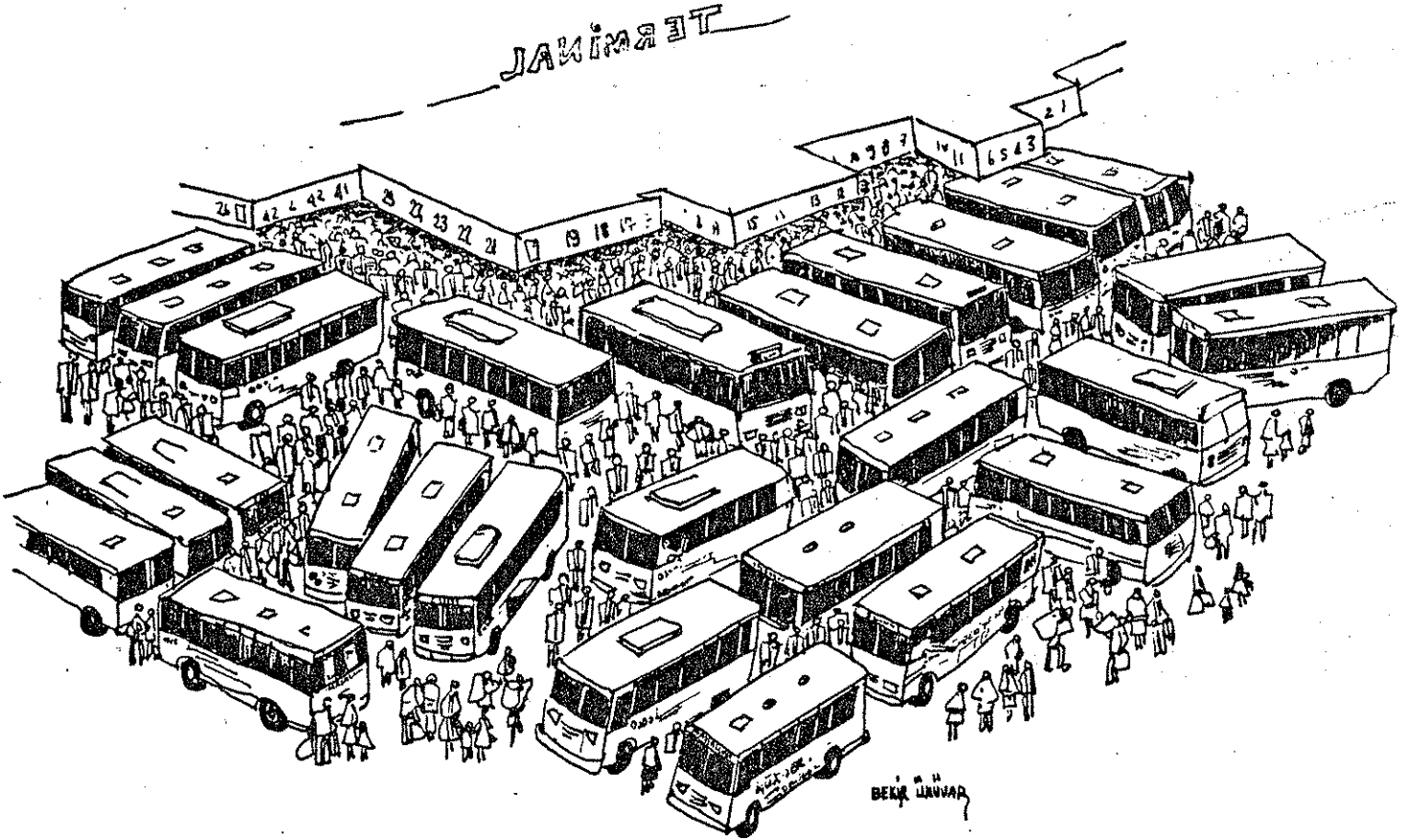
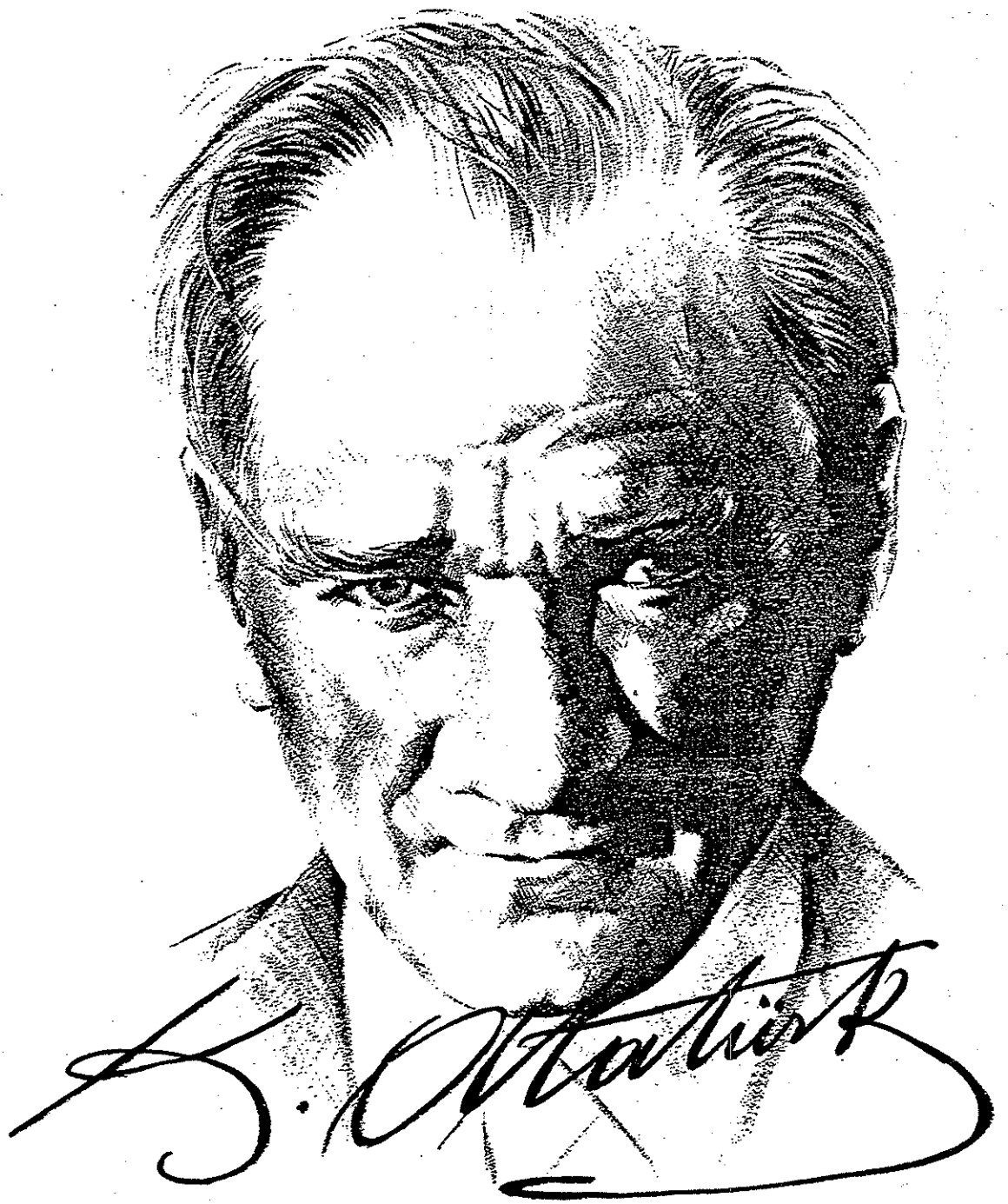


ANKARA BÜYÜK ŞEHİR BELEDİYESİ



ŞEHİRLERARASI OTOBÜS TERMINALİ PROJE YARIŞMASI



**ANKARA
ŞEHİRLERARASI
OTOBÜS TERMİNALI
MİMARİ, ÇEVRE DÜZENLEMESİ
VE ULAŞIM PROJE YARIŞMASI**

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ

A- YARIŞMA ŞARTNAMESİ

B- İHTİYAÇ PROGRAMI

C- GENEL BİLGİLER

I- ANKARA KENTİ İLE İLGİLİ GENEL BİLGİLER

I.1. Ankara'nın Planlama Tarihi

I.2. Fiziki Veriler

I.3. Nüfus

I.4. Alt Yapı

I.5. Mevcut Yeşil Doku

I.6. Çevre Faktörleri

II- YARIŞMA ALANI VE YAKIN ÇEVRESİ İLE İLGİLİ BİLGİLER

II.1. Yarışma Alanının Tanımı ve Sınırları

II.2. Yarışma Alanı Çevresinde Trafik

II.3. İmar Durumu

II.4. Yeraltı Su Durumu

II.5. Yarışma Alanı ve Yakın Çevresindeki Alt Yapı

II.6. Deprem Durumu

II.7. Zemin Durumu

III- MEVCUT ŞEHİRLERARASI OTOBÜS TERMİNALİ İLE İLGİLİ BİLGİLER

III.1. Giriş

III.2. Tandoğan Terminali ve Etlik Garajı ile ilgili Bilgiler

III.3. Mevcut A.Ş.Ö.T. Ulaşım Bilgileri

ŞEKİLLER, GRAFİKLER VE FOTOĞRAFLAR

- . Şekil 1 Ankara Metropolitan Alan Tarihsel Gelişim Şeması
- . Şekil 2 Yeni ve Mevcut Terminal Alanları
- . Şekil 3 Enerji Durumu
- . Şekil 4 Su Durumu
- . Şekil 5 A.Ş.O.T. Yolcu/Araç Akım Diagramı
- . Şekil 6 Terminalden Çıkan Otobüs Sayılarının Güzergah ve Saatlere Dağılımı
- . Grafik 1 İklim Verileri
- . Grafik 2 Rüzgâr Gülü
- . Harita 1/19500 Ölçekli Yarışma Alanı Yakın Çevresi
- . Fotoğraflar Yarışma Alanından Görünüşler

GİRİŞ

Ankara, 13 Ekim 1923 tarihinde Türkiye Cumhuriyeti'nin başkenti olduktan hemen sonra, kentin düzenli ve planlı gelişmesini kontrol etmek üzere bir taraftan yerel-resmî kuruluşlar oluşturulup, yeni yasalar çıkarılırken, diğer taraftan yarışmalar yoluyla Ankara'nın imar planının elde edilmesi doğrultusunda ivedi girişimlerde bulunulmuştur.

Ancak, Cumhuriyet döneminden bugüne kadar, kontrol edilemeyen hızlı nüfus artışı nedeniyle kentin gelişmesi, yapılan imar planlarının önünde gitmiş, bu planlarda hedeflenen yıl için tahmin edilen nüfusa çok önceki yıllarda ulaşılmıştır. Böylece, sözkonusu imar planlarında verilen arazi kullanım kararları yeterince uygulanamazken, mevcut altyapı yetersiz, çeşitli kullanımlar ise artan nüfusun gereksinimini karşılayamaz duruma gelmiştir.

Bugün başkent Ankara'da yetersiz kalan kullanımlardan biri de şehirlerarası otobüs terminalidir. Ülkemizde, kentlerarası yolluklarda karayolu taşımacılığının ağırlıklı olması otobüs terminallerinin önemini arttırırken, Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminali, kentin bölgesel ve ülkesel ölçekteki ulaşım ağında ana düğüm noktalarından biri olması nedeniyle daha büyük bir önem taşımaktadır. Buna karşın, 1969 yılında işletmeye açılan Tandoğan Terminali, kurulduğundan günümüze kadar, sürekli olarak gelişen teknolojiye göre tadil edilerek ve artan gereksinim doğrultusunda mevcut tesislere ilaveler yapılmak suretiyle kapasitesi arttırılmaya çalışılarak kullanılmaktadır.

