

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

Novia Suryadwanti

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

Dewanti

Dosen Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik - UGM
Jln. Grafika 2, Kampus UGM,
Yogyakarta, 55281
Telp: (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 respondents feel 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 because the station is close to the tourist attractions and hotels. The design is done by data 15% of the forecast passenger departing from the new airport. This is the early stage of planning that later is expected to continue to grow so the train became primary transportation to get to the new airport in Kulon Progo.

Keywords: airport relocation, In-Town *Check-in* facility, *check-in*, 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* dimana 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. 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 Kunci : relokasi bandara, fasilitas *In-Town Check-in*, *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 dianggap kurang ideal untuk suatu bandara internasional yang menyaratkan panjang 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 ditarik garis lurus dari pusat kota ke lokasi bandara. Jika melewati rute jalan Yogyakarta-Wates maka jarak tempuh mencapai 42 km. Isu utama terkait relokasi adalah masalah keterjangkauan menuju bandara. Relokasi bandara ini akan membuat semakin jauhnya jarak tempuh 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 DI Yogyakarta. Perbaikan ini juga diperuntukkan untuk menghindari kemacetan pada jalur menuju bandara baru. Perbaikan yang dapat dilakukan adalah dengan pembangunan jaringan jalan rel kereta api sehingga ada keterpaduan antara moda transportasi udara dan moda transportasi darat. Tahapan menggunakan kereta api sebagai moda akses menuju bandara meliputi perjalanan menuju stasiun asal, proses menunggu kedatangan dan keberangkatan kereta, mulai perjalanan dengan kereta, proses transit atau berganti kereta (jika ada), dan proses berjalan keluar dari stasiun tujuan menuju bandara. Berbagai kegiatan tersebut harus dilakukan penumpang pesawat udara dengan membawa barang bawaan (bagasi) yang akan dibawanya menuju ke tempat tujuan. Banyaknya tahapan tersebut membuat penumpang merasa kerepotan dan enggan menggunakan transportasi publik sebagai moda akses menuju bandara. Salah satu strategi yang dapat dikembangkan adalah fasilitas *In-Town Check-in* dimana 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 yang letaknya cukup jauh dari daerah perkotaan Yogyakarta. Diharapkan sistem ini dapat menarik masyarakat DI Yogyakarta dan wisatawan baik domestik dan internasional untuk memilih kereta api sebagai moda utama menuju bandara baru di Kulon Progo.

METODE PERANCANGAN

Untuk dapat merancang fasilitas *In-Town Check-in* pada 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* pada stasiun di DI Yogyakarta.

Waktu pelayanan bandara dalam hal ini termasuk di dalamnya waktu durasi untuk *check-in*, melewati proses keamanan dan pengecekan *passport* (untuk penerbangan internasional) serta proses berjalan menuju *gate* dan naik ke dalam pesawat (Koster, Kroes & Verhoef, 2011). Karena adanya beberapa proses tersebut, durasi waktu yang diperlukan pun bisa bervariasi dan tergantung pada beberapa hal, contohnya pengalaman karyawan dan karakteristik penumpang (Stolletz, 2011). Berdasarkan catatan dari PT. Angkasa Pura I

Bandar Udara Adisutjipto, pada Bandara Adisutjipto terjadi kepadatan penumpang setiap harinya antara pukul 07.01-08.00 WIB dan antara pukul 20.01-21.00 WIB. Sehingga dilakukan survei kebutuhan waktu *check-in* per penumpang pada hari Minggu pukul 18.30-19.30 WIB yang mewakili *weekend* dan pada hari Senin pukul 06.00-07.00 WIB yang mewakili *weekday*. Masing-masing survei dilakukan pada penerbangan domestik dan internasional. Dari seluruh survei yang dilakukan dapat disimpulkan bahwa kebutuhan waktu *check-in* tiap penumpang sebesar 94 detik/pnp. Diperlukan juga data prakiraan permintaan kebutuhan pelayanan penumpang Bandar Udara Baru di Kabupaten Kulon Progo. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : 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 sebesar 1774 orang per jam. Data lainnya diperoleh dengan menyebarkan kuesioner kepada 200 responden pengguna moda transportasi udara di DI Yogyakarta dimana 21 orang tidak menjawab dengan lengkap. Bagian pertama bertujuan untuk mengumpulkan informasi mengenai karakteristik demografi dan sosioekonomi keluarga yang ditampilkan pada Tabel 1.

