

PENERAPAN SISTEM *IN-TOWN CHECK-IN* PADA STASIUN KERETA API SEBAGAI FASILITAS PENDUKUNG MODA AKSES UTAMA MENUJU BANDARA BARU DI TEMON KULON PROGO

Novia Suryadwanti

Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik, UGM
Jln. Grafika 2, Kampus UGM,
Yogyakarta, 55281
Tlp. (0274) 545675
noviasdw@gmail.com

Dewanti

Dosen Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik, UGM
Jln. Grafika 2, Kampus UGM,
Yogyakarta, 55281
Tlp. (0274) 545675
dewanti@ugm.ac.id

Abstract

The main issues related to Adisutjipto airport relocation is matter of affordability to go to the airport. One strategy that can be applied is development of In-Town Check-in facility where air transport service users can perform check-in and baggage-reporting on a train station located in urban areas. The purpose of the study is to know the perceptions and needs of this facility, determining the best train station as well as the design of the facility. Data were obtained from questionnaire of 179 respondents, collecting data from the relevant institutions and field survey. About 94.97% of eel the need to apply this facility because it is very helpful to ease travel to the airport. Tugu railway station was chosen as the best station because it is close to the tourist attractions and hotels. The design is done using of 15% of the forecasted passenger departing from the new airport. This is the early stage of planning which is expected later to continue to grow so that the train becomes primary transportation to get to the new airport in Kulon Progo.

Keywords: airport relocation, In-Town *Check-in* facility, baggage dropping, railway station

Abstrak

Isu utama terkait relokasi Bandara Adisutjipto adalah masalah keterjangkauan menuju bandara. Salah satu strategi yang dapat diterapkan adalah pengembangan fasilitas *In-Town Check-in* di mana pengguna layanan transportasi udara dapat melakukan kegiatan *check-in* dan pelaporan bagasi pada stasiun kereta api yang terletak di perkotaan. Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui persepsi dan kebutuhan pengguna moda transportasi udara terhadap fasilitas ini, penentuan stasiun kereta api terbaik, serta perancangan fasilitas pada stasiun di DI Yogyakarta. Telah dilakukan penyebaran kuesioner kepada 179 responden dan pengambilan data pada instansi terkait serta survei lapangan. Sebesar 94,97% responden merasa perlunya diterapkan fasilitas ini karena sangat membantu kemudahan perjalanan ke bandara. Stasiun Tugu dipilih menjadi stasiun terbaik karena dekat dengan tempat wisata dan hotel. Perancangan dilakukan dengan porsi 15% dari prakiraan penumpang yang berangkat dari bandara baru. Perencanaan ini merupakan tahap awal, nantinya diharapkan dapat terus berkembang sehingga kereta api menjadi moda transportasi utama untuk menuju bandara baru di Kulon Progo.

Kata-kata kunci: relokasi bandara, fasilitas *In-Town Check-in*, pelaporan bagasi, stasiun kereta api

PENDAHULUAN

Bandara Adisutjipto yang terletak di Sleman, Yogyakarta, dinilai tak lagi memadai untuk dioperasikan sebagai bandara internasional. Oleh karena itu, relokasi ke lokasi yang

lebih strategis dan memadai dinilai perlu dilakukan untuk mendukung pertumbuhan penerbangan di masa depan. Panjang landasan pacu di Bandara Adisutjipto sebesar 2.200 meter juga dianggap kurang ideal untuk suatu bandara internasional, yang mensyaratkan panjang minimum landasan pacu sebesar 3.200 meter.

Selain itu, bangunan terminal Bandara Adisutjipto tidak mampu memenuhi level kelayakan pelayanan, yakni 17 m² per jam per penumpang pada titik puncak penumpang. Lokasi bandara baru adalah di sekitar Kecamatan Temon, Kulon Progo, yang berjarak sekitar 36 km dari pusat kota Yogyakarta. Jika melewati rute jalan Yogyakarta-Wates, jarak tempuh mencapai 42 km sehingga isu utama relokasi ini adalah keterjangkauan menuju bandara.

