

## PENGARUH PROMOSI KESEHATAN TENTANG RISIKO CEDERA KEPALA TERHADAP SIKAP REMAJA DALAM MENGGUNAKAN HELM

WALDI RAHAMAN<sup>1</sup>, WEDDY MARTIN<sup>2</sup>, RAHMI RAMADHAN<sup>3</sup>, HELMAN PELANI<sup>4</sup>, ELIZA<sup>5</sup>

Fakultas Ilmu Kesehatan, Universitas Sumatera Barat<sup>1,2,3,4</sup>, Prodi Ilmu Keperawatan, STIKes Syedza<sup>5</sup>

waldirahman93@gmail.com, weddymartin@gmail.com, ramadhanrahmi1@gmail.com, pohonpinang99@gmail.com, Elizaeliza7251@gmail.com

**Abstract:** *Traffic accidents kill nearly 1.2 million people worldwide and injure around 6 million people every year. The highest number of traffic accident victims based on age is in the productive age group, especially in the 16-30 year age range. One of the effective efforts to reduce the number of teenage deaths caused by traffic accidents is by using motorbike helmets. There is a lack of information and publicity efforts that it is very important to use a motorbike helmet, especially because head injuries are the quickest cause of death. The aim of this research is to determine the effect of health promotion regarding the risk of head injury on the knowledge and attitudes of adolescents in using motorbike helmets at SMAN 1 Enam Lingsung, Padang Pariaman Regency. The design of this research is a pre-experimental one group pre-post test design. The sample studied was 25 people selected using purposive sampling technique. It is known that the average attitude before the intervention was 31.64 and after the intervention 33.16. From the statistical results on attitudes, the t value was 3.42 and P value = 0.002 <  $\alpha$  (0.05). It was concluded that there was an influence of health promotion regarding the risk of head injury on teenagers' attitudes towards using motorbike helmets at SMAN 1 Enam Lingsung, Padang Pariaman Regency. Thus, it is hoped that health services and schools will further increase promotive efforts in publicizing safe riding to students.*

**Keywords:** *Health Promotion, Attitude, Head Injuries, Motorcycle Helmets*

**Abstrak:** Kecelakaan lalu lintas menewaskan hampir 1,2 juta jiwa di seluruh dunia dan menyebabkan cedera sekitar 6 juta orang setiap tahunnya. Jumlah korban Kecelakaan Lalu Lintas berdasarkan usia terbanyak pada usia produktif terutama rentang usia 16-30 tahun. Upaya efektif mengurangi angka kematian remaja yang diakibatkan karena Kecelakaan Lalu Lintas salah satunya dengan menggunakan helm sepeda motor. Minimnya informasi dan upaya publikasi bahwa sangat penting menggunakan helm sepeda motor, terlebih karena cedera kepala merupakan hal yang paling cepat dalam menyebabkan kematian. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui Pengaruh Promosi Kesehatan Tentang Risiko Cedera Kepala Terhadap Pengetahuan Dan Sikap Remaja Dalam Menggunakan Helm Sepeda Motor Di SMAN 1 Enam Lingsung Kabupaten Padang Pariaman. Desain penelitian ini adalah pra eksperimen one group pra-post test design. Sampel yang diteliti 25 orang yang dipilih dengan teknik purposive sampling. Diketahui rata-rata sikap sebelum intervensi 31,64 dan setelah intervensi 33,16. Dari hasil statistik pada sikap didapatkan nilai t 3,42 dan P value = 0,002 <  $\alpha$  (0,05). Disimpulkan bahwa terdapat pengaruh promosi kesehatan tentang risiko cedera kepala terhadap sikap remaja dalam menggunakan helm sepeda motor di SMAN 1 Enam Lingsung Kabupaten Padang Pariaman. Demikian diharapkan bagi pelayanan kesehatan dan pihak sekolah untuk lebih meningkatkan upaya promotif dalam mempublikasikan safety riding pada siswa-siswi.

**Kata Kunci:** Promosi Kesehatan, Sikap, Cedera Kepala, Helm Sepeda Motor.

### A. Pendahuluan

KLL (Kecelakaan Lalu Lintas) menewaskan hampir 1,2 juta jiwa di seluruh dunia dan menyebabkan cedera sekitar 6 juta orang setiap tahunnya. Faktor risiko terjadinya KLL terbanyak berdasarkan kajian adalah faktor manusia. Diantaranya tidak menggunakan alat

perlindungan diri (helm, jaket, sepatu, sabuk pengaman), menggunakan ponsel saat berkendara, mengantuk, minum alkohol dan lain-lain (Kementerian Kesehatan RI, 2011). Di Indonesia sepanjang tahun 2013, kecelakaan kendaraan bermotor mencapai 100.106 kejadian, mengakibatkan kematian 26.416 jiwa, luka berat 28.438 orang serta luka ringan 110.448 orang (Ditjen Perhubungan Darat, 2014). Untuk di wilayah Provinsi Sumatera Barat angka KLL masih tergolong tinggi dan mengkhawatirkan, terlebih korban kecelakaan di dominasi masyarakat usia produktif. Berdasarkan catatan sepanjang tahun 2014 tercatat 2.157 kasus kecelakaan lalu lintas, menurun dari tahun 2013 yang mencapai 2.625 kasus. Rentetan kecelakaan lalu lintas di tahun 2014 mengakibatkan 521 meninggal dunia, 175 luka berat dan 2.962 orang luka ringan (Biro Humas Provinsi Sumbar, 2015).

