KAJIAN KESELAMATAN DAN LEGALITAS KEBERADAAN MOBIL VOLKSWAGEN (VW) SAFARI DI KAWASAN BOROBUDUR

KAJIAN KESELAMATAN DAN LEGALITAS KEBERADAAN MOBIL VOLKSWAGEN (VW) SAFARI DI KAWASAN BOROBUDUR

Salik Sabilal Akbar[1,*], Ahyani, S.T., M.T.,[2], dan Yuanda Patria Tama, S.S.T., MT[3]
[1]Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jl. Raya Setu No.89 Bekasi, 17520, Indonesia
[2]Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan
E-mail: akus27051@gmail.com

Disetujui pada tanggal 5 Juli 2024

Abstract
Borobudur District is famous for the Borobudur Temple and its beautiful naturalattractions. One of the attractions is the existence of the Volkswagen (VW) Safari car, which has become a tourist icon and a favorite mode of transportation fortourists. However, the existence of the VW Safari also poses several potential safety risks, such as the potential for accidents, traffic jams, vehicle queues andair pollution. On the other hand, the legality of the VW Safari car also needs to beconsidered. ***"SAFETY AND LEGALITY STUDY OF THE EXISTENCE OF VOLKSWAGEN (VW) SAFA RI CARS IN THE BOROBUDUR AREA"*** *aims to analyze the VWSafari mode in the Borobudur Area based on SWOT analysis and comparison with safety and legality standards. The analysis results show that the VW Safari mode still does not comply with safety and legal standards and needs to change its strategy. The proposed solution is to build drop points or stopover points on roadsin the city of Borobudur 1 and 2 which are equipped with bus stop facilities and additional facilities for drivers to increase the safety and legality of the VW Safari mode. The results of the analysis show that the construction of drop points willincrease traffic volume on both roads, but the level of service on the Inner City ofBorobudur 1 road remains LOS A and the Inner City of Borobudur 2 road becomes LOS B. The analysis results show that the VW Safari has great potential to be developed as a tourist transport in Borobudur. The author also provides several suggestions for developing VW Safari tourist transportation in Borobudur, namely: providinglegality, safety campaigns, and developing facilities. The development of VW Safaritourist transportation is expected to increase tourism potential in Borobudur, Magelang Regency, as well as improve the welfare of the surrounding community.*
Keywords : *VW Safari, Safety, Legality, Borobudur Area, SWOT*

Abstrak
Kecamatan Borobudur terkenal dengan Candi Borobudur dan wisata alamnya yangindah. Salah satu daya tariknya adalah keberadaan mobil Volkswagen (VW) Safari, yang menjadi ikon wisata dan moda transportasi favorit wisatawan. Namun, keberadaan VW Safari juga menimbulkan beberapa potensi risiko keselamatan, seperti potensi kecelakaan, kemacetan, antrian kendaraan, dan polusi udara. Di sisi lain, legalitas mobil VW Safari juga perlu diperhatikan. **"KAJIAN KESELAMATAN DAN LEGALITAS KEBERADAAN MOBIL VOLKSWAG EN (VW) SAFARI DI KAWASAN BOROBUDUR"** ini bertujuan untuk menganalisis moda VW Safari di Kawasan Borobudur berdasarkan analisis SWOT dan perbandingan dengan standar keselamatan dan legalitas. Hasil analisismenunjukkan bahwa moda VW Safari masih belum sesuai dengan standar keselamatan dan legalitas dan perlu mengubah strateginya. Diusulkan solusi dengan membangun drop point atau titik singgah di ruas jalan Dalam Kota Borobudur 1 dan 2 yang dilengkapi dengan fasilitas halte serta fasilitas tambahanbagi pengemudi untuk meningkatk an keselamatan dan legalitas moda VW Safari.Hasil analisis menunjukkan bahwa pembangunan drop point akan meningkatkan volume lalu lintas di kedua ruas jalan tersebut, namun tingkat pelayanan pada ruas jalan Dalam Kota Borobudur 1 tetap LOS A dan ruas jalan Dalam Kota Borobudur2 menjadi LOS B. Hasil analisis menunjukkan bahwa VW Safari memiliki potensi yang besar untuk dikembangkan sebagai angkutan wisata di Borobudur. Penulis juga memberikan beberapa saran untuk pengembangan angkutan wisata VW Safari di Borobudur, yaitu: pemberian legalitas, kampanye keselamatan, dan pengembangan fasilitas Pengembangan angkutan wisata VW Safari diharapkan dapat meningkatkan potensi wisata di Borobudur, Kabupaten Magelang, serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat sekitar.
Kata Kunci : VW Safari, Keselamatan, Legalitas, Kawasan Borobudur, SWOT

PENDAHULUAN

Kecamatan Borobudur merupakan salah satu kecamatan di Kabupaten Magelang yang memiliki jarak sekitar 4 km dari Kota Mungkid, salah satu Central Business District (CBD) di Kabupaten Magelang. Kecamatan borobudur terdiri dari 20 desa/kelurahan dan terkenal dengan Candi Borobudur, salah satu situs warisan dunia UNESCO. Dalam hal ini, sektor pariwisata menjadi salah satu dari aspek yang paling penting dalam menunjang kebutuhan masyarakat di Kabupaten Magelang, terkhusus di bidang transportasi.

Volkswagen Safari merupakan ikon wisata di Borobudur. Mobil klasik ini telah menjadi moda transportasi favorit wisatawan untuk berkeliling candi dan menikmati keindahan pedesaan di sekitar Borobudur. Saat ini, terdapat sekitar 90-an mobil VW Safari yang beroperasi di Borobudur. Mobil – mobil ini dikelola oleh beberapa komunitas VW dan perusahaan wisata.