Yerel yönetim, çevresine yüklediği trafikle sorun haline gelen ve yeterli gelişme alanına sahip olmayan Tandoğan Terminalinin, Ankara'nın 2000 yılına kadarki gereksinimini karşılayamayacağı düşüncesiyle daha geniş bir terminal alanı için yer aramış ve kentin güneybatısında, Balgat yonca yaprağı kavşağının kuzeybatısında, Söğütözü ve Konya-Samsun Devlet Karayolu arasında

kalan alanda yeni bir terminal yapımına karar vermiştir. Bu yerin seçilmesinde, alanın yeterli büyüklükte olması, mülkiyet sorununun olmayışı ve şehirlerarası karayollarına yakın oluşu gibi uygun arsa özellikleri ağırlıkla rol oynamıştır.

Ankara Büyük Şehir Belediyesi, sadece Ankara halkına değil, çeşitli amaçlarla Ankara'ya gelen kişilere ve bulunduğu yerden başka bir şehire giderken terminali uğrak olarak kullanan tüm ülke halkına yeterli düzeyde hizmetin sunulduğu, kent imajını olumlu yönde etkileyecek ve 2000 yılının anlayışına uygun tarzda bir terminalin, mimari, çevre düzenlemesi ve ulaşım projelerini elde edebilmek amacıyla bu yarışmayı düzenlemektedir.

YARIŞMA ŞARTNAMESİ

ANKARA ŞEHİRLERARASI OTOBÜS TERMİNALİ
MİMARİ, ÇEVRE DÜZENLENMESİ VE ULAŞIM PROJE YARIŞMASI
ŞARTNAMESİ

I. YARIŞMANIN KONUSU, AMACI VE İLKELERİ :

A. KONU :

Ankara'nın güney-batısında, Söğütözü mevkiinde 2091 ada 5 parsel, 2092 ada 2 parsel ve 2092 ada 8 parselde yaklaşık 60 Hektar arazi üzerine tesis edilecek olan Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminali Mimari, Çevre Düzenlenmesi ve ulaşım projelerinin elde edilmesi işi, Ankara Büyük Şehir Belediyesi tarafından yarışmaya çıkarılmıştır. Yarışmanın yürütülmesinde "Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Mühendislik ve Mimari Proje Yarışma Yönetmeliği" esas alınmış olup, konunun özelliği nedeni ile, gerekli görüldüğü hallerde yönetmelik dışına çıkılabilecektir.

B. AMAÇ :

Bu yarışmanın amacı, Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminali ile ilgili olarak, günün mimarlık, mühendislik, ulaşım ve sanat anlayışına uygun, işletme ve ilk tesis maliyetleri yönünden en ekonomik çözümleri bulmak ve güzel sanatları teşvik etmektir.

C. TASARIMDA GÖZÖNÜNDE BULUNDURULACAK ESAS VE İLKELER :

Arazi tümüyle ele alınacak, ihtiyaç programı verilen şehirlerarası otobüs terminali kompleksi ve bu terminalin saatte en çok 300 otobüse hizmet verecek biçimde gelişmesinin yer alabileceği genişleme alanı, karayolları ve şehir yönünden uygun geliş ve gidiş bağlantıları, terminal yapıları sosyal tesisleri ve teknik tesisat merkezleri ile birlikte, özellikle mevcut Söğütözü

yeşilliğinin korunması da gözönüne alınarak tasarımlanacaktır.

Yukarıdaki paragrafta belirtilen, saatte en çok 300 otobüslük kapasite son aşama kapasitesi olup, tasarım ilk aşamada 200 otobüslük kapasite gözönüne alınarak yapılacaktır.

II. YARIŞMAYA KATILMA ESASLARI :

Yarışmacıların:

- a. Türk Mühendis ve Mimar Odalarına kayıtlı olmaları,
- b. Şartname satın alarak adres bırakmış olmaları gerekmektedir.

III. YARIŞMANIN ŞEKLİ :

Yarışma serbest, ulusal ve tek kademelidir.

IV. JÜRİ ÜYELERİNİN VE RAPORTÖRLERİN İSİM VE KİMLİKLERİ

A. DANIŞMAN JÜRİ ÜYELERİ ;

1. ALTINSOY, Mehmet : Ankara Büyük Şehir Belediye Başkanı
2. AĞAÇLI, Ömer : Ankara Büyük Şehir Belediyesi İmar Dairesi Başkanı
3. DOĞAN, Sevim : Y. Mimar (D.G.S.A.)
4. OKUTAN, Celal : Makina Y. Müh. (İ.T.Ü.)
5. ÜLGER, Aytakin : Ziraat Y. Müh. (A.Ü. Ziraat Fakültesi)
6. SAYIN, Meral : Y. Şehir Plancısı - Yöneylem Araştırma Uzmanı (O.D.T.Ü.)
7. YEŞİLDORUK, Şakir : Doç.Dr. Elektrik Y.Müh (Missouri Üniversitesi - Birleşik Amerika).

B. ASİL JÜRİ ÜYELERİ :

1. ISLAMOĞLU, Halim : İnşaat Y.Müh. (İ.T.Ü.).
2. KORTAN, Enis : Prof., Y.Müh. Mimar (İ.T.Ü.).
- * 3. MENTEŞ, Gökhan : Y. Şehir Plancısı (O.D.T.Ü.).
4. PAMİR, Haşuk : Doç.Dr., Y.Mimar (O.D.T.Ü.).
5. TAŞPINAR, Adnan : Prof., Y.Müh. Mimar (İ.T.Ü.).

C. YEDEK JÜRİ ÜYELERİ :

1. GEDİK, Alhan : İnşaat Y.Müh. (Münih Teknik Üniversitesi).
- * 2. ORER, Mete : İnşaat Y.Müh. (İ.T.Ü.).
3. SAYIN, İsmail Hakkı : Mimar (O.D.T.Ü.)- Ankara Büyük Şehir Belediyesi İmar Dairesi Başkanlığı.

D. RAPORTÖRLER :

1. AKIN, Gülay : Şehir Plancısı (O.D.T.Ü.)- Ankara Büyük Şehir Belediyesi, İmar Dairesi Başkanlığı.
2. ARSLAN, Gülten : Şehir Plancısı (O.D.T.Ü.)- Ankara Büyük Şehir Belediyesi, İmar Dairesi Başkanlığı.
3. GÖKALP, Semra : Mimar (O.D.T.Ü.)- Ankara Büyük Şehir Belediyesi, İmar Dairesi Başkanlığı.

V. YARIŞMACILARDAN İSTENENLER :

A. İSTENİLEN RESİMLERİN SAYISI, ÖLÇEK VE ÇİZİLİŞ ŞEKİLLERİ :

A1. 1/5000 Ölçekli Genel Yerleşme Planı :

Yarışmacılar, sınırları verilen alanda önerilen açık ve kapalı kullanımların mekansal dağılımının ana hatlarını ve yakın çevre ulaşım ilişkilerini bu ölçeğin gerektirdiği şekilde göstereceklerdir.

A2. 1/1000 Ölçekli Vâzîyet Planı :

Yarışmacılar, projenin yer alacağı yerleşme alanının 1/1000 ölçekli halihazır haritaları üzerinde, vaziyet planını ve kesitlerini (en az iki adet kesit) araç ve yaya ulaşımı, otopark alanları, genel tesisler, yapı grupları ve yapı gruplarının birbirleri ile ilişkileri ve kotları da gösterilerek, doğal çevre düzenlemesini de ifade edecek şekilde tanzim edeceklerdir.

Kesitler yakın çevreleriyle birlikte çizilecektir.

A3. 1/500 Ölçekli Plan, Kesit ve Görünüşler :

? { Bütün kat planları, yakın çevresi ve açık alanlarla ilişkileriyle birlikte kotlu olarak gösterilecektir. Kesit ve görünüşler, yapıyı ifade edecek sayıda çizilecektir.

A4. 1/200 Ölçekli Kesit ve Cepheler :

? { Yapıların arazi ile ilişkilerini ve iç mekan oluşumunu en iyi şekilde ifade edecek bir kesit ve bir cephe verilecektir.

A5. 1/100 Ölçekli Plan, Kesit ve Görünüşler :

←
Sarı. Ana terminal binasının, gerek strüktür ve gerekse plan oluşumu

bakımından en az beş aks'lık cephe ve derinliği olan bir bölümü, plan, cephe ve kesit olarak verilecektir. Ayrıca taşıyıcı sistem gösterilecektir.

A6. Ulaşım Sistemi ile ilgili Şema ve Kesitler :

1. Yol ağı bağlantıları üzerindeki trafik tahminleri şeması (istenilen ölçekte).
2. Çok katlı kavşaklar ve tipik hemzemin kavşakların şemaları (1/1000). ✓
3. Tipik yol en kesitleri (1/100).
4. Değişik ulaşım türlerinin yol ağı üzerindeki akımlarını gösteren dolaşım şeması (1/1000).

Bu şema, değişik ulaşım türlerinin (kentlerarası otobüs, kentiçi otobüs, taksi, otomobil, vb.) yol ağı üzerindeki akım yönlerini gösterecek nitelikte olacaktır.

5. Raylı toplu taşıma istasyonu ile diğer toplu taşıma sistemlerinin duraklarını gösteren şemalar (1/500). ✓

Değişik ulaşım türlerinin akım yönleri gösterilirken aşağıda verilen standart renkler kullanılacaktır. Yarışmacı bu türleri çeşitlendirmeyi düşünüyorsa bu renklere sadık kalmak koşuluyla şekilsel gösterim kullanabilir.

<u>Ulaşım türü.</u>	<u>Renk</u>
Raylı Sistem	Bej → Sıyah
Kentlerarası Otobüs	Kırmızı
Kentiçi Otobüs	Mavi
Kentiçi Minibüs	Yeşil
Kentiçi Taksi - Otomobil	Turuncu
Kentiçi Özel Otomobil	Mor → Kohuacı
Yaya	Sarı

A7. 1/1000 ölçekli Maket :

Renk kullanımı serbesttir. Yarışmacılar önerdiği terminal kompleksi ve yakın çevresini içine alan bir maket vereceklerdir.

A8. Projelerin Çizim ve Sunuş Biçimi :

Projeler aydınır kağıdına, siyah çini mürekkebi ile çizilecektir. Sergilenmek üzere bir takım özalit kopya, orijinaleri ile birlikte teslim olunacaktır. Sergileme kolaylığı bakımından, bütün paftalarda o paftanın asılma şemasındaki yeri çizilecektir. Ayrıca her paftada bütün kat planlarının altına ayrı ayrı alanları ve paftanın sol alt köşesine o paftadaki binaların toplam alanları (m²) olarak verilecektir.

Belirtilenler dışında proje takdiminde renk ve şekil kullanımı serbesttir.

B. PROJELERE EKLENECEK BELGELER :

B1. Mimari ve Çevre Düzenlemesi Açıklama Raporu :

1. Projenin ve İhtiyaç Programının Ana Yorumları :

Yarışmacılara verilen ihtiyaç programının nasıl yorumlandığı, mimari ve çevre projelerinin ne tür ilişkiler sistemleriyle kurgulandığı gerek yazıyla, gerek anafikirleri veren şemalarla açıklanacaktır.

2. Terminal İçi Dolaşım :

Terminal yapı(ları) içinde yaya ve yük dolaşımı 1/500 ölçekli plan ve kesitlerin özalit kopyaları üzerinde yön fikri veren işaretlerle açıklanacaktır.

3. Arsa ve Yakın Çevre Verileri :

Arsa (kot farkları, eğim yönleri, yüzeyleri vb.) ve yakın çevre (çevre yolları, konut alanları vb. değişik arazi kullanımları ve bunlara ait kent formları) verilerinin projelendirilmede nasıl ele alınarak değerlendirildiği şemalarla anlatılacaktır.

4. Çevresel Kontrol :

Çevresel kontrol (güneşin etkisi, rüzgar yönü, ses kaynakları ve yönü, yağmur, kar ve buzlanma gibi sorunlara karşı) açısından verilerin gerek kentsel tasarım, gerekse bina ölçeğinde ele alınışları, değerlendirilmeleri ve ilgili çözümleri yazıyla ve şemalarla anlatılacaktır.

5. Kent İmgesi :

Kentsel tasarım açısından bu tür bir olanağın kent silüetini, kent estetiğini ve kent imgesini nasıl etkileyeceği şemalarla anlatılacaktır.

