



## Analisis Aksesibilitas Moda Transportasi Kereta Api Bandara YIA dalam Mendukung Pariwisata di Kota Yogyakarta

### *Analysis of the Accessibility of the YIA Airport Train Transportation Mode in Supporting Tourism in Yogyakarta City*

Achmad Rizky Surya Karim<sup>1\*</sup>, Muh. Sholeh<sup>2</sup>

<sup>1-2</sup> Prodi Geografi, Universitas Negeri Semarang, Indonesia

\*Penulis Korespondensi: [suryakarim73@students.unnes.ac.id](mailto:suryakarim73@students.unnes.ac.id)

#### Riwayat Artikel:

Naskah Masuk: 12 Desember 2025

Revisi: 18 Januari 2026

Diterima: 01 Februari 2026

Tersedia: 04 Februari 2026

**Keywords:** *Accessibility Index; Accessibility; Airport Train; Perceived Accessibility; Tourist Movement Patterns.*

**Abstract.** *The YIA Airport Train has become an alternative mode of transportation since the airport was moved to Yogyakarta International Airport, which is located approximately 45 km from the center of Yogyakarta, a city known as a tourist destination. This study identifies accessibility indices based on travel time and travel costs using secondary data from the official Access By KAI application and the Dinas Pariwisata DIY, and combines them with the perceived accessibility of 96 tourists who use the YIA Airport Train through a questionnaire distribution. Using a descriptive quantitative approach, it was found that the YIA Xpress Airport Train has a higher accessibility index based on travel time (238.556) but lower in terms of travel costs. Meanwhile, the YIA Regular Airport Train has a higher accessibility index based on travel costs (417,47) but is weak in terms of travel time. In the measurement of perceived accessibility, the perceived land use and perceived temporal components fell into the highly supportive category with TCR values of (90,00%) and (90,42%), respectively. Meanwhile, the perceived transport component falls into the supportive category with a TCR value of (89,75%). As an implication, there is a pattern of tourist movement created by YIA Airport Train users in Yogyakarta City, which is dominated by the chaining loop type (85%). Thus, the accessibility of the YIA Airport Train can support tourism activities in Yogyakarta City.*

#### Abstrak

Kereta Api Bandara YIA menjadi salah satu moda transportasi alternatif semenjak pemindahan bandar udara ke *Yogyakarta International Airport* yang berjarak  $\pm 45$  km dari pusat Kota Yogyakarta yang dijuluki kota pariwisata. Penelitian ini mengidentifikasi indeks aksesibilitas berdasarkan waktu tempuh dan biaya perjalanan menggunakan data sekunder dari aplikasi resmi Access By KAI dan Dinas Pariwisata DIY, serta mengkombinasikannya dengan aksesibilitas yang dipersepsikan oleh 96 wisatawan pengguna Kereta Api Bandara YIA melalui penyebaran kuesioner. Dengan pendekatan kuantitatif deskriptif, diperoleh Kereta Api Bandara YIA Xpress memiliki indeks aksesibilitas lebih tinggi berdasarkan waktu tempuh (238.556) namun lebih rendah dari segi biaya perjalanan. Sedangkan Kereta Api Bandara YIA Reguler mempunyai indeks aksesibilitas lebih besar berdasarkan biaya perjalanan (417,47) tetapi lemah dari segi waktu tempuh. Pada pengukuran aksesibilitas yang dipersepsikan, komponen *perceived land use* dan *perceived temporal* masuk ke dalam kategori sangat mendukung dengan nilai TCR masing-masing (90,00%) dan (90,42%). Sementara komponen *perceived transport* masuk kategori mendukung dengan nilai TCR (89,75%). Sebagai implikasi, terdapat pola pergerakan wisatawan yang diciptakan wisatawan pengguna Kereta Api Bandara YIA di Kota Yogyakarta yang didominasi oleh tipe *chaining loop* (85%). Dengan demikian, aksesibilitas Kereta Api Bandara YIA dapat mendukung aktivitas pariwisata di Kota Yogyakarta.

**Kata kunci:** Aksesibilitas, Indeks Aksesibilitas, Persepsi Aksesibilitas, Pola Pergerakan Wisatawan, Kereta Api Bandara.

## **1. LATAR BELAKANG**

Kota Yogyakarta merupakan ibu kota sekaligus pusat perekonomian dan pemerintahan di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dengan luas wilayah 32,5 km<sup>2</sup> atau 1,02% dari luas wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Di bawah kepemimpinan Sri Sultan sebagai gubernur, kota madya ini menyandang berbagai predikat, di antaranya kota budaya, kota perjuangan, kota pelajar, kota pariwisata, dan kota berhati nyaman (Sugiyanto, 2004 dalam Pharmacytha & Nayati, 2024). Pada tahun 2024, Kota Yogyakarta diperkaya dengan berbagai objek wisata yang tersebar di berbagai penjuru kota, terdiri dari 3 objek wisata sejarah budaya, 12 objek wisata museum, 5 objek wisata buatan, dan 18 objek wisata kampung wisata (Dinas Pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta, 2025). Jumlah wisatawan mancanegara naik sejumlah 14,74%, wisatawan nusantara meningkat sebesar 45,38%, dan wisatawan Malioboro bertambah sebanyak 51,93% yang menandakan peningkatan signifikan dari tahun 2023 ke tahun 2024 (Badan Pusat Statistik Kota Yogyakarta, 2025).

Wisatawan merasakan kemudahan aksesibilitas dalam mencapai tujuan apabila terdapat sistem transportasi yang terdiri dari kendaraan, terminal, dan prasarana jalan (Narwastuti *et al.*, 2024). Bandar Udara Adisucipto pada mulanya menjadi prasarana yang melayani penerbangan komersial sejak tahun 1964 untuk Kota Yogyakarta dan sekitarnya di samping fungsi awal sebagai tempat penerbangan militer milik TNI. Namun, bandar udara ini terus mengalami lonjakan penumpang hingga melampaui kapasitas bandar udara. Kementerian Perhubungan (Kemenhub) bersama dengan Gubernur Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta memutuskan pemindahan bandar udara baru yang berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 48 Tahun 2014 ke Yogyakarta International yang berlokasi di Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo (Setiawan, 2020).