Relokasi bandara ini akan membuat semakin jauh jarak menuju lokasi bandara baru, khususnya bagi pengguna layanan transportasi udara yang berdomisili di Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman, dan beberapa daerah di sekitarnya. Tugas utama yang harus dilakukan untuk mengatasi masalah keterjangkauan ini adalah melakukan perbaikan sarana dan daya dukung transportasi di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Perbaikan ini juga dimaksudkan untuk menghindari kemacetan pada jalur menuju bandara baru.

Perbaikan yang dapat dilakukan adalah dengan membangun jaringan jalan rel kereta api sehingga ada keterpaduan antara moda transportasi udara dan moda transportasi darat. Tahapan penggunaan kereta api sebagai moda akses menuju bandara meliputi perjalanan menuju stasiun asal, menunggu kedatangan dan keberangkatan kereta, mulai perjalanan dengan kereta, transit atau berganti kereta (jika ada), serta berjalan keluar dari stasiun tujuan menuju bandara.

Berbagai kegiatan tersebut harus dilakukan penumpang pesawat udara dengan membawa barang bawaan atau bagasi, yang akan dibawa menuju ke tempat tujuan. Banyaknya tahapan tersebut membuat penumpang merasa repot dan enggan menggunakan transportasi publik sebagai moda akses menuju bandara. Salah satu strategi yang dapat dikembangkan adalah menyediakan fasilitas *In-Town Check-in* sehingga pengguna layanan transportasi udara dapat melakukan kegiatan *check-in* dan pelaporan bagasi pada stasiun kereta api yang terletak di perkotaan. Sistem ini akan memberikan kenyamanan dan kemudahan bagi pengguna layanan kereta api untuk menuju bandara baru. Diharapkan sistem ini dapat menarik masyarakat Yogyakarta dan wisatawan, baik domestik maupun internasional, untuk memilih kereta api sebagai moda utama menuju bandara baru.

METODE PERANCANGAN

Untuk dapat merancang fasilitas *In-Town Check-in* di salah satu stasiun di Yogyakarta dibutuhkan beberapa data primer dan sekunder. Dengan data tersebut dapat diketahui persepsi dan kebutuhan pengguna moda transportasi udara terhadap fasilitas *In-Town Check-in*, penentuan stasiun kereta api terbaik untuk diaplikasikan fasilitas *In-Town Check-in*, serta pengembangan fasilitas *In-Town Check-in* di stasiun di DI Yogyakarta.

Waktu pelayanan bandara meliputi waktu untuk *check-in*, melewati proses keamanan dan pengecekan paspor untuk penerbangan internasional, serta proses berjalan menuju *gate* dan naik ke pesawat udara (Koster, et al., 2011). Karena adanya beberapa proses tersebut, durasi yang diperlukan bisa bervariasi dan bergantung pada beberapa hal, seperti pengalaman karyawan dan karakteristik penumpang (Stolletz, 2011).

Berdasarkan catatan PT Angkasa Pura I Bandar Udara Adisutjipto, kepadatan penumpang setiap hari terjadi antara pukul 07.00-08.00 WIB dan antara pukul 20.00-21.00 WIB. Karena itu, dilakukan survei kebutuhan waktu *check-in* per penumpang pada hari Minggu pukul 18.30-19.30 WIB, yang mewakili akhir pekan, dan pada hari Senin pukul 06.00-07.00 WIB, yang mewakili hari kerja. Masing-masing survei dilakukan untuk penerbangan domestik dan penerbangan internasional. Dari seluruh survei yang dilakukan dapat disimpulkan bahwa kebutuhan waktu *check-in* adalah 94 detik/penumpang. Sementara itu, berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. KP 1164 Tahun 2013, tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara Baru di Kabupaten Kulon Progo, diketahui jumlah penumpang yang berangkat pada jam sibuk di tahap I adalah 1.774 orang per jam.

