Optimalisasi Kereta Api *Airport Railink Services* Kualanamu Mendukung Kegiatan Operasional Bandara

Optimizing the Airport Railink Services Kualanamu Supports Airport Operations

Primadi Candra Susanto^{1*}, Ryan Firdiansyah Suryawan², Hartono³, Muchlis Imanullah Arief⁴

¹, Institut Transportasi dan Logistik TRISAKTI, Jakarta, Indonesia

², Sekolah Tinggi Penerbangan AVIASI, Jakarta, Indonesia

³, Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Jakarta, Indonesia

⁴, Balai Besar Pendidikan Penyegaran dan Ilmu Pelayaran, Jakarta, Indonesia

*Penulis koresponden: primstrisakti@gmail.com

ARTICLE INFO

PBJ use only:

Received date 15 Juni 2020

Revised date 22 Juni 2020

Accepted date 23 Agustus 2020

ABSTRACT

Kualanamu Airport Railink Services train is a train service operated by Railink on the route Medan-Kualanamu International Airport in North Sumatra, Indonesia. The ARS Kualanamu airport train began operating on July 25, 2013 in conjunction with the operation of Kualanamu International Airport. Railink is a joint venture between Kereta Api Indonesia and Angkasa Pura II (Persero). ARS Kualanamu currently has a frequency of 25 trips from Medan Station to Kualanamu Airport Station, with a capacity of 308 seats, with a travel time of 28-33 minutes to the airport, and 28-34 minutes when going to Medan. The train departs and arrives at the special airport train platform at Medan Station. This train uses 4 sets of diesel electric railroad train (KRDE) made at the South Korean manufacturer, Woojin. Initially, this ARS service used a series of KRD ex-KRD Kaligangsa from Java Island, but after the arrival of the train from South Korea, the KRD from Java Island was returned and is currently being used again as Prambanan Ekspres, while the remaining part is used as Sri Train. Lelawangsa. The facilities provided in this train are executive train comfort facilities in the form of air-conditioned trains, reclining seats, Wi-Fi, and audio-visual screens.

Keywords : Optimization; Train; Airport Operations; Public service.

ABSTRAK

Kereta api Airport Railink Services Kualanamu adalah layanan kereta api yang dioperasikan oleh Railink dengan rute Medan-Bandar Udara Internasional Kualanamu di Sumatra Utara, Indonesia. Kereta api bandara ARS Kualanamu mulai beroperasi pada tanggal 25 Juli 2013 bersamaan dengan beroperasinya Bandar Udara Internasional Kualanamu. Railink merupakan perusahaan patungan antara Kereta Api Indonesia dan Angkasa Pura II (Persero). ARS Kualanamu saat ini memiliki frekuensi 25 kali perjalanan dari Stasiun Medan ke Stasiun Bandara Kualanamu, berkapasitas 308 tempat duduk, dengan lama perjalanan 28-33 menit saat menuju bandara, dan 28-34 menit saat menuju Medan. Kereta api berangkat dan tiba di peron khusus kereta bandara di Stasiun Medan. Kereta api ini menggunakan 4 set rangkaian kereta rel diesel elektrik (KRDE) yang dibuat di pabrikan Korea Selatan, Woojin. Pada mulanya layanan ARS ini menggunakan rangkaian KRD eks-KRD Kaligangsa dari Pulau Jawa, namun setelah kedatangan kereta dari Korea Selatan, maka KRD dari Pulau Jawa tersebut dikembalikan dan saat ini digunakan kembali sebagai KA Prambanan Ekspres, sedangkan sebagian yang masih tersisa digunakan sebagai KA Sri Lelawangsa. Fasilitas yang disediakan dalam kereta api ini adalah fasilitas kenyamanan kereta api eksekutif berupa kereta ber-AC, reclining seat, Wi-Fi, serta layar audio visual..