Mobil VW Safari mampu untuk menarik minat akan para wisatawan untuk melakukan perjalanan wisata. Jika dilihat dari tahun pembuatannya, mobil VW Safari memiliki resiko kerusakan mesin dan dikatakan sudah menjadi kategori mobil antik yang hanya dapat dipasarkan yakni melalui media pameran mobil antik. (KadekNova Prasetyo1 2022)

Mobil Volkswagen (VW), khususnya VW Safari memiliki peran penting dalam industri pariwisata. Namun di sisi lain, keberadaan VW Safari juga menimbulkan beberapa potensi risiko keselamatan yang perlu diperhatikan. Salah satu aspek positifnya terkait dengan pengalaman berkendara pengemudi yang sudah aman. Pengemudi VW Safari terlatih dan berpengalaman dalam mengoperasikan mobil di medan yang menantang di sekitar Candi Borobudur. Namun, terdapat juga aspek negatif yang diakibatkan oleh keberadaan VW Safari, yang pertama adalah potensi kecelakaan. Potensi kecelakaan selalu ada di jalan raya, termasuk bagi VW Safari. Hal ini dapat disebabkan oleh faktor manusia, seperti kelalaian pengemudi, atau faktor teknis lain, seperti kerusakan kendaraan. Kemudian muncul potensi kemacetan akibat VW. Saat musim liburan, jumlah wisatawan yang menggunakan VW Safari meningkat drastis, sehingga dapat menyebabkan kemacetan di jalan - jalan sekitar Candi Borobudur. Hal lainnya adalah antrian kendaraan yang disebabkan oleh deretan VW yang kerap kali berjalan konvoi di jalan raya. Kemacetan ini dapat membahayakan keselamatan pengguna jalan lain, terutama pejalan kaki dan pengendara sepeda motor. Selanjutnya adalah terkait dengan polusi udara. Mesin diesel VW Safari menghasilkan emisi gas buang yang dapat mencemari udara. Polusi udara dapat membahayakan kesehatan masyarakat, terutama bagi anak - anak dan lansia.

Terkait dengan Legalitas Mobil VW Safari di Borobudur, Kabupaten Magelang. Mobil Safari yang digunakan untuk wisata di Borobudur harus memiliki izin usaha pariwisata dari Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Magelang. Sopir VW Safari harus memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) yang sah dan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Umum (SIMK). Kendaraan VW Safari harus memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan Surat Uji Berkala (KIR) yang sah. Untuk Komunitas VW sendiri yang pertama harus mendaftarkan diri ke Kesatuan Bangsa dan Politik (Kesbangpol) Kabupaten Magelang, memiliki Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga (AD/ART) yang jelas, serta memiliki program kerja yang bermafaat bagi masyarakat. Di Kecamatan Borobudur sendiri masih terdapat mobil - mobil VW yang tidak memiliki izin usaha atau tidak mematuhi aturan lalu lintas.

Sesuai dengan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 179 ayat 1 (a) poin 3 menyebutkan bahwa izin penyelenggaraan angkutan tidak dalam trayek diberikan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk angkutan orang yang melayani angkutan pariwisata. Maka, dalam hal ini Kajian terkait Keselamatan dan Legalitas Keberadaan VW Safari di Kecamatan Borobudur menjadi konsen yang patut diperhatikan. (Negara, Undang-undang (UU) No. 22 Tahun 2009 Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan t.thn.)

METODE

Kajian ini membutuhkan data serta tahapan yang dikelompokkan menjadi tahap persiapan, tahap survei, dan tahap pengumpulan data. Kemudian akan ada teknik analisis data yang juga menjadi dasar dalam pembahasan kajian ini. Survei inventarisasi dan survei wawancara dilakukan guna mendapat data primer untuk dianalisis serta mendapatkan kondisi yang sebenarnya di lapangan**.** Pengumpulan data yang berupa data sekunder dari hasil analisis Tim PKL Kabupaten Magelang 2024 dan kantor pusat informasi wisata di Kawasan Borobudur. Kemudian data primer yang didapat dari hasil survei serta literatur terkait dengan isi dari karya tulis ini. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yakni analisis sampel pengemudi VW Safari, analisis SWOT pada VW Safari, analisis perbandingan Moda VW Safari Eksisting dengan SPM, analisis kinerja lalu lintas eksisting dengan penentuan kinerja ruas jalan berdasar pada Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI, 2023), serta analisis kinerja lalu lintas setelah penentuan drop point.

Penelitian dilaksanakan saat kegiatan praktik kerja lapangan dan magang di Dinas Perhubungan Kabupaten Magelang yang dimulai dari bulan Februari 2024 tepatnya pada tanggal 5 Februari 2024 sampai dengan tanggal 31 Mei 2024. Penelitian ini dilakukan di Kawasan Candi Borobudur dan juga mendatangi: Komunitas Apollo VW Tour Manajement yang terletak di Taman Anggrek Jalan Mayor Kusen, Mendut, Kecamatan Mungkid, Kabupaten Magelang, Tourist Information Center (TIC) yang berlokasi di Jalan Balaputradewa No.1, Wanurejo, Kecamatan Borobudur, Kabupaten Magelang, dan moda-moda VW Safari yang sedang stay di kawasan candi. Pada lokasi survei ini dilakukan juga kegiatan survei inventarisasi kondisi moda VW Safari serta survei wawancara pengemudi VW Safari.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Sampel Wawancara Pengemudi VW Safari

Tabel 1. Sampel Pengemudi

No	Komunitas	Populasi (Satu Minggu)	Proporsi (%)	Sampel	Pembulatan	Rumus (Rumus Slovin)	Faktor Ekspansi
1	Apollo VW Tour Manajement	73	7%	54,82	55		1,33
2	Balaputradewa	45	4%	41,76	42		1,07
3	GRS (Guyub Rukun Srawung)	114	11%	50,37	50		2,28
4	VW Kita Borobudur	31	3%	30,23	30	*n=N/(1+N .e^)*	1,03
5	AA VW	213	20%	23,05	23		9,26
6	VW Independent	320	30%	11,06	11		29,09
7	Medang Gemelang	34	3%	32,90	33		1,03
8	VW Borobudur	220	20%	21,83	22		10
9	VW Jaya Abadi	33	3%	32,02	32		1,03
	Total	**1083**	**100%**	**298,04**	**298**		
	Sampel						

Sumber (Salik Sabilal Akbar, 2024: halaman 73)

Dari data tersebut didapat sampel pengemudi yang sebanyak 298 orang. 298 orang tersebut berasal dari 9 komunitas VW Safari di kawasan Borobudur. Kemungkinan besar dari 298 orang tersebut terdapat random data yang berarti ada pengemudi dengan moda yang sama di hari yang berbeda dalam masing-masing komunitasnya. Maka dari itu untuk mengakuratkan data maka jumlah sampel akan dibagi dengan jumlah komunitas. Hasil akan digunakan sebagai data sampel valid.
Jumlah sampel / jumlah komunitas = x
298 pengemudi / 9 komunitas = 33,11 (33 dibulatkan)
Maka, data valid sampel adalah sebanyak 33 pengemudi.

