

# KECELAKAAN SEPEDA MOTOR DI KOTA MAKASSAR

**Hasmar Halim**

Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik  
Universitas Hasanuddin, Makassar  
hasmar29@gmail.com

**Sakti Adji Adisasmita**

Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik  
Universitas Hasanuddin, Makassar  
adisasmittaadji@gmail.com

**Muhammad Isran Ramli**

Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik  
Universitas Hasanuddin, Makassar  
isranramli@gmail.com

**Sumarni Hamid Aly**

Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik  
Universitas Hasanuddin, Makassar  
marni\_hamidaly@yahoo.com

## Abstract

The increase in the number of vehicles in the city of Makassar effect an increase in accidents, especially motorcycle. This study aims to provide an overview of the characteristics of the traffic accident specifically for motorcyclists. Accident data during the period 2011-2015 were processed using statistical analysis methods. Results showed that the largest proportion of accidents is dominated by motorcycle users reached 64.35%. Accident average of 2.7 accident/day and motorcycle user average of 3.3 people/day. The proportion of motorcycle accidents occur on weekdays at 79.25% dominated in the early morning by 33.77%. The majority of motorcycle accident the men with 72.85%. And generally occur in the productive age range of 18-55 years with the percentage reached 71.89%. Perintis Kemedekaan Street has the highest value of 3,420 EAN.

**Keywords:** traffic accident, motorcycle, Makassar

## Abstrak

Peningkatan jumlah kendaraan di Kota Makassar memberikan dampak terhadap meningkatnya kecelakaan, khususnya sepeda motor. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran tentang karakteristik kecelakaan lalu lintas khusus untuk pengendara sepeda motor. Data kecelakaan selama periode 2011-2015 diolah dengan menggunakan metode analisis statistik. Hasilnya menunjukkan bahwa proporsi terbesar dari kecelakaan didominasi oleh pengguna sepeda motor mencapai 64,35%. Rata-rata kecelakaan sebesar 2,7 kecelakaan/hr dan rata-rata korban pengguna sepeda motor sebesar 3,3 orang/hr. Proporsi kecelakaan sepeda motor terjadi pada hari-hari kerja sebesar 79,25% dengan waktu kejadian didominasi terjadi di pagi hari sebesar 33,77%. Mayoritas pengguna sepeda motor yang terlibat kecelakaan berjenis kelamin laki-laki sebesar 72,85%. Secara umum terjadi pada rentang usia yang produktif, yaitu 18-55 tahun dengan persentase mencapai 71,89%. Jalan Perintis Kemerdekaan mempunyai nilai EAN tertinggi, yaitu 3.420.

**Kata-kata kunci:** kecelakaan lalu lintas, sepeda motor, Makassar

## PENDAHULUAN

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah yang serius di Indonesia. Dilihat dari segi makro ekonomi, kecelakaan merupakan inefisiensi terhadap penyelenggara angkutan. Artinya suatu kerugian yang mengurangi kuantitas dan kualitas orang dan atau barang yang diangkut sekaligus menambah totalitas biaya penyelenggaraan transportasi.

Di Indonesia sebagaimana negara berkembang lainnya, sebagian besar masyarakatnya menggunakan sepeda motor untuk perjalanan sehari-hari. Populasi dan tingkat kepemilikan

sepeda motor dalam beberapa tahun terakhir mengalami pertumbuhan yang cukup signifikan. Sepeda motor banyak dipilih oleh masyarakat sebagai moda angkutan karena selain harganya yang terjangkau, yang ditunjang dengan kemudahan kepemilikan dan pembayaran, sepeda motor juga mudah dikendarai serta unggul dalam kemampuan bermanuver disela-sela kemacetan dan pencapaian akses. Selain itu, sepeda motor pun memberikan efisiensi biaya perjalanan. Tidak efisiennya sarana angkutan umum serta kemudahan dalam memperoleh Surat Ijin Mengemudi (SIM) turut menjadi penyebab meningkatnya kepemilikan sepeda motor. Kegunaan sepeda motor yang juga dapat digunakan sebagai mata pencaharian (ojek) semakin menambah daftar keunggulan sepeda motor sebagai sarana transportasi personal yang populer. Kepemilikan kendaraan sepeda motor di Kota Makassar berkisar 70%-80% dari total kepemilikan kendaraan di Kota Makassar (Zakaria et al., 2011; Azis et al., 2013).