Kata kunci : Optimalisasi; Kereta Api; Operasional Bandara; Pelayanan Publik

A. PENDAHULUAN

Bandar Udara Internasional Kualanamu adalah sebuah Bandar Udara Internasional yang melayani Kota Medan, Sumatra Utara. Bandara ini terletak di Kabupaten Deli Serdang, 23 km arah timur dari pusat kota Medan. Bandara ini adalah bandara terbesar ketiga di Indonesia setelah Soekarno-Hatta Jakarta dan yang baru Bandar Udara Internasional Kertajati Majalengka, Jawa Barat. Lokasi bandara ini merupakan bekas areal perkebunan PT Perkebunan Nusantara II Tanjung Morawa yang terletak di Beringin, Deli Serdang, Sumatra Utara. Pembangunan bandara ini merupakan bagian dari MP3EI, untuk menggantikan Bandar Udara Internasional Polonia yang telah berusia lebih dari 85 tahun. Bandara Kualanamu diharapkan dapat menjadi bandara pangkalan transit internasional untuk kawasan Sumatra dan sekitarnya. Bandara ini mulai beroperasi sejak 25 Juli 2013 meskipun ada fasilitas yang belum sepenuhnya selesai dikerjakan. Pada 1 November 2011, bandara ini telah 70% selesai dan direncanakan selesai 100% pada tahun akhir 2012 yang termasuk jalan raya nontol, jalur kereta api & jalan raya tol yang akan dibangun setelahnya. Pada awal tahun 2013, perkembangannya telah mencapai 95%. Pada 10 Januari 2013, bandara ini melakukan percobaan sistem navigasi dan teknis. Bandara ini dibuka pada 25 Juli 2013. Pada 27 Maret 2014, bandara ini diresmikan operasionalnya oleh Presiden Republik Indonesia ke enam yaitu Susilo Bambang Yudhoyono bersamaan dengan peresmian pembangunan beberapa bandara di Pulau Sumatra.

Tahap I bandara dapat menampung 8,1 juta-penumpang dan 10.000 pergerakan pesawat per tahun, sementara setelah selesainya tahap II bandara ini rencananya akan menampung 25 juta penumpang per tahun. Luas terminal penumpang yang akan dibangun adalah sekitar 6,5 hektaree dengan fasilitas area komersial seluas 3,5 hektaree & fasilitas kargo seluas 1,3 hektaree. Bandara Internasional Kualanamu memiliki panjang landas pacu 3,75 km yang cocok untuk didarati pesawat sebesar Boeing 777 & mempunyai 8 garbarata. Walaupun fasilitasnya belum terpasang, bandara ini sanggup didarati oleh pesawat penumpang Airbus A380, Antonov An-225, dan Boeing 747-8. Bandara ini juga adalah bandara keempat di Indonesia yang bisa didarati Airbus A380 selain Surabaya, Jakarta, dan Batam.

Pembangunan Tahap I disertai pula oleh pembangunan jalur kereta api dari Stasiun Araskabu di kecamatan Beringin ke bandara yang berjarak sekitar 450 meter. Stasiun Araskabu sendiri terhubung ke Stasiun Medan dengan jarak 22,96 kilometer. Jarak tempuh dari Medan hingga Kuala Namu berkisar 30-47 menit (kereta menuju bandara diprioritaskan dalam penggunaan rel tunggal Medan-Kualanamu). Stasiun di bandara sudah selesai dan telah dioperasikan sejak 25 Juli 2013. Harga tiket kereta api Kualanamu-Medan pulang pergi adalah Rp80.000.00. Frekuensi perjalanan terus ditingkatkan, dari awalnya 13 kali per arah pada awal pengoperasian, meningkat menjadi 17-18 perjalanan, dan mulai Mei 2014, 20 kali per arah. Pada awalnya kereta api yang dipakai adalah KRDE buatan INKA, lalu pada November 2013 kereta baru dari Korea Selatan yang dilengkapi Wi-Fi mulai digunakan menggantikan KRDE INKA. Layanan kereta api ini dioperasikan oleh PT Railink yang merupakan perusahaan patungan PT Angkasa Pura II dan PT Kereta Api Indonesia. Kereta api ini merupakan kereta api bandara pertama di Indonesia. Untuk memberikan layanan yang optimal bagi penumpang, PT Railink telah menyiapkan 4 Rangkaian Kereta Api Eksklusif untuk di Medan dan 10 Rangkaian Kereta Api Eksklusif untuk Bandara Soekarno – Hatta. Adapun spesifikasi kereta api Bandara Kualanamu: produksi kereta woojin industries, Negara asal Korea Selatan, jumlah gerbong 4 tiap rangkaian, jumlah kursi 172 kursi, jumlah perjalanan 42 perjalanan per hari, kapasitas kursi 6.880 penumpang atau kursi, jarak tempuh 27,9 km, waktu tempuh 30-45 menit/perjalanan, fasilitas rak penyimpanan bagasi, lcd tv, koneksi internet nirkabel (wi-fi), toilet, *recleaning seat*.