6. Mühendislik Önerileri ile Mimari Yorum İlişkisi :

Özellikle inşaat, makina, elektrik ve altyapı önerilerinin mimari projeyi ve dili oluşturmada ve geliştirmedeki katkıları yazı ve şemalarla açıklanacaktır.

7. Aşamalandırma :

İnşaatın iki etapta yapılacağı düşünülerek (birinci etap saatte toplam 200 otobüs, ikinci etap ise birincisiyle birlikte saatte toplam 300 otobüs için alınacak), bu sürecin aşamalarının ne gibi yapı parçalarından oluşacağı şemalarla açıklanacaktır.

8. Çevre Formu ve Dolaşım :

Terminale ulaşım ve terminal içi dolaşım sisteminin çevre formunu

oluşturmada (yolların dilinin çevre mimarisi oluşturması) nasıl kullanıldığı şemalarla açıklanacaktır.

B2. Ulaşım Açıklama Raporu :

1. Tasarım İlkeleri ve Trafik Tahminleri :

1/5000 ölçekli "genel yerleşme planında" önerilen terminal alanı ile çevresindeki ana karayollarının ilişkisini sağlayan, 1/1000 ölçekli "vaziyet planında" önerilen, terminal alanı içindeki (a) yol, (b) kavşak ve (c) diğer ulaşım öğelerinin rasyonelleri ve tasarım ilkeleri, tasarıma esas alınan insan ve araç trafiği tahminleri (Şartname V-A6/1) belirtilerek anlatılacaktır. Terminal alanı ve yakın çevresindeki yol ağı üzerindeki trafik tahminlerinin hesaplama yöntemi özetle açıklanacaktır.

2. Kavşak Çözümleri :

1/1000 ölçekli şemaları istenen tüm çok katlı kavşakların ve tipik hemzemin kavşakların çözümleri verilecektir.

3. Yol Standartları :

1/100 ölçekli tipik en kesitleri istenen yolların kabul edilen geometrik ve yapım standartları özet bir tabloda gösterilecektir.

Her yol tipine ait önerilen toplam yol uzunluğu verilecektir.

4. Dolaşım Şeması :

Kentlerarası ve kentsel ulaşım sistemlerinin bağlantı biçimleri, bunların istasyon, durak ve park yerlerinin konumu ve büyüklüklerini gösterecek 1/1000 ölçekli dolaşım şemasının ana hatlarını açıklanacaktır.

5. Kentsel Ulaşım Sistemi ile Bütünleşme :

Kentten gelerek kentlerarası sisteme aktarılan ve kentlerarası

sistemden gelerek kente yönelen kişilerin aktarma durumları; hız , kapasite, elverişlilik ve konfor yönünden irdelenecek, özellikle raylı toplu taşıma sistemlerinin durakları ayrıntılı olarak incelenecektir.

B3. İnşaat Mühendisliği Raporu :

İnşaat Mühendisliği Raporunda; yapı için teklif edilen taşıyıcı sistemin seçiminde gözönüne alınan mühendislik, mimarlık ve ekonomi faktörleri belirtilecektir. Şematik taşıyıcı sistem 1/500 ölçeğinde verilecektir. Ayrıca sistemi açıklayıcı detay bilgiler verilebilir.

B4. Makina Mühendisliği Hizmetleri Raporu :

Makina mühendisliği hizmetleri raporunda, ihtiyaç programında belirlenen hacimlerin fonksiyonlarına uygun mekanik tesisat sistem seçimleri belirtilecektir. Ayrıca bu seçime neden olan tesisat zorlamaları, servis zaman süreçleri (kesikli-sürekli) açıklanarak ekonomik faktörleri izah edilecektir.

Önerilen tesisat sistemlerine göre, kompleksin toplam ısı yükü saptanacak, ısı santralını primer devre akışkanı ve tesisat dağılım toplama şekilleri ile varsa yardımcı teknik santral yerleri (eşanjör ve havalandırma santralleri) hakkında bilgi verilecektir.

Ayrıca ısıtma dışında kalan sıhhi tesisat sistemleri, yangın önlem ve tedbirleri, pis su, kanalizasyon şebeke sistemi, tabii havalandırma imkanları açıklanacaktır.

Önerilen tesisat sistemlerinin yarışmaya sunulan mimari projeye uyumu belirtilecektir.

B5. Elektrik Mühendisliği Hizmetleri Raporu :

Elektrik tesisatı raporunda, ihtiyaç programında belirtilen bina içi ve dışı yerlerin enerji ihtiyacının nasıl karşılanacağı açıklanacak ve planlanacaktır. Dağıtım şebekesi, ana dağıtım merkezi ile tali indirici trafo merkezlerinin yerleri ve tertipleri belirtilecektir. Terminalin toplam güç ihtiyacının hesaplanmasında eş zamanlık faktörü dikkate alınarak ön hesapları yapılacak ve yüklerin trafo merkezine dağılımı gösterilecektir. İç ve dış aydınlatma, enerji tasarrufuna uymakla birlikte, her yer için en uygun ve yolculara huzur hissi veren aydınlatma sistemleri seçilecektir. Haberleşme, yangın ihbarı, neşriyat, alarm, anons ve telefon gibi zayıf akım tesisleri hakkında yeterli bilgiler verilecektir.

Kuvvetli ve zayıf akım tesislerine ait merkezlerin mimari projedeki yerleri ile tesis edilecekleri hacimler belirtilecektir. Elektrik kesilmelerinde, terminalin acil enerji ihtiyacını karşılayacak yedek elektrojen grubunun nominal gücü hesaplanarak, tesis yeri ve mevcut alçak gerilim şebekesine bağlanış şekli açıklanacaktır.

Terminal alanının üzerinden geçen yüksek gerilim havai hatları dikkate alınmayacaktır.

B6. Maliyet Hesabı :

Yarışmacılar, projenin eki olarak ayrı bir maliyet raporu tanzim edeceklerdir.

Maliyet Raporunda ;

1. Yapı yaklaşık maliyet bedeli 125.000 TL/m² olup, teklif yapıların alanları ile çarpılacak ve bu yapı maliyetleri toplamı, toplam maliyet olarak gösterilecektir.

2. Toplam bina maliyetine, ek proje hizmeti gerektiren yol ve

otopark projeleri, bahçe ve saha tanzim projeleri, tesisat ve elektrik tesisat projeleri, saha drenajı ve sulama projeleri, kanalizasyon vb. tüm mimarlık ve mühendislik altyapı hizmetlerine, inşaat maliyeti olarak kabul edilen 5.000.000.000.- TL. ilave edilerek inşaat maliyeti bulunacaktır.

Bu toplam değer 16.500.000.000.- TL. olup, aşılmamasına özen gösterilecek ve bu husus jüri tarafından değerlendirmede gözönünde bulundurulacaktır. Maliyet tavanı olan 16.500.000.000.- TL'nin aşılması halinde proje yarışma dışı bırakılacaktır.

Çok katlı kavşak, geçit vb. trafik düzeni ve raylı toplu taşıma istasyonu ile ilgili mühendislik hizmetleri altyapı hizmetleri kapsamına dahil değildir.

Yarışmacılar, teklif edecekleri alanları aşağıdaki esaslar dahilinde hesaplayacaklardır.

a) Alan ölçüleri, teklif edilen yapının dış ölçüleri esas alınarak hesaplanacaktır.

b) Normal kat yükseklikteki hacimler 1 emsal ile, 4.5 metreden fazla yükseklikteki hacimler 1.5 emsal ile, 9.00 metreden fazla yükseklikteki hacimler 2.25 emsal ile çarpılarak alan hesaplarına dahil edilecektir.

c) Balkon ve üstü örtülü teras alanlarının yarısı hesaba dahil edilecektir.

d) Bina dışında (giriş saçakları hariç) açık teraslar ile üstü kapalı yanları açık geçitler % 25 olarak hesaba dahil edilecektir.

C. KİMLİK ZARFI :

Yarışmacılar, projenin teslim edildiği ambalajın içine proje ile aynı rumuzu taşıyan ve üzerine yazı makinası ile yazılmış

"Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminali Mimari, Çevre Düzenlemesi ve Ulaşım Proje Yarışması Kimlik Zarfı" ibaresi yazılı bir zarfın içine;

C1.

- a) Yarışma şartlarını aynen kabul ettiklerini,
- b) Adını ve Soyadını,
- c) Mezun oldukları okul ve diploma numaralarını,
- d) Üyesi oldukları oda sicil numaralarını,
- e) adreslerini,

bildirir imzalı bir belge

C2.

İnşaat mühendisliği, makina, elektrik tesisat ve ulaşım raporlarını hazırlayan uzman inşaat, makina ve elektrik mühendisleri ile varsa ulaşım uzmanının;

- a) Adını ve soyadını,
- b) Mezun oldukları okul ve diploma numaralarını,
- c) Üyesi oldukları oda sicil numaralarını,
- d) Adreslerini,

bildirir ayrı ayrı ilgili uzman mühendislerce düzenlenmiş imzalı birer belge konulacaktır.

C3.

Yarışmaya katılan proje sahiplerinden yarışmada ödül ve mansiyon kazanamadıkları halde kimliklerinin açıklanmasını dileyenler kimlik zarfının üzerine "Açılabilir" kaydını koyabilirler. Üzerinde "Açılabilir" kaydı bulunan kimlik zarfları, jüri tarafından projeleri ödül ve mansiyon kazanamamışlarsa da açılır, kimlikleri açıklanır ve bu husus tutanakta belirtilir.

VI.

YARIŞMADAN ÇIKARMA :

- a) Kimlik zarfı ile içinde bulunacak belgelerin verilmemesi,

b) Herhangibir yerinde eserin sahibini tanıtan bir işaret bulunması (el yazısı ile yazılmış açıklama notları bu işaretlerden sayılır. Proje nüshâları üzerinde müellifin kimliğini belli edecek tarzda el yazısı bulunamaz.), yarışmadan çıkarma nedenidir. Bu tür projeler jüri kararı ile tutanağa geçirilmek şartı ile yarışma dışı bırakılır.

VII. ÖDÜLLER TUTARI VE NASIL ÖDENECEĞİ :

ÖDÜLLER :

- | | |
|--------------|-------------------|
| 1. ÖDÖLE NET | : 4.000.000.- TL |
| 2. ÖDÖLE NET | : 3.500.000.- TL |
| 3. ÖDÖLE NET | : 3.000.000.- TL. |

MANSİYONLAR :

- | | |
|------------------|------------------|
| 1. MANSİYONA NET | : 1.200.000.- TL |
| 2. MANSİYONA NET | : 1.200.000.- TL |
| 3. MANSİYONA NET | : 1.200.000.- TL |
| 4. MANSİYONA NET | : 1.200.000.- TL |
| 5. MANSİYONA NET | : 1.200.000.- TL |

Yarışma sonunda jürinin değerlendirmesine göre yukarıda yazılı ödüller, Ankara Büyük Şehir Belediyesi, İmar Dairesi Başkanlığı tarafından, sonucun gazete ile ilanından en geç bir ay sonra yarışmacılara ödenir. *net ödül*

VIII. YARIŞMACILARA VERİLECEK BELGELER :

1. Yarışma Şartnamesi,
2. İhtiyaç Programı,
3. 1/50000 ölçekli nazım planı,
4. 1/5000 ölçekli imar planı,
5. 1/1000 ölçekli halihazır harita,
6. Ek raporlar.

IX. BAŞVURMA :

Yarışmaya katılmak isteyenler, 15.2.1985 günü, saat 10.00'dan itibaren, Ankara Büyük Şehir Belediyesi, İmar Dairesi Başkanlığına başvurup, ad, soyadı ve açık adreslerini yazdırarak 10.000.- TL karşılığında yarışma şartnamesi ve eklerini alabilirler.

X. YARIŞMANIN SÜRESİ :

Yarışma, 3.6.1985 tarihinde, saat 17.00'de sona erecektir.

XI. SORU VE CEVAPLAR :

Yarışmacılar, 4.3.1985 günü, saat 17.00'ye kadar ele geçecek şekilde yarışmaya ait teknik soruları yarışma raportörlüğü kanalı ile jüriden sorabilirler. Soruların cevapları, son soru sorma tarihinden itibaren 15 gün içerisinde şartname alan bütün yarışmacılara taahhütlü olarak postalanacaktır.