Data diperoleh dengan menyebarkan kuesioner kepada 200 responden pengguna moda transportasi udara di DI Yogyakarta, dengan 21 orang tidak menjawab dengan lengkap. Bagian pertama bertujuan untuk mengumpulkan informasi demografi dan sosioekonomi keluarga, yang hasilnya ditampilkan pada Tabel 1. Rentang usia mayoritas responden adalah (20-30) tahun, yaitu sebanyak 55,87% responden, yang merupakan usia produktif, pekerjaan sebagai Pelajar atau Mahasiswa sebesar 37,43%, dan yang berpenghasilan kurang dari Rp 1,5 juta sebanyak 38,55%. Bagian kedua bertujuan untuk mengumpulkan informasi mengenai persepsi dan kebutuhan pengguna layanan pesawat udara terhadap fasilitas *In-Town Check-in* serta penentuan stasiun kereta api terbaik untuk diaplikasikan fasilitas *In-Town Check-in* di DI Yogyakarta. Karakteristik pemilihan moda transportasi yang paling nyaman digunakan menuju bandara baru ditampilkan pada Tabel 2. Terdapat 4 pilihan moda transportasi yang dapat dipilih oleh responden, yaitu kereta api, kendaraan pribadi, bus, dan taksi serta lain-lain. Terdapat 2 responden yang memilih lain-lain, dengan menyatakan moda transportasi yang dipilih adalah MRT. Kereta api menjadi mayoritas pilihan, dengan proporsi sebesar 69,27% karena lebih cepat.

Terkait dengan pengetahuan responden mengenai fasilitas ini, didapat sebesar 40,22% responden telah mengetahui, sedangkan 59,78% responden tidak mengetahui fasilitas ini. Setelah diberi pengertian tentang fasilitas *In-Town Check-in*, sebesar 94,97% responden merasa perlu fasilitas ini diterapkan. Penjelasan mengenai persepsi responden dan alasannya dapat dilihat pada Tabel 3.

Agar dapat menentukan stasiun kereta api terbaik untuk diterapkan fasilitas *In-Town Check-in*, responden diberi tiga pilihan stasiun terbesar di Yogyakarta yang dapat dipilih. Ditanyakan juga tentang alasan pemilihan stasiun tersebut. Penjelasan tentang pemilihan stasiun kereta api beserta alasannya dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 1 Karakteristik Responden

	Karakteristik	Jumlah	Persentase
Jenis kelamin	Laki-laki	82	45,81%
	Perempuan	97	54,19%
Usia	< 20 tahun	13	7,26%
	20 - 30 tahun	100	55,87%
	30 - 40 tahun	17	9,50%
	40 - 50 tahun	21	11,73%
	50 - 60 tahun	26	14,53%
	> 60 tahun	2	1,12%
Pekerjaan	Pelajar/Mahasiswa	67	37,43%
	Guru/Dosen	10	5,59%
	Wiraswasta	21	11,73%
	PNS/TNI/Polisi	31	17,32%
	Pegawai Swasta	35	19,55%
	Pensiunan	3	1,68%
	Lain-Lain	12	6,70%
Penghasilan per bulan	< 1,5 juta	69	38,55%
	1,5 - 2,5 juta	36	20,11%
	2,5 - 5 juta	38	21,23%
	5 - 10 juta	24	13,41%
	> 10 juta	12	6,70%
Pendidikan terakhir	SMP	2	1,12%
	SMA	47	26,26%
	S1	99	55,31%
	S2	26	14,53%
	S3	2	1,12%
	Lain-lain	3	1,68%
Maksud perjalanan	Bisnis/Usaha	23	12,85%
	Mengunjungi keluarga	48	26,82%
	Liburan	44	24,58%
	Dinas/Kantor	36	20,11%
	Sekolah/Kuliah	22	12,29%
	Lain-lain	6	3,35%

