

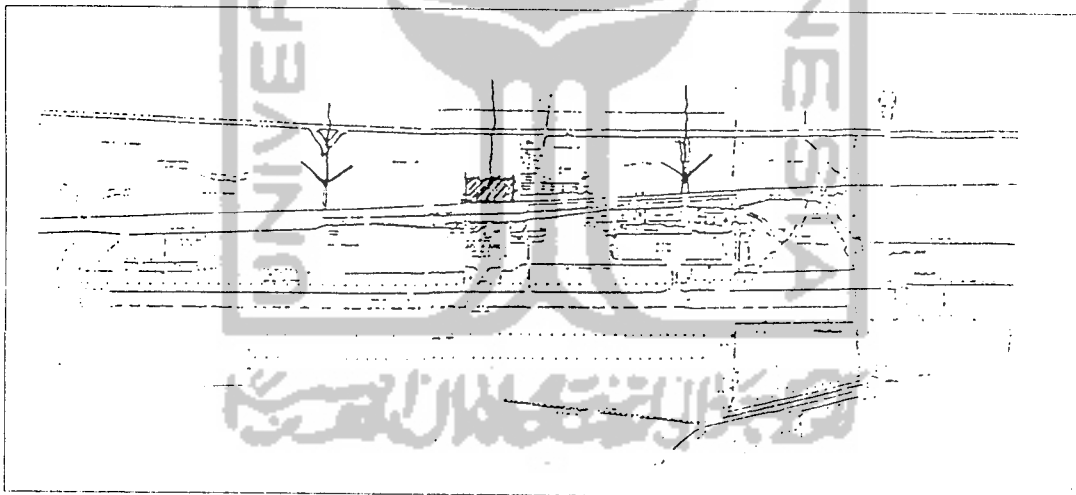
BAB III

TERMINAL TERPADU YOGYAKARTA

3.1 Tinjauan Bandar Udara Adi Sucipto Yogyakarta

Adi Sucipto merupakan bandar udara di Yogyakarta yang terletak di jalan raya Yogyakarta-Solo ± 9 km ke arah timur kota Yogyakarta. Bandar udara Adi Sucipto pada saat ini memiliki kegiatan utama melayani kedatangan dan keberangkatan domestik.

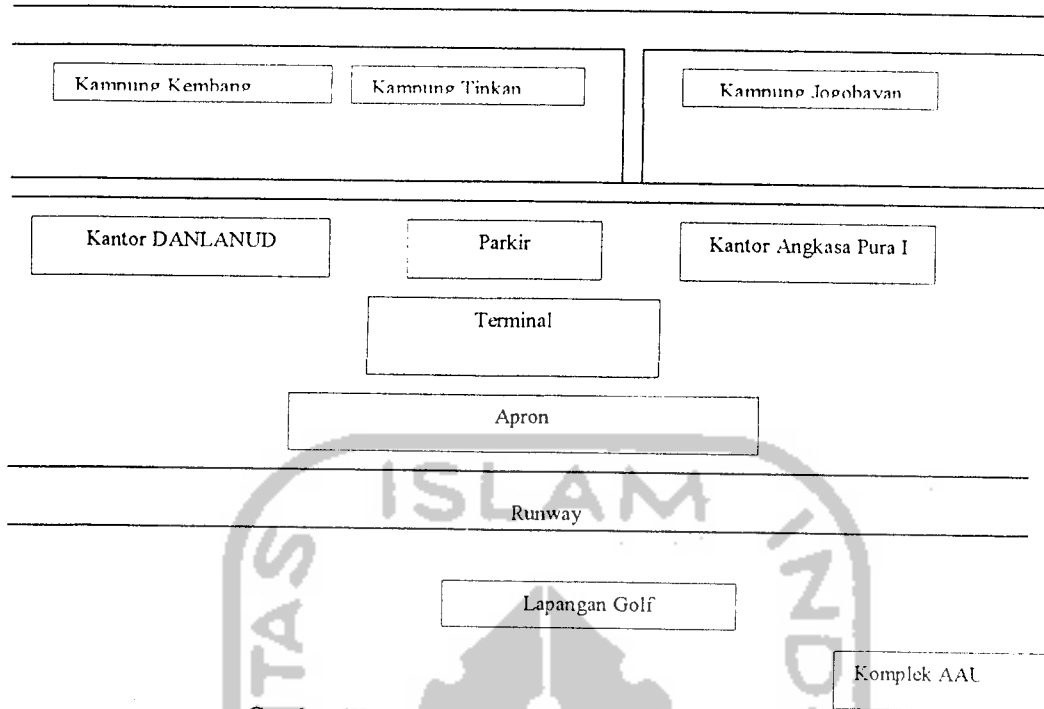
- Bandar udara Adi Sucipto terletak dalam satu kawasan dengan kompleks TNI-AU. Dalam kegiatan penerbangan landasan pacu digunakan secara bergantian dengan pihak TNI-AU. Letaknya yang berdampingan dengan kompleks militer mengakibatkan bandar udara Adi Sucipto sulit berkembang karena banyaknya batasan peraturan dari pihak militer.



Gambar III. 1 Situasi Bandar Udara Adi Sucipto

Terminal bandar udara Adi Sucipto memiliki luas 4480 m² yang terbagi dalam terminal domestik kedatangan dan keberangkatan. Dalam terminal terdapat fasilitas penunjang berupa fasilitas pelayanan umum (money changer, restaurant, telepon umum, waving galery)

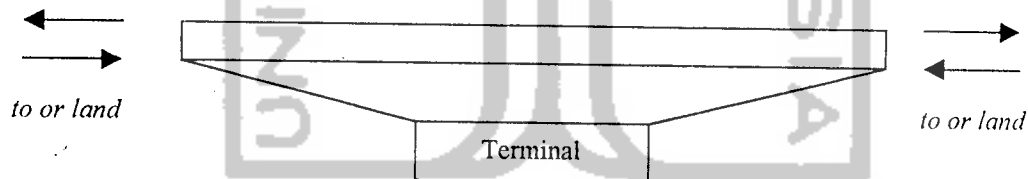
Kondisi Site



Gambar III. 2 Kondisi site Bandar Udara Adi Sucipto

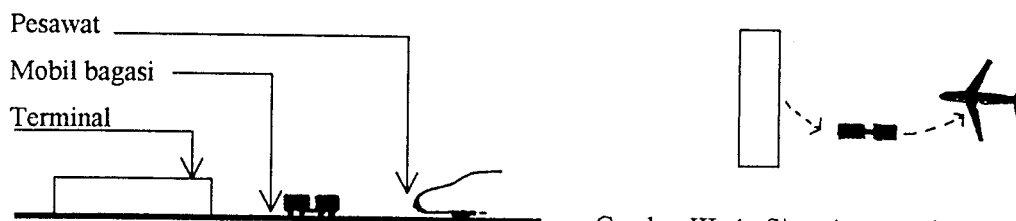
3. 1. 1 Sistem Pelayanan Terminal Bandar Udara Adi Sucipto

Terminal bandar udara Adi Sucipto menggunakan konsep terminal pola linier, dengan landasan pacu menggunakan sistem *single runway*.



Gambar III. 3 *Single Runway*

Melihat konsep terminal Bandara Adi Sucipto, maka sistem muatan penumpang dari terminal ke pesawat berjalan melalui apron dan untuk bagasi menggunakan kendaraan khusus.



Gambar III. 4 Situasi muatan barang

Bandar Udara Adi sucipto termasuk jenis bandar udara kalsifikasi kelas IB, dengan panjang runway (\pm 2200 m) yang pendek saat ini pesawat yang dapat mendarat di bandar udara :

Tabel III. 1. Jenis pesawat yang mendarat di bandar udara Adi Sucipto

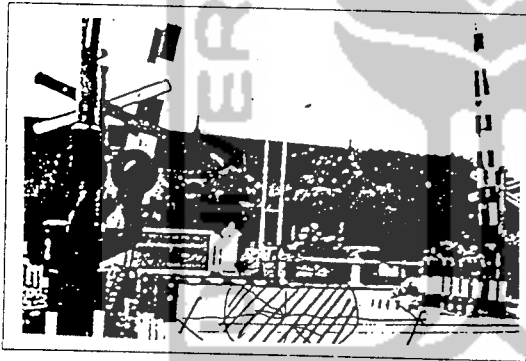
Perusahaan Penerbangan	Jenis Pesawat	Kapasitas
Garuda	B-737/300	108 seat
	B-737/400	124 seat dan 132 seat
	B-737/500	92 seat
	F-28/1000	65 seat
	F-28/4000	80 seat
Merpati	F-28	75 seat
Jatayu Air	B-737/200 (dalam percobaan)	109 seat
Pelita Air Service	F-70	78 seat
	F-28	80 seat

Sumber : Operasional PT Angkasa Pura I

Pencapaian

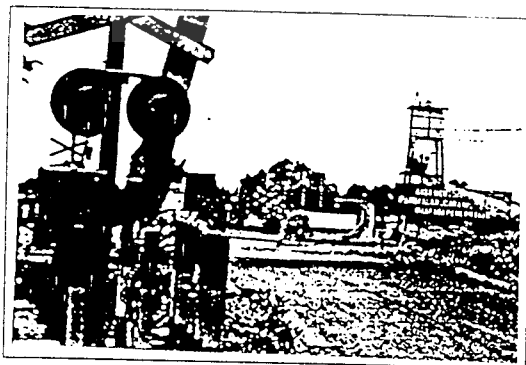
Pencapaian menuju kompleks bandar udara Adi Sucipto dapat ditempuh melalui dua jalur :

1. Jalur timur (jalur yang biasa digunakan saat ini).



Permasalahan pada jalur timur ini adalah pintu masuk yang terhalang oleh jalan kereta api

2. Jalur barat (patung garuda), hanya digunakan khusus untuk menuju pangkalan militer



Permasalahan pada jalur ini adalah terganggu dengan jalur kereta api dan terbatasnya pengguna yang melewati pintu ini (khusus untuk TNI-AU)

Meskipun terdapat dua jalan pencapaian menuju bandar udara Adi Sucipto namun keberadaan bandara sendiri tidak terlihat secara jelas, karena tertutup kompleks pemukiman dan letak pencapaian bandara yang masuk kedalam.