Kota Makassar sebagai kota terbesar di Sulawesi Selatan juga merupakan salah satu kota yang memiliki aktivitas lalu lintas cukup tinggi dan termasuk ke dalam golongan kota raya (*metropolitan city*). Kondisi lalu lintas di Kota Makassar yang bersifat heterogen di mana kendaraan tumpah ruah dalam suatu jalan tanpa membedakan karakteristik dan fungsi dari kendaraan tersebut menyebabkan tingginya angka kecelakaan. Selama tahun 2015, di Makassar terjadi 810 kecelakaan yang melibatkan 932 sepeda motor. Korban meninggal mencapai 117 orang dengan 99 orang (84,62%) adalah pengendara sepeda motor. Selain itu, kerugian ekonomi akibat kecelakaan dengan korban meninggal dunia, kerugian material mencapai Rp 1.887.930.000 (Unit Kecelakaan Lalu lintas, 2016).

Tujuan studi ini adalah untuk memperoleh gambaran atau deskripsi karakteristik korban kecelakaan lalu lintas di Kota Makassar. Karakteristik kecelakaan didapat melalui survei data kecelakaan kota Makassar diperoleh dari Unit Kecelakaan Lalu lintas Polrestabes Kota Makassar dan dari beberapa instansi terkait. Karakteristik yang ditinjau meliputi jenis kendaraan, waktu dan hari terjadinya kecelakaan, jenis kelamin, usia, tingkat keparahan, dan tempat terjadinya kecelakaan. Studi ini diharapkan dapat memberikan manfaat kepada semua pihak terkait yang peduli dengan pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas.

Di Indonesia definisi tentang kecelakaan lalu lintas tertuang dalam Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 dan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009. Dalam peraturan tersebut menjelaskan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan yang sedang bergerak dengan atau tanpa pemakai jalan raya lainnya, mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda.

Adisasmita (2010) mengemukakan bahwa dampak kecelakaan lalu lintas dapat diklasifikasi berdasarkan korban kecelakaan menjadi empat tingkatan, yaitu:

- 1) Kecelakaan Fatal; korban kecelakaan yang dipastikan meninggal dunia sebagai akibat kecelakaan lalu lintas dalam jangka waktu paling lama 30 hari setelah kecelakaan.
- 2) Kecelakaan Berat; korban kecelakaan yang karena luka-lukanya menderita cacat tetap atau harus dirawat inap di rumah sakit dalam jangka waktu lebih dari 30 hari sejak terjadi kecelakaan. Suatu kejadian digolongkan sebagai cacat tetap jika suatu anggota

badan hilang atau tidak dapat digunakan sama sekali dan tidak dapat sembuh atau pulih untuk selama-lamanya.

- 3) Kecelakaan Ringan; korban kecelakaan yang mengalami luka-luka yang tidak memerlukan rawat inap atau harus dirawat inap di rumah sakit kurang dari 30 hari.
- 4) Kerugian materi, kecelakaan yang hanya menimbulkan kerugian material.

Tasca (2000) mengungkapkan bahwa tingginya angka kecelakaan bagi pengguna sepeda motor tidak lepas dari perilaku pengendara sepeda motor. Faktor ini mempunyai peranan penting dalam menentukan terjadinya kecelakaan lalulintas bagi pengguna jalan. Pengendara dengan perilaku mengemudinya yang tidak aman, seperti *ngebut*, membuntuti kendaraan lain terlalu dekat dan menerobos lampu merah. Perilaku-perilaku tersebut merupakan perilaku *aggressive driving*, yaitu perilaku mengemudi yang dilakukan secara sengaja, cenderung meningkatkan risiko tabrakan dan dimotivasi oleh ketidaksabaran, kekesalan, permusuhan dan atau upaya untuk menghemat.

Perilaku *aggressive driving* bermula dari adanya persepsi risiko kecelakaan pada diri remaja. Persepsi risiko kecelakaan adalah penilaian subjektif tentang terjadinya suatu kecelakaan dan seberapa besar perhatian individu akan konsekuensinya (Sjöberg et al., 2004).