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
Guru/Dosen		10	5.59%
Wiraswasta		21	11.73%
PNS/TNI/Polisi		31	17.32%
Pegawai Swasta		35	19.55%
Pensiunan		3	1.68%
Penghasilan per bulan	Lain-Lain	12	6.70%
	< 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%
Pendidikan terakhir	> 10 juta	12	6.70%
	SMP	2	1.12%
	SMA	47	26.26%
	S1	99	55.31%
	S2	26	14.53%
	S3	2	1.12%
Maksud perjalanan	Lain-lain	3	1.68%
	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%

Rentang usia mayoritas responden yaitu pada usia 20-30 tahun sebanyak 55.87% responden yang merupakan usia produktif, dengan pekerjaan sebagai Pelajar atau Mahasiswa sebesar 37.43% responden dengan rata-rata penghasilan <1,5 juta sebanyak 38.55%.

Bagian kedua bertujuan untuk mengumpulkan informasi mengenai persepsi dan kebutuhan pengguna layanan pesawat terbang terhadap fasilitas *In-Town Check-in* serta penentuan stasiun kereta api terbaik untuk diaplikasikan fasilitas *In-Town Check-in* 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. Kereta api, kendaraan pribadi, bus, taksi dan lain-lain. Terdapat 2 responden yang memilih lain-lain dengan menyatakan moda transportasi yang dipilih adalah MRT. Kereta api menjadi mayoritas pilihan dengan persentase sebesar 69,27% karena lebih cepat.

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%

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

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

Fasilitas <i>In-Town Check-in</i>	Jumlah	Persentase	Alasan	Jumlah	Persentase
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%

Agar dapat menentukan stasiun kereta api terbaik untuk diterapkan fasilitas *In-Town Check-in* di Yogyakarta, 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 Berikut ini.

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

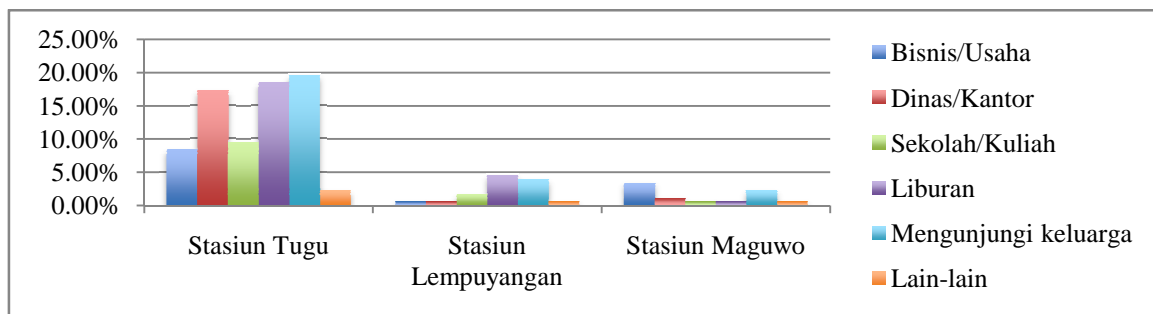
Analisis yang dilakukan melalui beberapa proses tahapan. Proses yang dilakukan antara lain menganalisis respon dari kuisioner yang dibagikan. Persepsi responden terhadap fasilitas *In-Town Check-in* adalah positif terlihat dari banyaknya responden yang merasa perlunya fasilitas ini diterapkan yaitu sebesar 95% responden. Sedangkan 5% responden yang merasa tidak perlu memberikan alasan karena terlalu rumit, terlalu mahal dan tidak memberikan keuntungan. Hal ini dapat terjadi karena fasilitas *In-Town Check-in* di Indonesia belum banyak di jumpai, salah satu yang sudah ada yaitu pada Bandara Kuala Namu di Medan, Sumatera Utara. Masalah ini dapat diselesaikan dengan pemberian informasi secara lengkap dan jelas kepada calon pengguna sehingga diharapkan calon pengguna tidak merasa kebingungan dalam penggunaannya. 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 layaknya pada pelayanan bagasi pada 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 Stasiun Tugu merupakan stasiun dengan pemilih terbanyak yaitu sebesar 80% responden dengan mayoritas alasan adalah dekat dengan tempat wisata. Untuk mengetahui lebih jelas 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, diketahui sebagian besar responden mempunyai maksud perjalanan yaitu 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

Responden diberikan beberapa pilihan fasilitas tambahan yang dapat dipilih jika dirasa perlu ditambahkan sebagai pendukung fasilitas *In-Town Check-in*. Pilihan fasilitas tambahan tersebut ditunjukkan pada Tabel 6. Dapat dilihat dari tabel bahwa kelima fasilitas pertama merupakan fasilitas dengan persentase diatas 50% sehingga fasilitas tersebut harus tersedia untuk mendukung kenyamanan penumpang.

