusia, kemudian karena faktor kendaraan 42 kali (2,84%), faktor lingkungan atau alam 22 kali (1,48%), dan faktor tabrak lari 18 kali (1,21%). Manusia sebagai pengemudi merupakan faktor dominan penyebab kecelakaan lalu lintas dibanding manusia sebagai pejalan kaki yakni mencapai 90 % lebih.

Jenis pelanggaran yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas disebutkan pada tabel A.3 bahwa kecelakaan karena pengemudi tidak mendahulukan pemakai jalan tercatat 139 kali (9,41%), pengemudi tidak mendahulukan penyeberang jalan 158 kali (10,69%), pengemudi sewaktu mendahului tidak cukup kekanan 103 kali (6,97%), pengemudi sewaktu mendahului pandangan tidak cukup bebas atau terhalang 67 kali (4,53%), melewati batas kecepatan 112 kali (7,58%), terlalu cepat untuk kondisi lalu lintas setempat 53 kali (3,52%), dan pengemudi tidak memberikan tanda sewaktu membelok ke kanan 88 kali (5,95%).

Tingkat kecelakaan tinggi yang dialami para pengendara sepeda motor di Yogyakarta tersebut, belum lagi korban meninggal akibat tidak menggunakan helm mencapai 65%, lebih besar dibandingkan korban-korban kecelakaan kendaraan lainnya. Oleh karena itu, kebijakan helmisasi ini dilaksanakan di wilayah Yogyakarta. Atas instruksi dan imbauan oleh Kapolwil Yogyakarta Kolonel Polisi Drs. Soenaryo, maka program helmisasi di wilayah kota Yogyakarta akan dimulai pada 1 Juni 1987.

**Tabel A.1 Jenis Kendaraan di Wilayah Polresta Yogyakarta Tahun 1986 – 1987**

Jenis Kendaraan	1986		1987	
	Jumlah	%	Jumlah	%
Sedan	6.555	3,5	7.318	3,5
Station Wagon	9.126	4,6	10.027	4,8
Jeep	2.441	1,2	2.718	1,3
Atobus/bus	2.595	1,3	2.201	1,1
Truck	4.281	2,2	4.440	2,1
Ambulance	162	0,1	166	0,1
Pick Up	8.742	4,4	9.011	4,3
Sepeda Motor	142.219	72,4	151.659	72,9
Scuter	20.711	10,2	20.686	9,9
<b>Jumlah</b>	<b>196.832</b>	<b>100</b>	<b>208.226</b>	<b>100</b>

**Tabel A.2 Faktor Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Yogyakarta Januari – Juni 1987**

Faktor	Jumlah Kecelakaan	Prosentase (%)
Manusia	1.373	92,95
Kendaraan	42	2,84
Lingkungan	22	1,48
Tabarak lari	18	1,21

**Tabel 4.3 Jenis Pelanggaran yang Mengakibatkan Kecelakaan Sepeda Motor di Wilayah Yogyakarta Januari – Juni 1987**

Faktor	Jumlah Kecelakaan	Prosentase (%)
Pengemudi tidak mendahulukan pemakai jalan	139	9,41
Pengemudi tidak mendahulukan penyeberang jalan	158	10,69
Pengemudi sewaktu mendahului tidak cukup kekanan	103	6,97
Pengemudi sewaktu mendahului pandangan tidak cukup bebas atau terhalang	67	4,53
Melewati batas kecepatan	112	7,58
Terlalu cepat untuk kondisi lalu lintas setempat	53	3,52
Pengemudi tidak memberikan tanda sewaktu membelok ke kanan	88	5,95

#### B. Pelaksanaan Kebijakan Helmisasi di Yogyakarta Tahun 1987

Program Helmisasi merupakan kebijakan pemerintah dalam mewajibkan setiap pengendara sepeda motor untuk menggunakan topi pengaman (helm) baik pengemudi atau penumpangnya. Program ini dilaksanakan dengan dikeluarkannya Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 188/AJ 403/PHB-86 tertanggal 29 Desember 1986. Surat keputusan ini terdiri dari enam pasal, yang dengan jelas disebutkan bahwa topi pengaman (helm) adalah perlengkapan teknis kendaraan bermotor. Oleh sebab itu, jika pengemudi atau pembonceng tidak mengenakan helm dapat ditindak sesuai pasal-pasal dalam Bukti Pelanggaran (tilang) Lalu Lintas dan akan diajukan ke pengadilan.