Menurut Asian Development Bank (ADB, 1996), pengguna sepeda motor baik pengendara maupun pembonceng merupakan pengguna jalan yang paling mudah menjadi korban seandainya terjadi kecelakaan (*vulnerable road users*). Studi-studi yang pernah dilakukan menunjukkan bahwa tingkat fatalitas sepeda motor jauh di atas tingkat fatalitas kendaraan lainnya. Hasil studi di Inggris menyatakan bahwa tingkat kematian sepeda motor per mil-kendaraan adalah 20 kali lipat dari tingkat kematian untuk mobil, dan tingkat cedera adalah tiga kali lebih besar. Hal ini dapat dimengerti bahwa pertama, secara keseluruhan, pengemudi sepeda motor mungkin bersedia mengambil lebih banyak resiko. Kedua, pengendara sepeda motor tidak dilengkapi dengan bantalan udara dan tidak terlindung oleh badan kendaraan sehingga seperti yang disebutkan dalam UU No. 22 Tahun 2009, perlindungan perlu dilakukan sendiri oleh pengendara sepeda motor berupa penggunaan atribut keselamatan. Yang terakhir, pada saat terjadi tabrakan, pengendara sepeda motor terlempar ke depan dengan kecepatan yang sama dengan kecepatan sebelum tabrakan, umumnya kepala terlebih dahulu, sampai membentur obyek tetap atau tergelincir sampai berhenti, yang mana kejadian ini beresiko cedera atau kematian.

Tingginya tingkat kecelakaan dan besarnya kerugian akibat kecelakaan yang melibatkan sepeda motor ini perlu mendapat perhatian serius, mengingat moda ini merupakan moda yang potensial dan bersahabat dengan masyarakat, terutama kalangan menengah ke bawah. Keselamatan dari pengendara sepeda motor akan mempengaruhi perekonomian keluarga dan masyarakat.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini dilakukan di wilayah kota Makassar yang memiliki angka kecelakaan

sepeda motor yang tinggi. Data kecelakaan kota Makassar diperoleh dari Unit Kecelakaan Lalulintas Polrestabes Kota Makassar. Data kecelakaan yang dihimpun adalah data kecelakaan lima tahun terakhir (2011-2015). Data yang terkumpul kemudian dikompilasi untuk selanjutnya dilakukan analisis, yaitu analisis deskriptif. Analisis deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan data kecelakaan yang melibatkan sepeda motor di kota Makassar, berupa jumlah kecelakaan setiap bulan, jumlah korban yang meninggal dunia, luka berat, dan luka ringan, serta karakteristik dari pengendara sepeda motor yang terlibat dalam kecelakaan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Tinjauan Umum Kecelakaan Lalulintas Kota Makassar

Pada Tabel 1 terlihat jumlah kasus kecelakaan lalulintas di Kota Makassar dalam kurun waktu lima tahun terakhir mencapai 4.806 kasus dengan jumlah kasus tertinggi mencapai 1.203 kasus pada tahun 2011 dan terendah 781 kasus pada tahun 2014. Jumlah korban mencapai 6.307 orang selama periode 2011-2015. Jumlah ini sangatlah besar karena setiap kecelakaan setara dengan 3,5 orang/kecelakaan. Kerugian materil selama periode tersebut mencapai Rp 9.412.960.000,00 atau setiap tahunnya rata-rata mencapai Rp 1.882.592.000,00 dan jumlah korban sebanyak 1.261 orang.

**Tabel 1** Jumlah Kecelakaan Lalulintas di Kota Makassar Periode 2011-2015

| No.    | Tahun | Jumlah Kasus<br>Kecelakaan<br>Lalulintas | Jumlah Korban |       |       | Total Jumlah<br>Korban<br>(org) | Kerugian<br>Material<br>(Rp) | Persentase |
|--------|-------|--|---------------|-------|-------|---------------------------------|------------------------------|------------|
|        |       |  | MD            | LB    | LR    |                                 |                              |            |
| 1      | 2011  | 1.203                                    | 19            | 422   | 1.062 | 1.653                           | 1.611.710.000                | 26,21      |
| 2      | 2012  | 1.051                                    | 132           | 261   | 810   | 1.203                           | 1.639.240.000                | 19,07      |
| 3      | 2013  | 961                                      | 133           | 251   | 912   | 1.302                           | 2.212.215.000                | 20,74      |
| 4      | 2014  | 781                                      | 115           | 228   | 716   | 1.059                           | 2.061.865.000                | 16,79      |
| 5      | 2015  | 810                                      | 117           | 56    | 917   | 1.090                           | 1.887.930.000                | 17,28      |
| Jumlah |       | 4.806                                    | 666           | 1.224 | 4.417 | 6.307                           | 9.412.960.000                | 100,00     |