Tabel 2 Pemilihan Moda Transportasi yang Paling Nyaman

Responden	Moda Transportasi				
	Kereta Api	Kendaraan Pribadi	Bus	Taksi	Lain-lain
Jumlah	124	32	13	8	2
Persentase	69,27%	17,88%	7,26%	4,47%	1,12%
Alasan					
Lebih murah	29,05%	3,35%	3,35%	0,00%	0,56%
Lebih cepat	63,13%	10,61%	3,35%	1,12%	1,12%
Tidak ada pilihan lain	0,00%	0,56%	0,56%	0,00%	0,00%
Lebih aman	28,49%	6,15%	1,12%	0,00%	1,12%
Lebih mudah	27,93%	13,97%	3,35%	3,91%	0,56%
Lain-lain	3,35%	0,00%	0,56%	0,56%	0,00%

Tabel 3 Persepsi Responden Mengenai Fasilitas *In-Town Check-in*

Fasilitas <i>In-Town Check-in</i>	Jumlah	Persentase	Alasan	Jumlah	Persentase
Perlu	170	94,97%	Menghemat waktu perjalanan	82	45,81%
			Sangat membantu kemudahan perjalanan ke bandara	144	80,45%
			Lebih nyaman	73	40,78%
			Lain-lain	1	0,56%
Tidak Perlu	9	5,03%	Terlalu mahal	2	1,12%
			Terlalu rumit	5	2,79%
			Tidak memberikan keuntungan	3	1,68%
			Lain-lain	2	1,12%

Tabel 4 Pemilihan Stasiun untuk Diterapkan Fasilitas *In-Town Check-in*

Responden	Nama Stasiun		
	Stasiun Tugu	Stasiun Lempuyangan	Stasiun Maguwo
Jumlah	136	19	15
Persentase	75,98%	10,61%	8,38%
Alasan			
Dekat dengan tempat tinggal	25,70%	5,59%	6,15%
Dekat dengan tempat wisata	34,08%	1,12%	0,56%
Dekat dengan banyak hotel	29,61%	0,56%	0,00%
Tersedianya lapangan parkir	16,20%	3,35%	5,59%
Pelayanan lebih baik	25,70%	1,12%	0,00%
Kemudahan jalan akses	7,26%	5,03%	6,15%
Banyak kendaraan umum	20,11%	1,12%	3,35%
Lain-lain	1,12%	0,00%	0,00%

ANALISIS

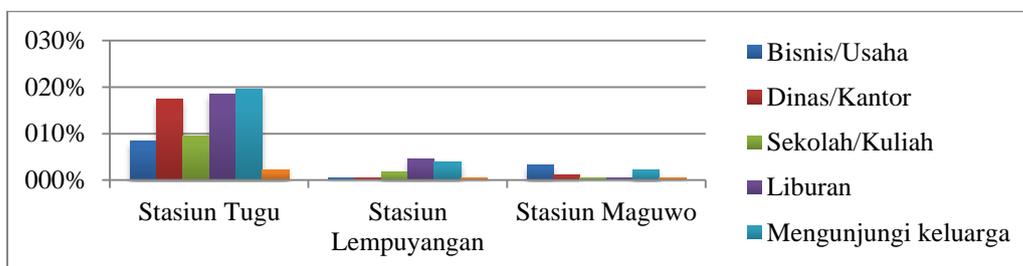
Analisis dilakukan melalui beberapa proses tahapan. Proses yang dilakukan mencakup analisis respon dari kuisioner yang dibagikan. Persepsi responden terhadap fasilitas *In-Town Check-in* positif, yang terlihat dari banyaknya responden yang merasa perlunya fasilitas ini diterapkan, yaitu sebesar 95%. Sedangkan 5% responden yang merasa tidak perlu memberikan alasan karena terlalu rumit, terlalu mahal, dan tidak memberikan keuntungan. Masalah ini dapat diselesaikan dengan pemberian informasi secara lengkap dan jelas kepada calon pengguna sehingga diharapkan calon pengguna tidak kebingungan dalam menggunakannya. Selain itu, alasan yang lain adalah karena dirasa rawan kelalaian, yaitu karena calon penumpang merasa tidak aman jika berpisah dengan bagasi saat berangkat dengan kereta api. Hal ini dapat diatasi dengan penanganan bagasi penumpang yang serius, seperti layaknya pada pelayanan bagasi di bandar udara. Keamanan bagasi harus dijaga ketat dengan berbagai cara, seperti adanya *walk through metal detector*, *hand held metal detector*, serta *baggage x-ray machine*.