Masyarakat umum merupakan sasaran utama dalam pelaksanaan program helmisasi ini. Kebijakan ini bertujuan agar setiap warga masyarakat dapat menyadari pentingnya keselamatan berkendara di jalan raya dengan cara menggunakan perlengkapan-perengkapan yang sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan sesuai dengan aturan dalam UU No. 3 tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya. Selain itu benda penting yang menjadi fokus masyarakat saat itu adalah helm. Keluarnya kebijakan helmisasi tentu memberikan perhatian tersendiri pada benda bulat ini.

Bagi masyarakat Yogyakarta yang mulai menjalankan peraturan ini, keberadaan helm menjadi penting. Banyak pedagang helm yang bermunculan. Hal ini juga dimanfaatkan oleh pihak-pihak yang ingin mencari untung dengan menjual helm dengan kualitas rendah. Oleh sebab itu, kualitas dan bentuk helm pun menjadi aturan yang tidak boleh diabaikan, sebab helm tersebut akan digunakan untuk melindungi kepala para pengendara sepeda motor. Aturan helm SII (Standar Industri Indonesia) juga mulai banyak diperbincangkan oleh masyarakat. Salah satu artikel menuliskan mengenai

Standar Industri Indonesia untuk helm, “Departemen Perindustrian telah menyusun dan menerbitkan Standar Industri Indonesia (SII) untuk helm, yaitu: SII 1651 – 85 Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua Untuk Umum yang berlaku sejak diterbitkannya.”<sup>8</sup>

Pelaksanaan kebijakan helmisasi ini berbeda di setiap daerah. Kota Yogyakarta mulai menjalankan kebijakan helmisasi ini sejak 1 Juni 1987<sup>9</sup> sesuai dengan instruksi Kapolda Jawa Tengah dan Kapolwil Yogyakarta. Pelaksanaan wajib helm di wilayah Polres Yogyakarta memang sedikit terlambat dibandingkan dengan wilayah-wilayah yang lain, seperti wilayah Polres Gunungkidul, Bantul, Sleman, dan Kulonprogo<sup>10</sup>. Menurut Kapolwil Yogyakarta hal ini karena Yogyakarta tidak dapat disamakan dengan daerah lain. Penduduk Yogyakarta yang heterogen dan mayoritas adalah pelajar dan mahasiswa, dan untuk menghadapi mereka diperlukan cara-cara khusus supaya tidak menimbulkan gejolak.

Tahap pengenalan peraturan baru selalu memerlukan dukungan publikasi, baik melalui media massa maupun melalui penerangan langsung. Pada tahap ini petugas lalu lintas harus benar-benar sabar dan simpatik. Tidak boleh terlalu cepat ingin menegakkan peraturan yang ditargetkan. Dalam tahap pengenalan, penindakan secara tegas justru akan menggagalkan usaha penerapan peraturan untuk jangka panjang.

Langkah pertama Polres Yogyakarta dalam pelaksanaan program helmisasi ini adalah memberikan penjelasan-penjelasan ke sekolah dan kampus-kampus mengenai Peraturan Menperhub Nomor 188/AJ 403/PHB-86 yang menjadi landasan hukum pelaksanaan operasi penertiban helm. Tindakan persuasif edukatif ini kemudian dilanjutkan dengan operasi yang bersifat represif mulai bulan Juni 1987, dengan menertibkan pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan helm pada jalur-jalur helm.