3. 1. 2 Sirkulasi Terminal Bandar Udara Adi Sucipto

1. Sirkulasi di hall keberangkatan Bandara Adi Sucipto

Penumpang datang kemudian melakukan cek bagasi (kontrol keamanan), menuju lobby check-in untuk kemudian check-in dan bagasi kemudian menuju ruang tunggu keberangkatan, setelah boarding, menuju ke pesawat dengan berjalan kaki dan berangkat

Permasalahan :

- Banyaknya fasilitas-fasilitas pendukung pelayanan (money changer, retail) pada lobby check-in yang tidak terlalu luas menimbulkan keruwetan sirkulasi
- Tidak adanya alur gerak dan pengarah yang jelas yang harus dituju penumpang

2. Sirkulasi di hall kedatangan

- Setelah turun dari pesawat dan mengambil bagasi kebanyakan penumpang berkelompok di dekat pintu, mengganggu sirkulasi
- Fasilitas penunjang untuk kedatangan masih kurang memadai sehingga mengurangi kenyamanan penumpang yang menunggu dan sering terjadi keruwetan

Kenyamanan

Bandar Udara Adi Sucipto terletak pada ketinggian 350 ft atau 106.6 meter di atas permukaan air laut, dengan temperatur rata-rata :¹

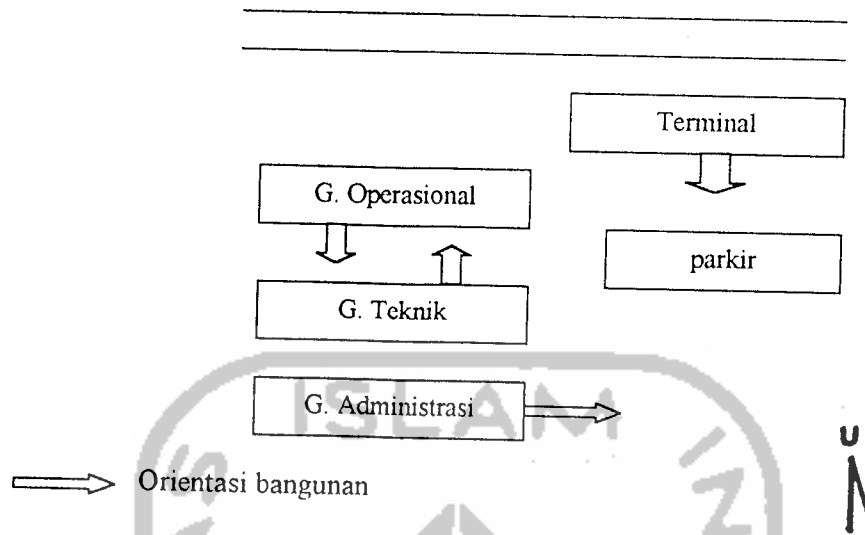
Pagi hari : 24,8° C

Siang hari : 29,9° C

Malam hari : 26,1° C

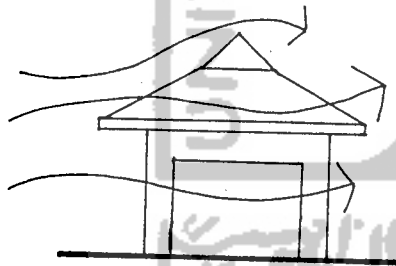
¹ Station Metereologi Landasan Pacu Bandar Udara Adi Sutjipto Yogyakarta

Orientasi bangunan menyangkut pencahayaan dan penghawaan yang menghadap ke timur dan barat lebih merugikan, karena kesilauannya yang diakibatkan matahari rendah.



Pada bandara Adi Sucipto untuk gedung terminal, gedung operasional dan komersial dan gedung teknik letaknya melintang dengan akses matahari kecuali pada gedung administrasi dan personalia.

Demikian pula bentuk bangunan dengan atap joglo atau limasan dapat memberikan masukan angin maksimum.



Angin masuk maksimum dan panas minimum

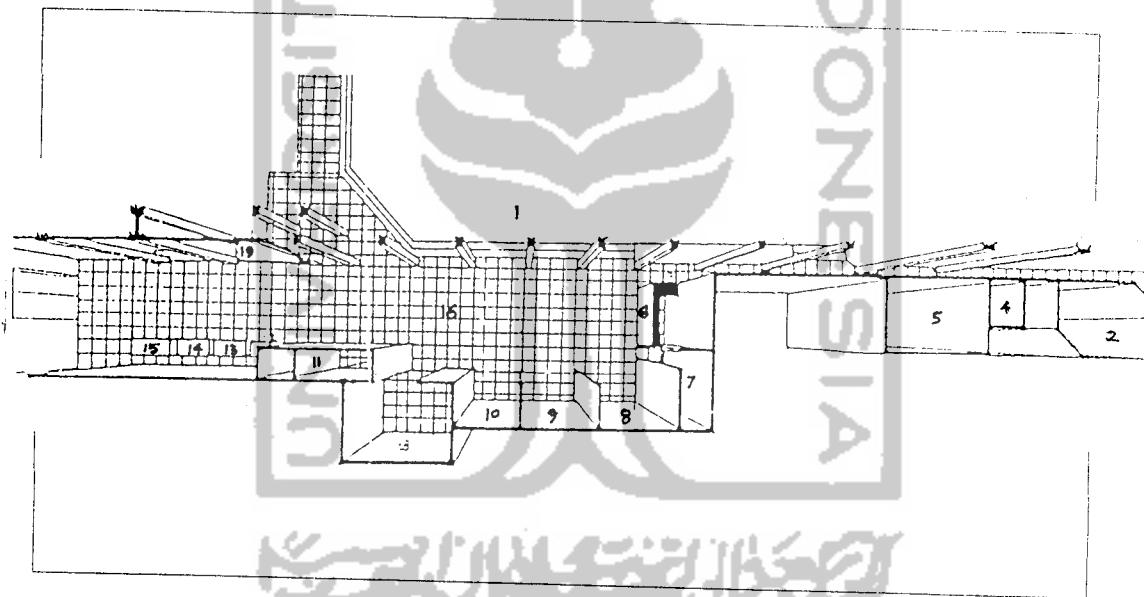
Kenyamanan visual bandar udara Adi Sucipto sebagai pintu gerbang kota Yogyakarta kurang dapat dijadikan sebagai point of interest, karena kompleks bandar udara yang menjadi satu dengan kompleks militer TNI-AU yang berkesan kaku dan tertutup. View dari dan ke bandar udara Adi Sucipto terhalang oleh kompleks pemukiman penduduk yang padat dan jalur kereta api.

Melihat kondisi kenyamanan pada bandar udara Adi Sucipto, secara nyaman termal sudah cukup terpenuhi, termasuk masalah kebisingan dengan memberikan material khusus pada ruang-ruang publik (dengan dinding kedap suara, misal pada ruang tunggu), sedangkan untuk kenyamanan visual pada bandar udara Adi Sucipto masih kurang.

Untuk masalah radiasi matahari, letak bangunan ini sudah sesuai dengan faktor iklim lokalnya agar memperoleh keuntungan sebanyak-banyaknya. Sedang untuk memantulkan dan menyebarkan radiasi dapat ditambahkan tumbuhan sebagai pelindung

3. 1. 3 Fasilitas Terminal Bandar Udara Adi Sucipto

Untuk menunjang kegiatan pelayanan di bandara, terutama yang berhubungan dengan kelancaran pengguna, fasilitas tersebut diletakkan di hall kedatangan.



Gambar III. 5 Denah penempatan fasilitas bandara Adi Sucipto

- | | |
|---------------------------|---------------------------|
| 1. Parkir taksi | 11. Ruang informasi |
| 2. Mushola | 12. Taksi service |
| 3. Selasar | 13. Ruang pemesanan hotel |
| 4. Gudang | 14. Info pariwisata |
| 5. Dapur | 15. Tour dan travel |
| 6. Counter dagang | 16. Hall |
| 7. OIC | 17. Box telepon |
| 8. Money changer | 18. Km/wc |
| 9. Ruang troli | 19. ATM |
| 10. Ruang pemesanan hotel | |

3. 2 Tinjauan Stasiun Kereta Api Tugu Yogyakarta

Stasiun kereta api Tugu Yogyakarta merupakan stasiun kereta api utama bagi Yogyakarta yang diprioritaskan sebagai stasiun penumpang dan terletak di pusat kota tepatnya pada jalur Tugu-Malioboro.

Dengan semakin meningkatnya jumlah pengguna stasiun Tugu, semakin menambah beban pusat kota, termasuk permasalahan keruwetan pada area parkir dan jalan masuk kawasan stasiun Tugu.