TENTANG BANDARA *About The Airport*

Keterangan <i>Remarks</i>	Saat ini <i>Existing</i>	Pengembangan <i>Development</i>
Area	1.365 Ha	1.365 Ha
Runway	3.750 m x 60 m	2 x 3.750 m x 60 m
Parallel Taxiway	TW-1: 3.750 m x 30 m TW-2: 2.000 m x 30 m	2 x TW-1: 3.750 m x 30 m 2 x TW-2: 2.000 m x 30 m
Apron Area	300.000 m²	664.664 m²
Terminal Area	118.930 m²	224.256 m²
Terminal Capacity	10.000.000 Pax / Year	22.000.000 Pax / Year
Cargo	13.000 m²	27.318 m²
Parking Area	50.820 m²	138.750 m²

STATISTIK BANDARA *Airport Statistics*

Sumber: web angkasa pura 2

PETA RUTE PENERBANGAN *Flight Routes Map*

Sumber: web angkasa pura 2

B. LANDASAN TEORI

Kualitas pelayanan menjadi suatu keharusan yang harus dilakukan perusahaan agar dapat mampu bertahan dan tetap mendapat kepercayaan pelanggan. Kualitas pelayanan merupakan salah satu bagian dari strategi manajemen pemasaran. Menurut Parasuraman (2001) terdapat lima dimensi pokok dalam kualitas pelayanan sebagai berikut: 1) Bukti Fisik (Tangible) Kemampuan suatu perusahaan dalam menunjukan aksistensinya kepada pihak eksternal,

dimana penampilan dan kemampuan sarana dan prasarana fisik perusahaan dan keadaan lingkungan sekitarnya adalah bukti nyata pelayanan yang diberikan oleh pemberi jasa yang berkenaan dengan daya tarik fasilitas fisik (gedung), peralatan / perlengkapan yang lengkap (teknologi), dan material yang digunakan perusahaan bersih, serta penampilan dari karyawan rapi. 2) Reliabilitas (Reliability). Berkaitan dengan kemampuan perusahaan untuk memberikan pelayanan sesuai yang dijanjikan secara akurat dan terpercaya, kinerja harus sesuai dengan harapan pelanggan yang berarti ketepatan waktu, pelayanan yang sama untuk semua pelanggan tanpa kesalahan, sikap sempati dan dengan akurasi yang tinggi, memberikan informasi yang akurat, sehingga keterampilan, kemampuan dan penampilan dalam menyelesaikan pekerjaan yang diberikan sesuai dengan apa yang ditetapkan sehingga menimbulkan rasa percaya konsumen terhadap pelayanan yang diberikan. 3) Daya Tanggap (Responsiveness) Berhubungan dengan kesediaan dan kemampuan karyawan untuk membantu para konsumen dan merespon permintaan mereka, serta menginformasikan kapan jasa akan diberikan dan kemudian memberikan jasa secara cepat. 4) Jaminan (Assurance) Perilaku karyawan yang mampu menumbuhkan kepercayaan konsumen terhadap perusahaan dan perusahaan bisa menciptakan rasa aman bagi para konsumennya. Jaminan juga berarti bahwa para karyawan selalu bersikap sopan dan menguasai pengetahuan dan keterampilan yang dibutuhkan untuk menangani setiap pertanyaan atau masalah konsumen. Asuransi diartikan sebagai salah satu kegiatan menjaga kepastian atau menjamin keadaan dari apa yang dijamin atau suatu indikasi menimbulkan rasa percaya. 5) Empati (Empathy) Menyatakan bahwa perusahaan memahami masalah para konsumennya dan bertindak demi kepentingan konsumen, serta memberikan perhatian personal kepada para konsumen dan memiliki jam operasi yang nyaman.