Beberapa narasumber yang melakukan wawancara dengan peneliti memberikan penjelasan bahwa sosialisasi yang dilakukan oleh Polisi hanya dilakukan pada pelajar dan mahasiswa, karena menurut mereka jika pelajar dan mahasiswa melaksanakan kebijakan ini maka masyarakat umum juga akan melakukannya. Yogyakarta dengan julukannya sebagai kota pelajar diyakini oleh para polisi bahwa yang berperan aktif di masyarakat adalah para pelajar dan mahasiswa.

Pelaksanaan kebijakan helmisasi di wilayah Polresta Yogyakarta ini dibagi menjadi empat tahap<sup>11</sup>, yakni tahap pertama pada 1 Juni 1987 dengan fokus penindakan pada para pengendara sepeda motor yang melanggar daerah jalur helm. Tahap kedua pada 1 Juli 1987 dengan

<sup>8</sup> Moellyono, *Standar Industri Indonesia untuk Helm Sudah Ada!!!*, (Kedaulatan Rakyat, 13 Juli 1987) hal. 6 bersambung hal. 9

<sup>9</sup> *Mulai Hari Ini, Pelanggaran Jalur Helm Dikenakan Tilang*, (Kedaulatan Rakyat, 1 Juni 1987), hlm. 2

<sup>10</sup> *Pelaksanaan Helmisasi di DIY 1 Juni Lewat Empat Tahapan*, (Kedaulatan Rakyat, 26 Mei 1987), hlm. 12

<sup>11</sup> Pernyataan Kapolwil Yogyakarta Kolonel Polisi Drs Soenaryo pada Surat Kabar Kedaulatan Rakyat edisi 26 Mei 1987



mencabut semua papan jalur helm dan semua jalan dinyatakan sebagai jalur helm. Tahap ketiga pada 1 Agustus 1987 dengan diberlakukannya pemakaian helm bagi pengendara sepeda motor maupun pemboncengnya. Tahap terakhir pada September 1987 dimana penanganan masalah helm lebih diperketat dengan memberikan penunjuk helm-helm yang boleh dipakai.

#### Tahap Pertama Helmisasi

Tahap ini dilaksanakan mulai tanggal 1 Juni 1987. Pada tahap pertama ini polisi akan mulai menilang para pengendara sepeda motor yang tidak memakai helm di jalur helm, sedangkan untuk pembonceng yang tidak menggunakan helm pada bulan ini akan diberi pengarah dan himbauan agar membiasakan diri menggunakan helm saat berkendara. Sanksi yang diberikan kepada para pengendara yang tidak memakai helm adalah diajukan ke pengadilan dengan diberikan surat tilang.

Menurut Kapolwil Kolonel Polisi Drs. Soenaryo pada harian Kedaulatan Rakyat edisi 1 Juni 1987, disamping para pengendara sepeda motor dari kalangan masyarakat umum, bagi anggota Polri yang tertangkap basah melakukan pelanggaran juga akan dikenakan sanksi khusus, dimana kasusnya akan ditangani oleh *Provost*<sup>12</sup> Polri. Pada tahap ini pula dijelaskan bahwa para pengendara sepeda motor tidak diperbolehkan membawa pembonceng lebih dari satu orang, meskipun penumpang itu anak-anak.

#### Tahap Kedua Helmisasi

Tahap kedua helmisasi yang dimulai pada 1 Juli hingga akhir Juli 1987 berfokus pada pencabutan seluruh papan petunjuk jalur helm. Pencabutan ini dilakukan karena masa sosialisasi telah dilakukan pada tahap pertama pada Juni 1987 lalu dengan memberlakukan daerah jalur helm di jalan-jalan tertentu di Yogyakarta. Pada 1 Juli ini, semua pengendara sepeda motor yang melewati jalan raya di Yogya harus memakai helm karena seluruh jalan raya di Yogyakarta ditetapkan sebagai daerah jalur helm. Pencabutan papan penunjuk daerah jalur helm seperti terlihat pada gambar di bawah ini.