2. Analisis SWOT pada Moda VW Safari

a. Pendekatan Kuantitatif

Tabel 2. Hasil analisa Tabel IFAS (*Internal Factor Analysis Summary*)

No	Kekuatan	Skor (1-10)	Bobot (1-4)	Total
1	Semakin hari semakin eksis dikalangan wisata lokal maupun mancanegara	8	3	11
2	Terdapat VW Safari yang sudah memliki stiker dari Dirjen Hubdat sebagai salah satu program dukungan pemerintah terkait KSPN	2	1	3
3	Meskipun berisiko di keselamatannya, namun sedikit info terkait kecelakaan moda VW Safari	6	2	8
4	Beberapa pengemudi VW Safari sudah mengikuti kegiatan kampanye keselamatan	8	3	11
	Total Kekuatan (S)	**24**	**9**	**33**

Sumber (Salik Sabilal Akbar, 2024: halaman 75)

Tabel 3. Hasil analisa Tabel IFAS (*Internal Factor Analysis Summary*)

No	Kelemahan	Skor (1-10)	Bobot (1-4)	Total
1	Moda VW Safari tidak dilengkapi *seatbelt* (sabuk pengaman)	8	3	11
2	Konvoi yang mengganggu kegiatan masyarakat ketika ada trip besar	8	3	11
3	Banyaknya komunitas dan moda VW Safari yang liar dan tidak berlisensi	10	4	12
4	Atap VW Safari dapat terbuka dan membahayakan apabila kecepatan melebihi batas	5	3	8
	Total Kelemahan (W)	**31**	**13**	**44**

Sumber (Salik Sabilal Akbar, 2024: halaman 75)

Dari hasil analisa SWOT menggunakan pendekatan kuantitatif dengan tabel IFAS. Maka didapat data Kekuatan serta Kelemahan berdasar atas bobot yang telah diakumulasi. Berikut adalah hasil perhitungan dari tabel IFAS:

Selisih= total kekuatan – total kelemahan = 33 – 44= –11 (merupakan variabel X)

Tabel 4. Hasil analisa Tabel EFAS (*External Factor Analysis Summary*)

No	Peluang	Skor (1-10)	Bobot (1-4)	Total
1	Merupakan moda wisata yang populer di KSPN Borobudur dan berperan dalam peningkatan wisatawan	8	3	11
2	Wisata VW Safari memiliki potensi dalam menaikkan nilai UMKM masyarakat Borobudur	8	3	11
3	Keragaman komunitas VW Safari di Borobudur berperan dalam potensi pengembangan kerjasama dengan industri pariwisata lain	5	3	8
4	Promosi dan pemasaran efektif dapat meningkatkan kesadaran wisatawan tentang wisata VW Safari	5	3	8
	Peluang (O)	**26**	**12**	**38**

Sumber (Salik Sabilal Akbar, 2024: halaman 76)

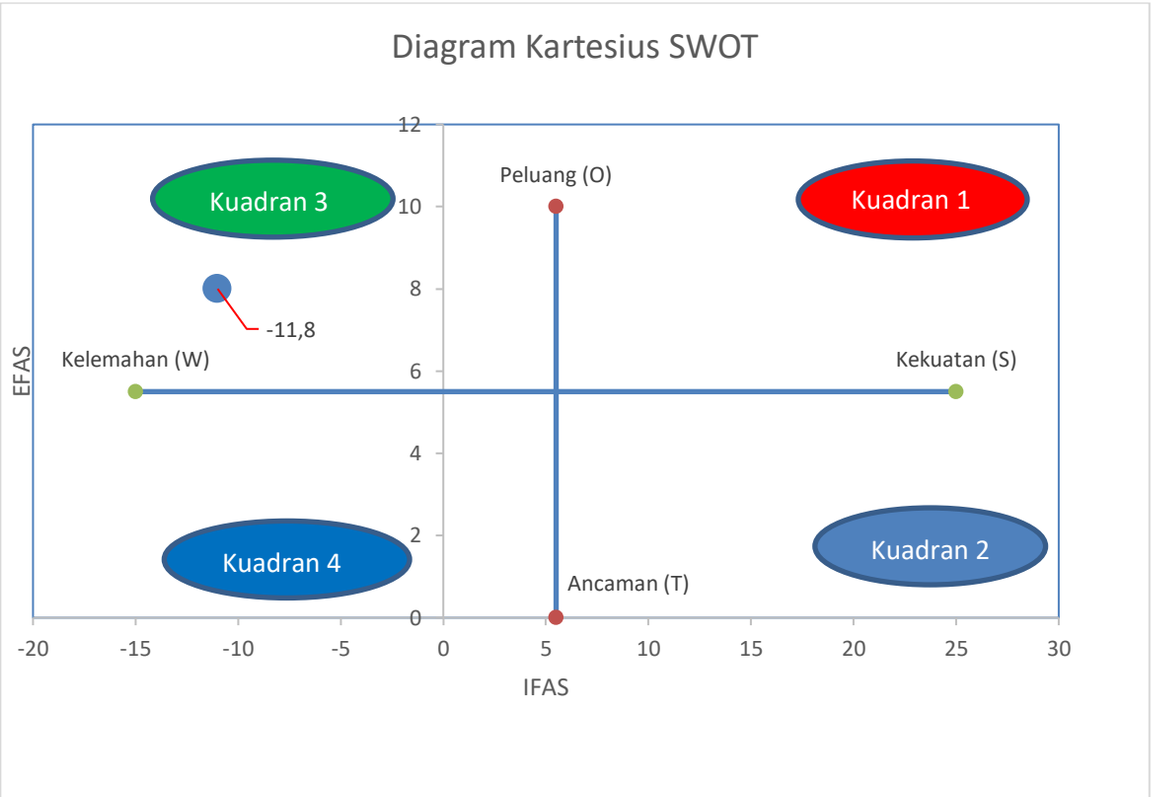
Tabel 5. Hasil analisa Tabel EFAS (*External Factor Analysis Summary*)