Kinerja suatu bisnis merupakan segala sesuatu yang diinginkan oleh konsumen dalam produk ataupun jasa dengan memaksimalkan kualitas hasil yang nantinya diterima konsumen. Berikut adalah dimensi kinerja bisnis menurut Ranchod (2004): 1) Efektifitas Efektifitas terkait dengan perbandingan kondisi dan tingkat kesuksesan perusahaan. Efektifitas perusahaan dapat dinilai dari tingkat pertumbuhan penjualan, pangsa pasar, retensi pelanggan, kepuasan dan tingkat komplain pelanggan. 2) Efisiensi Efisiensi terkait dengan rasio input dan output yang bisa diukur dengan menggunakan pengembalian investasi, laba sebelum pajak, biaya tenaga kerja, tingkat produk gagal, atau tingkat penggunaan mesin perusahaan. 3) Adaptivitas Adaptivitas terkait dengan kesuksesan perusahaan dalam merespon perubahan yang terjadi dilingkungannya. Penilaian adaptivitas bisa dilakukan dengan melihat rasio

penjualan & volume penjualan produk baru. Kinerja bisnis merupakan rangkaian kegiatan yang dimulai dari perencanaan kinerja, pemantauan / peninjauan kinerja, penilaian kinerja dan tindak lanjut berupa pemberian penghargaan dan hukuman. Rangkaian kegiatan tersebut haruslah dijalankan secara berkelanjutan. Secara sederhana kinerja bisnis dapat diartikan sebagai hasil atau presentasi yang didapat suatu organisasi.

Menurut Salim (2018), “kereta api merupakan sarana transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan atau pun yang sedang bergerak di rel. Kereta api merupakan alat transportasi massal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau gerbong (dirangkaikan dengan kendaraan lainnya). Rangkaian kereta atau gerbong tersebut berukuran relatif luas sehingga mampu sehingga mampu memuat penumpang atau pun barang dalam skala besar”.

Angkutan kereta mempunyai tiga sifat, yaitu : terikat pada jalurnya, memakai luas jalan yang lebih hemat, angkutan massal. Moda kereta memiliki keunggulan dan kelemahan dalam melakukan fungsinya sebagai salah satu moda angkutan untuk barang dan atau orang. Adapun beberapa kelebihan kereta dibandingkan dengan moda angkutan lain, yaitu mampu mengangkut muatan dalam jumlah besar (massal), hemat energi, jangkauan pelayanan fleksibel (dekat/komuter, sedang dan jauh), hemat lahan, tidak polutif (sesuai tuntutan lingkungan), keandalan keselamatan dalam opsinya, akomodatif terhadap pengembangan kapasitas angkut, jaringannya mampu menembus kota, cukup handal terhadap perubahan iklim dan keadaan alam setempat dan kompetitif terhadap moda angkutan lain (dari segi efisiensi). Walaupun transportasi angkutan kereta memiliki kelemahan diantaranya, yaitu keterkaitan operasi pada sistem jalur tetap, tidak adaptif terhadap teknologi baru., biaya perawatan cukup tinggi dan tidak door to door services. Tetapi kelemahan-kelemahan tersebut dapat direduksi dengan meningkatnya manajemen operasi, strategi pengembangan manajemen perawatan dan pengembangan konsep transportasi antar moda terpadu yang handal. Dalam operasionalnya, angkutan kereta mengikuti Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 47 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Kereta dan Standar Pelayanan Minimum Dalam Perjalanan Kereta. (Yetty Riris, Ros Anita, 2013)