Dari respon kuesioner juga diketahui bahwa Stasiun Tugu merupakan stasiun dengan pemilih terbanyak, yaitu 80% responden, dengan mayoritas alasan adalah dekat

dengan tempat wisata. Untuk mengetahui dasar pemilihan Stasiun Tugu ini dapat dilihat hubungan antara maksud perjalanan responden dengan pemilihan satu dari ketiga stasiun yang dapat dipilih (Tabel 5 dan Gambar 1). Sebagian besar pemilih Stasiun Maguwo adalah responden dengan maksud perjalanan bisnis atau usaha. Hal ini dikarenakan daerah sekitar Stasiun Maguwo merupakan area bisnis berbagai properti dan *retail*. Untuk Stasiun Lempuyangan, terlihat maksud perjalanan yang paling dominan adalah liburan dan mengunjungi keluarga. Hal ini berkaitan dengan alasan dipilihnya Stasiun Lempuyangan, yaitu dekat dengan tempat tinggal, yaitu sebanyak 32%. Sedangkan untuk Stasiun Tugu, yang mempunyai pemilih terbanyak, sebagian besar responden mempunyai maksud perjalanan mengunjungi keluarga dan liburan. Hal ini juga berkaitan dengan alasan dekatnya Stasiun Tugu dengan tempat wisata dan banyak hotel. Hal ini sejalan dengan konsep fasilitas *In-Town Check-in* yang memberi kemudahan penumpang moda transportasi udara, khususnya wisatawan.

Tabel 5 Hubungan Maksud Perjalanan Responden dengan Pemilihan Stasiun

Maksud Perjalanan	Nama Stasiun		
	Stasiun Tugu	Stasiun Lempuyangan	Stasiun Maguwo
Bisnis/Usaha	8,38%	0,56%	3,35%
Dinas/Kantor	17,32%	0,56%	1,12%
Sekolah/Kuliah	9,50%	1,68%	0,56%
Liburan	18,44%	4,47%	0,56%
Mengunjungi keluarga	19,55%	3,91%	2,23%
Lain-lain	2,23%	0,56%	0,56%



Gambar 1 Hubungan Maksud Perjalanan Responden dengan Pemilihan Stasiun

Tabel 6 Fasilitas Tambahan pada *In-Town Check-in* yang Diperlukan

Fasilitas Tambahan yang Diperlukan	Jumlah	Proporsi
Informasi jadwal pesawat udara	168	93,85%
Informasi jadwal kereta api	146	81,56%
Ruang tunggu ber-AC	146	81,56%
Jaringan internet nirkabel (Wi-Fi) gratis	123	68,72%
<i>Shuttle</i> bus dari hotel atau halte tertentu ke stasiun	109	60,89%
Jasa pengangkutan barang	86	48,04%
Tiket kereta berupa kartu elektronik	64	35,75%
Kantor imigrasi	47	26,26%
Toko souvenir dan oleh-oleh	44	24,58%
Lain-lain	0	0,00%