Menurut data Satlantas Padang Pariaman tahun 2015, tercatat angka KLL sebanyak 278 kasus dengan korban meninggal dunia sebanyak 47 jiwa selama tahun 2013 dan tercatat angka KLL sebanyak 303 kasus dengan korban meninggal dunia sebanyak 62 jiwa selama tahun 2014. Terlihat bahwa terjadi peningkatan jumlah kasus dan korban jiwa pada 2 tahun terakhir di daerah Kabupaten Padang Pariaman (Satuan Lalu Lintas Padang Pariaman, 2015).

Faktor utama cedera kepala dari pengendara sepeda motor oleh karena tidak menggunakan helm karena salah satu fungsi dari helm adalah mencegah terjadinya benturan pada kepala serta menekan risiko perdarahan jika terjadi trauma kepala. Penelitian di Taiwan menunjukkan bahwa pengendara yang tidak menggunakan helm berisiko 4 kali lebih besar mengalami cedera kepala (Yu et al., 2011). Penelitian lain di Florida dari 995 pasien kecelakaan sepeda motor, didapatkan 201 pasien mengalami CKB (Cedera Kepala Berat) dan yang tidak menggunakan helm menunjukkan proporsi lebih besar (21,8 %) dibandingkan dengan yang menggunakan helm (10,2 %) (Hooten & Murad, 2012).

Cedera kepala merupakan kedaruratan neurologic yang memiliki akibat yang kompleks, karena kepala merupakan pusat kehidupan seseorang. Didalam kepala terdapat otak yang mempengaruhi segala aktivitas manusia, bila terjadi kerusakan akan mengganggu semua sistem tubuh. Penyebab cedera kepala yang terbanyak adalah kecelakaan bermotor (50%), jatuh (21%) dan cedera olah raga (10%) (Susilawati, 2010).

Terjadinya cedera kepala dapat menyebabkan kecacatan fisik serta mempercepat proses kematian. Jumlah korban KLL berdasarkan usia yang terbanyak adalah pada usia produktif terutama rentang usia 16-30 yang terdapat remaja didalamnya (Ditjen Perhubungan Darat, 2014).

Masa remaja merupakan periode yang kritis pada perkembangan manusia baik secara fisiologi, psikologis dan sosial. Remaja sehat menjadi aset bangsa yang sangat berharga bagi kelangsungan pembangunan dimasa mendatang. Dengan demikian status kesehatan remaja merupakan hal yang perlu dipelihara dan ditingkatkan agar dapat menghasilkan generasi penerus bangsa yang sehat, tangguh dan produktif serta mampu bersaing. Kelompok remaja yaitu penduduk dalam rentang usia 10-19 tahun, di Indonesia memiliki proporsi kurang lebih 1/5 dari jumlah seluruh penduduk. Ini sesuai dengan proporsi remaja di dunia dimana jumlah remaja diperkirakan 1,2 miliar atau sekitar 1/5 dari jumlah penduduk dunia (Departemen Kesehatan RI, 2009).

Untuk menekan angka kematian remaja akibat kecelakaan lalulintas khususnya sepeda motor yang kian meningkat diperlukan suatu tindakan seperti pendidikan kesehatan dalam membekali remaja dengan pengetahuan risiko cedera kepala yang sangat fatal akibatnya jika terjadi. Karena pendidikan kesehatan berupaya agar masyarakat menyadari atau mengetahui bagaimana cara memelihara kesehatan mereka, bagaimana menghindari atau mencegah hal-hal yang merugikan kesehatan mereka dan kesehatan orang lain (Notoatmodjo, 2012).

## **B. Metodologi Penelitian**

Desain penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah Pra Eksperimen dengan rancangan pra – post test dalam satu kelompok (One Group Pra – Post test Design) adalah mengungkapkan hubungan sebab akibat dengan cara melibatkan satu kelompok subjek (Notoatmodjo, 2012).