**Tabel 2** Jumlah Kendaraan yang Mengalami Kecelakaan Periode 2011-2015

| Tahun  | Jumlah<br>Kecelakaan<br>Lalulintas | Kendaraan       |        |        |        |        |           | Jumlah |
|--------|------------------------------------|-----------------|--------|--------|--------|--------|-----------|--------|
|        |                                    | Tak<br>Bermotor | Roda 2 | Roda 3 | Roda 4 | Roda 6 | > Roda 10 |        |
| 2011   | 1.203                              | 24              | 1.487  | 8      | 533    | 88     | 3         | 2.143  |
| 2012   | 1.051                              | 18              | 1.218  | 35     | 523    | 112    | 9         | 1.915  |
| 2013   | 961                                | 14              | 1.090  | 23     | 514    | 93     | 7         | 1.741  |
| 2014   | 781                                | 8               | 899    | 31     | 434    | 75     | 4         | 1.451  |
| 2015   | 810                                | 12              | 928    | 15     | 458    | 69     | 5         | 1.487  |
| Jumlah | 4.806                              | 76              | 5.622  | 112    | 2.462  | 437    | 28        | 8.737  |

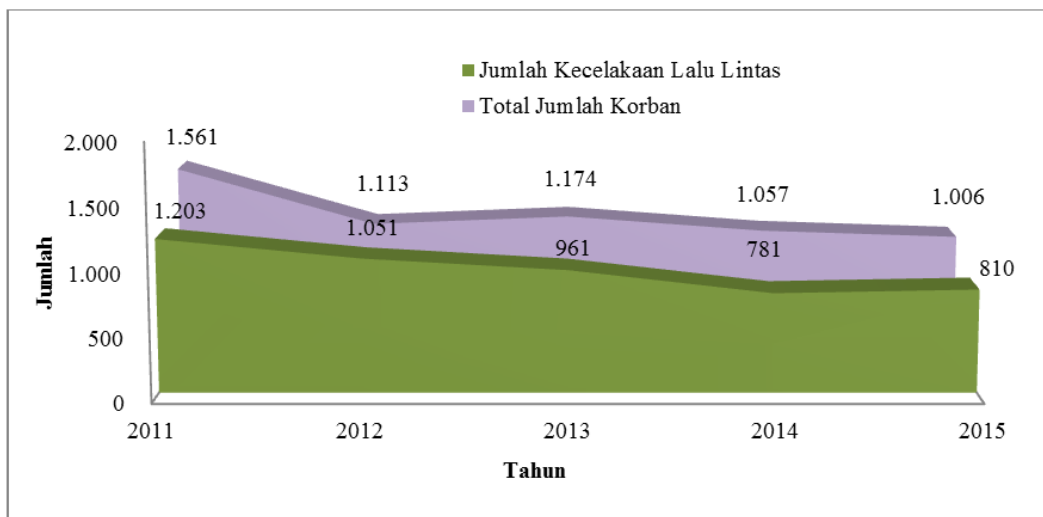
Sementara pada Tabel 2 berikut memberikan ilustrasi tentang jumlah kendaraan yang mengalami kecelakaan berdasarkan jenis kendaraan yang dipergunakan. Dari Tabel 2

diketahui bahwa kendaraan bermotor beroda 2 atau sepeda motor adalah kendaraan yang berisiko tinggi untuk mengalami kecelakaan. Jumlah sepeda motor yang mengalami kecelakaan mencapai 5.622 kendaraan jumlah ini setara dengan 64,35% disusul dengan kendaraan roda 4 dengan persentasi mencapai 28,18%, sedangkan kendaraan roda 6 persentasi sebesar 5%.

### Tinjauan Kecelakaan Lalulintas yang Melibatkan Sepeda Motor

#### *Jumlah Korban Pengguna Sepeda Motor*

Data kecelakaan yang terkumpul berupa karakteristik kejadian kecelakaan meliputi waktu kejadian, lokasi kejadian, serta jumlah korban. Gambar 1 memperlihatkan jumlah kecelakaan dan jumlah korban dari pengguna sepeda motor. Jumlah kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 2011 yang mencapai 1.561 kejadian dengan korban sebanyak 1.203 orang sedangkan jumlah kecelakaan terendah terjadi pada tahun 2014 dengan 810 kejadian dengan jumlah korban sebesar 1.006 orang. Gambar ini memberikan ilustrasi bahwa jumlah kecelakaan dan jumlah korban mengalami fluktuasi kecelakaan dari tahun ke tahun.