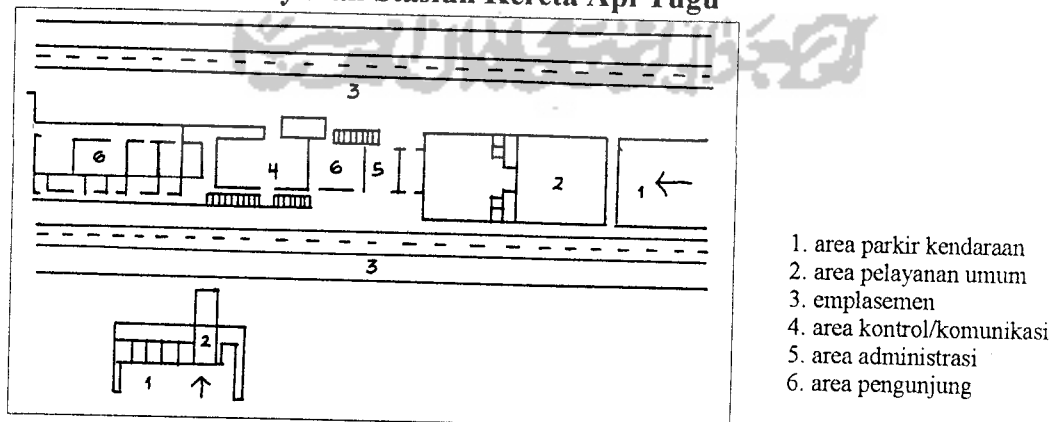
3. 2. 1 Kegiatan Pelayanan Stasiun Kereta Api Tugu

1. Kegiatan pelayanan penumpang dan barang
2. Kegiatan pelayanan kereta api (teknis operasinya)
3. Kegiatan manajemen umum dan operasional administrasi bagi seluruh kegiatan stasiun kereta api
4. Kegiatan penunjang (pelayanan jasa perjalanan, penjualan, informasi)
5. Kegiatan di luar stasiun, namun tetap berkoordinasi dengan di dalam stasiun, sirkulasi pencapaian ke dalam, kaitannya dengan parkir bagi pengantar dan penjemput, pengelola, serta sarana angkutan umum)



Gambar III. 6 Sifat kegiatan pada stasiun kereta api Tugu

3. 2. 2 Sistem Pelayanan Stasiun Kereta Api Tugu



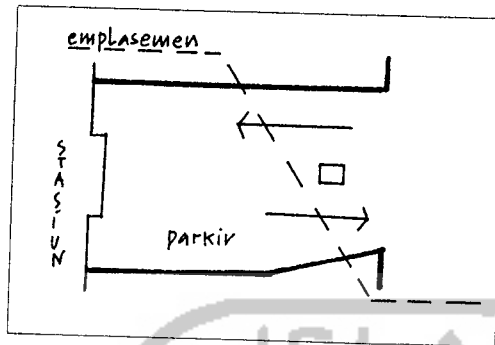
Gambar III. 7 Area pelayanan stasiun kereta api Tugu

3. 2. 2. 1 Kelancaran Pada Stasiun Tugu Yogyakarta

Pencapaian

Area Parkir, terdapat 2 area parkir :

a. Parkir Timur

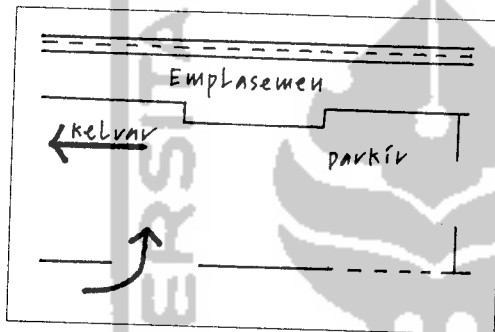


Permasalahan :

1. Bercampurnya parkir antara pengantar dan penjemput
2. Bercampurnya berbagai moda (becak motor, mobil)
3. Lahan yang sempit diapit 2 jalur rel, menghambat kemungkinan peningkatan kapasitas kendaraan

Gambar III. 8 Area Parkir Timur Terminal KA Tugu

b. Parkir Selatan



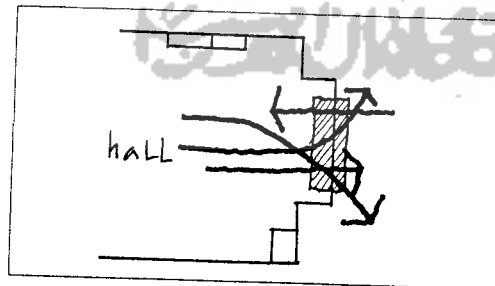
Permasalahan :

1. Area parkir yang luas disewakan untuk kios-kios
2. Letaknya yang jauh dari main entrance dan hall ticketing, sehingga penumpang jarang menggunakannya

Gambar III. 9 Area parkir selatan stasiun KA Tugu

Pelayanan Umum

Hall, untuk pelayanan penumpang sebelum dan sesudah melakukan perjalanan



Permasalahan :

Bercampurnya sirkulasi antara penumpang masuk dan penumpang keluar

Gambar III. 10 Cross circulation pada pintu masuk

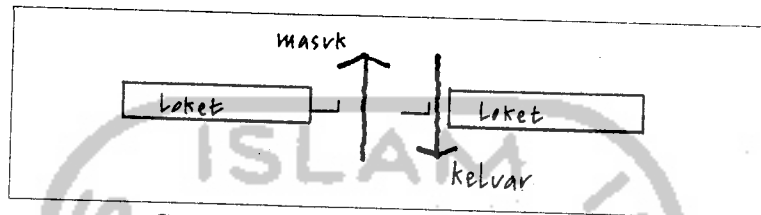
Perlu dipertimbangkan pemisahan pelayanan keberangkatan dan kedatangan penumpang sehingga alur menjadi jelas

Loket Karcis, terdapat 2 loket (pembelian dan pemesanan) dengan 6 antrian

Permasalahan :

- Antrian loket menyebabkan hall penuh sesak oleh pengunjung menyebabkan arah sirkulasi tidak jelas

Kontrol Penumpang, terdapat 2 pintu



Gambar III. 11 Pintu kontrol penumpang

Ruang Tunggu

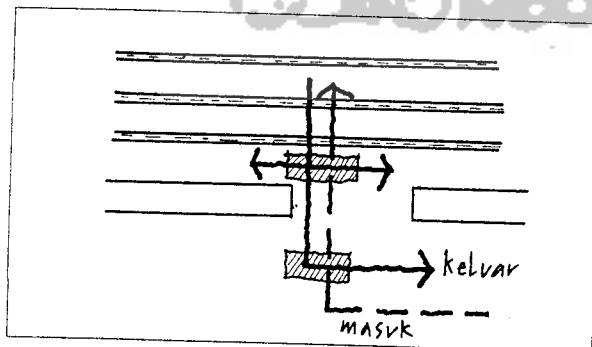
- terletak disepanjang emplasemen mengganggu kegiatan operasional kereta api

Area Emplasemen, terdiri dari ruang peron dan area bebas

Permasalahan :

- tidak ada jalur penghubung antar peron menyebabkan perpotongan antara kereta dengan manusia → mengurangi kenyamanan dan keselamatan pengguna

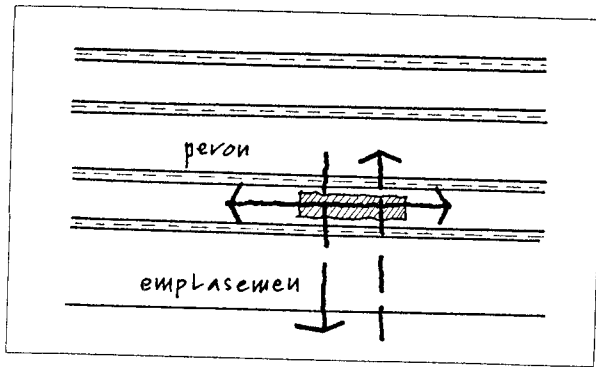
3. 2. 2. 2 Keamanan/Keselamatan Stasiun Tugu Yogyakarta Internal



Gambar III. 12 Cross circulation penumpang

Permasalahan :

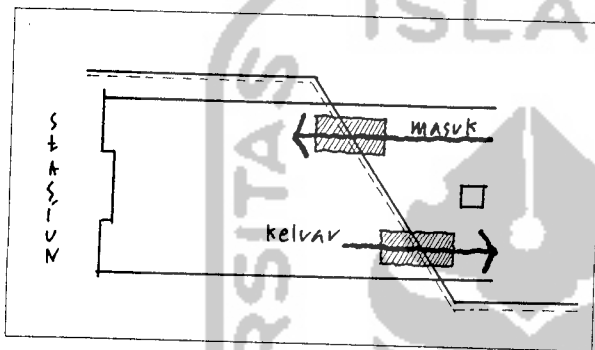
1. Bercampurnya penumpang yang datang dan pergi, menimbulkan keruwetan dan rawan akan kejahatan



Permasalahan :
 2. Tidak adanya jalur penghubung antar peron, dapat mengakibatkan kecelakaan antara kereta dengan manusia