No	Ancaman	Skor (1-10)	Bobot (1-4)	Total
1	Bahaya bagi wisatawan karena moda VW belum berkeselamatan ditinjau dari atap yang terbuka serta tidak adanya *seatbelt*	5	3	8
2	Kesadaran pengemudi VW Safari akan legalitas dan keselamatan moda perlu ditingkatkan	4	2	6
3	Operasional VW Safari masih belum berjalan baik dan berkeselamatan	6	2	8
4	Bahaya bagi keamanan dan kenyamanan kegiatan masyarakat Borobudur terkait trip besar VW Safari yang mengakibatkan munculnya konvoi	6	2	8
	Ancaman (T)	**21**	**9**	**30**

Sumber (Salik Sabilal Akbar, 2024: halaman 77)

Dari hasil analisa SWOT menggunakan pendekatan kuantitatif dengan tabel EFAS. Maka didapat data Peluang serta Ancaman berdasar atas bobot yang telah diakumulasi. Berikut adalah hasil perhitungan dari tabel EFAS:

Selisih= total peluang – total ancaman= 38 – 30= 8 (merupakan variabel Y)



Gambar 1. Diagram Kartesius SWOT

Sumber (Salik Sabilal Akbar, 2024: halaman 78)

Berdasarkan Tabel IFAS dan EFAS yang telah dilakukan analisa bahwa angka X terdapat di -11 serta Y terdapat di 8, merujuk pada kuadran 3 bahwa organisasi atau usaha sebaiknya mengubah strategi, karena dikhawatirkan strategi yang lama (yang telah diterapkan) akan sulit menangkap peluang. Maka dapat disimpulkan bahwa moda VW Safari di kawasan Borobudur harus mengubah kondisi eksistingnya dari yang lama yakni belum berkeselamatan serta legal menjadi moda VW Safari yang berkeselamatan dan legal dengan tujuan agar mudah untuk menangkap peluang.

b. Pendekatan Kualitatif

Tabel 6. Hasil Analisa Matriks Kearns

	Peluang (O)	**Ancaman (T)**
Kajian Keselamatan dan Legalitas Moda Volkswagen Safari di Kawasan Borobudur	Merupakan moda wisata yang populer di KSPN Borobudur dan berperan dalam peningkatan wisatawan	Bahaya bagi wisatawan karena moda VW belum berkeselamatan ditinjau dari atap yang terbuka serta tidak adanya *seatbelt*
	Wisata VW Safari memiliki potensi dalam menaikkan nilai UMKM masyarakat Borobudur	Kesadaran pengemudi VW Safari akan legalitas dan keselamatan moda perlu ditingkatkan
	Keragaman komunitas VW Safari di Borobudur berperan dalam potensi pengembangan kerjasama dengan industri pariwisata lain	Operasional VW Safari masih belum berjalan baik dan berkeselamatan
	Promosi dan pemasaran efektif dapat meningkatkan kesadaran wisatawan tentang wisata VW Safari	Bahaya bagi keamanan dan kenyamanan kegiatan masyarakat Borobudur terkait trip besar VW Safari yang mengakibatkan munculnya konvoi
Kekuatan (S)	**S-O Strategies**	**S-T Strategis**

Semakin hari semakin eksis dikalangan wisata lokal maupun mancanegara	Peningkatan kampanye keselamatan terkait moda VW Safari yang semakin eksis	Penambahan fasilitas keselamatan pada moda VW Safari
Terdapat VW Safari yang sudah memliki stiker dari Dirjen Hubdat sebagai salah satu program dukungan pemerintah terkait KSPN	Membuat Moda VW Safari yang memiliki legalitas dengan tujuan akan lebih memudahkan dalam peningkatan UMKM masyarakat Borobudur	Peningkatan legalitas moda VW Safari dengan memberlakukan usulan izin ke pemerintahan daerah
Meskipun berisiko di keselamatannya, namun sedikit info terkait kecelakaan moda VW Safari	Peningkatan perawatan moda VW Safari lewat komunitas yang saling bersinergi	Peningkatan operasioal keselamatan moda VW Safari dengan adanya pengawalan polisi waktu ada konvoi di trip besar
Beberapa pengemudi VW Safari sudah mengikuti kegiatan kampanye keselamatan	Mengaplikasikan prosedur keselamatan VW sehingga tercipta promosi yang sesuai tujuan	
Kelemahan (W)	**W-O Strategies**	**W-T Strategies**
Moda VW Safari tidak dilengkapi *seatbelt* (sabuk pengaman)	Meminimalisir tingkat bahaya dengan melakukan pemasangan alat keselamatan sesuai SPM di PM 44 Tahun 2019	Memperbaiki kondisi moda VW Safari dengan setidaknya menambahkan *seatbelt* serta membatasi kecepatan moda
Konvoi yang mengganggu kegiatan masyarakat ketika ada trip besar	Peningkatan UMKM masyarakat Borobudur lewat sektor wisata yang berkeselamatan dan dengan peningkatan operasioal keselamatan moda VW Safari dengan adanya pengawalan polisi waktu ada konvoi di trip besar	Pengaturan operasional VW Safari yang berkeselamatan
Banyaknya komunitas dan moda VW Safari yang liar dan tidak berlisensi	Penertiban komunitas liar dengan pembentukan sinergi komunitas dengan industri wisata lain	
Atap VW Safari dapat terbuka dan membahayakan apabila kecepatan melebihi batas	Peningkatan kesadaran pengemudi akan moda VW Safari yang masih belum sesuai dengan SPM angkutan wisata	

Sumber (Salik Sabilal Akbar, 2024: halaman 79)