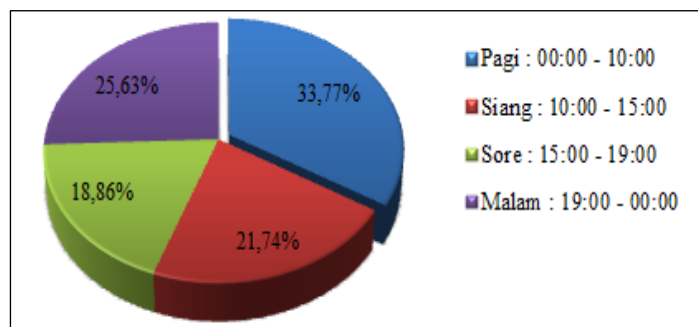
**Gambar 1** Jumlah Kecelakaan dan Jumlah Korban Pengendara Sepeda Motor

Selama periode 2011-2015 diketahui jumlah kecelakaan yang terjadi mencapai 4.806 kasus kecelakaan dengan jumlah korban mencapai 5.911 orang. Dengan demikian rata-rata terjadi kecelakaan di kota Makassar sebanyak 2,7 kecelakaan/hr. Adapun jumlah korban pengguna kendaraan sepeda motor mencapai 3,3 orang/hari.

#### *Waktu Terjadinya Kecelakaan*

Waktu berperan dalam terjadinya kecelakaan lalulintas khususnya bagi pengendara atau pengguna sepeda motor. Gambar 2 menunjukkan bahwa kejadian kecelakaan yang melibatkan sepeda motor umumnya terjadi pada rentang waktu pagi pada jam 00:00-10:00 WITA dan pada malam hari, yaitu pada jam 19:00-00:00 dengan proporsi sebesar 33,77%

dan 25,63%. Hal ini juga cukup beralasan karena pagi dan malam hari merupakan waktu-waktu puncak arus lalu lintas, saat di mana mayoritas masyarakat memulai dan kembali dari aktivitasnya.



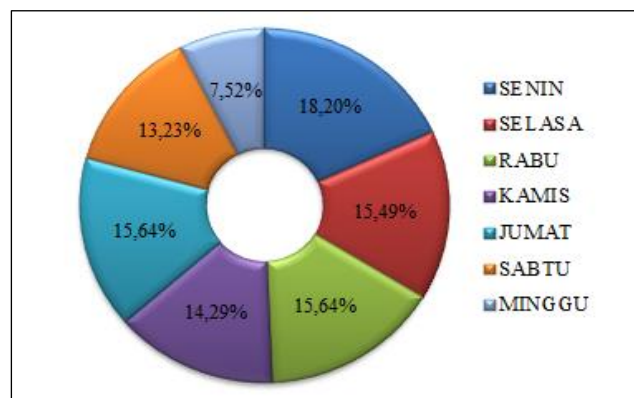
**Gambar 2** Proporsi Kecelakaan Sepeda Motor Berdasarkan Waktu Kecelakaan

### *Hari Terjadinya Kecelakaan*

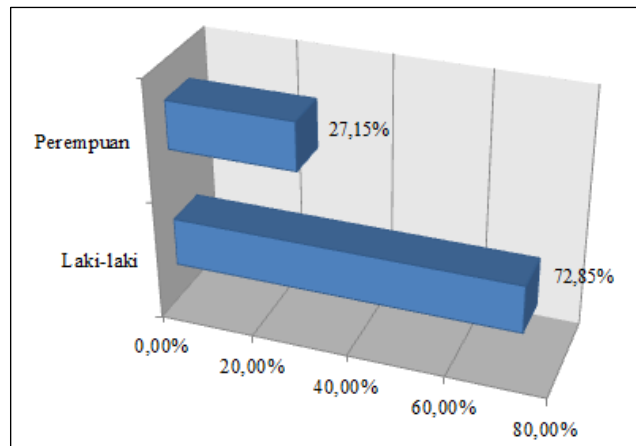
Sebagaimana dengan waktu maka hari dalam sepekan juga mempengaruhi pergerakan manusia dalam beraktivitas. Pergerakan manusia setiap harinya memberikan dampak untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas. Pada Gambar 3 terlihat bahwa hari-hari kerja di Kota Makassar, Senin sampai dengan Jumat memiliki proporsi jumlah kecelakaan sepeda motor yang relatif tidak begitu berbeda, yaitu antara  $\pm 14\%$ - $\pm 18\%$ . Total proporsi terbesar kecelakaan sepeda motor pada hari-hari kerja ini adalah sebesar 79,25%, jauh lebih banyak dibandingkan kecelakaan yang terjadi di akhir pekan, yaitu hanya sebesar 20,75%. Hal ini cukup beralasan karena pada akhir pekan umumnya masyarakat lebih memilih untuk beristirahat di rumah ataupun berekreasi ke luar kota.

### *Demografi*

Dari data kecelakaan yang dikumpulkan juga didapatkan beberapa data tambahan menyangkut jenis kelamin dan usia dari para pengendara sepeda motor yang terlibat dalam kecelakaan di Kota Makassar, dimana masing-masing besaran proporsinya seperti yang tersaji pada Gambar 4 dan 5.