Gambar III. 13. Cross circulation antara manusia dengan kereta

Eksternal

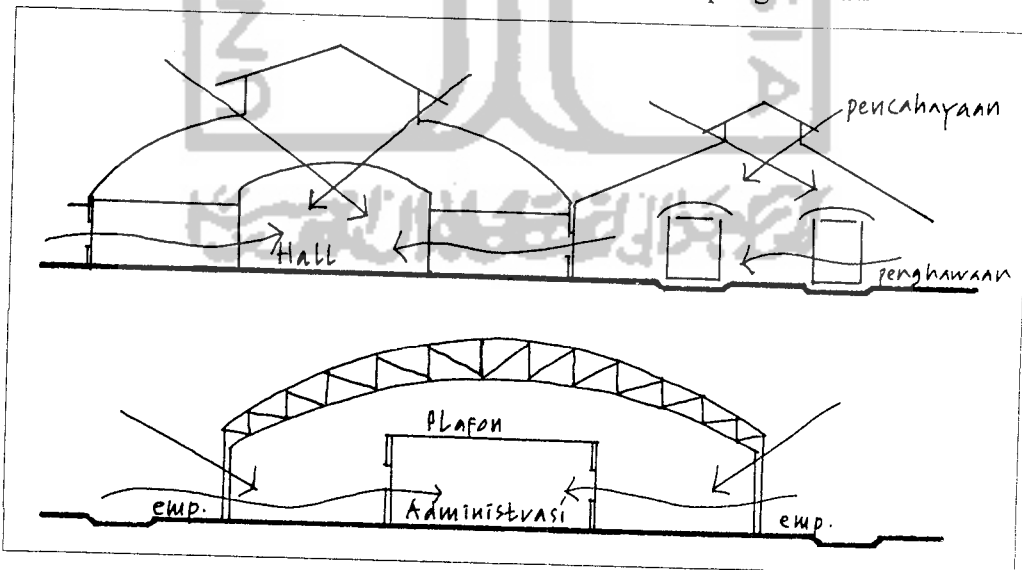


Permasalahan :
 1. Terpotongnya sirkulasi manusia dan kendaraan oleh jalur rel kereta pada pintu masuk sebelah timur
 2. Akses dan pola sirkulasi manusia dan kendaraan yang tidak jelas menyebabkan kekacauan terutama saat jam sibuk

Gambar III. 14. Cross circulation pada pintu masuk

3. 2. 2. 3 Kenyamanan

Kenyamanan ruang menyangkut pencahayaan dan penghawaan



Gambar III. 15 Pencahayaan dan penghawaan alami pada bangunan dengan adanya bukaan-bukaan

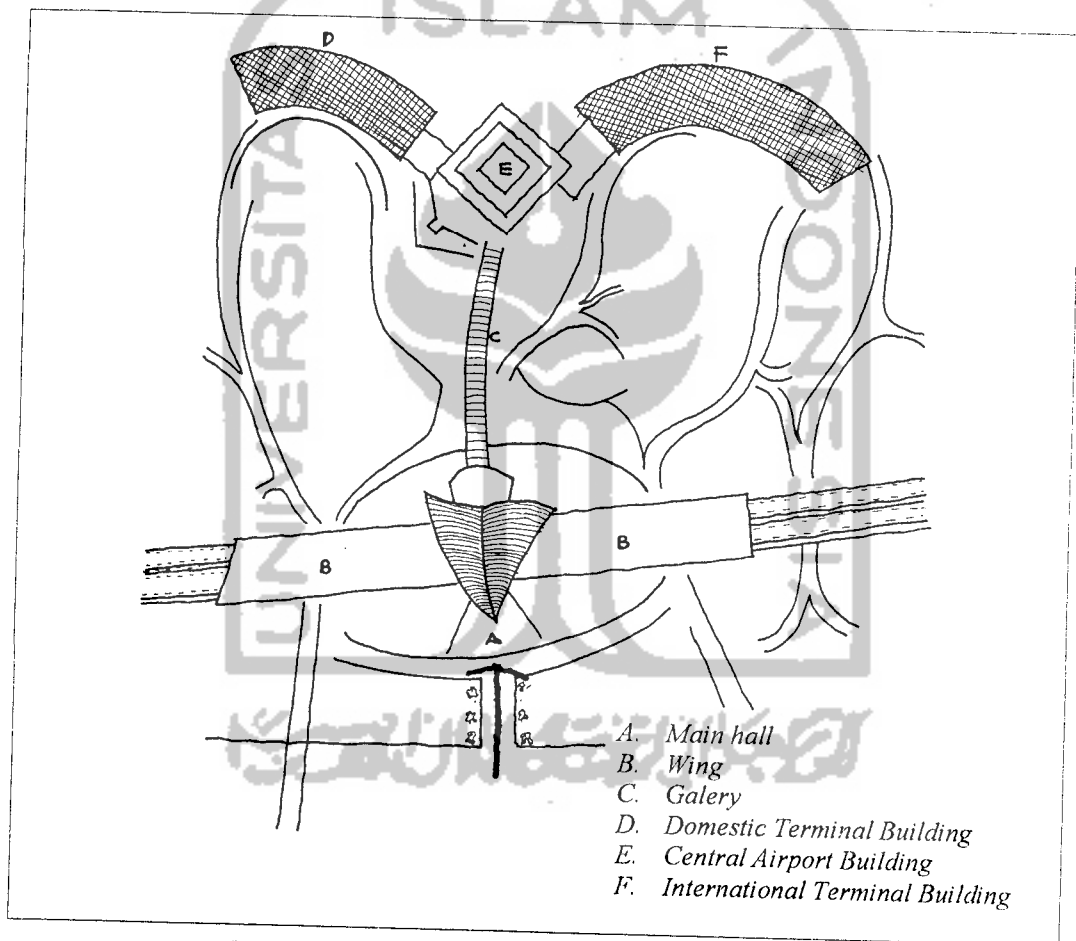
Kenyamanan pada penghawaan dan pencahayaan pada bangunan sendiri sedikit banyak telah tercapai. Untuk ruang-ruang public tanpa pencahayaan (siang hari) dan penghawaan buatan sudah terasa lebih nyaman, namun untuk kenyamanan terhadap kebisingan masih kurang.

- Belum adanya usaha-usaha untuk mengurangi kebisingan dalam stasiun, terlebih pada ruang tunggu dan publik space untuk pengguna

3.3 Studi Kasus

3.3.1 The Lyon - Satolas TGV Terminal, Perancis

Terminal penghubung antar moda kereta api lintasan cepat TGV dan bandara

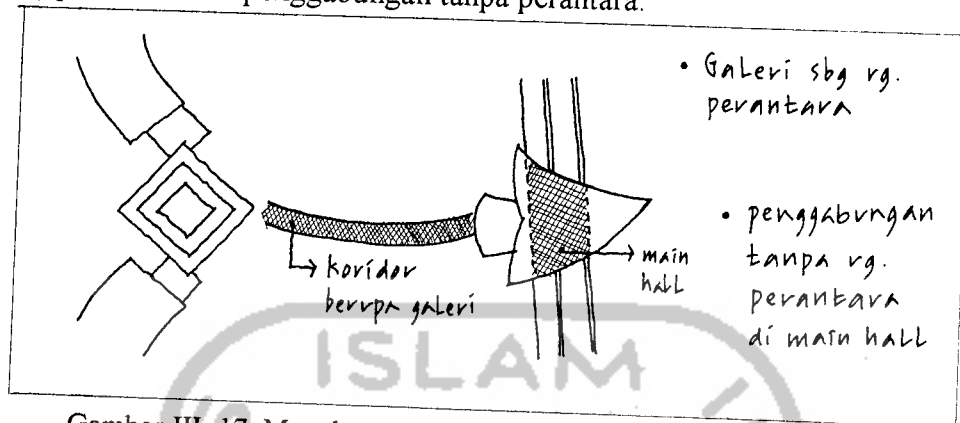


Gambar III. 16 Situasi The Lyon-Satolas TGV Terminal

Merupakan terminal terpadu stasiun kereta api lintasan cepat (TGV) dan bandar udara. Keterpaduan terletak pada *main hall* (*entrance* utama dan pelayanan umum) sedangkan untuk pelayanan menuju moda angkutan (kereta dan pesawat) memiliki jalur sirkulasi masing-masing.

Main hall digunakan sebagai tempat pergantian moda angkutan dari kereta api menuju ke bandar udara dan sebaliknya.

Metoda penggabungan yang digunakan ada 2 macam, yaitu penggabungan dengan ruang perantara dan penggabungan tanpa perantara.