Tidak hanya sarana yang menjadi alasan kenyamanan, fasilitas di stasiun juga menjadi pertimbangan. Baik di airport railway station maupun di city railway station menawarkan fasilitas paripurna untuk penumpangnya. Ruang tunggu yang luas, aksesibilitas mudah, ruang ibadah, toilet dengan kebersihan terjaga, ruang laktasi untuk ibu menyusui, hingga retail

ternama dan restoran, serta smooking room disediakan PT. Railink demi kenyamanan penumpang. Suhunya juga diatur agar penumpang tidak meneteskan keringat karena kegerahan. Kenyamanan menjadi alasan utama mengapa penumpang memilih kereta api bandara untuk menuju Kota Medan dari Bandara Kualanamu atau sebaliknya. Baik kenyamanan sarana maupun prasarana. Menjadi sesuatu yang logis karena karakteristik penumpang kereta api ini merupakan penumpang pesawat yang dicirikan mengutamakan kenyamanan. Mengingat penumpang moda ini relatif berpenghasilan menengah keatas. Kenyamanan sarana kereta api bandara kualanamu salah satunya disebabkan karena Kereta api ini menggunakan 4 set rangkaian kereta rel diesel (KRD) dengan kapasitas 172 penumpang per

Kereta yang dibuat di pabrikan Korea Selatan, Woojin. Pada rangkaian ini, fasilitas yang disediakan dalam kereta api berstandar kenyamanan kereta api eksekutif berupa kereta ber-AC, reclining seat, Wi-Fi, serta layar audio visual. (Puspitasari & Istiantara, 2018)

Jhr.VanDerwijk mengusulkan agar pulau Jawa dibangun alat transpotasi baru yaitu Kereta Api, berdasarkan keberhasilan di Eropa yang telah mengatasi masalah yang serupa.²⁾ Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Pasal 6 ayat (3) tentang Perkeretaapian menyaratkan agar adanya integrasi antara moda transportasi kereta api dengan moda transportasi lain. Salah satu bentuk integrasi tersebut adalah adanya kereta api bandara yang dioperasikan oleh PT. Railink. PT Railink, anak perusahaan dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT Angkasa Pura II (Persero) didirikan dengan visi untuk menyuguhkan semangat baru dalam pelayanan moda transportasi kereta api di Indonesia. PT Railink mempersembahkan sebuah layanan yang baru kali pertama hadir di Indonesia, yakni Kereta Api Bandara, bersamaan dengan pengoperasian perdana Bandara Internasional Kuala Namu pada tanggal 25 Juli 2013. Kereta Api Bandara pertama ini melayani penumpang dari kota Medan menuju Bandara Kuala Namu dan sebaliknya. Setelah 3 tahun KA Bandara Kualanamu bertumbuh, PT Railink menghadirkan KA Bandara baru di Ibu Kota Negara yaitu KA Bandara Soekarno-Hatta (BSH) (Lestari & Sudiro, 2019)

C. METODE PENELITIAN

Metode penelitian ini merupakan studi kepustakaan, literatur dengan membandingkan beberapa teori yang ada, penelitian sebelumnya dan analisa berita yang belakangan sedang menjadi pembahasan. Untuk memperoleh informasi dan data yang diperlukan dalam penulisan ini maka digunakan tehnik pengumpulan data sebagai berikut

dokumen/kepuustakaan, yaitu teknik memperoleh data dengan mempelajari dokumen-dokumen yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti. Teknik analisis data dalam penelitian ini menggunakan metode analisis secara kualitatif dengan pola berfikir induktif. Proses analisis tersebut dilakukan dengan teknik analisis data yang bersifat content analisis yaitu melalui tahap pendiskripsian secara rinci, sifat, ciri dan substansi data serta konteksnya, kemudian secara teoritik interpretatif dan menggunakan logika induksi kemudian ditarik suatu kesimpulan.