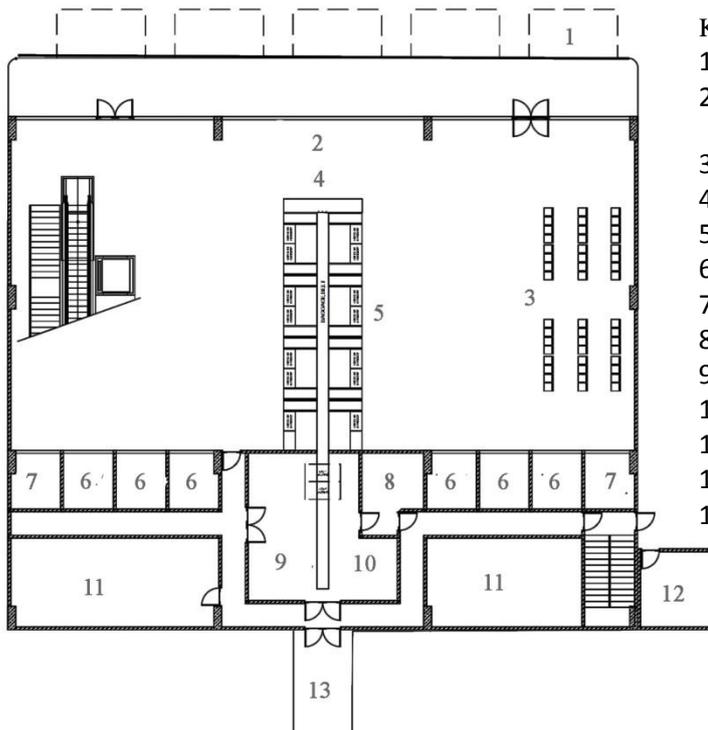
Responden diberikan beberapa pilihan fasilitas tambahan yang dapat dipilih jika dirasa perlu untuk ditambahkan sebagai pendukung fasilitas *In-Town Check-in*. Pilihan fasilitas tambahan tersebut ditunjukkan pada Tabel 6. Kelima fasilitas pertama merupakan fasilitas dengan proporsi lebih besar dari 50%, sehingga untuk mendukung kenyamanan penumpang fasilitas tersebut harus disediakan.

Hasil survei juga mendapatkan proporsi penumpang yang bersedia menggunakan moda kereta api menuju ke bandara baru di Yogyakarta. Pada Tabel 2 terlihat bahwa 69% responden memilih menggunakan moda kereta api. Prakiraan jumlah penumpang yang berangkat pada jam sibuk adalah 1.774 orang per jam. Dari kedua data ini didapat prakiraan jumlah penumpang akan menggunakan moda kereta api pada jam sibuk adalah 1.224 orang per jam. Selain itu, dari survei lapangan diketahui kebutuhan waktu *check-in* per penumpang adalah 94 detik. Dengan data tersebut dapat diketahui luasan ruang-ruang yang dibutuhkan pada fasilitas *In-Town Check-in* yang akan dirancang menurut SNI 03-7046-2004, tentang Terminal Penumpang Bandar Udara, dan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/347/XII/1999, tentang Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara. Skenario ini dianggap sebagai skenario optimis, dengan proporsi prediksi penumpang yang akan menggunakan kereta api sebesar 69%. Pada studi ini juga dianggap proporsi prediksi penumpang yang akan menggunakan kereta api sebesar 15%, yang merupakan skenario pesimis, dan skenario pesimis ini dianggap lebih mendekati keadaan sebenarnya. Dengan demikian dapat ditentukan prakiraan jumlah penumpang yang berangkat dan menggunakan moda kereta api pada jam sibuk untuk skenario pesimis, yaitu 266 orang per jam, dan dapat pula ditentukan luasan ruang-ruang yang dibutuhkan pada fasilitas *In-Town Check-in*. Pada Tabel 7 disajikan luasan fasilitas yang dibutuhkan pada *In-Town Check-in*.