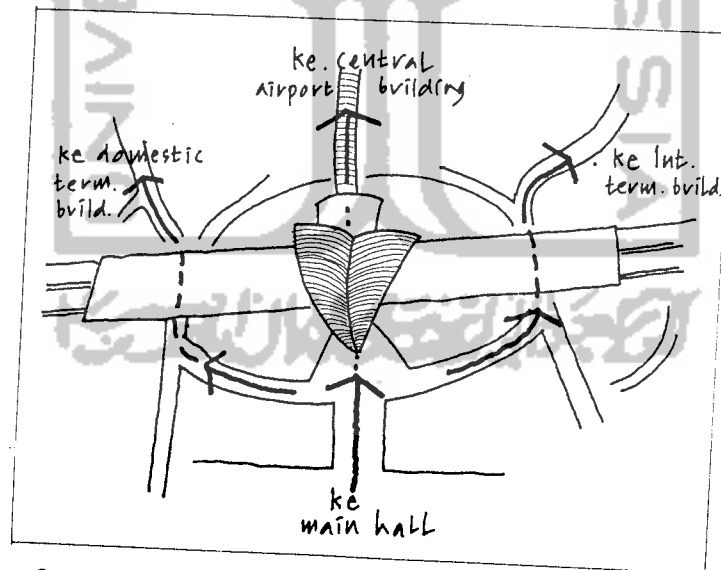


Gambar III. 17 Metoda penggabungan pada The Lyon-Satolas Terminal

Kelancaran

Pencapaian

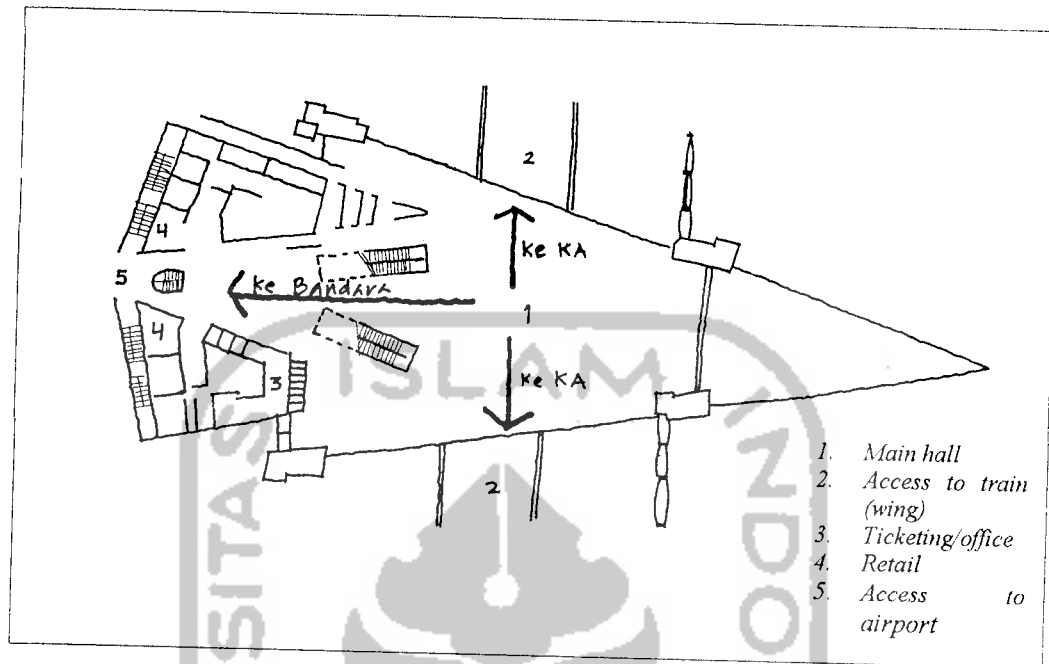
Pencapaian melalui 1 jalur utama, yang kemudian terpecah menjadi 3, menuju ke main hall, ke *International Terminal Building* dan ke *Domestic Terminal Building*



Gambar III. 18 Pencapaian The Lyon-Satolas Terminal

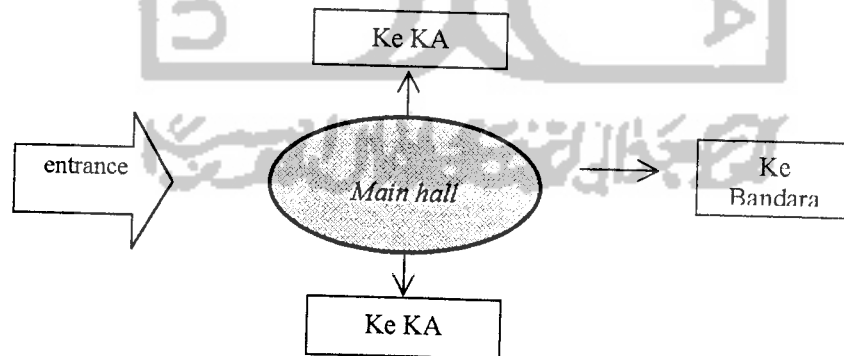
Main hall berfungsi sebagai massa perantara antara fungsi stasiun kereta api dengan bandar udara berfungsi sebagai pusat pelayanan umum (*ticketing*, kantor, *retail*, informasi dll).

Pemisahan pengguna yang akan menuju terminal TGV dan bandara, dimulai dari mezanin level 0 ke level 1, hanya digunakan khusus menuju bandara (agar pencapaian ke masing-masing moda tidak terganggu)

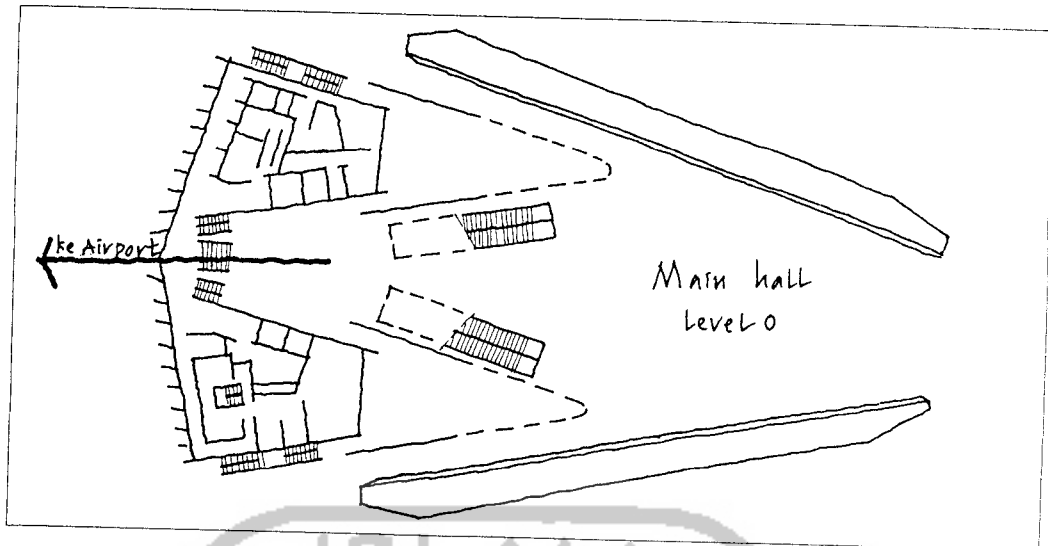


Gambar III. 19 Level 0 The Lyon - Satolas TGV, Terminal

Pencapaian ke kereta api melalui lorong sebelah kanan kiri hall utama (emplasemen), kemudian dengan eskalator turun ke bawah menuju peron.



- pencapaian ke bandara melalui eskalator di hall utama menuju mesanin (penghubung antara fungsi bandara dan kereta)

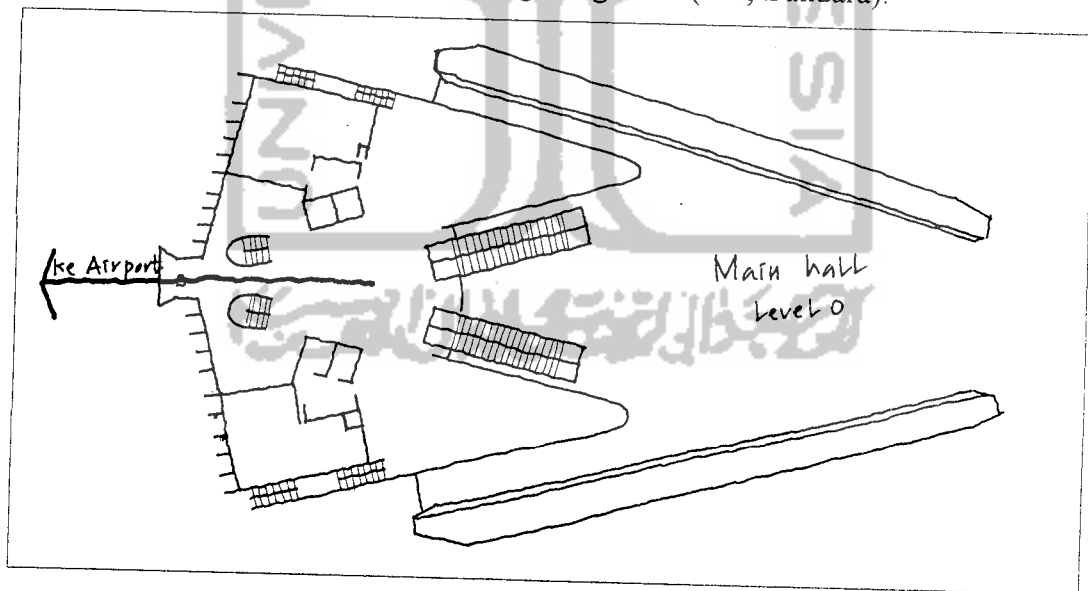


Gambar III. 20 Mezanin level The Lyon-Satolas TGV, Terminal

Menggunakan pola sirkulasi internal linier untuk memberikan alur/arah yang jelas yang harus dituju pengguna.

Fungsi-fungsi penunjang (tiket, kantor, *retail*) berada di tepi *main hall* sehingga tidak mengganggu sirkulasi pengguna.