*Yogyakarta International Airport* atau yang kemudian dikenal dengan nama YIA mulai beroperasi secara penuh pada tanggal 29 Maret 2020. Bandar udara baru ini menampung jumlah kedatangan penumpang pesawat domestik pada tahun 2024 mencapai 1.941.182 penumpang dan penumpang pesawat internasional sebanyak 203.075 penumpang (Dinas Pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta, 2025). Jarak dari YIA menuju pusat Kota Yogyakarta sejauh  $\pm 45$  km dengan waktu tempuh selama  $\pm 1$  jam 10 menit menggunakan kendaraan pribadi. PT Kereta Api Indonesia meluncurkan Kereta Api Bandara YIA yang resmi beroperasi sejak 1 September 2021 sebagai solusi alternatif dalam akses menuju pusat Kota Yogyakarta. Kereta Api Bandara YIA melayani dua jenis kereta, yaitu Kereta Api Bandara YIA Reguler dengan tarif Rp20.000,00 menggunakan waktu tempuh 39 menit dan Kereta Api Bandara YIA

Xpress dengan tarif mulai Rp50.000,00 menggunakan waktu tempuh 35 menit (Linda & Rahimudin, 2024).

Moda transportasi Kereta Api Bandara memiliki banyak kelebihan dari segi waktu, biaya, mengangkut lebih banyak orang, dan dapat menghindari kemacetan (Putra, 2024). Selain memberikan akses menuju objek wisata, moda transportasi juga memberikan kontribusi terhadap pengalaman wisata dari kualitas layanan transportasi, dari kenyamanan, keamanan, dan keandalan yang dapat memengaruhi kepuasan wisatawan (Tamara, 2025).

Banyak penelitian yang telah dilakukan dalam menganalisis aksesibilitas seringkali diukur secara objektif berdasarkan ruang, transport, dan waktu. Namun, metode tersebut tidak dapat mengidentifikasi pandangan sesungguhnya dari individu. Oleh karena itu, penting untuk menilai dan menyelaraskan aksesibilitas dengan persepsi individu yang bersifat subjektif (Rahmafitria, 2021). Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi indeks aksesibilitas Kereta Api Bandara YIA yang sekaligus didukung dengan analisis persepsi aksesibilitas terhadap moda transportasi tersebut. Sebagai implikasi, disajikan pula pola pergerakan wisatawan pengguna Kereta Api Bandara YIA dalam bentuk peta.

## 2. KAJIAN TEORITIS

Sejumlah penelitian yang telah dilakukan terkait aksesibilitas menjadi acuan dalam penelitian ini. Laksono (2022) membandingkan nilai aksesibilitas antara moda transportasi *speedboat* dan *seaplane* di Kabupaten Morotai menggunakan rumus Hansen (1959) dengan hasil moda transportasi *seaplane* memiliki indeks aksesibilitas yang lebih tinggi karena ukuran jarak yang lebih rendah dibandingkan moda transportasi *speedboat*. Indrashwara *et al.* (2024) menganalisis aksesibilitas menuju kawasan pariwisata di Provinsi Bali menggunakan rumus Hansen (1959) yang menunjukkan Kota Denpasar memiliki tingkat aksesibilitas paling tinggi baik berdasarkan aktivitas per km maupun aktivitas per menit karena memiliki jarak tempuh paling pendek dan waktu tempu paling singkat dibandingkan zona lainnya.

Zhafira & Andani (2025) mengukur persepsi aksesibilitas menggunakan desain kuesioner berdasarkan tiga komponen aksesibilitas menurut Pot *et al.* 2021. Hasil penelitiannya memperlihatkan kedekatan stasiun LRT sangat memengaruhi persepsi aksesibilitas; responden yang bertempat tinggal dekat dengan stasiun LRT menunjukkan kepuasan yang lebih tinggi terhadap moda transportasi umum, akses, dan biaya.

Aksesibilitas menjadi salah satu komponen penting bagi wisatawan dalam pergerakan menuju objek wisata berupa akses informasi ataupun transportasi (Ardiansyah *et al.*, 2022). Narwastuti *et al.* (2024) mengidentifikasi pola pergerakan wisatawan menurut Lau &

McKercher (2006) pada kawasan wisata air Kecamatan Polanharjo yang hasilnya didominasi oleh *single point* dimana wisatawan berkunjung ke satu objek wisata, disusul *base site* dimana wisatawan mengunjungi objek wisata primer yang dilanjut mengunjungi objek wisata di luar daerah penelitian, dan *stopover* dimana wisatawan berkunjung ke objek wisata sekunder dahulu yang dilanjut ke objek wisata primer. Sementara Prasetya *et al.* (2021) pada rute pola pergerakan wisatawan di Kabupaten Bangli mendapatkan enam belas rute pola *single point*, *base site*, dan *stopover* oleh wisatawan WNI. Sedangkan pada wisatawan WNA didapatkan delapan belas rute dengan pola *base site*, *destination region loop*, dan *complex neighbourhood*.

Berdasarkan ulasan pada beberapa penelitian sebelumnya, penelitian ini didasarkan atas beberapa teori sebagai berikut.

### Indeks Aksesibilitas

Hansen (1959) dalam artikelnya yang berjudul *How Accessibility Shapes Land Use* mendefinisikan aksesibilitas sebagai ukuran potensi intensitas interaksi, lebih dari sekadar ukuran kemudahan interaksi. Aksesibilitas menjadi alat ukur sebaran keruangan aktivitas individu atau kelompok di sekitar suatu titik dalam menempuh hambatan spasial. Aksesibilitas di zona asal terhadap jenis aktivitas di zona tujuan berbanding lurus dengan ukuran aktivitas di zona tujuan dan berbanding terbalik dengan fungsi hambatan yang memisahkan antar zona. Semakin banyak jenis aktivitas yang berdekatan dengan zona asal, aksesibilitas terhadap jenis aktivitas di zona asal akan meningkat.