Pada tahap ini penindakan tetap difokuskan kepada pengendara, yakni akan dikenakan sanksi tilang jika tidak menggunakan helm seperti pada tahap awal helmisasi, sedangkan bagi pemboncengnya hanya akan diberikan peringatan apabila tidak menggunakan helm tanpa diberikan sanksi seperti pengendaranya. Pada tahap kedua helmisasi, muncul pendapat dari DPRD DIY bahwa semestinya pada aturan kewajiban menggunakan helm di Yogyakarta perlu adanya dispensasi terhadap hal-hal khusus. Misalnya pengendara sepeda motor yang

pengendara atau pemboncengnya menggunakan pakaian daerah atau pakaian keagamaan, dan kepada ibu-ibu yang berpakaian nasional atau bersanggul mengingat Yogyakarta adalah daerah yang menjunjung tinggi nilai budayanya. Namun menurut Polwil Yogyakarta tetap pada keputusan awal bahwa tidak akan ada dispensasi apapun bagi pengendara sepeda motor yang tidak memakai helm ketika berkendara.

#### Tahap Ketiga Helmisasi

Pada tahap ketiga helmisasi 1 Agustus 1987 ini, diawali dengan operasi simpatik. Opera simpatik merupakan usaha yang dilakukan oleh petugas kepolisian untuk memberikan pengarah bagi pengendara sepeda motor dan pemboncengnya bahwa bulan Agustus 1987 merupakan tahap helmisasi yang mewajibkan pembonceng sepeda motor juga mengenakan topi pengaman. Meskipun telah ditetapkan mulai 1 Agustus sebagai tahap helmisasi bagi pembonceng kendaraan roda dua di Yogyakarta, namun masih banyak masyarakat yang belum mematuhi peraturan itu. Dikutip dari berita harian Kedaulatan Rakyat, di jalan-jalan besar Yogyakarta seperti jalan Malioboro, jalan Solo, dan jalan P. Diponegoro belum banyak terlihat pembonceng mengenakan helm pengaman<sup>13</sup>.

Pada operasi simpatik ini, pengendara yang tidak memakai helm akan tetap ditilang sesuai dengan tahapan yang berlaku, sedangkan pembonceng akan diberikan peringatan terlebih dulu. Setiap pengendara akan selalu diingatkan mulai 1 Agustus bahwa pembonceng harus memakai helm. Hal ini dilakukan agar pengendara sepeda motor dan pemboncengnya melakukan pembiasaan secara bertahap, sehingga akan lebih mudah untuk melaksanakannya. Kegiatan ini tentu tidak sesuai dengan rencana dan tahapan-tahapan yang telah diberitakan oleh Kapolwil Yogyakarta saat pertama kali mengumumkan pelaksanaan kebijakan helmisasi di wilayah Polresta Yogyakarta. Karena pada tahap ketiga ini harusnya pengendara dan pembonceng sepeda motor sudah memakai helm tanpa harus ada peringatan lagi.

Pada pelaksanaannya, setelah dilakukan operasi simpatik sejak awal Agustus masih banyak pembonceng yang tidak menggunakan helm. Oleh karena itu, selama tiga hari mulai tanggal 24 Agustus hingga 26 Agustus 1987 dilakukan imbauan keras terhadap para pembonceng sepeda motor di wilayah Polresta Yogyakarta mengenai kewajibannya menggunakan helm, sesuai dengan instruksi Pimpinan Polri berdasar SK Menteri Perhubungan RI. Operasi dan Imbauan keras bagi pengendara dan pembonceng sepeda motor ini sebenarnya sudah berlangsung beberapa hari sebelumnya, namun hanya bersifat pendekatan dan menyadarkan para pengendara atau pembonceng yang tetap tidak mengenakan helm.