3. Analisis Perbandingan Moda VW Safari Eksisting dengan SPM

a. Perbandingan Aspek Keselamatan

Berdasarkan hasil analisa perbandingan SPM PM 44 Tahun 2019 dengan kondisi eksisting VW Safari terkait aspek keselamatan yakni didapatkan kesimpulan bahwa moda VW Safari ini belum memenuhi syarat-syarat angkutan orang untuk keperluan pariwisata yang berkeselamatan.

b. Perbandingan Aspek Legalitas

Berdasarkan hasil analisa perbandingan PERMENPAREKRAF Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2021 Tentang Standar Kegiatan Usaha pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Pariwisata halaman ke 5 Tentang Standar Usaha Angkutan Darat Wisata Berisiko Menengah Rendah dengan kondisi eksisting VW Safari terkait aspek legalitas yakni didapatkan kesimpulan bahwa moda VW Safari ini belum memenuhi syarat-syarat angkutan orang untuk keperluan pariwisata yang berlegalitas.

4. Usulan Rekomendasi SK Bupati Kabupaten Magelang terkait Legalitas VW Safari di Kawasan Borobudur

a. Poin Usulan Keselamatan

1) Pengemudi dalam keadaan sehat fisik dan mental;
2) Pengemudi memiliki pengetahuan mengenali rute pelayanan, tanggap darurat, dan pelayanan;
3) Pengemudi wajib istirahat paling lama 15 (lima belas) menit setelah mengemudikan kendaraan selama 2 (dua) jam berturut-turut;
4) Wajib tersedia Alat bantu penerangan berupa senter;
5) Wajib Tersedia alat keselamatan Berupa kotak Perlengkapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K);
6) Pintu Keluar dan atau Masuk Penumpang harus tertutup pada saat kendaraan berjalan;
7) Ban depan tidak diperbolehkan menggunakan ban vulkanisir;
8) Sabuk keselamatan minimal 2 (dua) titik (jangkar) pada semua tempat duduk;
9) Data dan identitas pengemudi wajib tersedia secara lengkap;
10) Wajib tersedia Tempat penyimpanan, pemeliharaan, dan perbaikan kendaraan;
11) Wajib menaati Prosedur pengecekan kelaikan kendaraan sebelum beroperasi;
12) Wajib Memiliki Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas.

b. Poin Usulan Legalitas

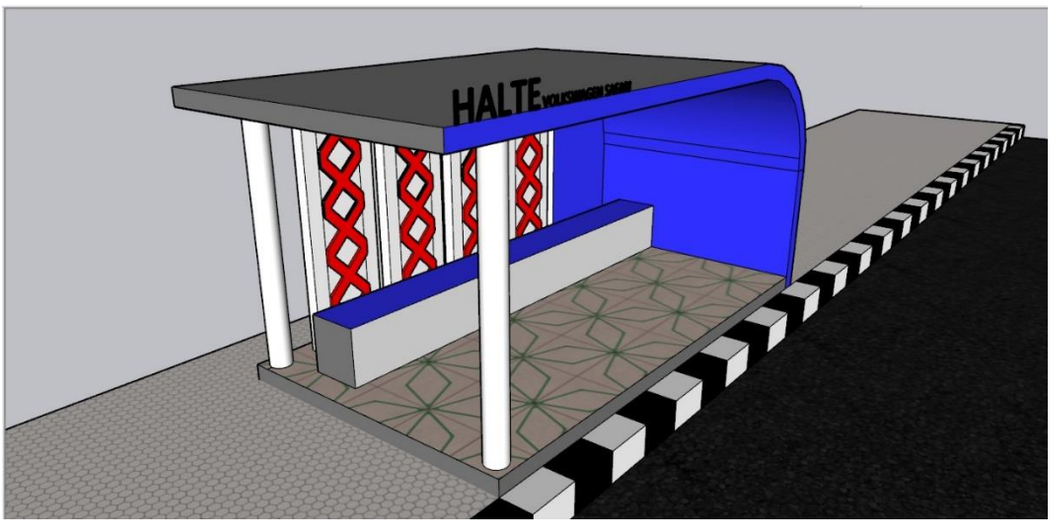
1) Memiliki sarana angkutan darat wisata yang laik jalan dan surat kendaraan ma sih berlaku sesuai ketentuan perundang-undangan;
2) Kegiatan usaha berada di dalam Kawasan/destinasi pariwisata;
3) Memiliki dokumen SOP dan/atau petunjuk pelaksanaan kerja perencanaan usa ha;
4) Melaksanakan SOP dan/atau petunjuk pelaksanaan kerja perencanaan usaha terdokumentasi;
5) Memiliki dokumen SOP dan/atau petunjuk pelaksanaan kerja pengelolaan usaha;
6) Melaksanakan SOP dan/atau petunjuk pelaksanaan kerja pengelolaan usaha terdokumentasi;
7) Memiliki dokumen SOP dan/atau petunjuk pelaksanaan kerja komunikasi pe langgan usaha;
8) Melaksanakan SOP dan/atau petunjuk pelaksanaan kerja komunikasi pe langgan usaha terdokumentasi;
9) Memiliki dokumen SOP dan/atau petunjuk pelaksanaan kerja untuk meningkat kan kualitas pelayanan usaha secara berkelanjutan;
10) Melaksanakan SOP dan/atau petunjuk pelaksanaan kerja meningkatkan kuali tas pelayanan usaha secara berkelanjutan terdokumentasi;
11) Memiliki dokumen SOP dan/atau petunjuk teknis pelaksanaan kerja monitor ing, evaluasi dan tindak lanjut perbaikan usaha secara berkelanjutan;
12) Melaksanakan SOP dan/atau petunjuk pelaksanaan kerja pemantauan, evaluasi dan tindak lanjut perbaikan usaha secara berkelanjutan terdokumentasi.