Ukuran fisik aksesibilitas menurut Hansen (1959) dirumuskan sebagai berikut.

$$K_i \sum_{d=1}^n \frac{A_d}{T_{id}}$$

Dimana:

$K_i$  = Aksesibilitas zona  $i$  ke zona lainnya ( $d$ )

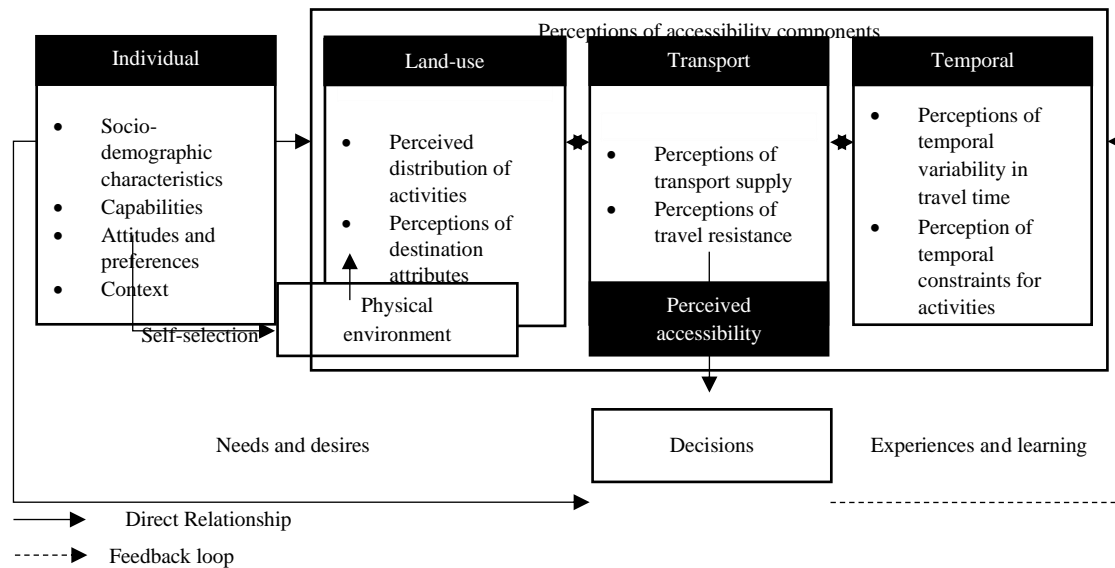
$A_d$  = Jumlah aktivitas pada zona  $d$

$T_{id}$  = Hambatan perjalanan dari zona  $i$  ke zona  $d$  (dapat berupa jarak/ waktu/ biaya)

### Persepsi Aksesibilitas

Pot *et al.* (2021) mengembangkan persepsi aksesibilitas yang diartikan sebagai potensi yang dirasakan individu untuk berpartisipasi dalam peluang aktivitas yang tersebar secara keruangan. Model ini diturunkan dengan mengadospi kerangka komponen aksesibilitas karya Geurs & van Wee (2004). Persepsi aksesibilitas diformulasikan sebagai fungsi persepsi terhadap distribusi dan karakteristik lokasi aktivitas, sistem transportasi, dan kelayakan temporal untuk terlibat dalam peluang-peluang tersebut melalui sistem transportasi. Pembentukan persepsi ini tercakup ke dalam komponen individu secara menyeluruh karena

komponen-komponen ini menentukan lingkungan yang dihadapi individu dan bagaimana informasi aksesibilitas diterima dan diproses.



**Gambar 1. Model Persepsi Aksesibilitas.**  
Sumber: Pot *et al.* (2021)

### Pola Pergerakan Wisatawan

Lau & McKercher (2006) mengembangkan pola pergerakan wisatawan yang mengkaji arah dan tempat yang dituju wisatawan di dalam suatu destinasi. Terdapat tiga faktor utama yang memengaruhi pergerakan wisatawan: faktor pendorong (peran wisatawan, rombongan perjalanan, motivasi individu, kunjungan sebelumnya); faktor penarik (kondisi geomorfologi dan konfigurasi fisik destinasi); dan faktor waktu (lama durasi pada destinasi dan total durasi perjalanan). Lau & McKercher (2006) mengemukakan terdapat 6 pola pergerakan wisatawan yang dikelompokkan menjadi 3 klasifikasi; diantaranya *single pattern (single point)*; *multiple pattern (base site, stop over, dan chaining loop)*; serta *complex pattern (destinantion region loop dan complex neighbourhood)*.

### 3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Data primer dikumpulkan dengan metode survey berupa penyebaran kuesioner kepada wisatawan pengguna Kereta Api Bandara YIA. Lokasi penelitian berada di Kota Yogyakarta dengan pengambilan data primer di Stasiun Yogyakarta dan waktu penelitian dilakukan selama enam hari, dimulai tanggal 14 Januari sampai dengan 19 Januari 2026. Pengambilan sampel menggunakan *non probability sampling* dengan teknik *purposive sampling* (Sugiyono, 2022). Karena jumlah populasi tidak diketahui, jumlah sampel ditentukan menggunakan rumus

Lwanga & Lemeshow (1991) dengan tingkat kepercayaan 95%, proporsi estimasi 0,5, *margin of error* sebesar 10% dan didapatkan hasil sebanyak 96 sampel.

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu analisis indeks aksesibilitas menurut Hansen (1959) untuk membandingkan nilai aksesibilitas antara moda transportasi Kereta Api Bandara YIA Reguler dengan Kereta Api Bandara YIA Xpress. Selain itu, analisis deskriptif untuk menggambarkan hasil jawaban responden mengenai persepsi aksesibilitas yang diberi Skala Likert dengan skor 1 (sangat tidak setuju) sampai skor 5 (sangat setuju). Hasil skoring tersebut dihitung untuk menganalisis Tingkat Capaian Responden (TCR) berdasarkan klasifikasi yang didapatkan menurut Remus (2017) dalam Rivai *et al.* (2024); di antaranya 0%-54% (sangat tidak mendukung), 55%-64% (tidak mendukung), 65%-79% (cukup mendukung), 80%-89% (mendukung), dan 90%-100% (sangat mendukung). Terdapat analisis keruangan pula dipakai menggunakan *Geography Information System* (GIS) untuk mengamati kecerendungan tipe pola pergerakan yang dilakukan wisatawan.

#### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

##### Indeks Aksesibilitas Kereta Api Bandara YIA

Berdasarkan data yang diperoleh dari PT Railink cabang Yogyakarta, Kereta Api Bandara *Yogyakarta International Airport* atau yang kemudian dikenal KA Bandara YIA dengan relasi YIA – Stasiun Yogyakarta – PP memiliki jarak tempuh sejauh 40,237 km dengan kecepatan rata-rata tidak kurang dari 61,90 km/jam dan kecepatan maximum tidak lebih dari 100 km/jam. KA Bandara YIA memiliki dua jenis moda, yaitu KA Bandara YIA Reguler dengan pemberhentian YIA – Stasiun Wates – Stasiun Yogyakarta dan KA Bandara YIA Xpress dengan relasi YIA langsung menuju Stasiun Yogyakarta tanpa pemberhentian. Untuk melihat jalur KA Bandara YIA beserta stasiun pemberhentiannya, dapat dilihat pada gambar 2.