Selanjutnya pada tanggal 27 Agustus jajaran Polresta Yogyakarta akan melaksanakan operasi terhadap pelanggar ketentuan wajib helm bagi pengendara dan

<sup>12</sup> Merupakan unsur pengawas dan pembantu pimpinan yang berada di bawah Kapolsek. Unit Provos bertugas melaksanakan pembinaan dan pemeliharaan disiplin, pengaman internal, pelayanan pengaduan masyarakat yang diduga dilakukan oleh anggota Polri dan/atau PNS Polri, melaksanakan siding disiplin dan/atau kode etik profesi Polri, serta rehabilitas personel.

<sup>13</sup> *Diawali Operasi Simpatik: Penertiban Helmisasi Masih Dituntaskan pada Pengendara*, (Kedaulatan Rakyat, 6 Agustus 1987)

pembonceng. Polisi akan menindak secara tegas bagi pembonceng maupun pengendara sepeda motor yang tidak mentaati kebijakan helmisasi ini. Polisi juga akan menindak pengendara sepeda motor yang memboncengkan lebih dari seorang meskipun “orang ketiga” ini anak di bawah umur. Hal ini dilakukan karena Undang-Undang telah mengatur bahwa sepeda motor hanya diijinkan dikendarai dua orang berboncengan.

### Tahap Keempat Helmisasi

Tahap ini dimulai pada 1 September 1987 dengan penangangan helm yang diperketat. Pada tahap ini dijelaskan mengenai penunjuk helm-helm yang boleh digunakan oleh pengendara sepeda motor maupun pemboncengnya. Helm yang digunakan harus dapat melindungi kepala dari benturan saat terjadi kecelakaan sesuai dengan persyaratan Standar Industri Indonesia (SII). Selain itu, untuk pemakaian helm bagi anak-anak di bawah umur, menurut Kapolwil Yogyakarta sebelum ditentukan mengenai Standat Industri Indonesia (SII) pemakaian helm bagi anak-anak, polisi masih memberikan kelonggaran sambil menunggu keluarnya SII helm yang dimaksud.

### C. Upaya Pemerintah dalam Menyukseskan Kebijakan Helmisasi di Yogyakarta Tahun 1987

Sejak dikeluarkannya Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 188/AJ 403/PHB-86 tertanggal 29 Desember 1986, dan Kapolwil Yogyakarta Kolonel Polisi Drs. Soenaryo mengeluarkan pernyataan bahwa Yogyakarta akan segera melaksanakan aturan ini pada bulan Juni 1987. SK Menteri Perhubungan tentang Topi Pengaman (Helm) sebagai Perlengkapan Teknis Kendaraan Bermotor dan Penggunaannya Bagi Pengemudi dan Penumpang tersebut mengingat pada pasal 30 dan 36 Undang-Undang No. 3 tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya. Dijelaskan pula oleh Kapolri, kebijakan helmisasi bagi pengendara dan pembonceng sepeda motor itu sudah diatur dalam Undang-Undang No. 13 tahun 1961 dan juga pada Undang-Undang No. 20 tahun 1982<sup>14</sup>.

Suatu hasil kepatuhan secara maksimal terhadap kebijakan helmisasi tentu membutuhkan waktu yang cukup panjang untuk memperolehnya. Melalui tahapan-tahapan seperti tahap pengenalan peraturan, pembiasaan, penindakan tegas, dan tahap penyadaran dapat dilakukan agar pelaksanaan kebijakan helmisasi ini berhasil dan dapat mengarahkan masyarakat pada kesadaran berkendara di jalan raya, khususnya pengendara sepeda motor mengenai kelengkapan berkendara. Selain itu, tahapan-tahapan ini membutuhkan kesiapan petugas lalu lintas serta sarana penunjang di jalan raya seperti rambu-rambu lalu lintas.