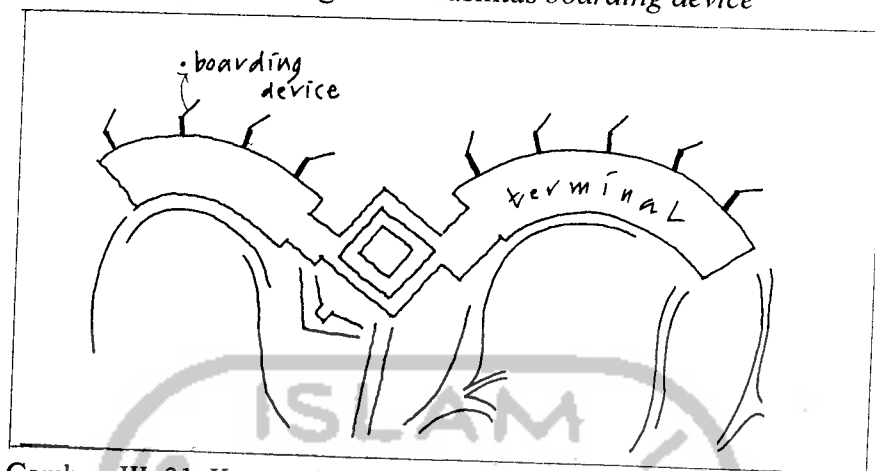
Adanya lorong dan sirkulasi vertikal (eskalator) mengarahkan pengguna dari hall/lobby, untuk mencapai tujuan yang diinginkan (KA, Bandara).



Gambar III. 21 Level 1 The Lyon - Satolas TGV, Terminal

Keamanan/Keselamatan

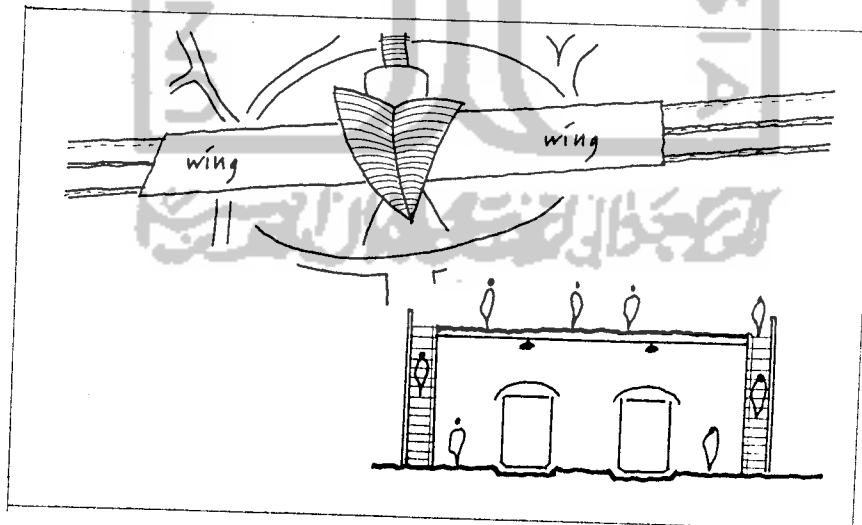
Bandar udara menggunakan konsep linier. Untuk keamanan dan keselamatan penumpang menuju pesawat digunakan fasilitas *boarding device*



Gambar III. 21 Konsep linier pada bandara The Lyon-Satolas Terminal

Penghubung antara mesanin dengan Central Airport Terminal menggunakan jembatan (galeri) untuk menghindari *cross circulation* antara manusia dengan kendaraan.

Pencapaian menuju peron menggunakan sistem *over track station*, dari hall utama melalui lorong berupa *wing* (emplacement) kemudian menggunakan eskalator untuk turun menuju peron.



Gambar III. 22 Over track station pada The Lyon-Satolas Terminal

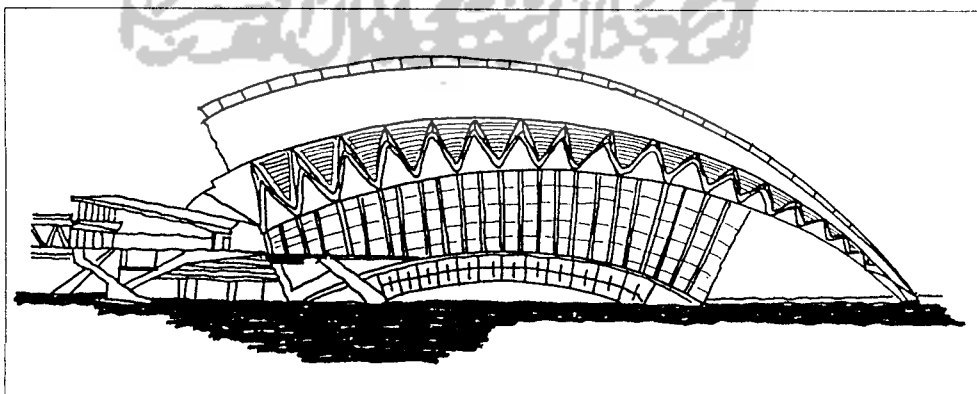
Kenyamanan

- Penggunaan ruang-ruang berdimensi besar dengan *ceiling* skala monumental \pm 40 meter pada ruang-ruang konsentrasi tinggi (main hall/lobby) untuk memberikan kenyamanan



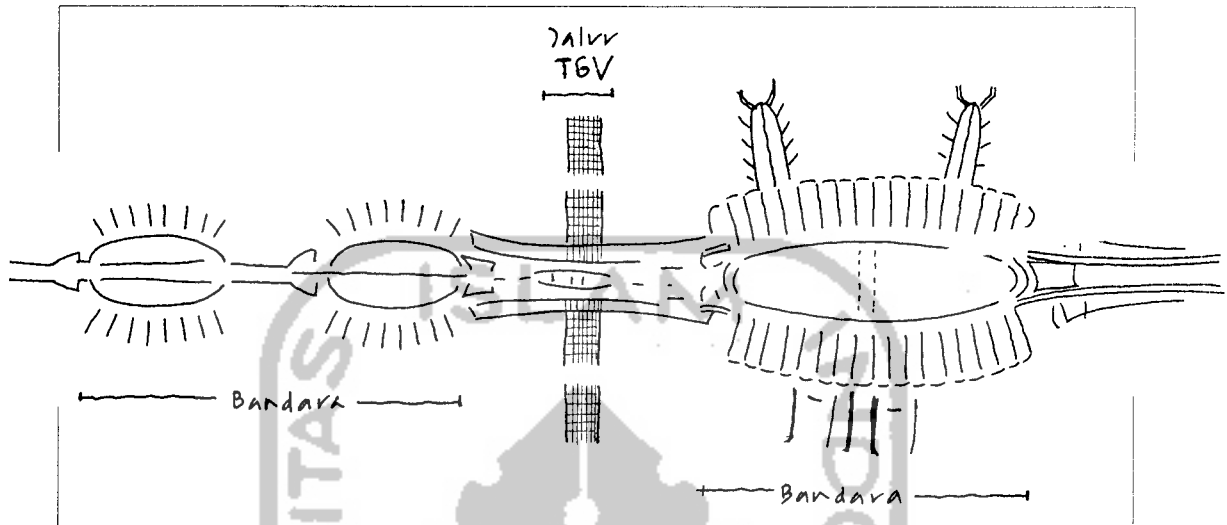
Gambar III. 23 Penggunaan *ceiling* skala heroik pada main hall

- Penggunaan material kaca transparan dan baja ringan untuk memasukkan penghawaan dan pencahayaan alami sebanyak-banyaknya ke dalam bangunan.
- Peletakan massa bandar udara sebagai massa dominan pada jarak yang cukup jauh memberikan kenyamanan visual tersendiri. Dari *main hall* dapat terlihat view kegiatan dari dan menuju ke bandar udara.
- Penggunaan elemen-elemen menarik menyerupai kepak sayap memberikan *point of interest* bagi The Lyon-Satolas Terminal



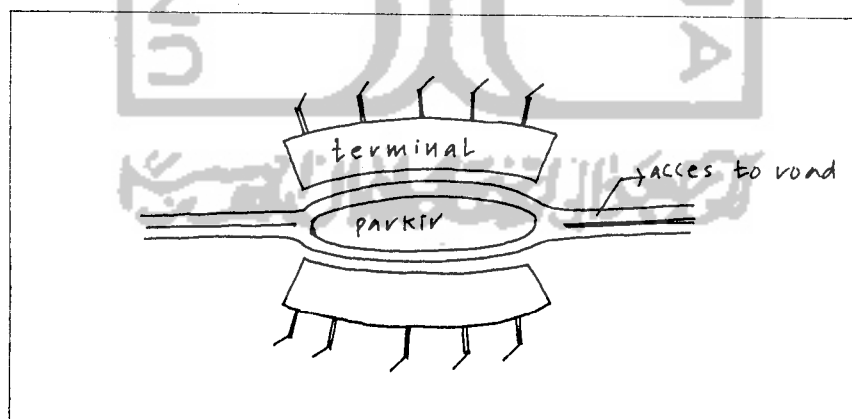
3.3.2 Rissy-Charles-de-Gaulle Terminal, Perancis

Merupakan pusat transportasi yang sangat besar, integrasi dari bandara, auto mobil, kereta api lintas cepat TGV dan hotel yang bergerak dalam kesejajaran, bersimpangan dan bercampur.