XII. PROJELERİN TESLİM GÜNÜ, YERİ VE ŞARTLARI :

Projeler, 3.6.1985 günü, en geç saat 17.00'de Ankara Büyük Şehir Belediyesi, İmar Dairesi Başkanlığı, Milli Müdafaa Cad. NO. 8 Kızılay/ANKARA adresindeki Jüri Raportörlüğüne, makbuz karşılığında elden teslim edilecektir.

Bu amaçla gönderilecek zarfların üzerine "Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminali Mimari, Çevre Düzenlemesi ve Ulaşım Proje Yarışması Raportörlüğü" ibaresi ve (Ankara Büyük Şehir Belediyesi, İmar Dairesi Başkanlığı - Milli Müdafaa Cad. No: 8, Kızılay / ANKARA) adresi yazılacaktır.

XIII. JÜRİ TOPLANTI GÜNÜ :

Jüri, değerlendirme çalışmaları için 10.6.1985 günü, saat 10.00'da toplanacaktır. Jüri, çalışmaları sonunda hazırlayacağı

raporu, Ankara Büyük Şehir Belediyesi, İmar Dairesi Başkanlığına verecek, Ankara Büyük Şehir Belediyesi, İmar Dairesi Başkanlığı, sonucun gazetelerde ilanından sonra, bu raporun mesleki bülten ve dergilerde yayımını sağlayacaktır.

XIV. PROJELERİN SERGİLENMESİ (GÜNÜ, SÜRESİ VE YERİ) :

Yarısmaya katılan bütün projeler, sonucun ilanından sonra 20.6.1985 tarihinden, 30.6.1985 tarihine kadar Ankara'da 10 gün süre ile sergilenecektir.

Sergide, yarışma şartnamesi ve jüri raporlarından örnekler bulundurulacaktır.

XV. PROJELERİN GERİ VERİLME ŞEKLİ :

Sergiden sonra derece alamayan projelere, yarışmanın bitimini müteakip bir ay içerisinde elden Ankara Büyük Şehir Belediyesi, İmar Dairesi Başkanlığından alınacaktır. Bu süre içinde alınmayan projelerden Ankara Büyük Şehir Belediyesi sorumlu değildir.

XVI. RUMUZ VE AMBALAJ MASRAFLARI :

Rumuz: 5 rakamlı, 1x4 cm. ebadında olup, her paftanın, raporların her sayfasının, zarfların ve ambalajların sağ üst köşesine yazılacaktır. Ambalajlar üzerine projenin rumuzu ile "Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminali Mimari, Çevre Düzenlemesi ve Ulaşım Proje Yarışması" ibaresi ve (Ankara Büyük Şehir Belediyesi, İmar Dairesi Başkanlığı - ANKARA) adresi yazılacaktır. Tekliflerin kimlik ve yazışma adresleri, zarfları, açıklama raporları ve projeler kıvrılmadan düz olarak bir ambalaj içerisinde, maketini ise ikinci bir ambalaj içerisinde teslimi tercih edilmektedir.

XVII. İHTİLAFLARIN HALLİ :

Yarışmanın sonucundan sözleşmenin imzalanmasına kadar geçecek

sürede Ankara Büyük Şehir Belediyesi ve yarışmacı arasında doğan anlaşmazlıklar Ankara Mahkemelerinde çözümlenecektir.

XVIII. BİRİNCİ ÖDÜLÜ KAZANANA İŞİN NASIL VERİLECEĞİ :

1. Ödül ve mansiyon kazanan projeler Ankara Büyük Şehir Belediyesinin malı olacaktır.

2. Ankara Büyük Şehir Belediyesi, uygulama projelerini, lüzum gördüğü takdirde Mesleki Kontrollük Hizmetlerini yarışmada birinciliği kazanan proje sahibine yaptıracaktır. Çevre düzenleme projesi fikir projesi niteliğinde olup, herhangi bir telif hakkı söz konusu değildir.

İhtiyaç programının ve arsanın Ankara Büyük Şehir Belediyesi tarafından değiştirilmesi veya yapının inşasından Ankara Büyük Şehir Belediyesi tarafından vazgeçilmesi halinde, Belediye uygulama projeleri ve eklerini yarışmada birinci ödülü kazanan proje sahibine yaptırıp yaptırmamakta serbest kalacaktır.

3. Ankara Büyük Şehir Belediyesi, uygulayacağı projenin sahibine Mimarlık ve Mühendislik (PID) işlerinin ücretini, bu şartnamenin "V-B6" daki esaslara göre bulunacak toplam maliyet üzerinden, birincinin (m²) alanı esas alınarak mimarlık ve mühendislik şartnamesindeki esaslara göre mimari 5. sınıf, inşaat mühendisliği 5. sınıf, makina mühendisliği 5. sınıf, elektrik mühendisliği 5. sınıf olmak üzere öder.

Altyapı hizmetlerinin ücreti ise "Mimarlık ve Mühendislik Hizmetleri Şartnamesine Göre Altyapı PID Ücretinin Takdirine Esas Teskil Edecek Cetvel"e göre, mimarlık % 25 ve 5. sınıf, inşaat mühendisliği % 20 ve 5. sınıf, ulaşım mühendisliği % 20 (ulaşım mühendisliği hizmeti inşaat mühendisliği gibi hesaplanır), makina mühendisliği % 20 ve 5. sınıf ve elektrik mühendisliği % 15 ve 5. sınıf olmak üzere hesaplanarak ödenir.

Mesleki kontrollük hizmetleri ücretleri aynı sınıflar üzerinden hesaplanır.

XIX. SÖZLEŞME :

Proje sözleşmesi ve Mesleki Kontrollük Hizmetleri Sözleşmesi, yarışmanın sonuçlanmasından sonra Ankara Büyük Şehir Belediyesi ve birinci ödülü kazanan proje sahibi arasında, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ve ilgili resmi kuruluşların 1985 yılında yürürlükte olan sözleşmeleri esas alınarak düzenlenecektir.

İHTİYAÇ PROGRAMI

ANKARA ŞEHİRLERARASI OTOBÜS TERMİNALİ
İHTİYAÇ PROGRAMI

Ön bilgi: 1.Yanında (☆) işareti olan yerlerin fiziki tanımları ve fonksiyonel dağılımları yarışma projesinde verilecek ancak, gerekli programlar uygulama projesi içinde detaylandırılacaktır.

2.Yanında (☆) işareti bulunan yerler merkezi olarak kurulabileceği gibi "giden" ve "gelen" yolcular mahalleri içinde dağılmış olarak da bulunabilirler.

3. Aşağıda verilen alan değerleri saatte 200 otobüse hizmet verecek şekilde belirlenmiş olup, tasarım saatte en çok 300 otobüs- lük kapasite gözönüne alınarak yapılacaktır.

1. GENEL TESİSLER	AÇIK		KAPALI			
	Sayı	Birim Alan(m ²)	Toplam (m ²)	Sayı	Birim Alan(m ²)	Toplam (m ²)
1.1. Gelen ve Giden Yolcular için Hol (Bina Ana Girişi) (gerekli ve yeterli oturma grupları ile)				10200 kişi	0.5 m ² /kişi	5100
☆1.2. Danışma (Turizm bürosu dahil)						80
1.3. Otel Rezervasyon						40
1.4. Otomobil Kiralama ✓						200
☆1.5. Satış Yerleri ✓				50	8	400
☆1.6. Banka				2	200	400
☆1.7. P.T.T.				2	200	400
☆1.8. Berber						
Erkek berberi				6	16	96
Kadın berberi				3	16	48

	AÇIK			KAPALI		
	Sayı	Birim Alan(m ²)	Toplam (m ²)	Sayı	Birim Alan(m ²)	Toplam (m ²)
*1.9. Lostra				2	40	80
*1.10. Çocuk Bakımı (Oyun, besleme, temizlik vb.)						100
*1.11. Bagaj ve Emanet .Alınmayan bagaj deposu ve büro .Emanet deposu, emanet dolapları ve görevlisi						100 500
*1.12. Otomasyon ve Gü- venlik Birimi						600
*1.13. Telefon Kabinleri				100	0.4	40
1.14. Lokanta-Mutfak (250 kişilik olarak düşünülecek, servis masalara yapılacak, lokanta ile irtibatlı tam teşekküllü bir mutfak tertiplene- cektir.)						1000
*1.15. Kafeterya-Mutfak (Self-Servis sistem- li, yemek 4-6'sar kişilik masalarda yenecek, kafeterya ile direk irtibatlı, tam teşekküllü mut- fak düşünülecektir.)						500
1.16. Sinema-Video Salonu (150 kişi kapasiteli bilet satış gişesi, büfe, yeterli idari personel yerleri, WC Lavabo vb. ile düşü- nülecektir.)						500
1.17. Alış-Veriş Merkezi						600
1.18. Kargo (gelen-giden depo ve bankoları ve görevli yerleri ile düşünülecektir.)						500

	AÇIK			KAPALI		
	Sayı	Birim Alan(m ²)	Toplam (m ²)	Sayı	Birim Alan(m ²)	Toplam (m ²)
1.19. Kayıp Eşya Bürosu						100
1.20. Dış Yerleri (gelen yolculardan %10'u kullanabilir.) . Genel kullanım alanı				35	4	140
1.21. İlk Yardım						100
1.22. Mescit ✓						100
1.23. Bilet Satış Yerleri				150	4	600
*1.24. W.C. Lavabo						(yeterli sayıda)
2. GİDEN YOLCU VE ARAÇLAR						
2.1. Gidiş Holü (dolaşım, uzun bekleme, TV. seyir köşeleri yeterli olarak düzenlenecektir.)				8500 kişi	0.5 m ² /kişi	4250
2.2. Giden Otobüs peronları (bekleme yerlerinin üstü kısmen kapalı)	70	91	6370 (1592)			
2.3. Bekleme Bölgeleri (200 otobüs saatte, 100 " yarım saatte, 4 otobüs şirketi paylaşırsa 25 yer)				25	100	2500
2.4. Kentiçi Ulaşım Araçları						
2.4.1. Raylı Toplu taşıma İstasyonu (Ankara Raylı Toplu taşıma Genel Tasarım İlkelerine göre).						
2.4.2. Kamu Otobüsleri Durağı (Yarısının üstü ve yanları korumalı)	20	49	980 (245)			

	AÇIK			KAPALI		
	Sayı	Birim Alan(m ²)	Toplam (m ²)	Sayı	Birim Alan(m ²)	Toplam (m ²)
2.4.3. Minibüs Durağı (Yarısının üstü ve yanları korumalı)	20	30	600 (150)			
2.4.4. Taksi, Otomobil Yaşama Yeri (Yarısının üstü korumalı)	25	20	500 (125)			
2.4.5. Özel Otomobil Yaşama Yeri (Yarısının üstü korumalı)	20	20	400 (100)			
2.4.6. Özel Otomobil ve Taksi Park Yeri	300	20	6000			
3. GELEN YOLCU VE ARAÇLAR						
3.1. Geliş Holü				1700 kişi	0.5 m ² /kişi	850
3.2. Gelen Otobüs Peronları (Bu perona gelerek yolcu indiren transit otobüslerin sonradan giden otobüslere ait peronlara yanaşarak yolcu alabilmeleri sağlanacaktır.)	20	91	1820			
3.3. Bekleme Bölümleri				10	100	1000
3.4.1. Raylı Toplu Taşıma İstasyonu (Ankara Raylı Toplu Taşıma Genel Tasarım İlkelerine göre)						
3.4.2. Kamu Otobüsleri Durağı (yarısının yanları ve üstü korumalı)	20	49	980 (245)			

	AÇIK			KAPALI		
	Sayı	Birim Alan(m ²)	Toplam (m ²)	Sayı	Birim Alan(m ²)	Toplam (m ²)
3.4.3. Minibüs Durağı (Yarısının üstü ve yanları korumalı)	20	30	600 (150)			
3.4.4. Taksi, Otomobil Ya- naşma Yeri (Yarısının üstü korumalı)	25	20	500 (175)			
3.4.5. Özel Otomobil Ya- naşma Yeri (Yarısının üstü korumalı)	40	20	800 (200)			
4. TERMINAL İŞLETMESİYLE İLGİLİ BÖLÜMLER						
★4.1. Terminal Yönetimi						1800
4.2. Teknik Servisler +						1200
4.2.1. Merkezi Isı Santrali . Isı Üretici Kazanlar . Eşanjörler . Boylerler . Besi Tankı - Depolar . Hidroforlar . Yakıt Isıtma, Pompalama, Filtrasyon . Kompresör-Su Yumuşatma . Kollektörler . Atölye - Bakım						
4.2.2. Havalandırma ve Aspirasyon Santralleri				3	100	300
4.2.3. Yardımcı Eşanjör Merkezleri				3	100	300
4.2.4. Çöp Muhafaza, Çöp İmha ve Çöp Tahliye						100

(+) a) Yakıt tankları, su depoları ve L.P.G. gaz tesisatı yapı harici düşünülecektir.

b) Havalandırma santralleri ve eşanjör merkezleri toplam alanları değiştirmeden çoğaltılıp, azaltılabilir.