### C. Hasil dan Pembahasan

#### Pengaruh Promosi Kesehatan Terhadap Pengetahuan Dan Sikap Responden di SMAN 1 Enam Lingkung Kabupaten Padang Pariaman

Variabel	Intervensi	Mean	SD	Beda Mean	P value
Sikap	Sebelum	31,64	3,1	1,52	0,002
	Setelah	33,16	2,93		

Melihat pengaruh promosi kesehatan terhadap sikap responden diketahui bahwa rata-rata skor sikap responden sebelum intervensi dilakukan adalah 31,64 dengan standar deviasi 3,1 dan rata-rata skor sikap responden setelah dilakukan intervensi adalah 33,16 dengan standar deviasi 2,93. Beda rata-rata skor sikap sebelum dan setelah intervensi dilakukan adalah 1,52. Hasil uji statistik didapatkan nilai  $t$  3,42 dan  $P$  value adalah  $0,002 < \alpha$  0,05 yang berarti ada pengaruh promosi kesehatan tentang risiko cedera kepala terhadap sikap siswa-siswi kelas XI di SMAN 1 Enam Lingkung Kabupaten Padang Pariaman.

Hasil penelitian ini hampir sama dengan penelitian yang berjudul Penggunaan VCD dan Leaflet untuk Peningkatan Pengetahuan, Sikap, dan Perilaku Siswa dalam Pencegahan Kecelakaan Sepeda Motor menyatakan bahwa terjadi peningkatan skor sikap yang bermakna pada kelompok perlakuan dengan nilai  $p$  value = 0,001 (Notosiswoyo, 2014).

Dari hasil penelitian ini pemberian promosi kesehatan tentang risiko cedera kepala mampu meningkatkan sikap responden dalam menggunakan helm sepeda motor. Namun masih ada responden yang tidak mengalami perubahan setelah diberikan perlakuan berupa promosi kesehatan. Hal ini dapat dipengaruhi oleh jenis kelamin karena masa remaja merupakan masa dimana seorang manusia mulai menuju kearah kematangan psikologis sehingga masih sulitnya untuk memutuskan suatu masalah. Selain itu hal ini juga dapat disebabkan karena masih terdapat trend yang berlaku dikalangan remaja bahwa penggunaan helm dapat mengurangi penampilan saat berkendara sepeda motor.

### D. Penutup

Setelah dilakukan penelitian tentang Pengaruh Promosi Kesehatan tentang Risiko Cedera Kepala terhadap Pengetahuan dan Sikap Remaja Dalam Menggunakan Helm Sepeda Motor di SMAN 1 Enam Lingkung Kabupaten Padang Pariaman. Rata-rata skor sikap responden sebelum diberikan perlakuan adalah (31,64) dengan standar deviasi 3,1, skor terendah adalah 24 dan skor tertinggi adalah 36. Rata-rata skor sikap responden setelah diberikan perlakuan adalah 33,16 dengan standar deviasi 2,93, skor terendah adalah 27 dan skor tertinggi adalah 37. Beda rata-rata skor sikap sebelum dan setelah perlakuan diberikan adalah 1,52. Hasil uji statistik didapatkan nilai  $t$  3,42 dan  $P$  value =  $0,002 < \alpha$  0,05 berarti ada Pengaruh Promosi Kesehatan tentang Risiko Cedera Kepala terhadap Sikap dalam menggunakan Helm Sepeda Motor

### Daftar Pustaka

- Biro Humas Provinsi Sumbar. (2015). *Target Sumbar Keselamatan Berlalu Lintas 2015 Nol Korban*.
- Departemen Kesehatan RI. (2009). *Modul Pelatihan Pelayanan Kesehatan Peduli Remaja (PKPR)*. Departemen Kesehatan RI.
- Ditjen Perhubungan Darat. (2014). *Perhubungan Darat Dalam Angka 2013*.
- Hooten, K. G., & Murad, G. J. A. (2012). Helmeted vs Nonhelmeted. *Neurosurgery*, 59(Supplement 1), 126–130. <https://doi.org/10.1227/NEU.0b013e31826b2ead>
- Kementerian Kesehatan RI. (2011). *Pekan Keselamatan Di Jalan*.
- Notoatmodjo, S. (2012). *Promosi Kesehatan dan Perilaku Kesehatan*. Rineka Cipta.
- Notosiswoyo, M. (2014). Penggunaan VCD dan Leaflet untuk Peningkatan Pengetahuan, Sikap, dan Perilaku Siswa dalam Pencegahan Kecelakaan Sepeda Motor. *Kesmas: National Public Health Journal*, 8(8), 373. <https://doi.org/10.21109/kesmas.v8i8.407>
- Satuan Lalu Lintas Padang Pariaman. (2015). *Data Laka Lantas*.
- Susilawati, D. (2010). Hubungan Waktu Prehospital Dan Nilai Tekanan Darah Dengan

Survival Dalam 6 Jam Pertama Pada Pasien Cedera Kepala Berat Di IGD RSUP. DR.M.Djamil Padang. In *Universitas Andalas*. Universitas Andalas.  
Yu, W.-Y., Chen, C.-Y., Chiu, W.-T., & Lin, M.-R. (2011). Effectiveness of different types of motorcycle helmets and effects of their improper use on head injuries. *International Journal of Epidemiology*, 40(3), 794–803. <https://doi.org/10.1093/ije/dyr040>