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

Fasilitas Tambahan yang Diperlukan	Jumlah	Persentase
Informasi jadwal pesawat terbang	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%

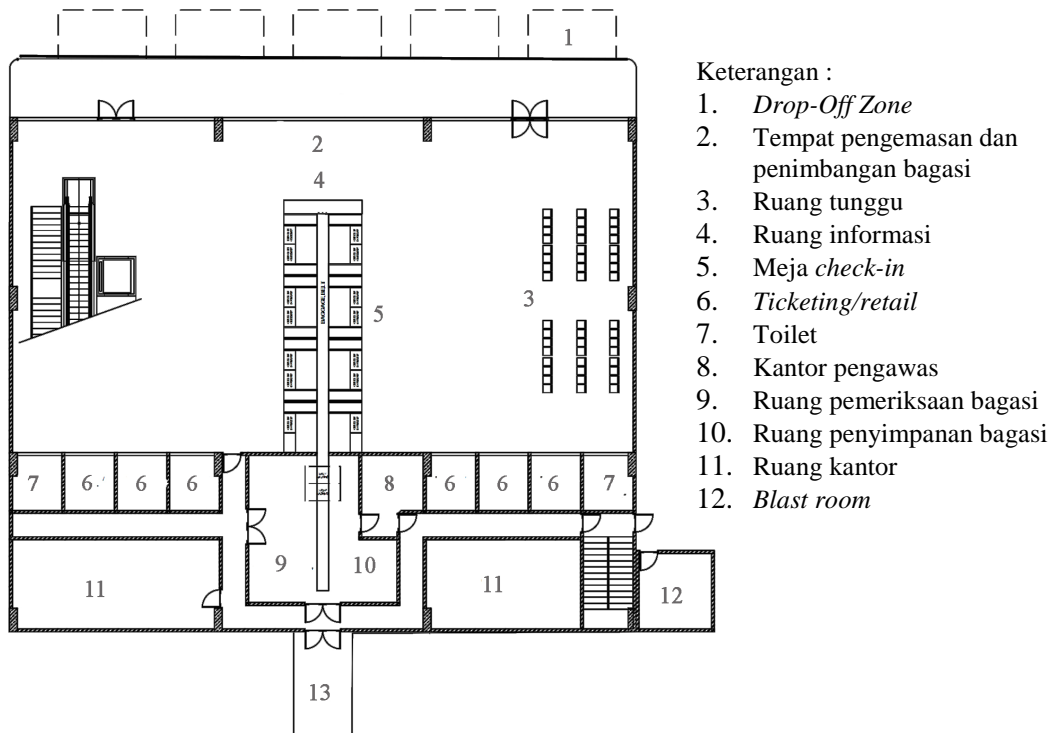
Dari hasil survei juga mendapatkan persen penumpang yang bersedia menggunakan moda kereta api sebagai moda akses menuju ke bandara baru di Yogyakarta. Terlihat dari data pada Tabel 2 bahwa sebesar 69% responden memilih menggunakan moda kereta api. Prakiraan jumlah penumpang yang berangkat pada jam sibuk adalah sebesar 1774 orang per jam. Dari kedua data tersebut didapatkan prakiraan jumlah penumpang yang berangkat dan menggunakan moda kereta api pada jam sibuk yaitu sebesar 1224 orang per jam. Selain itu diketahui pula kebutuhan waktu *check-in* tiap penumpang sebesar 94 detik/pnp yang di dapat dari survei lapangan. 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”, Departemen Perhubungan tahun 1999.