	AÇIK			KAPALI		
	Sayı	Birim Alan(m ²)	Toplam (m ²)	Sayı	Birim Alan(m ²)	Toplam (m ²)
4.2.5.Bina Otomasyonu (Güvenlik kontrol) Teknik Servis Büroları ✓						120
4.2.6. Duş, WC, Lavabo (yeterli sayıda)						60
4.2.7. Yangın Söndürme, İtfaiye Grubu, Arazöz Arabaları						220
☆ 4.3. Güvenlik Otomasyon ⁵⁰⁰⁰ ✓						600
☆ 4.4. Şirket Büroları				200	25	5000
4.5. Akaryakıt İstasyonu	20	75	1500	20	75	1500
4.6. Servis İstasyonu				20	120	2400
4.7. Otobüs Park Yeri ✓	100	49	9800	100 200	49	9800
4.8. Servis Araçları Park Yeri	12	45	540	12	45	540
☆ 5. Otel (220 yatak kapasiteli, 2 yıldızlı otel yönetmeliğine uygun tüm tesisleri ile ayrı bir işletme olarak düzenlenecektir.)						10000
						54.364 52.324

$$54.364 \times 127.000 \rightarrow 6.799.500.000$$

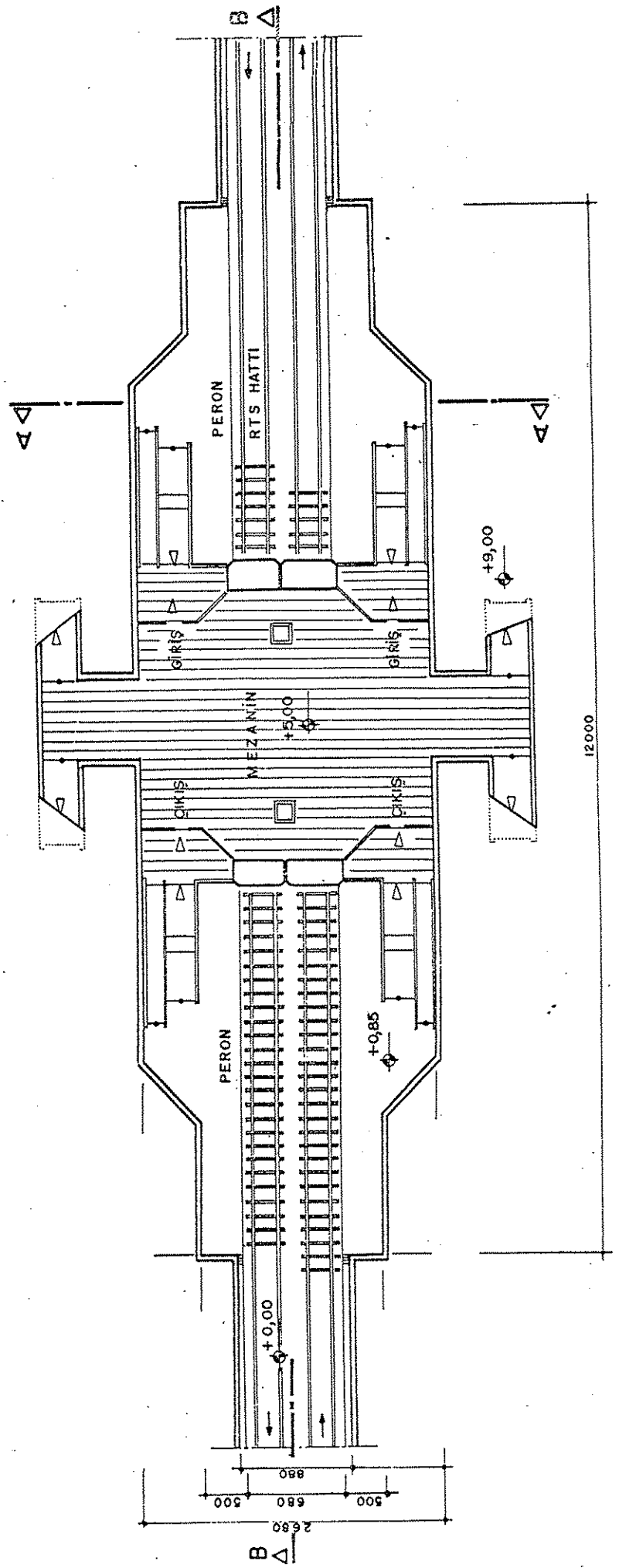
$$6.799.500.000 \cdot 000. (6. milyar)$$

$$52.324 \times \%40 \rightarrow 73.253,6 \cdot 125 \rightarrow 9.156.625$$

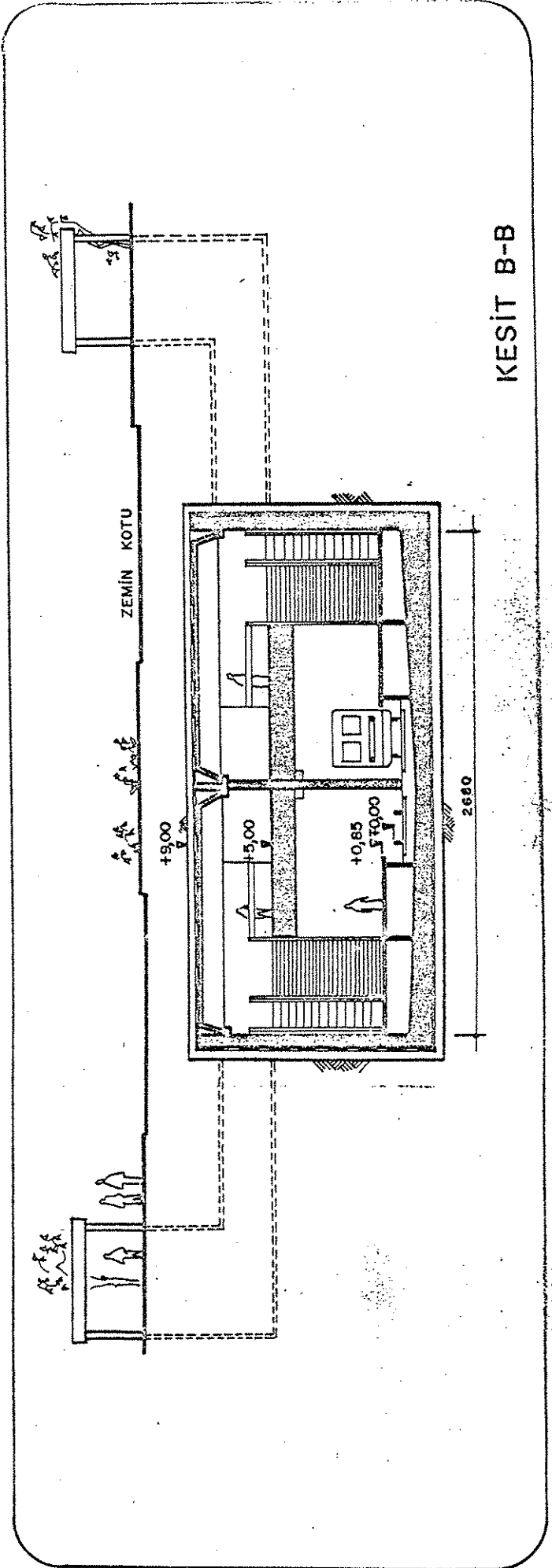
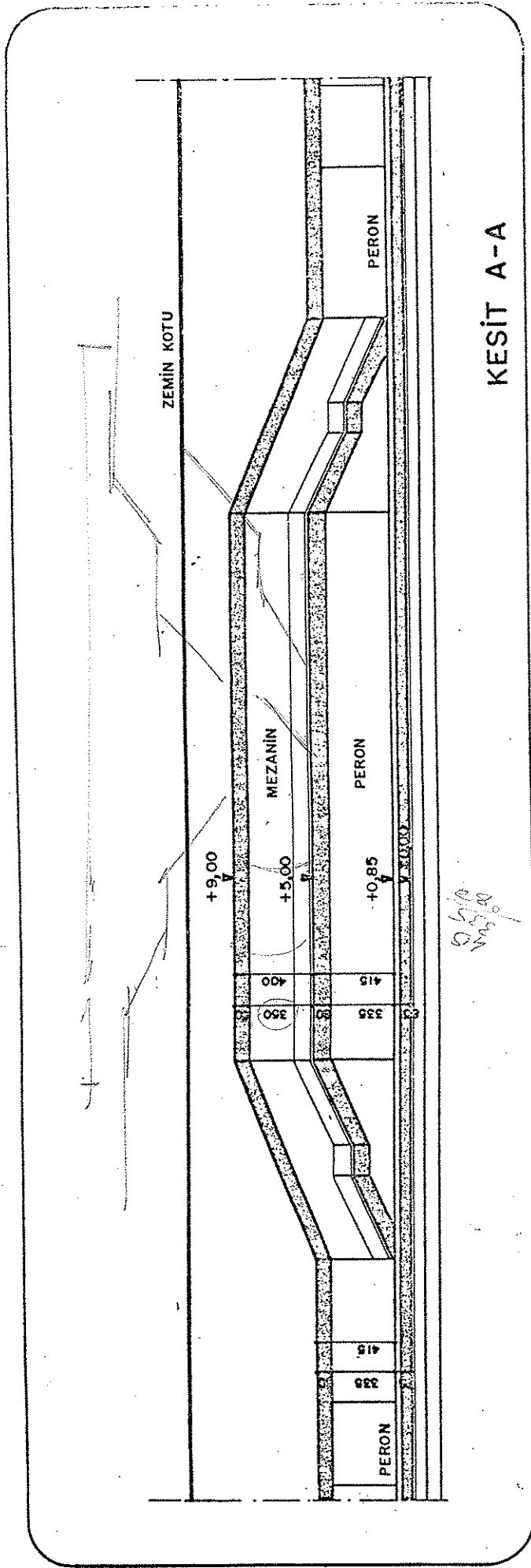
$$+ 5.000.000$$