D. PEMBAHASAN

Kinerja angkutan umum merupakan kemampuan atau potensi angkutan umum untuk melayani kebutuhan pergerakan pada suatu daerah, baik berupa transportasi barang maupun transportasi orang. Sedangkan angkutan kereta merupakan kegiatan memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sarana kereta. Kelancaran aktivitas ekonomi sangat dipengaruhi oleh perkembangan moda transportasi. Kebutuhan untuk memperlancar aktivitas ekonomi mendorong usaha manusia untuk mencari moda transportasi terbaik yang dapat digunakan. Penemuan baru dan perkembangan teknologi telah memperbanyak pilihan moda transportasi dan memudahkan manusia dalam melakukan perjalanan. Transportasi yang paling mutakhir dan tercepat adalah transportasi udara dengan terminal yang disebut bandar udara. Saat ini, bandar udara memiliki peranan yang penting dalam memperlancar hubungan dan kegiatan antar wilayah. Bandar udara merupakan salah satu akses masuk yang menghubungkan suatu wilayah dengan wilayah lain baik antar provinsi (nasional) maupun antar negara (internasional). Selama 85 tahun, Kota Medan memiliki bandar udara internasional dengan nama Polonia. Namun sejak tanggal 25 Juli 2013, aktivitas penerbangan sipil kota Medan secara resmi dipindahkan ke Bandar Udara Internasional Kuala Namu (KNIA), Deli Serdang, Sumatera Utara. Perpindahan bandar udara dari Polonia ke Kuala Namu dikarenakan kebutuhan masyarakat kota Medan terhadap pelayanan transportasi udara dari waktu ke waktu semakin meningkat. Perpindahan bandar udara internasional kota Medan dari Polonia ke Kuala Namu sudah lama direncanakan oleh pemerintah pusat dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 41/1995 tentang Penetapan Lokasi Bandar Udara di Kualanamu Sebagai Pengganti Bandar Udara Polonia-Medan KNIA merupakan bandara pertama di Indonesia yang menyediakan layanan kereta api bandara (Airport Railink Service). Layanan kereta api bandara ini dikelola oleh PT.Railink yaitu sebuah perusahaan swasta yang merupakan anak perusahaan dari PT.Angkasa Pura II

(persero) dan PT.Kereta Api Indonesia (persero). Kereta api bandara ini melayani penumpang dari kota Medan menuju Bandara Kuala Namu dengan jarak $\pm$ 30 km dan juga sebaliknya. PT.Railink mengelola dua stasiun yang menjadi tempat pemberhentian layanan kereta api bandara, yaitu: 1. City Railway Station (CRS) di kota Medan. 2. Airport Railway Station (ARS) di Bandara Kuala Namu.

Industri penerbangan di Indonesia berkembang pesat, ditandai dengan banyaknya penerbangan domestik maupun internasional, banyaknya maskapai penerbangan baru dan bertambahnya bandar udara di berbagai daerah. Salah satunya Bandar Udara Internasional Kuala Namu (IATA: KNO, ICAO: WIMM), yang berjarak 39 km dari kota Medan. Bandara internasional ini adalah bandara terbesar kedua di Indonesia setelah Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Bandara Kuala Namu diharapkan dapat menjadi bandara pangkalan transit internasional untuk kawasan Sumatera dan sekitarnya. Saat ini telah direncanakan konsep aerotropolis bandar udara internasional kualanamu. Di dalam konsep aerotropolis suatu bandara akan menjadi pusat kegiatan yang di kelilingi oleh berbagai fasilitas pendukung yang terletak di dalam pagar atau diluar bandara, seperti perkantoran, penginapan, area komersial, hiburan, pendidikan, layanan kesehatan berkelas, dan berbagai kawasan industri. Kecamatan Batangkuis, Kabupaten Deli Serdang, Sumatera Utara merupakan kawasan yang letaknya berada di gerbang utama Menuju Bandara. Kawasan ini berpotensi menjadi pertumbuhan pembangunan di Kabupaten Deli Serdang. Berdasarkan hal ini, daerah Kecamatan Batang Kuis akan dikembangkan menjadi sebuah kota baru yang pertumbuhan pembangunannya mendukung kawasan bandara Kuala Namu yang disebut Aerotropolis (*Airport City*). Seiring dengan pertumbuhan pembangunan tersebut akan banyak penduduk yang bermigrasi ke kawasan ini. Untuk merealisasikan konsep aerotropolis ini, perlunya sebuah fasilitas pendukung. Banyaknya jumlah pengunjung dari daerah sekitar maupun wisatawan yang datang ke sumatera utara, berkembangnya pembangunan dan seiring dengan banyaknya penduduk nantinya yang akan bermigrasi ke kawasan tersebut. Hal ini harus diperhatikan dengan baik. Maka dari itu fasilitas pendukung yang dapat memenuhi kebutuhan tersebut berupa pusat perbelanjaan. Saat ini pusat perbelanjaan telah menjadi gaya hidup penduduk dunia. Pusat perbelanjaan tidak hanya berfungsi sebagai tempat bertemunya penjual dan pembeli, namun telah menjadi ruang publik bagi masyarakat untuk melakukan interaksi sosial, melakukan pertemuan bahkan menjadi tempat rekreasi bagi masyarakat. Sehingga fasilitas berupa pusat perbelanjaan menjadi pendukung perekonomian aerotropolis di dalam pagar bandara melalui aktivitas berbelanja masyarakat sekitar maupun wisatawan. Menurut