Untuk mewujudkan ketertiban dan kelancaran kebijakan ini, maka peran polisi juga sangat dibutuhkan. Selain sebagai penegak hukum, polisi juga berperan sebagai pelindung dan pengayom masyarakat. Polisi

berhak memberikan sanksi sesuai dengan hukum yang telah ditetapkan dalam Undang-Undang Lalu Lintas. Namun polisi juga harus memberikan contoh nyata dalam masyarakat dengan ikut memberikan sanksi apabila ada anggota kepolisian yang tidak menggunakan helm saat berkendara di jalan raya dan tidak memberikan perlakuan yang istimewa pada oknum-oknum tertentu.

Sebagai wakil Pemerintah dalam melaksanakan kebijakan helmisasi, tugas-tugas pokok Polisi telah tercantum dalam perundang-undangan. Seperti pada pasal 1 dan 2 Undang-Undang No. 13 tahun 1961, bahwa Polisi adalah Alat Negara Penegak Hukum yang terutama bertugas memelihara keamanan di dalam negeri. Selain itu Polisi juga merupakan penegak hukum terutama di bidang keamanan dan ketertiban masyarakat sesuai ketentuan dalam “Undang-Undang Pokok Kepolisian” yang termuat dalam pasal 4 Keputusan Presiden nomor 52 tahun 1969<sup>15</sup>.

Pada pelaksanaan operasi tilang yang dimulai pada 1 Juni 1987, banyak pengendara yang tidak mentaati aturan kewajiban memakai helm ini. Hingga menjelang tahap akhir pelaksanaan kebijakan helmisasi di Yogyakarta, banyak warga yang masih tidak menghiraukan imbauan Polisi untuk mengenakan helm saat berkendara sepeda motor khususnya bagi pembonceng. Masyarakat beralasan bahwa perlu adanya dispensasi bagi pengendara dan pembonceng yang menggunakan pakaian keagamaan maupun pakaian adat agar diberi pengecualian pada operasi helm, mengingat Yogyakarta adalah kota yang kental dengan budaya tradisionalnya. Tetapi menurut Kapolwil Yogyakarta, untuk operasi helm di Yogyakarta ini tidak ada dispensasi apapun. Dengan pernyataan serta imbauan keras dari pihak Polresta Yogyakarta, masyarakat diharapkan dapat ikut menyukseskan program helmisasi ini tanpa harus terjadi pertentangan.

Ketika muncul banyak pertentangan di kalangan masyarakat Yogyakarta mengenai pelaksanaan helmisasi ini, Pemerintah khususnya Polisi yang menjadi badan penegak melakukan cara-cara yang sedikit memaksa kepada masyarakat agar mematuhi aturan yang diterapkan. Seperti bagi pengendara yang tidak memakai helm maka SIMnya bisa disita<sup>16</sup>. Bagi pengendara dan pembonceng sepeda motor yang tidak mengenakan helm akan ditilang berdasarkan pasal 5 b Undang-Undang Lalu Lintas. Selain itu, pada bulan Desember 1987 seluruh pengendara sepeda motor dan pemboncengnya wajib mengenakan helm Standar Industri Indonesia. Untuk bulan bulan Juni hingga Desember masih diperbolehkan menggunakan helm jenis apapun, tetapi tidak untuk helm proyek. Hal ini dilakukan Polisi sesuai dengan aturan-aturan yang telah dikeluarkan oleh Pemerintah mengenai jenis helm yang aman digunakan saat berkendara sepeda motor.

Tanpa memberikan kesempatan kepada masyarakat Yogyakarta untuk ikut memberikan masukan dalam

<sup>15</sup> Soerjono Soekanto, *Polisi dan Lalu Lintas*, (Bandung: Mandar Maju, 1990), hlm.10-11

<sup>16</sup> Bambang Haryono, *Tilang Helm Kurang Tepat*, (Kedaulatan Rakyat, 19 Juni 1987), hlm. 6