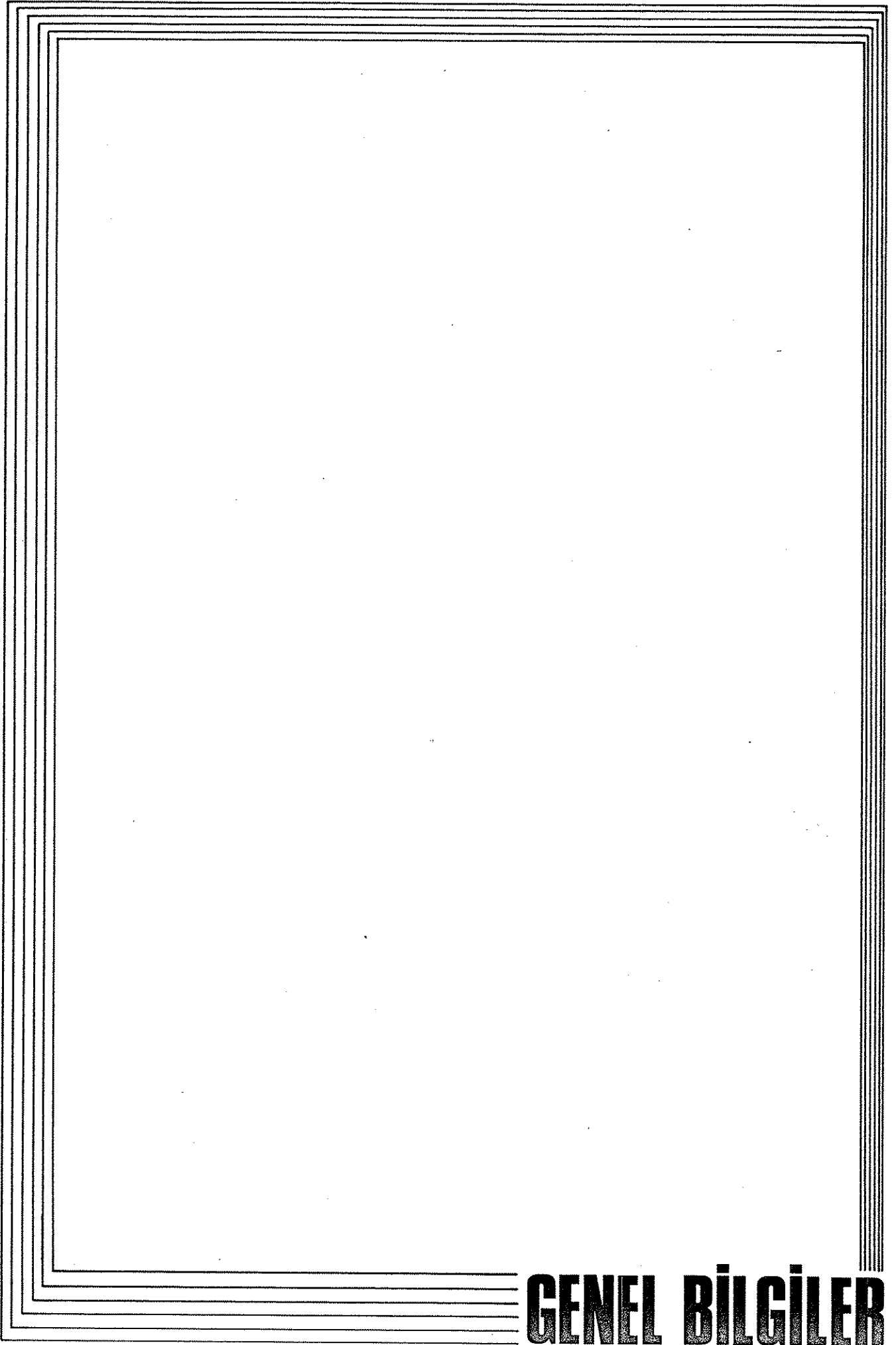
ANKARA RAYLI TOPLUTAŞIM SİSTEMİ
GENEL TASARIM İLKELERİ

Kapasite	: 30.000. - 40.000 yolcu/tek yön - saat
Dizideki vagon sayısı	: 2 - 6 adet
Boş vagon ağırlığı	: 38 - 42 ton
Dolu vagon ağırlığı	: 59 - 63 ton
Vagon boyu	: 15 - 24 m.
Vagon eni	: 2,65 - 3,20 m.
Vagon yüksekliği	: 3,65 m.
Tekerlek tipi	: Çelik
En çok hız	: 70 - 80 km/saat
En çok ivme	: 1,1 - 2,5 m/sn ²
Dizi zaman aralığı	: 2 - 20 dakika
Hat gerilimi	: 750 - 1500 Volt D.C.
Akım alış şekli	: Üstten katener ile
Ray açıklığı	: 1435 mm.
Hatta en çok eğim	: % 3
İstasyonda en çok eğim	: % 0,1
Hatta en az kurp yarıçapı	: 300 m.
İstasyonda en az kurp yarıçapı	: 1000 m.
En az peron boyu	: 120 m.
En az peron eni (yanda)	: 4 m.
En az peron eni (ortada)	: 7 m.
Peron yüksekliği	: 0,8 - 0,9 m.
Tünel eni	: 8,80 m.
Tünel yüksekliği	: 4,25 m. (ray üst kotundan)



PLAN





GENEL BİLGİLER

ANKARA METROPOLİTEN ALAN TARİHSEL GELİŞİM ŞEMASI

ŞEKİL 1



- BAŞKENT OLMADAN ÖNCE ANKARA 1920
- JANSEN PLANI ÖNCESİ ANKARA 1932
- YÜCEL-UYBADİN PLANI ÖNCESİ ANKARA 1956
- ANKARA 1969

I. ANKARA KENTİ İLE İLGİLİ GENEL BİLGİLER

1.1. ANKARA'NIN PLANLAMA TARİHÇESİ VE BU PLANLARDA ŞEHİRLERARASI OTOBÜS TERMINALİNİN YERİ

Ana ticaret yollarının okyanuslara kayması ve bunun sonucu olarak Akdeniz ülkelerinin, bu arada Osmanlı İmparatorluğunun özellikle Anadolu'nun transit işlevinin sarsılmasıyla, önce-leri tarım ve hayvancılık (özellikle tiftik üretimi) bakımından önde gelen bir merkez olan Ankara'nın, ekonomik duraklama dönemine girdiği görülür. Celali isyanları ve 1838 yılında yapılan ticaret anlaşması ile imparatorluğun iç pazarlarının batı kapitalizmine açılışı bu duraklamayı pekiştiren diğer iki etkidir. Bütün bunların sonucu olarak Ankara'nın ekonomisinde önemli bir yer tutan tiftik üretimi hızla azalmaya başlamıştır. Bu durum, Ankara'nın önemini yitirmesine ve Ankara ile diğer kentler arasındaki gidiş-gelişin azalmasına neden olmuş, 1892 yılında Ankara'yı İstanbul'a bağlayan demiryolunun yapılması ticari fonksiyonların biraz güçlenmesini sağlamakla beraber, kentin ekonomik çöküşünü engelleyememiştir. Ekonomideki bu gerileme, organik bir yapıya sahip olan Ankara'nın büyük bir bölümünü yok eden 1917 yangınına kadar devam etmiştir. Trenin gelmesiyle, kentin fiziksel görünümünde oluşan değişmeye bakılacak olursa, istasyon'a yani batıya doğru bir gelişmenin başladığı, istasyon ve Talat Paşa Caddelerinin o dönemde açıldığı görülür.

Ankara'nın yazgısı 1920'lerin hemen başında değişmiş, kent önce 27 Aralık 1919 tarihinde Milli Mücadelenin, 13 Ekim 1923 tarihinde ise Türkiye Cumhuriyetinin başkenti olmuştur. Bu karardan sonra, o günkü haliyle yanmış, harap olmuş küçük bir Anadolu kasabası görünümünde olan Ankara'da bir başkent yaratılabilmesi için eski şehrin imar edilmesi gereksinimi doğmuş, 1924 yılında Cemiyet-i Umumiye-i Belediyenin kurulmasıyla ilk adım atılmıştır. Daha sonra çıkan 583 sayılı yasa ise, yeni kentin, eskisinin üzerinde yer almayıp yanında

oluşacağını belirlemiştir. Bu yasa aynı zamanda, yeni kurulacak mahalleler için Şehremanetince yapılacak olan istimlakın nasıl gerçekleştirileceği konusunu da içermekteydi. Söz konusu yasa uyarınca 1925 yılında Sıhhiye'de 400 hektarlık bir alan kamulaştırılmış ve böylece Ankara'nın gelişme yönünü belirleyici ilk girişim gerçekleştirilmiştir. 1927 yılında ise Heussler bugünkü Sıhhiye'de 150 hektarlık bir alanı planlayarak, Ankara'daki planlama çalışmalarını başlatmış ve daha sonraki gelişmelerin de yönünü göstermiştir.

Toplumsal yapıdaki değişmelerin ve başlayacak hızlı gelişimin kontrolünün sağlanabilmesi için tüm Ankara'nın imar planının yapılması gerekliliğinin doğması ile, 1927 yılında bir yarışma açılmış ve 1928 yılında sonuçlanan Ankara İmar Planı Yarışmasını Jansen kazanmıştır. Bu arada, Ankara'nın imarını yönetmek üzere 28 Mayıs 1928'de 1351 sayılı yasa ile Ankara Şehri İmar Müdürlüğü kurulmuştur.

Jansen'in kesin imar planı, 1932'de hazırlanmış ve uygulanmaya başlanmıştır. Bu planda, Bakanlıklar'ın günümüzdeki yerine yerleştirilmesi ile Ankara'nın gelişme yönünün güneye doğru olacağı belirlenmiştir. Çankaya ile Eski Ankara'yı bağlayan bir ana aksın (Atatürk Bulvarı) oluşturulmasına karar veren Jansen, Ulus'un tek merkez olarak kalacağını düşünmüştür. Bakanlıkların Eskişehir yolu üzerinde batıya doğru kayması yine Jansen planında öngörülmüştür.

Şehirlerarası ulaşım bağlantısı, Jansen planında trene dayalı olarak düşünüldüğünden istasyonlar önem kazanmış, otobüs terminali için bu planda yer ayrılmamıştır. Ankara başkent olduktan sonra gerek nüfus, gerek alan açısından hızla büyümeye başlamış, bu durum, daha 1930'lara gelmeden önce kentiçi ulaşımında "kaptıkaçtı" diye anılan dolmuş ve banliyö treni sisteminin başlamasına neden olmuştur. Otobüs ise, önceleri özel şirket aracılığıyla Ankara ulaşımına girmiş, daha sonra kamuya devredilmiştir.

Jansen planının uygulanmaya başlamasından sonraki yıllarda, kent nüfusunun % 7 yi aşan bir oranda artması, Ankara'daki hızlı gelişmeler nedeniyle plana bağlı kalınmaması, 1939 yılında Jansen'in Ankara'dan ayrılması, 1950 lerden sonra tarıma traktörün girmesiyle kırsal alanlardaki yapısal değişmeler sonucu kentlere hızla artan bir oranda göçün başlamasıyla gecekonduların ortaya çıkması ve benzer nedenlerle Ankara için yeni bir imar planı yapılması kaçınılmaz hale gelmiştir.

Bu yıllarda, kentiçi ulaşımının dolmuş, otobüs ve trenle sağlanması yanında, başkentte özel oto sahipliğinin hızla arttığı görülmektedir. Kendilerine yeni pazarlar arayan yabancı firmalar için bu durum çekici bir unsur olmuş ve Ankara'daki ilk ulaşım etüdü böylece yapılmıştır. (U.S. Bureau of Public Roads-1953-1954) bu çalışma sonucu önerilen yeni yollar, çok katlı kavşaklar, karayolları tünelleri, o günkü maddi kaynaklar ve imar planı uygulamalarındaki kontrolsüzlüklerden dolayı tatbik edilememiştir.

1955 yılında yeni bir imar planının yapılabilmesi için açılan yarışmayı Nihat Yücel ve Raşit Uybadin'in hazırladığı proje kazanmış ve onanarak 1957 yılında yürürlüğe girmiştir. Ancak, 6000 hektarlık alanı içeren bu plan yapılar da daha çok kata izin vermiş, böylece dikeyde yükselerek yoğunlaşmayı körüklemiştir.

Yücel-Uybadin planının yapıldığı yıllarda, terminal konusunun gündemde olduğu, halihazır Tandoğan terminalinin yerinin bu planda belirlendiği gözlenmektedir. Daha önce, Etlik'te mülkiyeti özel idarenin olan bir alanda, özel idarece işletilen şehirlerarası otobüs terminali, 1969 yılında Tandoğan'da Belediyeye ait Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminalinin faaliyete başlamasıyla, Ankara ile ilçeler arasında işleyen otobüslere hizmet veren bir terminal haline gelmiştir.