Tabel 7 Luasan Fasilitas yang Dibutuhkan pada *In-Town Check-in*

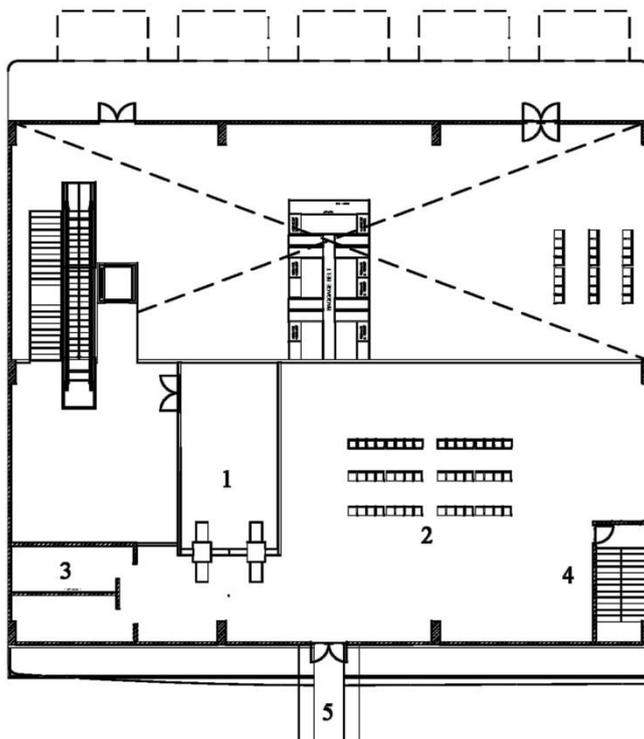
Ruang yang dibutuhkan	Skenario		Satuan
	Optimis (69%)	Pesimis (15%)	
<i>Hall keberangkatan</i>	3.028,69	658,41	m ²
<i>Security gate</i>	4	2	unit
Ruang tunggu	1344,47	291,01	m ²
<i>Check-in area</i>	336,52	73,16	m ²
<i>Check-in counter</i>	35	8	unit
Tempat duduk	408	89	unit
Toilet	269,22	58,53	m ²

Setelah mendapatkan luasan ruang-ruang yang dibutuhkan dapat dilakukan perencanaan *lay-out city air terminal* sebagai tempat diterapkannya fasilitas *In-Town Check-in*. *City air terminal* ini terletak di utara Stasiun Tugu dengan mengambil lahan milik PT KAI Daerah Operasi 6, yang saat ini berfungsi sebagai gudang penyimpanan. *Lay-out* rencana *city air terminal* tersebut dapat dilihat pada Gambar 2 dan Gambar 3.



- Keterangan:
1. Drop-Off Zone
 2. Tempat pengemasan dan penimbangan bagasi
 3. Ruang tunggu
 4. Ruang informasi
 5. Meja check-in
 6. Ticketing/retail
 7. Toilet
 8. Kantor pengawas
 9. Ruang pemeriksaan bagasi
 10. Ruang penyimpanan bagasi
 11. Ruang kantor
 12. Blast room
 13. Menuju ke stasiun

Gambar 2 Lay-out Rencana Lantai 1



- Keterangan:
1. Security gate
 2. Ruang tunggu
 3. Toilet
 4. Pintu keluar darurat
 5. Skybridge menuju Stasiun Tugu

Gambar 3 Lay-out Rencana Lantai 2

Pada Lantai 1 bangunan berbentuk persegi panjang, dengan panjang 40 m dan lebar 33,5 m ini, terdapat *drop-off zone* untuk menurunkan penumpang yang dapat memuat hingga 5 mobil. Terdapat pula tempat pembungkusan dan penimbangan bagasi sebagai fasilitas pelengkap. Ruang untuk penjualan tiket dan *retail* juga disediakan untuk mempermudah penumpang dalam pembelian tiket ataupun kebutuhan lainnya. Meja *check-in* yang disediakan sebanyak 14 meja dengan masing-masing meja terdapat sabuk timbangan. Selain itu juga disediakan tempat duduk bagi penumpang ataupun pengantar. Ruang *check-in* merupakan ruang publik, sesuai Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/347/XII/1999, tentang Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara, dan merupakan area semi steril. Hal ini dilakukan karena dalam sistem *In-Town Check-in* ini penumpang dapat melakukan proses *check-in* paling awal adalah pagi hari pada hari keberangkatan. Kemudian penumpang memutuskan untuk langsung menuju bandara atau akan melakukan kegiatan lain terlebih dahulu. Dengan begitu area *check-in* ini diubah menjadi area publik untuk kemudahan dan kenyamanan operasi serta penumpang itu sendiri.