**Gambar 1.** Jalur Kereta Api Bandara YIA.

Meskipun jarak tempuh yang dimiliki sama, terdapat perbedaan antara KA Bandara YIA Reguler dengan KA Bandara YIA Xpress dari segi waktu tempuh dan biaya perjalanan. Oleh karena itu, pengukuran indeks aksesibilitas dibedakan berdasarkan waktu tempuh dan biaya perjalanan.

**Indeks Aksesibilitas Berdasarkan Waktu Tempuh**

Menurut data yang didapatkan dari aplikasi Access By KAI, KA Bandara YIA Reguler memiliki waktu tempuh 39 menit, sedangkan KA Bandara YIA Xpress memiliki waktu tempuh lebih cepat 4 menit dengan waktu tempuh 35 menit karena tanpa pemberhentian di Stasiun Wates. Perhitungan indeks aksesibilitas berdasarkan rumus Hansen (1959) melalui pembagian antara jumlah aktivitas dengan waktu tempuh. Jumlah aktivitas didapatkan dari jumlah wisatawan ke ODTW Kota Yogyakarta 2024 sejumlah 8.349.459 (Dinas Pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta, 2025). Berikut merupakan indeks aksesibilitas KA Bandara YIA berdasarkan waktu tempuh:

**Tabel 1.** Indeks Aksesibilitas KA Bandara YIA Berdasarkan Waktu Tempuh.

No	Jumlah Wisatawan ke ODTW Kota Yogyakarta	Moda KA Bandara YIA	Waktu Tempuh (menit)	Indeks Aksesibilitas
1	8.349.459	KA Bandara YIA Reguler	39	214.089
2	8.349.459	KA Bandara YIA Xpress	35	238.556

Sumber: Hasil Penelitian, 2026

Berdasarkan hasil perhitungan indeks aksesibilitas waktu tempuh, KA Bandara YIA Xpress memiliki aksesibilitas yang lebih tinggi karena memiliki waktu tempuh lebih singkat daripada KA Bandara YIA Reguler.

**Indeks Aksesibilitas Berdasarkan Biaya Perjalanan**

Menurut informasi jadwal keberangkatan KA Bandara YIA dalam aplikasi Access By KAI, KA Bandara YIA Reguler memiliki 12 jadwal keberangkatan dengan tarif tetap seharga Rp20.000 dan KA Bandara YIA Bandara YIA Xpress memiliki 13 jadwal keberangkatan dengan tarif yang bervariasi di tiap jadwal keberangkatan serta harinya. Perhitungan indeks aksesibilitas berdasarkan rumus Hansen (1959) melalui pembagian antara jumlah aktivitas dengan biaya perjalanan. Biaya perjalanan dalam perhitungan indeks aksesibilitas KA Bandara YIA menggunakan tarif tiket tiap moda. Karena tarif tiket moda KA Bandara YIA Xpress bervariasi, tarif yang digunakan dalam perhitungan adalah tarif yang paling sering muncul (modus) selama periode pengamatan, yaitu Rp70.000.

**Tabel 2.** Indeks Aksesibilitas KA Bandara YIA Berdasarkan Biaya Perjalanan.

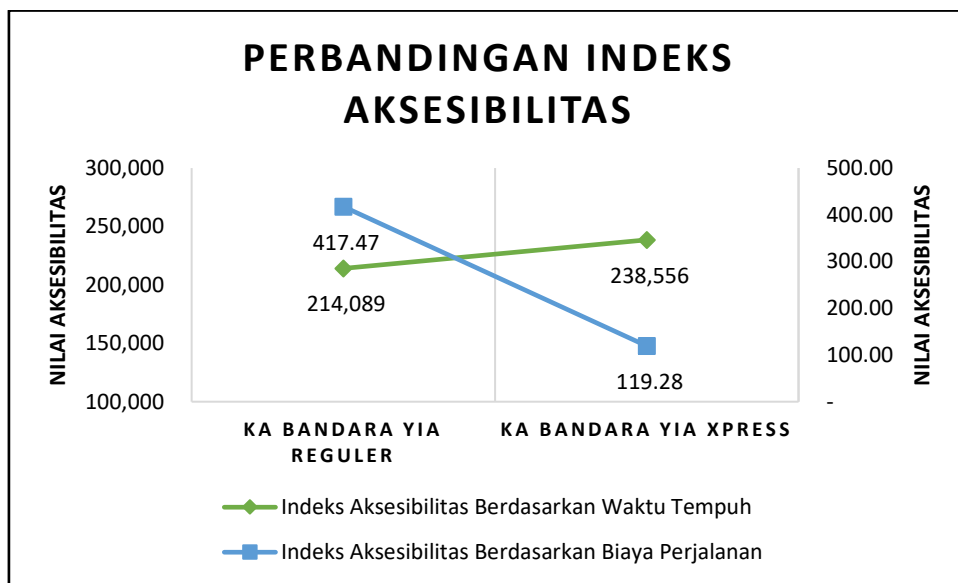
No	Jumlah Wisatawan ke ODTW Kota Yogyakarta	Moda KA Bandara YIA	Tarif Tiket (Rp)	Indeks Aksesibilitas
1	8.349.459	KA Bandara YIA Reguler	20.000	417,47
2	8.349.459	KA Bandara YIA Xpress	70.000	119,28

Sumber: Hasil Penelitian, 2026

Berdasarkan hasil perhitungan indeks aksesibilitas biaya perjalanan, KA Bandara YIA Reguler memiliki aksesibilitas yang lebih tinggi karena memiliki tarif yang lebih terjangkau daripada KA Bandara YIA Xpress.

### Perbandingan Indeks Aksesibilitas KA Bandara YIA

Setelah melakukan perhitungan indeks aksesibilitas berdasarkan waktu tempuh dan biaya perjalanan pada masing-masing moda, diperoleh hasil grafik sebagai berikut.



**Gambar 2.** Perbandingan Indeks Aksesibilitas KA Bandara YIA.

Sumber: Hasil Penelitian, 2026

Grafik pada gambar 3 menunjukkan KA Bandara YIA Xpress memiliki indeks sebesar 238.556 yang lebih besar daripada KA Bandara YIA Reguler karena waktu tempuh lebih singkat. Sementara dari biaya perjalanan, KA Bandara YIA Reguler memiliki indeks aksesibilitas sebesar 417,47 yang mana lebih besar daripada KA Bandara YIA Xpress karena tarif tiketnya lebih terjangkau.