Bu arada, Yücel-Uybadin planındaki kararlar doğrultusunda mevcut binalara kat eklenmesi veya yıkılıp daha çok katlı olarak yeniden yapılması yoluyla artan yoğunluk, kentin daha önce inşa edilmiş olan altyapısının yetersiz kalmasına neden olmuştur. Öte yandan, nüfus artışındaki hız dolayısıyla yüksek katlı yapılaşma da ihtiyaca karşılık veremez duruma gelmiştir. Bütün bunların sonucu olarak 1967 yılında, İmar ve İskan Bakanlığı konuyu il ölçeğinde incelemeye başlamış, 1969 yılında kentin planlamasının yürütülmesi için Ankara Metropolitent Alan Nazım Plan Bürosu kurulmuştur. 1970'lerin başında, Nazım Plan Bürosu çalışmalarına başladığında, son 43 yıllık dönemde Ankara'nın nüfusunun 6 kat arttığı ve yayıldığı alanın 46 kat genişlediği gözlenmiştir.

Kuruluşundan 1973 yılına kadar yaptığı yoğun çalışmalarla Ankara'nın 1990 yılındaki gelişme şemasını belirleyen Nazım Plan Bürosu, terminal konusunda da çalışmış ve bu konuda dokuz öneri geliştirmiştir.

1969 yılında Tandoğan'da işletmeye açılan Ankara şehirlerarası Otobüs Terminali, başlangıçta günde 10000 kişiye hizmet verecek şekilde düzenlenmiştir. Ancak, geçen zaman içinde ihtiyacı karşılayamaz duruma gelmiş ve 1980'li yıllara kadar, bir taraftan gelişen teknolojiye bağlı olarak sürekli tadil edilmiş, diğer taraftan artan nüfus ve şehirlerarası otobüs trafiği karşısında eklentiler yapılarak kapasitesi yükseltilmeye çalışılmıştır. Çevreye yüklediği trafik ile sorun yaratan ve yeterli genişleme alanı bulunmayan mevcut terminalin, ileriki yıllarda oluşacak talebi karşılamada iyice zorlanacağı düşünülerek, Ankara Metropolitan Alan Nazım Alan Bürosunca belirlenen diğer alternatif alanlar üzerinde durulmuştur. Ancak, bu alanların bir bölümü bugün başka kullanışlarca doldurulduğundan alternatif olma özelliklerini yitirmişlerdir. Sonuç olarak, terminal yerseçimi için önerilen alanlardan biri olan,

kentin güney-batısında, Balgat yonca yaprağı kavşağının kuzey-batısında, Söğütözü ile Konya Devlet Karayolu arasında kalan alan, Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminal alanı olarak belirlenmiştir.

I.2. Fiziki Veriler

I.2.1. Jeomorfolojik ve Topoğrafik Verileri

Ankara ili Orta Anadolu bölgesinde morfolojik bakımdan yerleşmeye elverişli tabii bir eşik kuşağında yer almaktadır. Şehir-doğubatı yönünde uzanan Engürü ovasının doğu yamaçlarında kurulmuştur. Bu ova kuzeyde Karyağdı dağları (1200-1500 m), güneyde Meşe ve Hacı dağları, güneydoğuda ise Elmadağ (1800 m) ile sınırlanmaktadır. Ankara'nın yakın tabii bölgesi topoğrafik veriler açısından gözlemlendiğinde batıya açılan Engürü ovası, Sincan'ın kuzey-güney doğrultusunda uzanan Mürted ovasına kavuşmaktadır. Kuzey-doğu yönünde Karyağdı ile Hüseyin Gazi ve İdris dağı arasındaki çöküntü alan, Çubuk çayı boyunca Çubuk ovasını, güneyde Hacılar dağı ile Elmadağ arasında Gölbaşına doğru alçalarak açılan düzlükleri oluşturmaktadır.

Ankara kenti genelde 750-1000 m. yükseklikleri arasında kalmaktadır. Doğuda ve güneyde 1000-1250 m. yükseltileri ile hemen sınırlanırken, batıda İstanbul yolu boyunca 750-1000 m. yükseltilerle bitmektedir.

I.2.2 . Akarsular

Ankara kentinin en önemli akarsuyu Ankara suyudur. Ankara suyu Çubuk, İncesu ve Hatip çaylarından oluşur. Çubuk çayı, çubuk merkezinden geçtikten sonra akışını aynı adlı ovada sürdürür.

Suları Ankara il merkezinin kuzeyinde bulunan Çubuk barajında toplanır . Kentin içme suyu ihtiyacının bir kısmı bu barajdan sağlanır. Artan bölüm, Solfasol ve Kalaba topraklarından geçerek Ankara ovasına iner. İncesu, Elmadağından çıkıp Yukarı İmrahor dan ve kentin içinden geçerek, Hatip çayı ise İdris dağından kaynaklanıp Kale ile Hıdırlık tepesi arasından geçerek Çubuk çayı ile birleşir. Akışını batıya doğru sürdüren Ankara çayı, Kutugün ve Macun dereleri gibibazı önemsiz yan kolları da alarak Sincan batısında ovayı terk eder.

I.2.3. Jeolojik Yapı

Kentin bugünkü yerleşmesi en genel şekliyle üç ayrı cins ve özellikteki zeminler üzerine yayılmıştır.

Bu zeminler ;

- 1- Genç alüvyon dolgu zeminler,
- 2- Eski nehir terasları ve pliosen yaşlı dolgu zeminler,
- 3- Paleozoik yaşlı şist ve grovaklarla, daha genç kalker ve volkanik kayaların meydana getirdiği kaya zeminler olmak üzere üç başlıkta incelenir.

. Genç alüvyal dolgu zeminler, Çubuk ve Ayak çayları vadilerinde toplanmış, gevşek yapılı çakıl, kum, kil ve şilt'lerden oluşmakta, kalınlıkları 20 ila 50 m arasında değişmektedir. Gençlik parkı ve Hipodrom civarı Yenişehir'in bir kısmı ve Bendderesi ile İmrahor deresinin dar vadileri bu tip dolgu zeminlerle kaplıdır.

. Eski alüvyon ve pliosen yaşlı dolgu birimleri kentin güney ve kuzeyinde oldukça geniş alanları kapsamaktadır. Çeşitli yerlerdeki sondajlarda gözlenen kalınlıkları 5-250 m arasında

bulunmuştur. Çok değişik seviyelerde taban suyu taşıtmaktadırlar. Genellikle 3-5 metre derinliklerdeki üst seviyeleri kalınlığı 2-6 metre arasında değişen kırmızı renkli, plastik kilden oluşmaktadır, (Ankara kili). Kentin yoğun yerleşme bölgeleri olan Kavaklıdere, Kızılay, Maltepe, Bahçelievler, Yenimahalle, Demetevler, Dışkapı, genellikle bu zeminler üzerinde bulunmaktadır.

. Kentin tepelerini oluşturan kayazeminler kuzeyde Etlik, Kalaba Cebeci ve Hüseyingazi yörelerinde genç volkanik dasit, andezit, bazalt ve tüflerden oluşmaktadır. Güney ve güney-batıda ise kristalen şist, grovak, kalker ve mermerlerden oluşan paleozoik yaşlı Elmadağ serisi hakimdir. Çankaya, Dikmen, G.Osman Paşa, İmrahor, Kayaş civarı bu kayalarla kaplıdır.

I.2.4. İklim

39° 57' kuzey enleminde yer alan Ankara'nın iklimi genel olarak karasal bir özellik gösterir. Kuru sıcak bölgeler kadar şiddetli olmasa bile yazlar oldukça sıcak ve kuru geçer. Gece ile gündüz arasında sıcaklık farkı yüksektir. Yağışlı mevsimi ise soğuk kış aylarına rastlar. Yine kış aylarında bulutluluk oranı oldukça yüksek, güneşlenme süresi kısadır. Hakim rüzgar yönü kuzeydoğu-kuzeydir.

I.2.5. Bitki Örtüsü

Ankara kenti kurak ve step bitki örtüsüne sahiptir. İklim ve bitkisel örtü yönünden güneydeki bozkırla, kuzeydeki ormanlık bölge arasında bir geçit bölgesi karakterindedir.

Ankara ve çevresinde kurakçıl bitkiler (yağışlı dönemlerde yeşillenen, kurak yaz döneminde sararıp kuruyan otlar) kahverengi step topraklarında yaygındır.

I.3. Nüfus

Ankara kentsel nüfusu, özellikle Cumhuriyetten sonra ve başkentlik işlevi yüklenmesi ile çok hızlı bir şekilde artmıştır.

I.3.1 Nüfus Gelişimi

1927-1970 arasında 43 yıllık dönemde kent nüfusu 16 kat büyümüş, aynı dönemde kentin yayıldığı alan ise 46 katına erişmiştir.

ANKARA'NIN GELİŞİMİ

<u>YILLAR</u>	<u>NÜFUS</u>	<u>ALAN</u>
1927	74.553	300 ha
1932	110.000	710 ha
1944	220.000	1900 ha
1956	455.000	3650 ha
1970	1.209.000	13000 ha
1980	2.001.057	~ 23500 ha

Kaynak : Ankara Nazım Plan Şeması Raporu- 1970-1990 ANPB

Ankara kentinin büyümesinde göç çok önemli bir etkidir. Her beş yıllık dönemde, nüfus artışının % 70-75'ini göç edenler oluşturmaktadır, en çok göç aldığı bölgeler ise, Doğu ve Orda anadolu olmaktadır.

Nüfus yapısı incelendiğinde, çalışabilir yaş grubunun (15-64) toplam nüfus içindeki oranı, Türkiye ortalamasının üstündedir.

I.3.2. İş Gücü

Ankara kentinde çalışan nüfusun toplam nüfusa oranı % 30-40 dolayındadır. Çalışan nüfusun çalışabilir nüfusa oranı ise

% 50-60 kadardır. Ve bu son oran devamlı bir düşme göstermektedir.

Ankara'da görülen çok hızlı nüfus büyümesinin sağlıklı bir ekonomik yapıda emilemediği, çalışan nüfusun büyük kısmının üretici olmayan çok çeşitli ve az gelişmiş ülkelere has hizmetler sektöründe yığıldığı, ekonomik açıdan bölge merkezliği özelliklerini dahi tam kazanamadığı ve genel anlamda tüketici büyük bir kent olduğunu söylemek mümkündür.

ANKARA'DA İŞGÜCÜNÜN SEKTÖREL DAĞILIMI (1970)

SEKTÖR	İŞGÜCÜ	%
Tarım	17800	4.51
İmalat	53597	13.52
İnşaat	27487	6.93
Ulaştırma-Haber	26048	6.57
Ticaret	33364	8.41
Hizmet ve iyi tanımlanamayanlar	238112	60.50
TOPLAM	396508	100.00

Kaynak : Ankara Nazım Plan Şeması Raporu- 1970-1990- ANPB

I.4.3. Sosyo-Ekonomik Özellikler

ANPB'nca 1970-1971 yıllarında yürütülen sosyal araştırma konut anketinin sonuçlarına göre gelir gruplarının kent mekânında dağılımı şöyledir.

1970 Ankara nüfusunun ; % 52'sini düşük gelirli, % 39'unu orta gelirli, % 9'unu üst gelirli oluşturmaktadır. Düşük gelirli olanların genellikle 4 km'den uzak dış çevredeki alanlarda yaşadıkları, orta gelirli olanların yaşama alanlarının % 46'sının

ilk 4 km'lik kuşaklarda % 54'ünün 4-10 km'lik dış çevrede yer aldığı, üst gelirli grupların konut alanlarının da büyük çoğunlukla ilk 4 km'inde olduğu saptanmıştır.

Ankara ekonomik yapı bakımından metropol şehir özelliklerinin bir çoğuna sahip değildir. Başkent olması nedeni ile ülkesel ve ülkelerarası işlevler yüklenmiş ve buna bağlı olarak ulaşım ve haberleşme merkezi ve hizmetlerde ihtisaslaşma yönlerinden metropol özelliklerinin bir kısmını kazanmış, fakat ekonomik ilişkileri bakımından, bölgesi içinde dahi kuvvetli bir merkez özelliği kazanamamıştır. Ankara'nın ekonomik yapısını simgeleyen en önemli sektör, hizmetlerdir. ANPB'nun işyeri ve kamu sektörü anketinde toplam çalışanlar içinde % 79'unun hizmetlerde çalışmakta olduğu tespit edilmiştir.