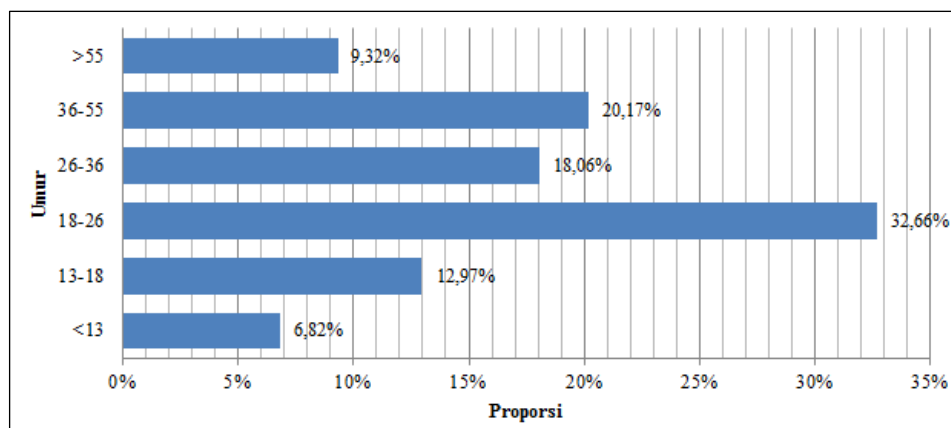


**Gambar 3** Proporsi Kecelakaan Sepeda Motor Berdasarkan Hari Kecelakaan



**Gambar 4** Proporsi Pengendara Sepeda Motor yang Terlibat Kecelakaan berdasarkan Jenis Kelamin

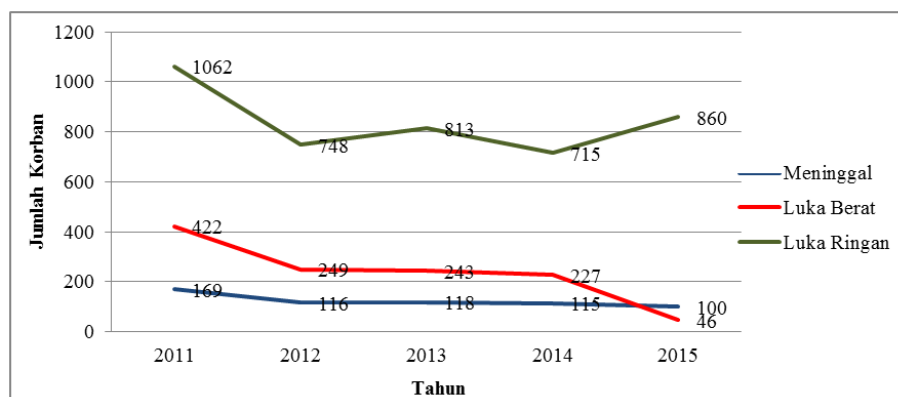
Gambar 4 memperlihatkan bahwa mayoritas pengendara sepeda motor yang terlibat kecelakaan berjenis kelamin laki-laki, yaitu sebesar 72,85% dibandingkan pengendara perempuan yang persentasinya mengalami kecelakaan hanya sebesar 27,15%. Gambar 5 menunjukkan bahwa mayoritas korban meninggal dunia atau luka berat (*killed or seriously injured*). Pengguna sepeda motor dengan umur berkisar 18-26 tahun rentang untuk mengalami kecelakaan dengan proporsi mencapai 32,66%. Hal ini berbanding terbalik dengan <13 tahun dan >55 tahun proporsinya hanya mencapai 6,82% dan 9,32%. Dengan demikian kecelakaan yang melibatkan sepeda motor terjadi pada rentang usia yang produktif, yaitu 18-55 tahun, pada umur ini mencapai 71,89%. Angka ini sangat memprihatinkan karena umumnya korban kecelakaan pada usia produktif merupakan tulang punggung keluarga dalam memenuhi kebutuhan ekonomi.



**Gambar 5** Proporsi Pengendara Motor yang Terlibat Kecelakaan Berdasarkan Usia Korban

### *Tingkat Fatalitas*

Kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kota Makassar yang didominasi oleh pengguna sepeda motor. Gambar 6 memberikan gambaran tentang tingkat fatalitas yang terjadi dari kecelakaan lalu lintas dari pengendara sepeda motor.