### Persepsi Aksesibilitas Kereta Api Bandara YIA

#### *Karakteristik Responden*

Dari hasil penelitian melalui survey kepada 96 responden yang didapatkan, diperoleh responden yang didominasi oleh jenis kelamin perempuan (55%) lebih banyak dibanding laki-laki (45%). Menurut kelompok umur, mayoritas responden adalah berumur 21 – 30 tahun



(48%), disusul kelompok umur  $\geq 51$  tahun (16%), diikuti oleh kelompok umur 15 – 20 tahun (15%), dilanjut dengan kelompok berumur 41 – 50 tahun (11%), dan sisanya merupakan responden berumur 31 – 40 tahun (10%). Dapat dinyatakan pula bahwa kelompok usia mayoritas (21 – 30 tahun) merupakan kelompok usia sangat produktif. Ditinjau dari jenis pekerjaan, responden paling banyak merupakan pelajar/mahasiswa (38%), disusul oleh karyawan swasta (31%), diikuti oleh profesi wiraswasta (13%), responden yang merupakan Pegawai Negeri Sipil (8%), ibu rumah tangga dan lainnya masing-masing (4%), serta pensiunan (2%). Dapat diidentifikasi bahwa mayoritas responden belum bekerja (pelajar/mahasiswa) dan bekerja di bidang swasta.

### **Uji Validitas**

Pengujian validitas kuesioner kepada 96 responden menggunakan aplikasi *Microsoft Excel* dengan cara membandingkan antara  $r$  hitung dengan  $r$  tabel. Penentuan nilai  $r$  tabel untuk 96 responden didapat dari derajat kebebasan ( $df = n-2$ ) = ( $df = 96-2$ ) = 94 menggunakan taraf signifikan 5% dengan nilai  $r$  product moment sebesar 0,2006. Jika  $r$  hitung  $> 0,2006$  maka item pertanyaan di dalam instrumen dianggap valid.

**Tabel 3.** Hasil Uji Validitas.

Kode	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13
<b>Indikator</b>	Distribusi Aktivitas	Distribusi Aktivitas	Atribut Destinasi	Atribut Destinasi	Kepuasan Rute	Persepsi Biaya	Persepsi Jarak	Persepsi Kenyamanan	Persepsi Keselamatan	Waktu Operasional	Ketepatan Waktu	Durasi Perjalanan	Waktu Tunggu
<b>R Hitung</b>	0,5909	0,5951	0,6363	0,5401	0,6253	0,7375	0,7111	0,7475	0,7693	0,6556	0,7569	0,7499	0,5885
<b>R Tabel</b>	0,2006	0,2006	0,2006	0,2006	0,2006	0,2006	0,2006	0,2006	0,2006	0,2006	0,2006	0,2006	0,2006
<b>Keputusan</b>	Valid	Valid	Valid	Valid	Valid	Valid	Valid	Valid	Valid	Valid	Valid	Valid	Valid

Sumber: Hasil Analisis, 2026

Berdasarkan tabel 3, seluruh pertanyaan kuesioner dinyatakan valid untuk mengukur persepsi aksesibilitas KA Bandara YIA dalam mendukung pariwisata di Kota Yogyakarta.

### **Uji Reliabilitas**

Pengujian reliabilitas dilakukan untuk memastikan kuesioner menghasilkan data yang konsisten dengan cara membandingkan *Cronbach's Alpha* dengan syarat angka. Perhitungan reliabilitas menggunakan aplikasi *Microsoft Excel* terhadap 13 item pertanyaan akan dinyatakan reliabel apabila nilai *Cronbach's Alpha*  $> 0,6$ .

**Tabel 4.** Hasil Uji Reliabilitas.

Keterangan	Nilai
Jumlah Varian	5,3419
Varian Total	30,7154
Cronbach's Alpha	0,8949
Syarat	0,6
Keputusan	Reliabel

Sumber: Hasil Analisis, 2026

Berdasarkan tabel 4, reliabilitas instrumen persepsi aksesibilitas 0,8949 yang lebih besar dari 0,6 sehingga instrumen dinyatakan reliabel.

### **Analisis Kategori**

Tingkat dukungan KA Bandara YIA terhadap pariwisata diukur dari setiap komponen aksesibilitas, yaitu *perceived land use*, *perceived transport*, dan *perceived temporal* menggunakan Skala Likert (1 – 5) untuk penilaian kategori Tingkat Capaian Responden (TCR). Berikut merupakan kategori Tingkat Capaian Responden (TCR) hasil dari penyebaran kuesioner kepada 96 responden.

**Tabel 5.** Analisis Kategori Komponen Persepsi Aksesibilitas.

No	Komponen	Total Skor	Jumlah Responden	Jumlah Pertanyaan	Skor Ideal	TCR (%)	Kategori
1	<i>Perceived Land Use</i>	1.728	96	4	1.920	90,00	Sangat Mendukung
2	<i>Perceived Transport</i>	2.154	96	5	2.400	89,75	Mendukung
3	<i>Perceived Temporal</i>	1.736	96	4	1.920	90,42	Sangat Mendukung