5. Usulan Penentuan Titik Singgah (*Drop Point*)

Titik pertama yakni berada di ruas Jalan Dalam Kota Borobudur 1. Berikut merupakan tautan untuk untuk terhubung dalam ruas jalan Dalam Kota Borobudur1: Tautan: https://maps.app.goo.gl/FiueJf4PErRykrfm7?g_st=aw. Titik singgah perta ma akan diusulkan di samping Terminal Borobudur dengan koordinat: -7.602165506157374, 110.21175205439027. Titik kedua yakni berada di ruas Jalan Dalam Kota Borobudur 2. Berikut merupakan tautan untuk untuk terhubung dalam ruas jalan Dalam Kota Borobudur 1:

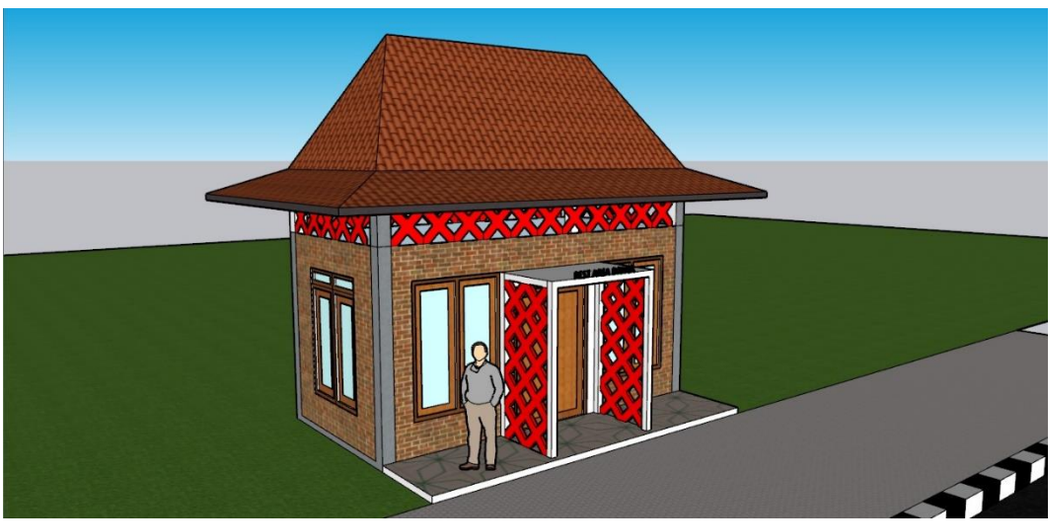
Tautan: https://maps.app.goo.gl/ZnLQs4ZJoDGeWhdp6?g_st=aw. Titik singgah ke dua akan diusulkan di area depan pintu 8 Candi Borobudur dengan koordinat: -7.601326723481931, 110.20143421742218

Titik singgah yang direncanakan nantinya akan dilengkapi dengan fasilitas menunggu bagi para wisatawan seperti halte angkutan umum pada umumnya. Ukuran standar dimensi halte menurut SK Dirjen Perhubungan Darat No.271/HK.105/DRJD 96 tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 1996), (DIRJENHUBDAT t.thn.) adalah 4m x 2m dengan ruang bebas bergerak 0,9 m x 0,6 m atau seluas 0,54 m^2. Rencana dimensi halte untuk wisatawan dengan kondisi penumpang naik dan turun maksimum di setiap halte adalah 4,32 m x 3 m. Ukuran tersebut akan digunakan di kedua titik drop point di Kawasan Borobudur.



Gambar 2. Desain Halte *Drop Point* moda Volkswagen Safari

Sumber (Salik Sabilal Akbar, 2024: halaman 103)



Gambar 3. Desain Fasilitas Tambahan-Rest Area Pengemudi VW Safari

Sumber (Salik Sabilal Akbar, 2024: halaman 103)

6. Kinerja Ruas Jalan Setelah Penentuan *Drop Point*

Tabel 7. Tabel Kinerja Ruas Jalan Eksisting

NO	NAMA RUAS JALAN	KAPASITAS (C) (smp/jam)	VOLUME (smp/jam)	KECEPATAN (km/jam)	KEPADATAN (smp/km)	DJ	LOS
1	Jl. Dalam Kota Borobudur 1	1429,7	251	42	5,94	0,18	A
2	Jl. Dalam Kota Borobudur 2	1348,48	762	44	17,31	0,57	A

Sumber (Salik Sabilal Akbar, 2024: halaman 107)

Tabel 8. Kinerja Ruas Jalan Perubahan

NO	NAMA RUAS JALAN	KAPASITAS (C) (smp/jam)	VOLUME (smp/jam)	KECEPATAN (km/jam)	KEPADATAN (smp/km)	DJ	LOS	% Perubahan Volume (smp/jam)
1	Jl. Dalam Kota Borobudur 1	1429,7	276	40	6,90	0,19	A	10%
2	Jl. Dalam Kota Borobudur 2	1348,48	838	40	20,95	0,62	B	10%

Sumber (Salik Sabilal Akbar, 2024: halaman 108)

KESIMPULAN

Berdasarkan pada hasil analisis yang telah dilakukan pada Kajian Keselamatan dan Legalitas Keberadaan Mobil Volkswagen (VW) Safari di Kawasan Borobudur, maka kesimpulan yang didapatkan ialah sebagai berikut:

1. Diketahui sampel pengemudi sebanyak 30 pengemudi yang mewakili jumlah moda VW Safari. Kemudian setelah dilakukan analisis SWOT pada moda VW Safari, diketahui hasil pendekatan kuantitatif dengan tabel IFAS(Internal Factor Analysis Summary) adalah -11 (variabel X) dan tabel EFAS(Eksternal Factor Analysis Summary) adalah 8 (variabel Y). Hasil analisis IFAS serta EFAS ditentukan menggunakan diagram kartesius SWOT. Berdasarkan analisis diketahui X= -11 dan Y= 8. Maka, untuk moda VW Safari berada pada kuadran 3 yang berarti bahwa organisasi atau usaha sebaiknya mengubah strategi, karena dikhawatirkan strategi yang lama(kondisi eksisting) akan sulit menangkap peluang. Dengan ini moda VW Safari di Kawasan Borobudur harus mengubah kondisi eksistingnya menjadi legal dan berkesela matan. Pendekatan kualitatif analisis SWOT dilakukan menggunakan analisis tabel strategi atau matriks kearns. Berdasarkan hasil analisis, moda VW Safari harus: Memili ki konsen dalam peningkatan keselamatan dan legalitas (S-O Strategies), memiliki kon sen dalam pengerahan, persiapan, serta peningkatan mobilitas (S-T Strategies), memini malkan resiko laka dan meningkatkan keuntungan (W-O Strategi es), dan meningkat kan pengendalian kerusakan dalam aspek keselamatan dan legalitas (W-T Strategies)