ahli aerotropolis Prof. Jhon D. Kasarda *"airport leaves the city, the city follow the airport become a city!"*. Analisis beliau mulai menemui buktinya dalam beberapa dekade belakangan ini. Sebuah Bandar yang di bangun jauh dari kota, lama kelamaan kegiatan kota dan bisnis mengikutinya dan akhirnya bandara itu mirip sebuah kota dengan semua fasilitas pendukungnya. Dan menurut beliau konsep aerotropolis harus memenuhi 3 syarat utama. Pertama adalah membangun wilayah sekitar bandara dengan hotel, perkantoran, retail, factory, outlet dan pusat bisnis lainnya. Hal ini akan membuat wisatawan atau pengunjung yang singgah di bandara tidak kesulitan untuk mengakses fasilitas-fasilitas perekonomian. Kedua menyediakan transportasi yang beragam dan saling terhubung dengan bandara berupa transportasi kereta api, bus penumpang, jalan tol, dan transportasi public lainnya mutlak terhubung dengan bandara. Ketiga menyediakan dan membangun fasilitas pengangkutan logistic di sekitar bandara.

Tarif yang dikenakan oleh PT.Railink sebesar Rp 80.000/ penumpang. Nominal ini merupakan hasil perhitungan yang didasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 28 Tahun 2012 tentang Pedoman Perhitungan dan Penetapan Tarif Angkutan Orang dengan Kereta Api. Jika dibandingkan dengan tarif kereta api regional medan dan moda angkutan lain menuju bandara Kualanamu, tarif kereta api bandara ini masih tergolong tinggi. Tarif bus DAMRI dari terminal Amplas sebesar Rp 10.000 dan dari Plaza Medan Fair sebesar Rp 15.000 dengan lama perjalanan 45 menit – 60 menit. Sedangkan taxi membutuhkan waktu sekitar 60 menit – 90 menit dengan tarif rata-rata sekali jalan adalah sekitar Rp 150.000. Tarif kereta api regional Medan - Binjai sebesar Rp 5.000 dengan jarak tempuh 21 km, Medan - Tj.Balai sebesar Rp 35.000 dengan jarak tempuh 175 km, dan Medan – Tebing Tinggi sebesar Rp 50.000 - 55.000 (kelas bisnis) dan Rp 65.000 - 75.000 (kelas eksekutif) dengan jarak tempuh 81 km. Tarif kereta api bandara yang sedang berlaku sudah mengakomodasi seluruh komponen biaya PT.Railink namun dari pihak pengguna jasa transportasi kereta api kebanyakan merasakan tarif yang dikenakan tidak adil dan kurang bersaing. Oleh karena itu, sangat perlu untuk mengetahui hal yang mendasari penetapan tarif kereta api bandara Kuala Namu oleh PT.Railink sebesar Rp 80.000/ penumpang, menganalisis kemampuan dan keinginan membayar pengguna jasa kereta api serta mengetahui tarif ideal yang seyogyanya berlaku.