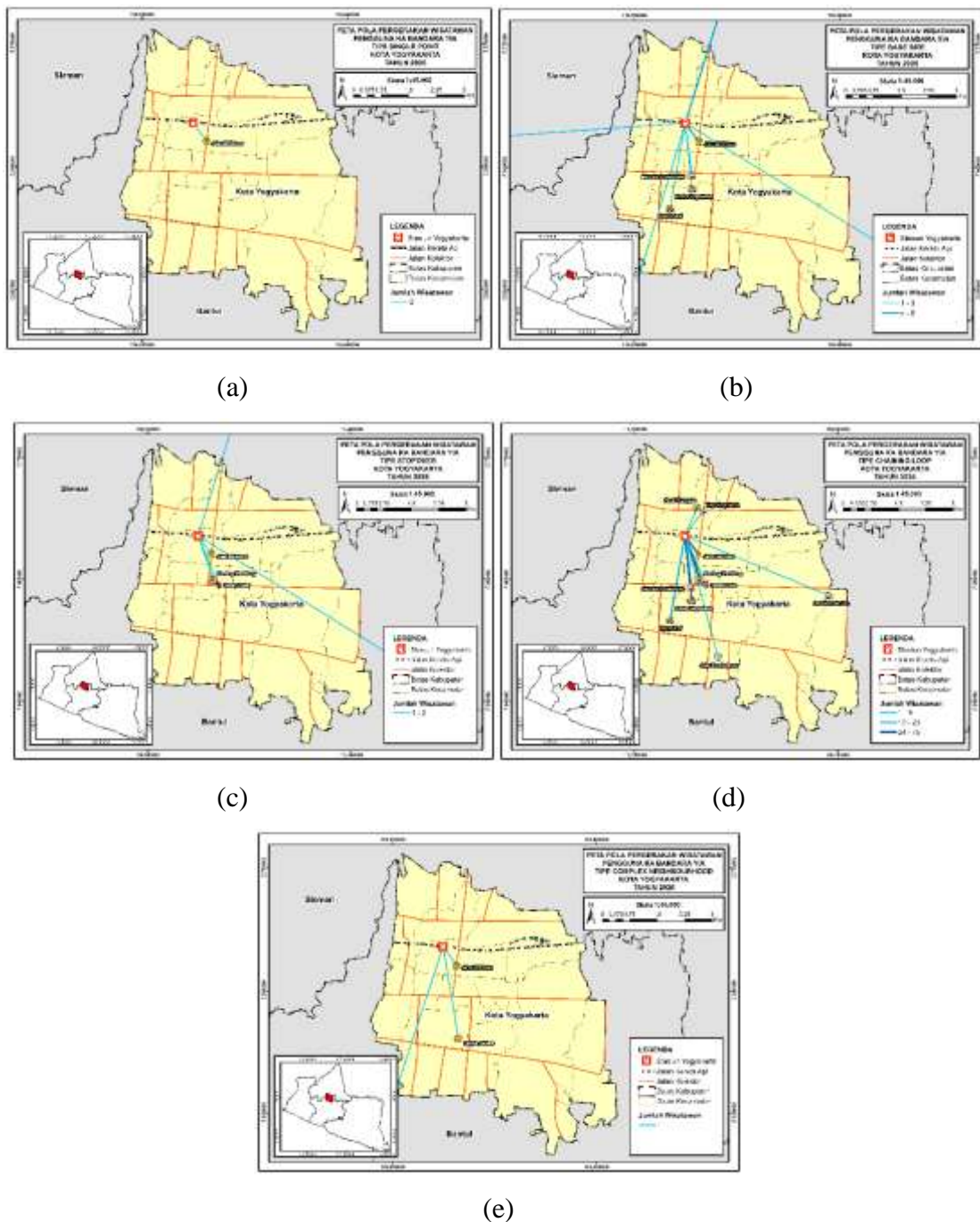
Sumber: Hasil Penelitian, 2026

Dapat diamati pada tabel 5, di antara ketiga komponen persepsi aksesibilitas, *perceived temporal* merupakan komponen dengan TCR tertinggi (90,42%) yang masuk kategori sangat mendukung. Disusul oleh komponen *perceived land use* dengan selisih angka TCR tidak jauh (90,00%) yang juga masuk kategori sangat mendukung. Komponen terakhir, *perceived transport* dengan TCR paling rendah di antara dua komponen lainnya (89,75%) yang termasuk kategori mendukung.

### **Pola Pergerakan Wisatawan Pengguna Kereta Api Bandara YIA**

Hasil penelitian ditemukan terdapat 5 pola pergerakan wisatawan yang dibentuk oleh wisatawan pengguna KA Bandara YIA. Tipe pola pergerakan wisatawan di Kota Yogyakarta yang didapatkan didominasi oleh pola *chaining loop* (85%), disusul pola *base site* (8%), diikuti pola *stopover* (3%), pola *single point* (2%), dan pola *complex neighbourhood* (1%). Dalam kunjungan wisatanya, wisatawan tidak hanya mengunjungi objek wisata yang ada di Kota Yogyakarta, tetapi juga mengunjungi destinasi di kabupaten lain di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, seperti Kabupaten Gunungkidul, Kabupaten Bantul, Kabupaten Sleman, dan

Kabupaten Kulon Progo. Objek wisata yang paling banyak dikunjungi oleh wisatawan adalah Jalan Malioboro dengan total kunjungan 86 wisatawan yang dapat ditemukan di setiap tipe pola pergerakan wisatawan. Untuk melihat tipe pola pergerakan wisatawan dan sebaran objek wisata yang dikunjungi dapat dilihat pada gambar 5.



**Gambar 5.** Peta Pola Pergerakan Wisatawan, (a) *single point*, (b) *base site*, (c) *stopover*, (d) *chaining loop*, (e) *complex neighbourhood*

## **Pembahasan**

Hasil pengukuran indeks aksesibilitas pada dua jenis moda transportasi KA bandara YIA memiliki perbedaan tingkat aksesibilitas berdasarkan hambatan perjalanan, waktu tempuh dan biaya perjalanan. KA Bandara YIA Xpress memiliki aksesibilitas yang lebih tinggi dengan indeks 238.556 aktivitas per menit karena waktu tempuh yang dimiliki lebih cepat 4 menit dibanding KA Bandara YIA Reguler. KA Bandara YIA Xpress memiliki akses langsung menuju Stasiun Yogyakarta tanpa pemberhentian dengan waktu tempuh 35 menit, sementara KA Bandara YIA Reguler terdapat pemberhentian di Stasiun Wates dengan waktu tempuh 39 menit. Dari biaya perjalanan, KA Bandara YIA Reguler mempunyai tingkat aksesibilitas lebih besar dengan indeks 417,47 aktivitas per rupiah karena selisih tarif yang dimiliki jauh lebih terjangkau dari KA Bandara YIA Xpress. Tarif KA Bandara YIA Reguler yang ditetapkan senilai Rp20.000 yang membuat pengguna mengeluarkan biaya perjalanan lebih hemat dibandingkan KA Bandara YIA Xpress dengan tarif lebih besar yang bervariasi antara Rp40.000 – Rp100.000 tergantung waktu keberangkatan.