Bagasi yang dilaporkan oleh penumpang diberi label bagasi dengan keterangan waktu keberangkatan kereta api, nama pemilik, berat bagasi serta detail penerbangannya. Selanjutnya, bagasi akan langsung melalui mesin X-Ray yang dapat mendeteksi secara komprehensif untuk memeriksa benda-benda terlarang dan/atau berbahaya. Seluruh pengguna *In-Town Check-in* ini harus diberi informasi sebelumnya bahwa pihak bandara dapat membuka dan memeriksa bagasi mereka jika dicurigai terdapat benda terlarang atau berbahaya. Jika setelah pengeledahan dilakukan tidak ditemukan benda terlarang atau berbahaya, bagasi akan diberi label yang berisi pemberitahuan pengeledahan. Namun, jika setelah pengeledahan dilakukan dan ditemukan benda terlarang dan berbahaya, bagasi tersebut akan langsung dibawa ke ruang karantina yang telah disediakan. Jika benda yang ditemukan adalah bahan peledak atau bom, benda tersebut akan langsung dimusnahkan di *blast room* yang juga telah disediakan dan pemilik bagasi tersebut nantinya akan dipanggil untuk menuju ruang karantina saat berada di ruang tunggu keberangkatan kereta api.

Ruang tunggu keberangkatan kereta api berada di lantai 2 dan ruang ini bersifat semi steril. Para penumpang harus melalui *security gate* yang akan memeriksa kepemilikan tiket dan kehadiran penumpang. Penumpang harus datang paling lambat 10 menit dari jadwal keberangkatan kereta api untuk menghindari keterlambatan dan ketinggalan kereta api, karena bagasi yang telah dilaporkan akan diberangkatkan bersama dengan pemiliknya menggunakan kereta api yang sama. Kereta api bandara ini mempunyai rel kereta yang berada di Stasiun Tugu sehingga nantinya akan terdapat sebuah jembatan atau *skybridge* yang menghubungkan *city air terminal* dengan Stasiun Tugu. Bagi penumpang yang memiliki kebutuhan khusus disediakan lift untuk naik dan turun.

KESIMPULAN

Sebesar 95% dari 179 responden yang mengikuti survei memberikan respon positif mengenai rencana penerapan fasilitas *In-Town Check-in* dengan mayoritas alasan karena sangat membantu kemudahan perjalanan ke bandara. Respon yang positif ini merupakan permulaan yang baik dalam perencanaan fasilitas *In-Town Check-in* di Yogyakarta. Mayoritas responden, yaitu 89% responden, memilih Stasiun Tugu sebagai stasiun yang paling tepat dengan alasan dekat dengan tempat wisata (44,85%) dan dekat dengan banyak hotel (38,97%). Hal ini berhubungan dengan mayoritas maksud perjalanan responden, yaitu mengunjungi keluarga (26%) dan liburan (24%). Pemilihan Stasiun Tugu ini sejalan dengan fungsi utama fasilitas *In-Town Check-in*, yaitu untuk memberi kemudahan perjalanan bagi penumpang pesawat udara, khususnya wisatawan. Selain itu, Stasiun Tugu juga mempunyai nilai lebih karena berada di pusat Kota Yogyakarta.

Studi ini merupakan suatu kegiatan awal yang nantinya diharapkan dapat terus berkembang sehingga kereta api dapat menjadi moda transportasi utama untuk menuju bandara baru di Kulon Progo. Keberhasilan pengembangan fasilitas ini tentunya juga harus diimbangi dengan pengembangan sarana dan prasarana kereta api sebagai penunjang utama.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Standardisasi Nasional. SNI 03-7046-2004 tentang Terminal Penumpang Bandar Udara. Jakarta.
- Departemen Perhubungan. 1999. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara No. SKEP/347/XII/1999, Tentang Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara. Jakarta.
- Koster, P., Kroes, E, dan Verhoef, E. 2011. *Travel Time Variability and Airport Accessibility*. Transportation Research Part B, 45 (10): 1545-1559.
- Stolletz, R. 2011. *Analysis of Passenger Queues at Airport Terminals*. Research in Transportation Business & Management, 1 (1): 144-149.
- Transportasi Indonesia. 2015. *PT Railink Siap Memberi Kemudahan Akses ke Bandara* (Online), (http://transportasi-indonesia.com/pt_railink_siap_memberi_kemudahan_akses_ke_bandara_berita355.html, diakses 22 Mei 2015).