**Gambar 6** Tingkat Keparahan Pengendara Sepeda Motor yang Terlibat Kecelakaan

Dari Gambar 6 kecenderungan jumlah korban dari pengguna sepeda motor yang mengalami kecelakaan dan mengalami luka ringan memperlihatkan kecenderungan peningkatan dimasa yang akan datang. Akan tetapi bertolak belakang dengan kecelakaan yang berdampak menimbulkan luka berat memperlihatkan kecenderungan penurunan jumlah korban kecelakaan. Demikian halnya dengan kecelakaan yang mengalami kematian memperlihatkan grafik yang konstan.

#### Daerah Rawan Kecelakaan

Daerah rawan kecelakaan lalu lintas adalah daerah yang mempunyai jumlah kecelakaan lalu lintas tinggi, resiko dan kecelakaan tinggi pada suatu ruas jalan. Adapun Salah satu metode untuk menghitung angka kecelakaan adalah dengan menggunakan metode EAN (*Equivalent Accident Number*).

**Tabel 3** Jumlah Kecelakaan dan Tingkat Keparahan Kecelakaan Sepeda Motor di Ruas Jalan Kota Makassar

| No. | Nama Jalan      | 2011 |     | 2012 |     | 2013 |     | 2014 |     | 2015 |     | Total |      |
|-----|-----------------|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|------|-----|-------|------|
|     |                 | Σ    | EAN | Σ    | EAN | Σ    | EAN | Σ    | EAN | Σ    | EAN | Σ     | EAN  |
| 1   | P. Kemerdekaan  | 15   | 868 | 108  | 501 | 139  | 833 | 95   | 597 | 109  | 621 | 605   | 3420 |
| 2   | Urip Sumoharjo  | 72   | 349 | 67   | 299 | 57   | 340 | 55   | 361 | 46   | 280 | 297   | 1629 |
| 3   | Ap. Pettarani   | 57   | 276 | 57   | 314 | 33   | 165 | 47   | 268 | 47   | 268 | 241   | 1291 |
| 4   | St. Alauddin    | 44   | 258 | 36   | 212 | 19   | 118 | 17   | 89  | 9    | 48  | 125   | 725  |
| 5   | Cendrawasih     | 38   | 216 | 24   | 124 | 17   | 102 | 19   | 137 | 9    | 43  | 107   | 622  |
| 6   | Metro Tj. Bunga | 28   | 160 | 30   | 192 | 21   | 124 | 14   | 81  | 13   | 93  | 106   | 650  |
| 7   | Ir. Sutami      | 21   | 156 | 26   | 184 | 25   | 205 | 14   | 103 | 19   | 162 | 105   | 810  |
| 8   | Veteran Selatan | 26   | 157 | 20   | 99  | 16   | 85  | 8    | 45  | 20   | 141 | 90    | 527  |
| 9   | Jend. Sudirman  | 19   | 174 | 14   | 77  | 14   | 69  | 11   | 79  | 14   | 75  | 72    | 474  |
| 10  | Abd. Dg. Sirua  | 22   | 138 | 14   | 83  | 10   | 65  | 6    | 36  | 10   | 43  | 62    | 365  |

Dari Tabel 3, terlihat bahwa Jalan Perintis Kemerdekaan merupakan jalan yang memiliki angka kecelakaan yang tertinggi. Angka kecelakaan ini dapat dilihat dari jumlah kejadian maupun tingkat keparahan korban berdasarkan *Equivalent Accident Number* (EAN). Selama periode 2011-2015 jumlah kecelakaan pada ruas Jalan Perintis Kemerdekaan mencapai 605 kejadian dengan jumlah korban kecelakaan sepeda motor sebanyak 76 orang meninggal, 178 orang mengalami luka berat, dan sebanyak 637 orang mengalami luka ringan atau setara dengan nilai EAN sebesar 3.420.



Seiring dengan tingginya kecelakaan juga memberikan dampak kepada tingginya jumlah korban akibat kecelakaan lalu lintas bagi pengendara sepeda motor. Jumlah korban mencapai 891 orang terdiri atas 76 orang meninggal, 178 orang mengalami luka berat, dan sebanyak 637 orang luka ringan selama periode 2011-2015. Dengan demikian pada ruas Jalan Perintis Kemerdekaan, jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi bagi pengendara sepeda motor rata-rata dalam setahun mencapai 121 kejadian/tahun atau rata-rata dalam sebulan mencapai 10 kejadian. Sedangkan jumlah korban kecelakaan sepeda motor mencapai rata-rata 15 orang per bulan.

Hal ini dimungkinkan karena Jalan Perintis Kemerdekaan merupakan jalan arteri yang menghubungkan antara Kota Makassar dengan kabupaten yang terletak di sebelah utara dari Kota Makassar. Di samping itu kawasan di sepanjang ruas jalan ini merupakan pusat kegiatan pendidikan, industri, perkantoran, pertokoan, dan perumahan. Hal ini menimbulkan tarikan dan bangkitan tersendiri khusus pada jam-jam tertentu.