Perhitungan indeks aksesibilitas pada dua jenis moda KA Bandara YIA memberikan pilihan kepada calon pengguna berdasarkan preferensinya. KA Bandara YIA Xpress memiliki aksesibilitas tinggi dari waktu tempuh tetapi lebih lemah dari biaya perjalanan. Sementara KA Bandara YIA Reguler aksesibilitas lebih unggul menurut biaya perjalanan namun lebih kecil menurut waktu tempuh. Hasil penelitian ini selaras dengan penelitian Laksono (2022) yang menyatakan moda transportasi dengan aksesibilitas yang tinggi memiliki nilai aksesibilitas yang lebih besar. Hal ini juga sejalan dengan teori aksesibilitas Hansen (1959) yang menyebutkan tingkat aksesibilitas berbanding terbalik dengan fungsi hambatan yang memisahkan antar zona dimana semakin kecil hambatan perjalanan, maka tingkat aksesibilitas yang dimiliki semakin besar.



**Gambar 6.** Moda Transportasi Kereta Api Bandara YIA.

Perbedaan indeks aksesibilitas berdasarkan waktu tempuh dan biaya perjalanan pula tercermin dalam pengukuran aksesibilitas melalui persepsi wisatawan. Komponen *perceived transport* memiliki nilai TCR paling rendah (89,75%) di antara tiga komponen persepsi aksesibilitas karena terdapat indikator biaya perjalanan dan fasilitas transportasi yang masih menjadi pertimbangan dalam menilai aksesibilitas KA Bandara YIA. Meskipun demikian, komponen *perceived land use* dan *perceived temporal* masuk kategori sangat mendukung pariwisata di Kota Yogyakarta dengan nilai TCR masing-masing (90,00%) dan (90,42%). Distribusi aktivitas pariwisata di sekitar Stasiun Yogyakarta dan atribut destinasi yang membantu wisatawan mengakses tujuan objek wisata Kota Yogyakarta dirasakan sangat baik oleh wisatawan pengguna KA Bandara YIA yang termuat dalam komponen *perceived land use*. Dalam komponen *perceived temporal*, KA Bandara YIA memiliki ketepatan waktu yang tinggi dan pengguna merasakan durasi perjalanan yang lebih efisien dari Bandara YIA menuju Kota Yogyakarta menggunakan moda transportasi tersebut. Temuan ini mendukung penelitian Pot *et al.* (2021) dimana pengukuran aksesibilitas yang dipersepsikan mampu merefleksikan aksesibilitas sebenarnya yang dirasakan individu dan bersifat subjektif.

Aksesibilitas yang dirasakan para wisatawan pengguna KA Bandara YIA berimplikasi pola pergerakan wisatawan yang dibentuk di Kota Yogyakarta. Mengacu pada teori pola pergerakan wisatawan menurut Lau & McKercher (2006), diperoleh 5 pola pergerakan yang dibentuk wisatawan yang didominasi oleh tipe *chaining loop* (85%). Tipe ini menunjukkan wisatawan sebagian besar mengunjungi beberapa objek wisata di Kota Yogyakarta dan mempresentasikan bahwa letak objek wisata di Kota Yogyakarta saling berdekatan dan mudah diakses. Tipe pola *base site* menempati urutan kedua (8%) yang memperlihatkan wisatawan mengunjungi objek wisata primer di Kota Yogyakarta terlebih dahulu sebelum melanjutkan kunjungan di luar daerah penelitian. Diikuti oleh tipe *stopover* (3%) yang mengidentifikasi wisatawan mengunjungi objek wisata sekunder di luar wilayah penelitian terlebih dahulu yang kemudian dilanjut berkunjung ke tujuan objek wisata primer di Kota Yogyakarta. Sementara itu, tipe dengan persentase jumlahnya lebih kecil, *single point* (2%) dimana wisatawan hanya mengunjungi satu objek wisata di Kota Yogyakarta dan *complex neighbourhood* (1%) yang mana wisatawan mengunjungi objek wisata di dalam dan di luar Kota Yogyakarta berselang seling. Jalan Malioboro menjadi objek wisata paling banyak dikunjungi sebanyak 86 wisatawan yang dapat ditemukan di semua tipe pola pergerakan wisatawan. Hal ini disebabkan lokasi Jalan Malioboro yang sangat strategis dari Stasiun Yogyakarta, dapat ditempuh dengan jalan kaki sejauh 300 meter selama 5 menit.

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan perhitungan indeks aksesibilitas yang dilakukan, KA Bandara YIA Xpress memiliki aksesibilitas yang lebih tinggi berdasarkan waktu tempuh dengan nilai 238.556 aktivitas per menit. Namun, berdasarkan biaya perjalanan KA Bandara YIA Reguler mempunyai aksesibilitas lebih besar dengan nilai 417,47 aktivitas per rupiah karena tarif tiket yang jauh lebih terjangkau. Pengukuran persepsi aksesibilitas kepada wisatawan pengguna KA Bandara YIA menunjukkan kategori sangat mendukung pada komponen *perceived land use* dan *perceived temporal* dengan nilai TCR masing-masing (90,00%) dan (90,42%). Sementara komponen *perceived transport* masuk kategori mendukung dengan nilai TCR (89,75%) dimana terdapat indikator biaya perjalanan dan fasilitas transportasi yang menjadi pertimbangan penilaian aksesibilitas oleh responden. Pola pergerakan wisatawan yang dibentuk pengguna KA Bandara YIA didominasi oleh tipe *chaining loop* (85%) yang diikuti tipe *base site* (8%), *stopover* (3%), *single point* (2%), dan *complex neighbourhood* (1%) dengan Jalan Malioboro sebagai objek wisata paling banyak dikunjungi yang dapat ditemukan di semua tipe pola pergerakan wisatawan.

Beberapa saran dan rekomendasi untuk penelitian selanjutnya, perhitungan indeks aksesibilitas dapat dilakukan dengan menggabungkan waktu perjalanan (*travel time*) dan *load factor* untuk menambah keakuratan waktu tempuh. Sedangkan pengukuran aksesibilitas melalui persepsi pengguna moda dapat dilakukan melalui metode wawancara yang memungkinkan dapat merefleksikan persepsi yang dirasakan lebih mendalam. Bagi pihak pengelola, PT Railink cabang Yogyakarta dapat melakukan penyesuaian tarif KA Bandara YIA Xpress untuk memiliki satu harga tiket tetap mengingat nominal harga tiket sekarang bervariasi di tiap jam dan harinya. Dari segi kenyamanan di dalam kereta, perlu ditambahkan teknologi kedap suara sehingga pengguna tidak terganggu oleh suara bising rel ataupun mesin kereta. Jumlah armada KA Bandara YIA juga dapat ditambah agar waktu tunggu pengguna di stasiun tidak terlalu lama dan semakin banyak banyak pilihan waktu keberangkatan.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terimakasih kepada berbagai pihak di Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan fasilitas dan pendampingan, sehingga Tugas Akhir ini dapat terselesaikan dengan baik, serta kepada PT Railink cabang Yogyakarta yang telah mendukung terlaksananya penelitian ini. Penulis juga mengucapkan kepada seluruh pihak yang telah membantu dan berkontribusi yang tidak dapat sebutkan satu per satu dapat menyukseskan penulisan artikel ilmiah ini sampai terbit.