Gambar III. 23 Situasi Rissy-Charles-de-Gaulle Terminal

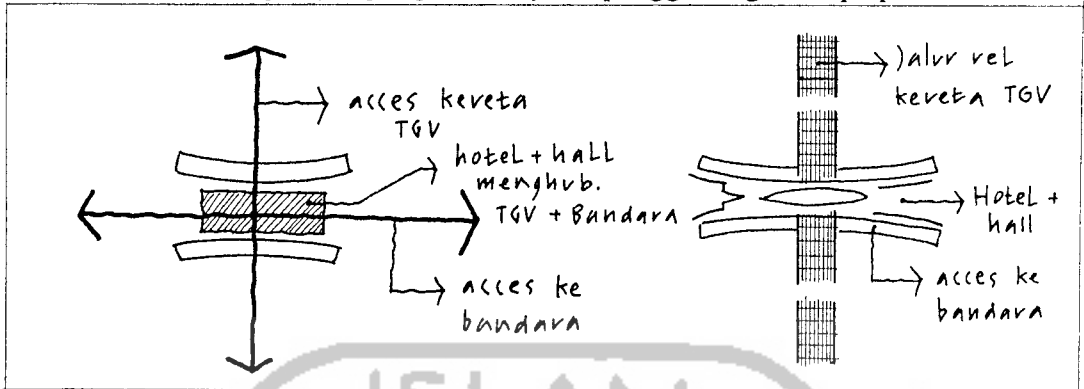
Pencapaian menuju kawasan terminal melalui acces road yang berada di antara 2 terminal



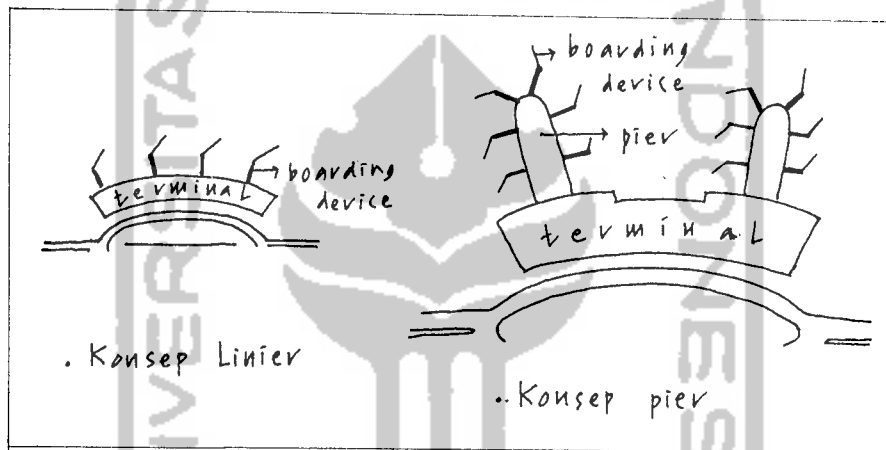
Gambar III. 24 Sistem bandar udara Rissy-Charles-de-Gaulle

Hall digunakan sebagai penghubung antara terminal 1 dan terminal 2 serta stasiun kereta api cepat (TGV)

Metoda penggabungan yang digunakan yaitu penggabungan tanpa perantara



Sistem bandar udara menggunakan konsep *pier*



Gambar III. 25 Konsep pier pada Rissy-Charles-de-Gaulle

- Terminal bandar udara terdiri dari 2 lantai, lantai dasar untuk kedatangan dan lantai atas untuk keberangkatan.
- Menggunakan sistem sirkulasi linier pada sirkulasi horisontal dan sirkulasi vertikal menggunakan tangga dan eskalator
- Menggunakan sistem struktur baja dan beton bertulang dengan dominasi material penggunaan material kaca untuk pencahayaan alami

3.3.3 Kesimpulan

Bandara/Stasiun	Letak Terminal	Konsep Terminal	Sistem Sirkulasi	Sistem Struktur	Metoda Penggabungan
Stasiun Tugu Yogyakarta	Merupakan stasiun. Lintas dengan letak stasiun sejajar jalur rel	Ground Level Station	Horisontal	Sistem beton bertulang dengan rangka atap struktur baja	
Bandar Udara Adi Sucipto Yogyakarta	Sejajar dengan landasan pacu	Linier	Horisontal di dalam bangunan, dengan berjalan kaki perpindahan penumpang menuju pesawat	Sistem beton bertulang	
The Lyon - Satolas TGV, Terminal, Perancis	Sejajar dengan landasan pacu	Bandar Udara : - Linier Stasiun : - Under Track Station	Horisontal, dengan pemisah di dalam 2 tingkat dengan sirkulasi vertikal eskalator di luar menggunakan garbarata perpindahan penumpang menuju pesawat	Sistem beton bertulang terutama untuk stasiun dan struktur baja	Dengan ruang perantara berupa koridor
Rissy-Charles-de-Gaulle Terminal, Perancis	Sejajar dengan landasan pacu	Bandar Udara Terminal utama dengan pier, satelit dihubungkan dengan pier. - Linier Stasiun - Under Track Station	Horisontal dengan menggunakan eskalator dan lift - Di luar dengan koridor dan garbarata untuk perpindahan penumpang menuju pesawat.	Sistem struktur beton bertulang dan baja	Dengan ruang perantara berupa hall

a. Kelancaran

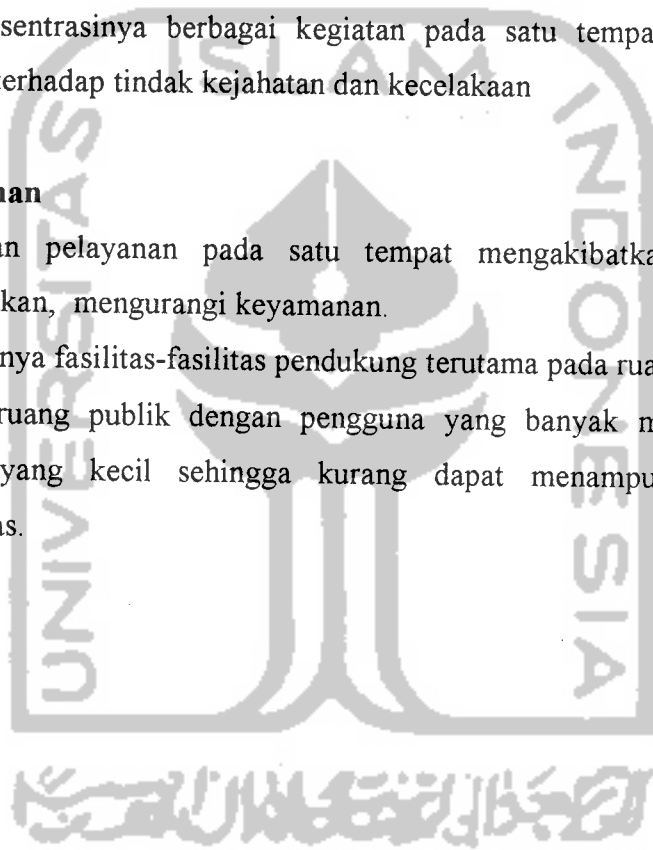
- Belum adanya arah/alur gerak yang jelas pada sirkulasi manusia dan barang yang menimbulkan crossing sirkulasi
- Belum adanya pemisahan sirkulasi antara manusia dan barang
- Pencapaian terganggu dengan kegiatan fungsi lain (mbingungkan)

b. Keamanan/keselamatan

- Terjadi persilangan sirkulasi antara manusia dengan kendaraan dan moda transportasi (kereta api)
- Terkonsentrasinya berbagai kegiatan pada satu tempat mengakibatkan rawan terhadap tindak kejahatan dan kecelakaan

c. Kenyamanan

- Kegiatan pelayanan pada satu tempat mengakibatkan antrian yang berdesakan, mengurangi kenyamanan.
- Kurangnya fasilitas-fasilitas pendukung terutama pada ruang-ruang publik.
- Ruang-ruang publik dengan pengguna yang banyak memiliki dimensi ruang yang kecil sehingga kurang dapat menampung peningkatan kapasitas.



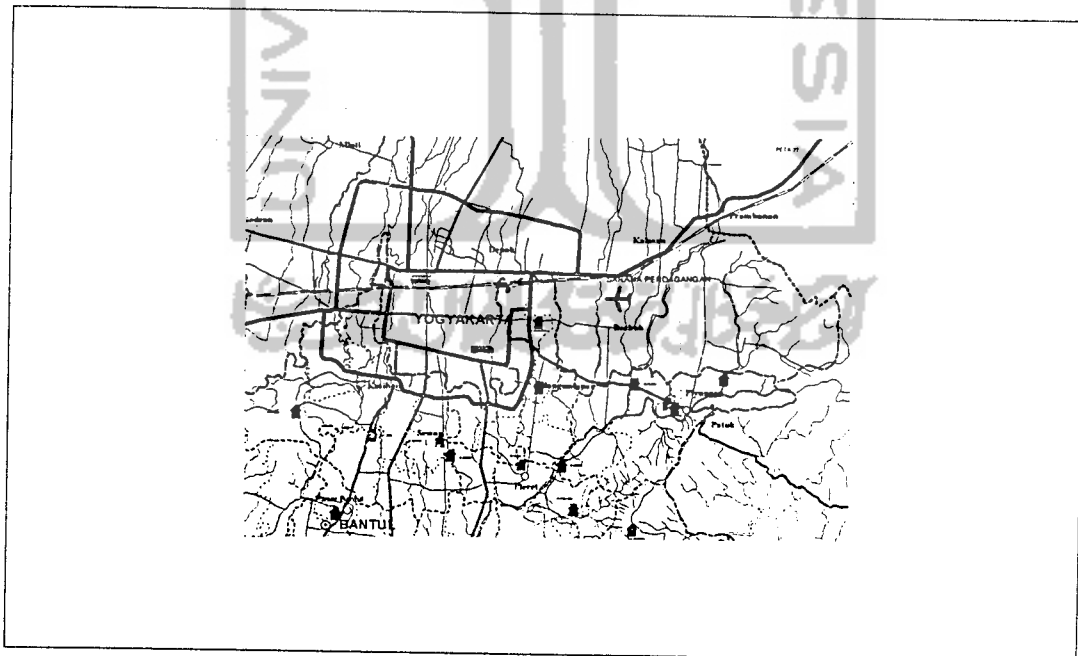
3. 4 Terminal Terpadu Yogyakarta

3. 4. 1 Lokasi

Pemilihan lokasi terminal terpadu Yogyakarta mempertimbangkan kemungkinan perkembangan dan pengembangan kota. Dengan semakin bertambahnya beban kota Yogyakarta maka pertimbangan pemilihan lokasi yang tepat diharapkan dapat mengurangi kepadatan pusat kota. Pertimbangan pemilihan lokasi yaitu :