<sup>14</sup> Mulai 1 Oktober, *Wajib Helm Bagi Pengendara dan Pembonceng*, (Kedaulatan Rakyat, 13 Agustus 1987), hlm. 5



pelaksanaan helmisasi ini, Polisi dengan kekuasaannya sebagai penegak disiplin di jalan raya tetap melakukan tilang pada pengendara dan pembonceng sepeda motor yang tidak mengenakan helm maupun mengenakan helm tetapi tidak sesuai dengan helm yang dianjurkan oleh Pemerintah. Selain itu sejak awal operasi penertiban helm pada 1 Juni 1987, Polisi langsung melakukan tindakan tegas dengan melakukan tilang pada pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan helm tanpa ada pengarahan dan pembiasaan terlebih dulu. Pada kasus helmisasi ini, hukum memang bekerja dengan cara membatasi kemerdekaan seseorang, tetapi demi keamanan dan keselamatan orang itu sendiri<sup>17</sup>.

## PENUTUP

### Simpulan

Kehidupan masyarakat Yogyakarta yang semakin berkembang dibarengi dengan pertumbuhan penduduk yang cepat, mengakibatkan Yogyakarta menjadi kota yang padat. Lalu lintas yang semakin padat tanpa imbalan dari perluasan jalan membuat seringnya terjadi kecelakaan, khususnya pengendara sepeda motor. Program helmisasi dilaksanakan di Yogyakarta dengan tujuan agar dapat menekan jumlah korban meninggal pada kecelakaan sepeda motor yang menurut Kapolwil Yogyakarta telah menunjukkan angka yang mengkhawatirkan. Korban meninggal akibat kecelakaan kendaraan bermotor lebih dari 80 ribu orang, dan 65% adalah korban meninggal akibat kecelakaan sepeda motor yang tidak mengenakan helm.

Kebijakan Helmisasi dilaksanakan sesuai dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 188/AJ 403/PHB-86 tertanggal 29 Desember 1986. Pelaksanaan kebijakan ini berbeda di setiap daerah, pelaksanaan di wilayah Polresta Yogyakarta lebih terlambat dari pada wilayah Polres-Polres lainnya di Yogyakarta. Hal ini dikarenakan masyarakat Kota Yogyakarta yang heterogen dengan berbagai kekhasannya.

Pelaksanaan program helmisasi di wilayah Polresta Yogyakarta ini dibagi menjadi empat tahap, yakni tahap pertama pada 1 Juni 1987 dengan fokus penindakan pada para pengendara sepeda motor yang melanggar daerah jalur helm. Tahap kedua pada 1 Juli 1987 dengan mencabut semua papan jalur helm dan semua jalan dinyatakan sebagai jalur helm. Tahap ketiga pada 1 Agustus 1987 dengan diberlakukannya pemakaian helm bagi pengendara sepeda motor maupun pemboncengnya. Tahap terakhir pada September 1987 dimana penanganan masalah helm lebih diperketat dengan memberikan penunjuk helm-helm yang boleh dipakai. Tahapan-tahapan ini dilakukan agar para pengendara sepeda motor dapat membiasakan diri menggunakan helm saat berkendara, dan dapat menjadi kebiasaan tanpa harus diperingatkan dengan sanksi tilang oleh petugas lalu lintas.

### Saran

Penulisan skripsi ini diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi pembelajaran sejarah maupun pendidikan sejarah, baik bagi jenjang Pendidikan Menengah maupun Perguruan Tinggi. Bagi jenjang SMP, penelitian ini dapat dimasukkan dalam Mata Pelajaran IPS kelas IX pada Kompetensi Dasar 3.2, yaitu Menelaah perubahan masyarakat Indonesia dari zaman pergerakan kemerdekaan sampai dengan awal reformasi dalam aspek geografis, ekonomi, budaya, pendidikan, dan politik dalam wawasan kebangsaan. Penelitian ini dapat dijadikan referensi bagi guru dalam menjelaskan dinamika perubahan masyarakat di Indonesia. Bagi siswa SMP tidak perlu dijelaskan secara detail masalah Kebijakan Helmisasinya, namun dapat diambil kesimpulan dari pelaksanaan kebijakan tersebut yang mengarah pada perubahan masyarakat.