2. Diketahui bahwa moda VW Safari masih belum sesuai dengan standar keselamatan dan legalitas serta harus memenuhi indikator-indikator terkait usulan SK Bupati tentang Legalitas moda VW Safari di Kawasan Borobudur. Untuk menyelesaikan permasalahan terkait pengaturan operasional moda VW Safari yang berkeselamatan. Maka, diusulkan sebuah *drop point* atau titik singgah yang dilengkapi dengan fasilitas halte. Titik singgah diusulkan pada ruas jalan lokal yang sesuai dengan ranah angkutan wisata yakni pada ruas jalan Dalam Kota Borobudur 1 dan ruas jalan Dalam Kota Borobudur 2. *Drop point* pertama berada di samping Terminal Borobudur sedangkan untuk *drop point* kedua berada di area depan pintu 8 Candi Borobudur.

3. Setelah dilakukannya penentuan titik *Drop Point* moda VW Safari maka volume kendaraan yang ada di ruas jalan sekitar Kawasan Borobudur juga akan mengalami perubahan ruas jalan dengan nilai DJ tertinggi yaitu ruas jalan Dalam Kota Borobudur 1 mengalami kenaikan dari nilai DJ 0,18 menjadi 0,19 dengan kenaikan volume lalu lintas sebesar 10%, sedangkan untuk Jl Dalam Kota Borobudur 2 mengalami kenaikan DJ dari 0,57 menjadi 0,62 dengan kenaikan volume lalu lintas sebesar 10%. Tingkat pelayanan atau level of service dari ruas jalan Dalam Kota Borobudur 1 tetap sama yakni mendapatkan LOS A dan perubahan tingkat pelayanan pada ruas jalan Dalam Kota Borobudur 2 yakni menjadi LOS B setelah penentuan *drop point*.

SARAN/REKOMENDASI

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, maka saran yang dapat diberikan oleh penulis adalah sebagai berikut:

1. Guna lebih meningkatkan serta menumbuhkan sektor UMKM masyarakat Borobudur, kesejahteraan masyarakat sekitar, meningkatkan pendapatan dari sektor ekowisata, eksistensi moda VW Safari, dan juga lebih meningkatkan citra daerah Borobudur yang dikenal dengan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional. Lewat eksistensi dari angkutan wisata VW Safari, Maka Pemerintah Kabupaten Magelang perlu untuk memberikan kebijakan legalitas terkhusus untuk angkutan wisata VW Safari agar berjalannya operasional moda VW Safari menjadi lebih berkeselamatan serta memberikan keamanan bagi pemilik VW, pengemudi VW, maupun bagi masyarakat dan wisatawan yang berkunjung.
2. Pengaturan operasional VW Safari yang berkelamatan harus diwujudkan dengan program kampanye keselamatan rutin, maka dari itu Dinas Perhubungan Kabupaten Magelang perlu berkerjasama dengan pihak kepariwisataan di Borobudur guna mewujudkan rencana tersebut.
3. Penentuan Halte atau titik drop point di ruas jalan lokal juga perlu diimbangi dengan pengembangan ataupun peningkatan fasilitas lainnya, sehingga dapat saling mendukung dalam penyelenggaraannya untuk meningkatkan potensi wisata angkutan VW Safari di Borobudur, Kabupaten Magelang.

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur kehadirat Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa, atas limpahan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan karya tulis dengan judul Kajian Keselamatan dan Legalitas Keberadaan Mobil Volkswagen (VW) Safari di Kawasan Borobudur. Adapun dalam penyusunan karya tulis ini, tidak lepas dari pengarahan serta bimbingan dari berbagai pihak. Maka penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

1. Kedua Orang Tua yang selalu memberikan dukungan dan semangat dalam penyusunan karya tulis ini;

2. Bapak Avi Mukti, S.Si.T., M.T. selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD beserta staf dan jajarannya;
3. Bapak Imam Basori, S. Sos., M.Si. selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Magelang beserta staf;
4. Ibu Anisa Mahadita Candrarahayu, S.S.T., M.M.Tr., selaku Ketua Jurusan Diploma III Manajemen Transportasi Jalan beserta seluruh staf jurusan dan para dosen yang telah memberikan ilmu pengetahuan serta bimbingan;
5. Bapak Ahyani, S.T., M.T., serta Bapak Yuanda Patria Tama, S.S.T., MT selaku dosen pembimbing yang senantiasa memberikan arahan dan bimbingan selama penyusunan karya tulis ini;
6. Rekan - rekan PKL Kabupaten Magelang 2024 yang selalu membantu serta memberikan dukungan dalam penyusunan karya tulis ini;
7. Rekan - rekan Taruna/i Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Angkatan XLIII;
8. Pihak - pihak lain yang turut membantu dalam penyusunan karya tulis ini.

Penulis sepenuhnya menyadari bahwa karya tulis ini masih jauh dari sempurna. Sehingga masukan, kritik, serta saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan demi kesempurnaan karya tulis ini. Akhir kata semoga karya tulis ini dapat menjadi manfaat bagi pembaca serta bagi yang membutuhkan.

REFERENSI

—. n.d. *Undang-undang (UU) No. 22 Tahun 2009 Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.* https://peraturan.bpk.go.id/Details/38654/uu-no-22-tahun-2009.

—. n.d. *Peraturan Pemerintah (PP) No. 74 Tahun 2014 Angkutan Jalan.* https://peraturan.bpk.go.id/Details/5516/pp-no-74-tahun-2014.