1. Memiliki lahan yang cukup luas untuk penggabungan bandar udara dan stasiun, serta cukup luas untuk pengembangan terminal terpadu.
2. Berada di luar pusat kota Yogyakarta (pengembangan kota Yogyakarta)
3. Mudah diakses dengan jaringan transportasi
4. Sudah terdapat jaringan utilitas kota
5. Merupakan pengembangan sarana transportasi (stasiun, bandar udara) pendukung kota

Lokasi yang sesuai dengan beberapa kriteria di atas adalah kawasan bandar udara Adi Sucipto. Bandar udara Adi Sucipto terletak di jalan raya Yogyakarta - Solo, ± 9 km ke arah timur pusat kota Yogyakarta berada di Kelurahan Maguwoharjo, Kecamatan Depok, Kabupaten Sleman.



Gambar III. 26 Lokasi Terminal Terpadu Yogyakarta

Bandar udara Adi Sucipto memiliki luas $\pm 88690 \text{ m}^2$ dengan kondisi fisik tanah relatif datar sehingga mudah untuk pengembangan. Lokasi disekitar bandar udara merupakan kawasan pemukiman yang cukup padat, terdiri dari pemukiman penduduk dan perumahan instansi (TNI-AU dan Dolog).

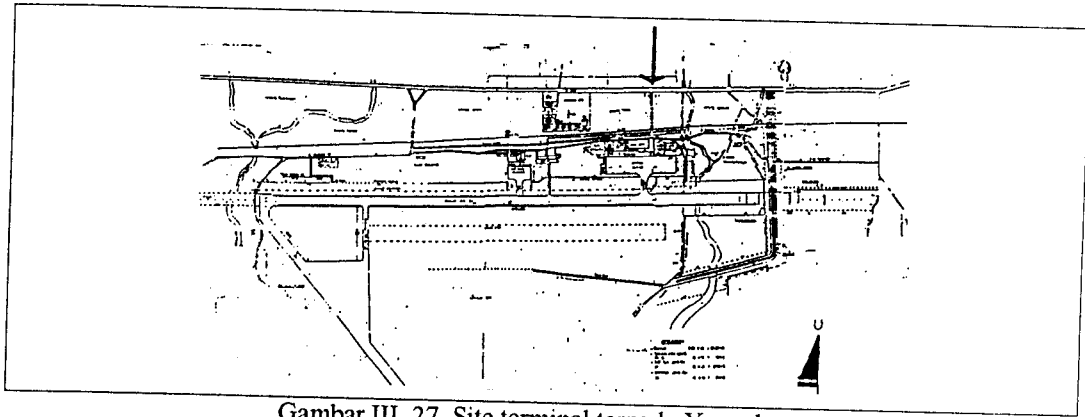
Potensi Kawasan :

1. Lokasi dilewati jalur utama Yogyakarta - Solo, yang pada saat ini sedang dalam pengembangan.
2. Sudah berkembang kegiatan pendidikan, komersial, perdagangan, pertokoan, usaha non formal, industri kecil dan runah tangga.
3. Kondisi fisik tanah relatif datar sehingga mudah dalam perencanaan dan peruntukannya.
4. Adanya rencana pengalihan fungsi militer TNI-AU ke Gading, Wonosari, dapat memaksimalkan pengembangan kawasan bandar udara sebagai terminal terpadu Yogyakarta.
5. Bandar udara Adi Sucipto dekat dengan stasiun Maguwo (dilalui jalur kereta api) $\pm 350 \text{ m}$, dapat dijadikan sebagai pendukung bandar udara.

Stasiun Maguwo yang selama ini hanya berfungsi sebagai stasiun lintas (tidak dipergunakan sebagai tempat naik dan turun penumpang), difungsikan sebagai stasiun penumpang. Kedudukan stasiun Maguwo menjadi satu dalam terminal terpadu sebagai pendukung terminal bandar udara.



Stasiun Maguwo



Gambar III. 27 Site terminal terpadu Yogyakarta

Kendala Pengembangan Kawasan :

1. Frekuensi jalan Solo yang ramai dan jalan masuk kawasan yang terpotong rel kereta api, mengakibatkan lambatnya pergerakan masuk dan keluar kawasan bandara
2. Terbatasnya lahan untuk area parkir sehingga tidak semua kendaraan dapat masuk ke bandara
3. Pengembangan bandara terutama landasan hanya ke arah timur laut-barat, namun tetap memperhatikan kondisi sekitar, karena terdapat situs sejarah candi Boko dan Gunung Boko. Untuk arah utara-selatan terdapat Gunung Merapi (sebelah utara) dan makam Pangeran Purboyo (sebelah selatan) yang memiliki nilai historis.

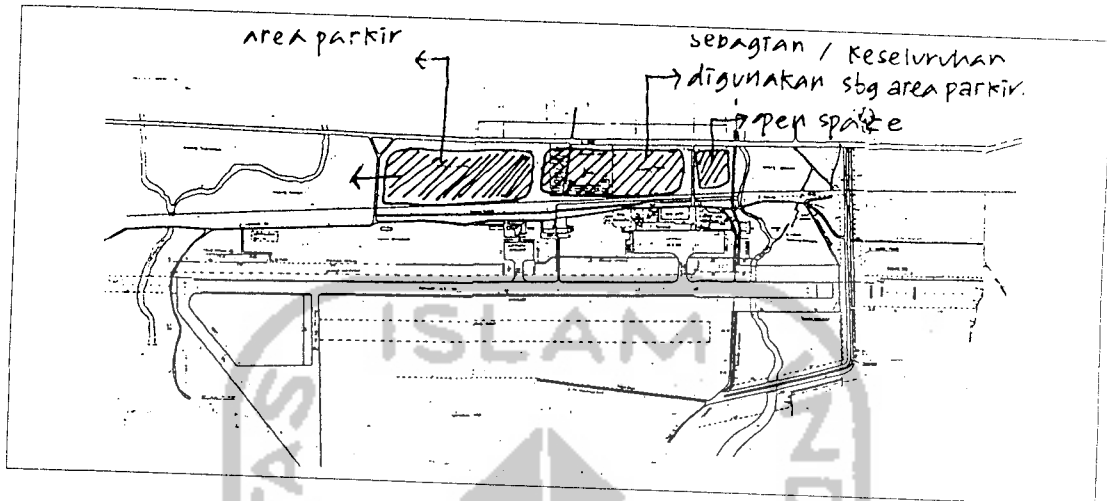
3. 4. 2 Sistem Pelayanan

Pencapaian

Terminal terpadu sebagai *point of interest* harus memiliki main entrance yang jelas. Terdapat 2 jalan utama menuju lokasi, melalui jalan timur dan jalan barat. Adanya jalur kereta api yang melintasi kawasan bandar udara memperlambat sirkulasi pencapaian.

1. Jalur jalan masuk perlu diperlebar sehingga keberadaan terminal terpadu tampak dari arah jalan Adi Sucipto.
2. Diperlukan penanganan khusus untuk jalur kereta api sehingga tidak mengganggu pencapaian menuju kawasan terminal terpadu.

3. Dengan membebaskan pemukiman yang ada (kampung Tinkan dan kampung Jogobayan) untuk direlokasi dan menjadikannya sebagai ruang terbuka atau parkir dengan tata hijau yang bermanfaat, sehingga tidak menutupi view dari dan keluar terminal terpadu.



Sistem Pelayanan Publik

Terminal terpadu Yogyakarta merupakan penggabungan fungsi bandar udara dan stasiun yang membutuhkan lahan yang luas. Kawasan bandar udara Adi Sucipto merupakan kawasan bandara sipil dan militer. Kawasan militer merupakan kawasan tertutup dan tidak dapat digunakan untuk fasilitas pelayanan publik.

Dengan adanya rencana relokasi kawasan militer ke Gading, Wonosari maka kawasan bandar udara sipil dapat dikembangkan untuk mawadahi fasilitas-fasilitas pelayanan publik yang membutuhkan ruang yang luas. Sistem pelayanan publik (untuk bandar udara dan stasiun) masing-masing berada pada tempat yang berbeda (desentralisasi) sehingga alur/arah gerak yang harus dituju penumpang lebih jelas dan lancar, dilengkapi dengan fasilitas pendukung terutama pada ruang-ruang yang digunakan oleh banyak orang.