Tingginya angka kecelakaan sepeda motor disebabkan oleh jumlah sepeda motor semakin hari terus bertambah, namun kesadaran akan keselamatan berkendara masih kurang diperhatikan oleh para pengendara motor. Hal ini tidak lepas dari perilaku dari pengendara sepeda motor. Karena sepeda Motor adalah penyumbang korban kecelakaan tertinggi di jalan raya. Karena itulah sudah seharusnya pengendara motor lebih peduli dengan keselamatan dirinya dan orang lain dengan berkendara secara aman (*safety riding*) untuk menghindari kecelakaan.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan studi ini dapat disimpulkan bahwa jumlah kasus kecelakaan dalam kurun waktu lima tahun terakhir mencapai 4.806 kasus. Proporsi terbesar dari kecelakaan didominasi oleh pengguna sepeda motor yang mencapai 64,35% dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Jumlah korban tertinggi yang melibatkan pengguna sepeda motor di Kota Makassar dalam kurun waktu tersebut terjadi pada Tahun 2011 dengan jumlah korban sebanyak 1.561 orang dan terendah 1.006 orang yang terjadi di tahun 2015. Dengan demikian rata-rata terjadi kecelakaan di Kota Makassar sebanyak 2,7 kecelakaan/hr.

Jumlah korban pengguna kendaraan sepeda motor mencapai 3,3 orang/hari. Kecelakaan sepeda motor umumnya terjadi pada hari Senin dalam jumlah 18,20% dan terjadi pada pagi hari berkisar dari jam 0:00-10:00 dengan persentase mencapai 33,77%. Umumnya pengguna sepeda motor yang mengalami kecelakaan adalah berjenis kelamin laki-laki dengan persentase mencapai 72,85% dengan rentang umur antara 18-26 tahun dengan persentase sebesar 32,66%.

Lokasi yang sering terjadi kecelakaan lalu lintas bagi pengendara sepeda motor adalah ruas Jalan Perintis Kemerdekaan. Selain tingkat kecelakaan yang tinggi, pada ruas jalan ini memiliki tingkat keparahan korban lalu lintas tinggi pula. Hal ini dapat dilihat

dengan tingginya angka *Equivalent Accident Number* (EAN) yang mencapai 3.420 dengan total kejadian sebanyak 605 kasus kecelakaan. Seiring dengan tingginya kecelakaan juga memberikan dampak kepada tingginya jumlah korban akibat kecelakaan lalu lintas bagi pengendara sepeda motor. Dengan demikian pada ruas jalan Perintis Kemerdekaan, jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi bagi pengendara sepeda motor rata-rata dalam setahun mencapai 121 kejadian/tahun atau rata-rata dalam sebulan mencapai 10 kejadian. Sedangkan jumlah korban kecelakaan sepeda motor mencapai rata-rata 15 orang per bulan

## DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, S. A. 2010. *Perencanaan Jalan dan Jaringan Jalan*. Makassar: Fakultas Perkapalan UNHAS.
- Asian Development Bank. 1996. *Road Safety Guidelines for the Asian and Pacific Region*. Road Safety Seminar, Philippines.
- Azis, M. A., Ramli, M. I., Aly, S. H., & Hustim, M. 2013. *The Motorcycle Driving Behaviors on Heterogeneous Traffic: The Real World Driving Cycle on the Urban Roads in Makassar*. The 10th International Conference of Eastern Asia Society for Transportation Studies, Taipei.
- Pemerintah Republik Indonesia. 1993. *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu lintas*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan*. n.d. Jakarta: Visimedia.
- Sjöberg, L., Moen, B.-E., & Rundmo, T. 2004. *Explaining Risk Perception. An Evaluation of the Psychometric Paradigm in Risk Perception Research*. Trondheim: Norwegian University of Science and Technology, Department of Psychology.
- Tasca, L. 2000. *A Review of the Literature on Aggressive Driving Research*. (Online), (<http://www.stopandgo.org/research/aggressive/tasca.pdf>., accessed Desember 25, 2015).
- Unit Kecelakaan Lalu lintas. 2016. *Data Kecelakaan Lalu lintas Kota Makassar*. Polres-tabes Kota Makassar.
- Zakaria, A., Aly, S. H., & Ramli, I. M. 2011. *Distribution Model of Motorcycle Speed on Divided Roadway in Makassar*. The 14th FSTPT International Symposium, Pekanbaru.