Negara, Direktorat Utama Pembinaan dan Pengembangan Hukum Pemeriksaan Keuangan. n.d. *Peraturan Menteri Pariwisata Dan Ekonomi Kreatif Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2021 Standar Kegiatan Usaha Pada Penyelenggara an Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Pariwisata.* https://peraturan. bpk.go.id/Details/169198/permenpar-no-4-tahun-2021.

—. n.d. *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2019 Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 46 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.* https://peraturan.bpk.go.id/Details/149209/per_menhub-no-44-tahun-2019.

DIRJENHUBDAT. n.d. *KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT NOMOR : 271/HK.105/DRJD/96 TENTANG PEDOMAN TEKNIS PEREKAYASANA AN TEMPAT PERHENTIAN.* DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT.

Ahmad Mukhlasin, Mansyur Hidayar Pasaribu. 2020. "ANALISIS SWOT DALAM MEMBU AT KEPUTUSAN DAN MENGAMBIL KEBIJAKAN YANG TEPAT." *INVENTION Vol 1, Issue 1, November 2020* 34.

Anissa Mayang Indri Astuti, Shinta Ratnawati. 2020. "Analisis SWOT Dalam Menentukan Str ategi Pemasaran (Studi Kasus di Kantor Pos Kota Magelang 56100)." *Jurnal Ilmu Manajemen, Volume 17, Nomor 2, 2020* 58.

Beritno, Pratomo. 2022. "LEGALITAS PENGGUNAAN KENDARAAN LISTRIK DI JAL AN RAYA." *Jurnal Ilmu Hukum Tambun Bungai* 210.

Dhaniswara. 2021. *Keselamatan dan Pelayanan, Kunci Utama Moda Transportasi KSPN Bo robudur.* 12 9. https://www.beritamagelang.id/keselamatan-dan-pelayanan-kunci-utama-moda-transportasi-kspn-borobudur.

Efendi, J., & Ibrahim, J. 2018. "Metode Penelitian Hukum : Normatif dan Empiris (Pertama)."

Fatkhurrochman, Riska Dwi Handayani, Yeza Febriani, Tri Yusnanto. 2023. "Web-Based Information and Reservation Media for VW Safari Borobudur." *International Journal of Computer and Information System (IJCIS)* 74.

Hadi, Dimas. 2023. *Volkswagen Thing Club Berdiri, Bamsoet: "Majukan Pariwisata Dengan VW Safari".* Juni 9. https://www.carmudi.co.id/journal/volkswagen-thing-club-berdiri-bamsoet-majukan-pariwisata-dengan-vw-safari/.

Hendriyani, I Gusti Ayu. 2022. *Siaran Pers: Menparekraf Terbitkan Surat Edaran Keselamat an Transportasi Wisata.* 12 31. https://kemenparekraf.go.id/berita/ siaran-pers-menparekraf-terbitkan-surat-edaran-keselamatan-transportasi-wisata.

KadekNova Prasetyo1, I WayanSuardana2, I KetutSuwena3. 2022. "KARAKTERIST IK, MOTIVASI, DAN SIKAP WISATAWAN MANCANEGARA MENGG UNAKAN PAKET WISATAMOBIL VW SAFARI DI UBUD VW TOUR." *Jurnal IPTA (Industri Perjalanan Wisata)* 184.

Lis Lesmini, Abdullah Ade Suryobuwono, Muhammad Iqbal Firdaus. 2020. "Kinerja Ruas Jalan Pada Zona Selamat Sekolah (ZoSS) di Jakarta Selatan." *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik - Vol. 07 No. 03, November 2020* 284.

Marga, Direktorat Jenderal Bina. 2023. *Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia.* Jakarta: KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT D I R E K T O R A T J E N D E R A L B I N A M A R G A.

Morlok, Edward K. 2005. *Pengantar teknik dan perencanaan transportasi / Edward K. Morlok ; alih bahasa Johan Kelanaputra Hainim.* Jakarta: Erlangga.

Muhammad Adie Putra Tanggara, Imma Widyawati Agustin, Septiana Hariyani. 2021. "KINERJA JALAN DI KOTA SURABAYA BERDASARKAN TINGKAT PELAYA NAN JALAN." *Planning for Urban Region and Environment Volume 10, Nomor 3, Juli 2021* 119.

Muhammad Harianto, Budisantoso Budiman. 2024. *Kemenhub dan lintas sektor meningkatkan angkutan wisata berkeselamatan.* 6 15. https://www.antaranews. com/berita/4153656/ kemenhub-dan-lintas-sektor-meningkatkan-angkutan-wisata-berkeselamatan.

PRASETYO, M. DIMAS RAGIL. 2018. *PERANCANGAN BUKU VISUAL DOKU MENTASI MODIFIKASI DAN RESTORASI MOBIL VOLKSWAGEN (VW) DI SURABAYA.* Surabaya: M. DIMAS RAGIL PRASETYO.

Raharja, Ekawan. 2024. *Upaya Meningkatkan Standar Kelaikan Kendaraan untuk Keselamatan.* 2 9. https://www.medcom.id/otomotif/mobil/zNAQQLZN- upaya-me ningkatkan-standar-kelaikan-kendaraan-untuk-keselamatan.

Sanjaya, Yongki. 2021. *Mengenal Kelebihan VW Safari, Mobil Dinas Camat di Indonesia yang Dulu Sempat Dijual Oleh Porsche.* Desember 21. https://www.autofun.co.id/ber ita/mengenal-kelebihan-vw-safari-mobil-dinas-camat-di-indonesia-yang-dulu-sempat-dijual-oleh-porsche-38387.

Setiawan, Nugraha. 2007. "PENENTUAN UKURAN SAMPEL MEMAKAI RUMUS SLOV IN DAN TABEL KREJCIE-MORGAN:TELAAH KONSEP DAN APLIKASINYA." *Ukuran Sampel Slovin & Krejcie* 7.

Suryadi, Ahmad. 2022. *Analisis SWOT.* Ahmad Suryadi-Universitas Islam Negeri Alauddin.

Suwardi. 2010. "Pengaruh Parkir di Badan Jalan Terhadap Lalu Lintas di Ruas Jalan Purwosari -Gladag Surakarta." *Jurnal Teknik Sipil* 7(2).