## DAFTAR REFERENSI

- Ardiansyah, K., Sumar, & Nugroho, A. A. (2022). Pengaruh Daya Tarik Wisata, Aksesibilitas dan Fasilitas Terhadap Keputusan Berkunjung Wisatawan ke Pantai Siangau Kabupaten Bangka Barat. *EKOMAKS: Jurnal Ilmu Ekonomi, Manajemen, Dan Akuntansi*, 11 (1)(1). <http://ekomaks.unmermadiun.ac.id/index.php/ekomaks>
- Badan Pusat Statistik Kota Yogyakarta. (2025). *Kota Yogyakarta dalam Angka 2025*. <https://jogjakota.bps.go.id/publication/2025/02/28/04e31b51ae40c039d2ed4b40/kota-yogyakarta-dalam-angka-2025.html>
- Dinas Pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta. (2025). *Statistik Kepariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta 2024*. <https://visitingjogja.jogjaprov.go.id/webdinas/download/statistik-kepariwisataan-2024/>
- Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). Accessibility Evaluation of Land-Use and Transport Strategies: Review and Research Directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127–140. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>
- Hansen, W. G. (1959). How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Planning Association*, 25 (2)(2), 73–76. <https://doi.org/10.1080/01944365908978307>
- Indrashwara, D. C., Tapa, I. G. F. S., Kumara, I. N. I., & Suwarningsih, K. A. R. (2024). Analisis Aksesibilitas Menuju Lokasi Kawasan Pariwisata Di Provinsi Bali dengan Indeks Hansen dan Statistik Deskriptif. *Jurnal Ilmiah Poli Rekayasa*, 19 (2). <https://jpr-pnp.com/index.php/jpr/article/view/349>
- Laksono, F. R. (2022). *Analisis Perbedaan Nilai Aksesibilitas Antara Speedboat dan Seaplane di Kawasan Wisata Morotai Selatan*. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.
- Lau, G., & McKercher, B. (2006). Understanding Tourist Movement Patterns in a Destination: A GIS Approach. *Tourism and Hospitality Research*, 7(1), 39–49. <https://doi.org/10.1057/palgrave.thr.6050027>
- Linda, R., & Rahimudin. (2024). Pengaruh On Time Performance Kereta Api Bandara YIA terhadap Kepuasan Penumpang Pesawat di Bandar Udara Internasional Yogyakarta. *Railway Journal*, 1(2), 1–7. <https://doi.org/10.47134/rail.v1i2.2677>
- Lwanga, S. K., & Lemeshow, S. (1991). *Sample Size Determination in Health Studies*. Geneva: World Health Organization.
- Narwastuti, P. N., Rahayu, P., & Pujantiyo, B. S. (2024). Analisis Aksesibilitas Pariwisata Menuju Kawasan Objek Wisata (Studi Kasus: Kawasan Wisata Air di Kecamatan Polanharjo). *Jurnal Pariwisata Dan Budaya*, 25 (2). <https://jurnal.uns.ac.id/cakra-wisata/article/view/91199/47458>
- Pharmacytha, A. S., & Nayati, W. (2024). Strategi Branding Heritage dalam Mempertahankan Predikat Yogyakarta Sebagai Kota Pelajar. *ISTORIA: Jurnal Pendidikan Dan Sejarah*, 20 (2)(2). <https://journal.uny.ac.id/index.php/istoria>



- Pot, F. J., van Wee, B., & Tillema, T. (2021). Perceived Accessibility: What It Is and Why It Differs from Calculated Accessibility Measures Based on Spatial Data. *Journal of Transport Geography*, 94. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103090>
- Prasetya, P. W., Dinanti, D., & Sari, N. (2021). Kajian Pola Rangkaian Pergerakan Wisatawan di Kabupaten Bangli. *Planning for Urban Region and Environment Journal*, 10 (4)(4). <https://purejournal.ub.ac.id/index.php/pure/article/view/90>
- Putra, C. R. (2024). *Evaluasi Kinerja Operasional dan Tingkat Kepuasan Penumpang Kereta Bandara YIA*. Universitas Islam Indonesia.
- Rahmafitria, F. (2021). *Efek Persepsi Aksesibilitas Terhadap Preferensi Hedonistik dan Pembentukan Tipologi Wisatawan: Studi Kasus Taman Nasional Komodo-Indonesia*. Institut Teknologi Bandung.
- Rivai, R. I., Citraningtyas, G., & Rundengan, G. E. (2024). Hubungan Hot (Human, Organization, Technology) Terhadap Benefit Pada Penggunaan Sistem Informasi Manajemen Rumah Sakit X Kota Manado. *Pharmacon*, 13 (1)(1). <https://doi.org/10.35799/pha.13.2024.49333>
- Setiawan, D. (2020). Operasional Yogyakarta International Airport, apakah Bandar Udara Adisutjipto Digunakan? *Semesta Teknika*, 23 (2), 135–142. <https://doi.org/10.18196/st.232263>
- Sugiyono. (2022). *Metode Penelitian Bisnis: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, Kombinasi, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tamara, S. O. (2025). Peningkatan Aksesibilitas (Transportasi) dalam Mendukung Strategi Pembangunan Pariwisata Berkelanjutan di Kabupaten Sumenep Increasing Accessibility (Transportation) in Supporting Sustainable Tourism Development Strategies in Sumenep Regency. *Prosiding Seminar Nasional Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik*. <https://doi.org/10.24929/semnasfisip.v2i1.4087>
- Zhafira, M. R., & Andani, I. G. A. (2025). Eksplorasi Pengaruh Persepsi Aksesibilitas terhadap Pemilihan Moda Pekerja Komuter di Koridor LRT Jabodebek Lintas Bekasi. *Jurnal Komposit*, 9 (2)(2), 359–370. <https://doi.org/10.32832/komposit.v9i2.18604>