Pada jenjang SMA, penelitian ini dapat dimasukkan dalam Mata Pelajaran Sejarah Indonesia kelompok peminatan pada Kompetensi Dasar 3.9, yaitu Mengevaluasi perkembangan IPTEK dalam era globalisasi dan dampaknya bagi kehidupan manusia. Skripsi ini dapat memberikan penjelasan mengenai cara mengurangi tingkat kecelakaan akibat perkembangan jumlah transportasi yang ada di Indonesia khususnya bagi pengendara sepeda motor. Siswa dapat dijelaskan bahwa pada tahun 1980-an juga ada kebijakan yang mewajibkan pemakaian helm, sehingga mereka dapat memahami pentingnya hal tersebut bila diterapkan di masa sekarang. Pada tingkat Perguruan Tinggi, skripsi ini dapat dijadikan bahan materi dalam Mata Kuliah Sejarah Lokal. Meskipun surat edaran yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan bersifat nasional, tetapi penerapan kebijakan helmisasi di setiap daerah berbeda-beda, baik waktu maupun pola pelaksanaannya. Selain itu, skripsi ini juga dapat dijadikan referensi bagi mahasiswa lain yang ingin melakukan penelitian dengan tema serupa tetapi di daerah yang berbeda.

### DAFTAR PUSTAKA

- Kasdi, Aminuddin. 2005. *Memahami Sejarah*. Surabaya : Unesa University Press.
- Soekanto, Soerjono. 1990. *Polisi dan Lalu Lintas*. Bandung: Mandar Maju.
- Sumintarsih, dkk. 1994/1995. *Pembinaan Disiplin di Lingkungan Masyarakat Kota Yogyakarta*. Yogyakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Proyek Pengkajian dan Pembinaan Nilai-Nilai Budaya DIY.

### ONLINE

- Kamaruzzaman, *Pakai Helm Wajib?* (Online), (<http://dishubkomintel.acehprov.go.id/index.php/news/read/2015/07/03/36/pakai-helm-wajib.html>, diakses pada 20 Mei 2015)

<sup>17</sup> Rahardjo, *Perjalanan Sebuah Helm: Pelindung Kepala atau Pelindung Tilang?*, (Kedaulatan Rakyat, 11 Juni 1987), hlm. 6



SURAT KABAR

Bambang Haryono, *Tilang Helm Kurang Tepat*, (Kedaulatan Rakyat, 19 Juni 1987)

*Diawali Operasi Simpatik: Penertiban Helmisasi Masih Dituntaskan pada Pengendara*, (Kedaulatan Rakyat, 6 Agustus 1987)

*Kapolda Jateng-DIY: Helm yang Beredar Sekarang Sementara Masih Bisa Dipakai*, (Kedaulatan Rakyat, 1 September 1987)

*Kapolri di Semarang: Mulai 1 Oktober, Wajib Helm Bagi Pengendara dan Pembonceng*, (Kedaulatan Rakyat, 13 Agustus 1987)

Moellyono, *Standar Industri Indonesia untuk Helm Sudah Ada!!!*, (Kedaulatan Rakyat, 13 Juli 1987)

*Mulai Hari Ini, Pelanggaran Jalur Helm Dikenakan Tilang*, (Kedaulatan Rakyat, 1 Juni 1987)

*Mulai 1 Oktober, Wajib Helm Bagi Pengendara dan Pembonceng*, (Kedaulatan Rakyat, 13 Agustus 1987)

*Pelaksanaan Helmisasi di DIY 1 Juni Lewat Empat Tahapan*, (Kedaulatan Rakyat, 26 Mei 1987)

Rahardjo, *Perjalanan Sebuah Helm: Pelindung Kepala atau Pelindung Tilang?*, (Kedaulatan Rakyat, 11 Juni 1987)

Ronnie S. Viko, *Helmisasi Merupakan Perwujudan Tugas Polisi sebagai Pengayom*, (Kedaulatan Rakyat, 13 Juni 1987)