Skenario diatas dianggap sebagai skenario optimis karena besarnya persentase prediksi penumpang yang menggunakan kereta api. Pada kenyataannya, jika kita melihat fasilitas *In-Town Check-in* yang sudah diterapkan di Indonesia yaitu pada Bandara Kuala Namu, tercatat porsi penumpang kereta bandara yang tersedot baru mencapai angka 11%-15% dari penumpang pesawat yang berangkat dari Bandara Kuala Namu dengan kedepannya target tersebut akan terus ditingkatkan. Sedangkan pada proyek baru kereta bandara ke Bandara Soekarno Hatta, PT. Railink menargetkan akan mengambil porsi penumpang sebesar kurang lebih 10% dari total penumpang pesawat. Selain itu jika kita melihat keadaan kereta bandara di luar negeri seperti di Hong Kong, pada tahun 2012 Airport Express mengambil porsi sebesar 21,8% dari seluruh perjalanan ke dan dari Bandara Internasional Hong Kong. Sehingga dapat diambil porsi sebesar 15% untuk skenario pesimis. Skenario pesimis ini dianggap lebih mendekati keadaan sebenarnya. Dapat ditentukan prakiraan jumlah penumpang yang berangkat dan menggunakan moda kereta api pada jam sibuk untuk skenario pesimis sebesar 266 orang per jam. Dengan itu dapat ditentukan pula luasan ruang-ruang yang dibutuhkan pada fasilitas *In-Town Check-in* untuk skenario pesimis. Dibawah ini dijelaskan pada Tabel 7 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%)	
Hall Keberangkatan	3028.69	658.41	m2
Security Gate	4	2	unit
Ruang Tunggu	1344.47	291.01	m2
<i>Check-in</i> Area	336.52	73.16	m2
<i>Check-in</i> counter	35	8	unit
Tempat duduk	408	89	unit
Toilet	269.22	58.53	m2

Setelah mendapatkan luasan ruang-ruang yang dibutuhkan dapat dilakukan perencanaan *lay-out* *city air terminal* sebagai tempat diterapkannya fasilitas *In-Town Check-*



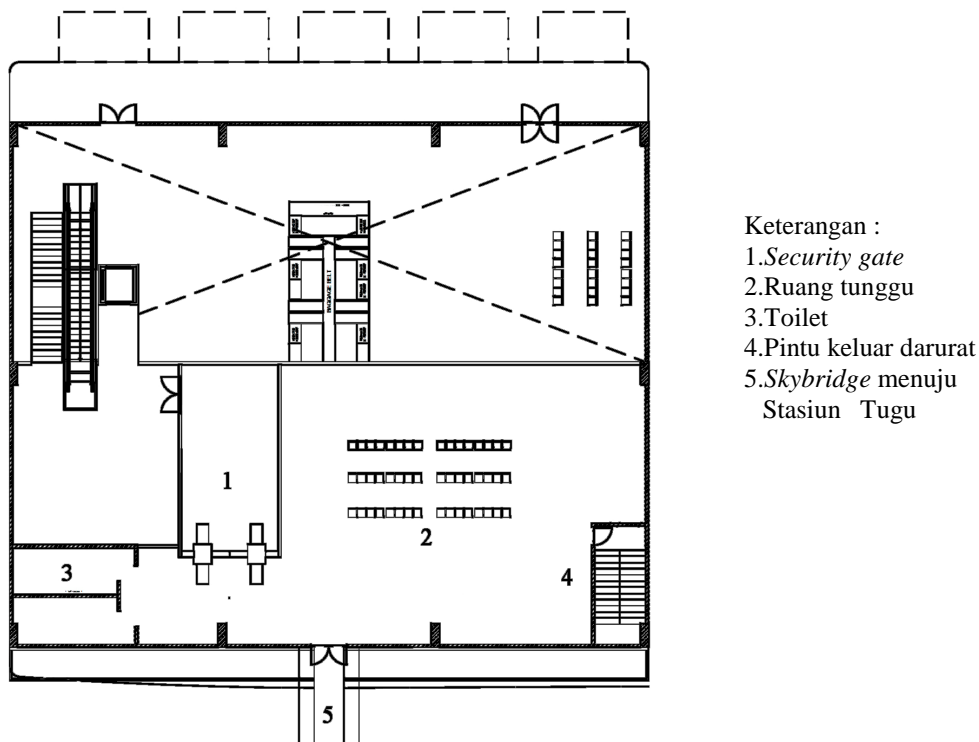
in. City air terminal ini terletak di utara Stasiun Tugu dengan mengambil lahan milik PT. KAI Daerah Operasi 6 yang saat ini berfungsi sebagai gudang penyimpanan. *Lay-out* rencana *city air terminal* tersebut dapat dilihat pada Gambar 2 dan Gambar 3.