Bandara Kuala Namu membutuhkan akses dan integrasi dengan moda transportasi darat lainnya, termasuk kereta bandara, untuk melayani potensi peningkatan trafik penumpang. Kereta bandara akan mendukung perwujudan konsep airport city, untuk lebih meningkatkan

konektivitas dengan moda transportasi lainnya, sejumlah pengembangan moda transportasi akan dibangun diantaranya jalur kereta api baru dan rencana jalan baru. Bandara Internasional Kuala Namu akan dikembangkan melalui konsep airport city. Melalui konsep ini, pembangunan bandara baru tidak hanya meningkatkan pelayanan transportasi udara namun lebih luas lagi dapat memberikan multiplier effect yang ditunjukkan melalui peningkatan sektor ekonomi, pariwisata, pendidikan, budaya dan lain-lain, / yang dapat memberikan dampak positif bagi Daerah sekitarnya.

E. KESIMPULAN

Semakin tingginya tingkat masyarakat yang melakukan perjalanan dan bepergian menggunakan moda transportasi pesawat udara setiap tahunnya, mendorong beberapa bandara udara di Indonesia untuk berbenah diri dengan meningkatkan fasilitas yang ada, salah satunya penyediaan kereta api bandara. Rail Link adalah sebuah koneksi jalur rel kereta api antara 2 jalur utama, sehingga definisi airport rail link atau kereta api bandara sendiri adalah layanan bagi para penumpang pesawat dan pengguna bandara udara yang berbasis rel untuk menghubungkan bandara udara dengan kota terdekat dengan menggunakan rel. Kereta api bandara ini memiliki tujuan untuk memudahkan masyarakat untuk menjangkau dari kota ke bandara maupun sebaliknya dengan jarak tempuh yang singkat, sehingga pergerakan penumpang pun lebih luas dan mudah. Pemerintah Kota Medan sebagai salah satu sarana untuk mengembangkan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat sekitar, terutama di bidang ekonomi, perdagangan, dan jasa. Untuk melengkapi fasilitas stasiun kereta api bandara tersebut maka diperlukan beberapa fasilitas penunjang sebagai wadah untuk menampung kegiatan perekonomian dan perdagangan atau jasa tersebut yaitu berupa bangunan mixed-use. Mixed-use building sendiri berarti menerapkan konsep tersebut ke dalam sebuah bangunan bertingkat dimana fungsi-fungsi ruang dan bangunan tersebut saling terhubung. Karena bangunan mixed-use tersebut akan terintegrasi dengan stasiun kereta api bandara, sehingga pendekatan paling cocok adalah dengan menerapkan konsep transit oriented development (TOD). Transit Oriented Development (TOD) sendiri adalah pendekatan transportasi yang berkelanjutan dilihat dari prinsip penyediaan aksesibilitas dan alternatif moda bagi siapa saja, mendukung pertumbuhan ekonomi kota, serta ramah lingkungan. Berdasarkan Institute for Transportation & Development Policy (ITDP) dalam TOD Standard, salah satu prinsip perencanaan kawasan TOD adalah menciptakan lingkungan yang ramah akan pejalan kaki

yang dimana prinsip tersebut sesuai dengan definisi dari mixed-use development, yaitu pedestrian-oriented.

F. DAFTAR PUSTAKA

- A, Parasuraman. 2001. The Behavioral Consequenses of Service Quality, Journal Of Marketing. Vol.60
- Ranchod, A. 2004. Marketing Strategies: a Twenty-First A Century Approach. New Jersey: Pren-tice Hall
- Salim, Abbas, 2006. Manajemen Transportasi, Depok: Rajawali Pers.
- Lestari, T. E., & Sudiro, A. (2019). Tanggung Jawab Pt Railink Terhadap Keterlambatan Penumpang Kereta Api Bandara. Jurnal Hukum Adigama, 2(2), 1049. <https://doi.org/10.24912/adigama.v2i2.6704>
- Puspitasari, M. D., & Istiantara, D. T. (2018). Elastisitas Jasa Kereta Api Bandara Kualanamu (Airport Railink Service). Jurnal Perkeretapian Indoneisa, II(1), 22–33.
- Yetty Riris, Ros Anita, E. S. (2013). ANALISIS KINERJA ANGKUTAN UMUM KERETA RAIL LINK MEDAN- BANDARA INTERNATIONAL KUALANAMU (KNIA) Yetty Riris Rotua Saragi. ATDS SAINTECH, 03(02), 74–88.