Gambar 2 *Lay-out* rencana lantai 1

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 pembukusan 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, dimana seharusnya menurut Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara NO. SKEP/347/XII/1999, tentang “Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara”, bahwa area *check-in* 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 lalu penumpang dapat memutuskan untuk langsung menuju bandara atau akan melakukan kegiatan lainnya 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, nama pemilik, berat bagasi serta detail penerbangannya. Selanjutnya

akan langsung melalui mesin X-Ray yang dapat mendeteksi secara komprehensif untuk pengecekan benda-benda terlarang dan 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 maka bagasi akan diberi label yang berisi pemberitahuan pengeledahan. Namun jika setelah penggeladahan dilakukan dan ditemukan benda terlarang dan berbahaya, maka bagasi tersebut akan langsung dibawa ke ruang karantina yang telah disediakan. Sedangkan jika benda yang ditemukan adalah bahan peledak atau bom maka akan langsung dimusnahkan di *blast room* yang juga telah disediakan. Pemilik bagasi tersebut nantinya akan dipanggil untuk menuju ruang karantina saat berada di ruang tunggu keberangkatan kereta.



Gambar 3 Lay-out rencana lantai 2

Ruang tunggu keberangkatan kereta berada pada lantai 2, 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 keberangkatan kereta untuk menghindari keterlambatan dan ketinggalan kereta karena bagasi yang telah dilaporkan akan diberangkatkan bersama dengan pemiliknya menggunakan kereta yang sama. Kereta bandara ini mempunyai rel kereta yang berada di Stasiun Tugu sehingga nantinya akan terdapat sebuah jembatan atau *skybridge* yang menghubungkan antara *city air terminal* dan Stasiun Tugu. Bagi penumpang yang memiliki kebutuhan khusus disediakan *lift* untuk naik dan turun. Sesampainya di bandara tujuan penumpang dapat berkeliling terlebih dahulu jika waktu keberangkatan pesawat masih lama atau langsung menuju ke *security gate* untuk langsung menuju *boarding hall*.

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* Yogyakarta. Mayoritas responden memilih Stasiun Tugu sebagai stasiun yang paling tepat yaitu sebesar 80% responden 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 khususnya wisatawan. Selain itu Stasiun Tugu juga berada di pusat Kota Yogyakarta sehingga menjadi nilai lebih. Pada perancangan dengan skenario optimis menggunakan porsi 69% dari prakiraan jumlah penumpang yang berangkat pada jam sibuk. Tetapi skenario pesimis dianggap lebih mendekati keadaan sebenarnya dengan menggunakan porsi 15% diambil dari studi fasilitas *In-Town Check-in* yang telah diterapkan. Perencanaan ini merupakan tahap awal yang nantinya diharapkan dapat terus berkembang sehingga kereta api dapat menjadi moda transportasi utama untuk menuju bandara baru di Kulon Progo. Lahan yang ada masih memungkinkan untuk pengembangan *city air terminal* sampai ke porsi 69% persen dari penumpang pesawat menjadi alasan pasti perkembangan fasilitas *In-Town Check-in* akan terus meningkat. Keberhasilan pengembangan fasilitas ini tentunya juga harus diimbangi dengan pengembangan sarana dan prasarana kereta api sebagai penunjang utama.

DAFTAR PUSTAKA

- Koester, P., Kroes, E & Verhoef, E. 2011. *Travel Time Variability and Airport Accesibility*. Transportation Research Part B. Vol. 45. Pp 1545-1559.
- Novita Sari, T.N., 2012. *Relokasi Bandara Adi Sutjipto Yogyakarta : Implikasi dan Rekomendasi Bagi Pembangunan Daerah*. Makalah Kebijakan dan Manajemen Transportasi Publik. Yogyakarta : Jurusan Manajemen dan Kebijakan Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Gadjah Mada.
- SNI 03-7046-2004 tentang Terminal Penumpang Bandar Udara
- Stolletz, R. 2011. *Analysis of Passenger Queues at Airport Terminals*. Reseach in Transportation Business & Management. Vol. 1. Pp 144-149.
- Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara NO. SKEP/347/XII/1999, tentang “Standar Rancang Bangun dan/atau Rekayasa Fasilitas dan Peralatan Bandar Udara”, Departemen Perhubungan tahun 1999.
- Transportasi Indonesia. 2015. *PT Railink Siap Memberi Kemudahan Akses ke Bandara*(http://transportasi-indonesia.com/pt_railink_siap_memberi_kemudahan_akses_ke_bandara_berita355.html, diakses pada 22 Mei 2015)

The 18th FSTPT International Symposium, Unila, Bandar Lampung, August 28, 2015