I.4. Alt Yapı

I.4.1. Ulaşım

I.4.1.1. Demiryolu Ulaşımı

Ankara'nın Başkent olmasındaki en büyük etkenlerden biri kentin Anadolu ile bağlantısını sağlayan demiryoludur. Ülkenin doğu ve batısı arasında önemli bir düğüm noktası durumunda, yüklü bir transit trafiğe hizmet etmektedir. Taşımacılığın demiryolu aleyhine döndüğü son yıllarda kentin,ülke toplam demiryolu taşımacılığında yolcu olarak % 7.2, yük olarak % 10.8 katkısı vardır. Ankara'nın ülkenin diğer kentleri ile bağlantısında demiryolunun yolcular tarafından kullanımı % 5.6'dır. Aynı oran Ankara'ya yıllık gelen ve giden yük için % 30'dır.

Ankara'nın demiryolu yolcu taşımada en çok bağlantı kurduğu il, yıllık 410000 veya % 37 oranda yolcu ile İstanbul'dur. Bunu sıra ile Balıkesir, İzmir, Eskişehir, Yozgat ve Zonguldak

takip eder. Ayrıca Kırıkkale ve Polatlı ile demiryolu ilişkisi oldukça yoğundur.

Ankara demiryolu banliyö servisi Sincan-Kayaş arasında 36 km.lik çift hat elektrikli tren şeklindedir. Ayrıca günde birer sefer doğuda Elmadağ batıda Malıköy'e kadar uzatılmaktadır. Banliyö seferlerinin büyük bir bölümü iş yolculuklarına hizmet etmektedir. Kentteki toplam yolcular içinde demiryolunun payı % 1'in altına inerek çok düşük kalmıştır.

I.4.1.2. Karayolu Ulaşımı

Ankara ülke içindeki konumu ve başkentlik işlevi nedeniyle ulaşım bağlantıları gelişmiş kentlerimizdendir. En önemli bağlantılar:

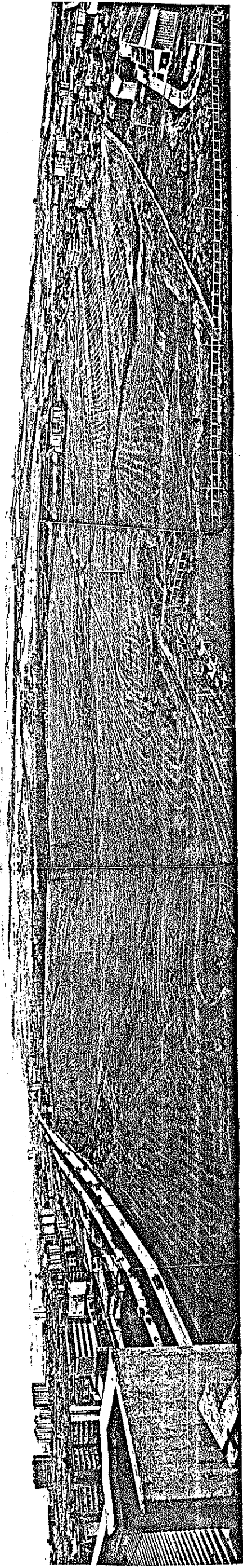
. (E-5) Karayolu : Edirne, İstanbul, İzmit, Adapazarı ve Bolu üzerinden Ankara'ya ulaşır ve Adana üzerinden Anadoluyu katederek (1349 km) Ortadoğu ülkelerine devam eder.

. (E-23) Karayolu : İzmir, Uşak, Afyon üzerinden Ankara'ya gelir ve Yozgat, Sivas, Erzincan, Erzurum, Ağrı ve İran'a uzanır. (1839 km)

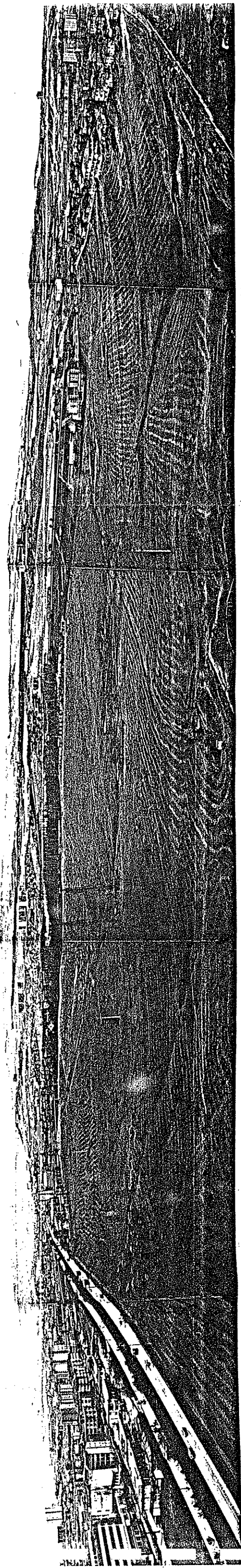
Bunların dışında :

Ankara-Afyon-Isparta-Antalya, Ankara-Konya-Silifke, Ankara-Çorum-Samsun, Ankara-Çankırı-Kastamonu, Ankara-Eskişehir-Bursa-Balıkesir-Çanakkale, Ankara-Gerede-Zonguldak aksları vardır.

1970 yılı değerlerine göre Ankara'ya gelen ve transit geçen araçların geliş yönlerine göre oransal ağırlıkları; Ankara ilinden % 45, İstanbul yönünden % 31, Erzurum-Samsun yönünden % 13, Adana yönünden % 6, Eskişehir yönünden % 5 olmaktadır.



ALANIN KUZUY - DOĞUSUNDA BULUNAN ENERJİ VE TABİİ KAYNAKLAR BAKANLIĞI'NDAN YARIŞMA ARAZİSİNE BAKIŞ



Ankara'dan çıkış yapan ve sözü edilen yönlere giden araçların günlük oranları ise aynı sıra ile % 45, % 30, % 13, % 7 ve % 4 olarak tespit edilmiştir.

I.4.1.3. Havayolu Ulaşımı

Ankara çevresinde 4'ü askeri ve 1'i sivil olmak üzere 5 alan bulunmaktadır. Ankara'nın iç ve dış sivil hava yolu bağlantısı Esenboğa havaalanından sağlanmaktadır. Esenboğa havaalanı kentin kuzey doğusunda merkezden 28 km uzaklıkta olup İrfan Baştuğ, Çankırı Caddesi ve Atatürk Bulvarı ile merkeze bağlantıdır. Havayolu iç hat seferleri için önemli bir düğüm noktası olan Esenboğa'dan ülkedeki 12 hattın 8'i geçmektedir. Ankara, ülke içindeki yolcu bağlantısının % 2.4'ünü havayolu ile yapmaktadır. Bunun % 80'i iç hat, % 20'si dış hat yolcusudur. Kentte ortalama günlük havayolu yolcusu 2100 kişi dolayındadır.

I.4.1.4. Kent İçi Ulaşım

Ankara'da konut alanlarını eski kent merkezi Ulus ile yeni kent merkezi Kızılay ve civarına bağlayan Doğu-Batı (Çankaya-Keçiören) ve Kuzey-Güney (Bahçelievler-Cebeci) yönünde iki ana arter bulunmaktadır.

Ayrıca konut alanlarını ve bu iki ana arteri birbirine bağlayan II. derecede radyal akslar vardır.

Metropolitan ölçekte transit trafiği kent içine sokmayarak kent içi ulaşımı rahatlatmak amacıyla bir çevre yolu planlanmaktadır. Bu, Kuzey batıda İstanbul yolundan başlayıp, Eskişehir, Konya yollarını keserek, kentin güneyinden dolaşıp Samsun yoluna bağlanacaktır.

Kentin toplu taşıma hizmeti Belediye ve özel sektör tarafından yürütülmekte ve ağırlıkla bu iki ana arter üzerinde sürdürülmektedir.

Bir günde kent içinde taşınan yolcuların türlere göre dağılımı aşağıdaki gibidir^(x).

% 45'i	Toplu taşıma (otobüs)
% 22'si	Özel oto
% 18'i	Ara Toplu Taşıma (Minibüs)
% 10'u	Taksi
% 5'i	Diğer

I.4.2. Enerji

I.4.2.1 Elektrik

Ankara'nın elektrik talebi 1983 yılına dek, TEK ve EGO santrallerinden karşılanmakta iken, EGO toplam kurulu gücü 25 MW olan santralini TEK'e devretmiştir. TEK, kenti toplam gücü 640 MW'lık beş indirici merkezden (Balgat, Akköprü, Mamak, Çankaya ve Sanayi) beslemektedir. 1976'daki elektrik tüketimi 954.422 milyon KWH iken 1983 tüketimi 1.251.510 KWH olmuştur. Ankara'daki elektrik tüketimi talebi yılda yaklaşık % 8 artmaktadır, dolayısı ile TEK indirici merkezlerinin kapasitesinin arttırılması veya yeni merkezlerin devreye girmesi gerekmektedir.

Belediye sınırları içinde elektrik götürülmemiş bölge hemen hiç yoktur.

(x) Ankara Belediyesi, EGO Genel Md., Ulaşım Planlama Dairesi Çalışmaları.

I.4.2.2. Havagazı

Ankara'nın havagazı ihtiyacı EGO'nun iki fabrikasından (Maltepe-Güvercinlik) karşılanmaktadır. Tüketim talebine karşılık üretilen miktar 180-200 m³ bin civarındadır. Toplam şebeke uzunluğu 515.7 km'dir.

Havagazı dağıtım şebekesi 1950'lerden önce döşenmiş ve eskimiştir. Kent bölgelerinde yoğunluk ve kat yükselmelerinin hiç bir planlamaya dayanmadan yapılması sonucu şebeke kapasite yönünden yetersiz hale gelmiştir. Şebekenin bugünkü durumunda en az % 20'sinin yenilenmesi gerekmektedir.

I.4.3 İçme ve Kullanma Suyu

Ankara'da içme ve kullanma suyu ihtiyacı Çubuk I, Çubuk II, Bayındır ve Kurtboğazı barajlarından sağlanmaktadır.

Ankara'daki mevcut su şebekesi ancak 150 kişi/ha.lık bir yoğunluğa yetecek seviyede hesaplanmışken, bugün yaklaşık iki katı yoğunlukta bir kenti beslemek zorunda kalmış ve su dağıtım yetersizleşmiştir. Mevcut su şebekesinin uzunluğu, ana besleme hatları 394 km olmak üzere, toplam 5305 km'dir. Ana besleme hatları dışındaki boruların % 80'i 150 mm çapın altındaki yetersiz borulardan oluşmaktadır.

I.4.4. Kanalizasyon Sistemi

Kent yerleşimi Ankara Çayı ve kollarının drenaj alanında yer aldığından kentin pissuları ve sokaklardan gelen yağmur suları için tabii alıcı ortam Ankara Çayı olmaktadır.

Kentin bugün yerleşilmiş bölümü Çubuk, Hatip, İncesu, Dikmen, Balgat ve Kuzey havzalarında kuruludur. Mevcut kanalizasyon şebekesi kentli nüfusun ancak % 40'ına hizmet verebilmektedir. Geri kalan büyük çoğunluk fosseptik ve lağım çukuru kullanmakta, pis sular açık kanallarla uzaklaştırılmaktadır.

33200 ha.'lık inceleme alanınının 2733 hektarında (% 8) kanalizasyon vardır. 1969 yılında D.S.İ. ve Camp-Harris Mesara tarafından hazırlanan bir proje vardır. Geçtiğimiz yıla kadar uygulamada bu proje önerilerine uyulmaya çalışılmıştır. 1983 yılında ise İller Bankası tarafından ihale edilen Kanalizasyon projesi Birleşmiş Mühendisler Bürosu tarafından hazırlanmıştır. Bu çalışmaya göre proje alanı Ankara Çayı'na boşalan çay ve derelerin doğal sınırları ile birbirinden ayrılan farklı drenaj alanlarından oluşmaktadır.

I.5. Mevcut Yeşil Doku

ANPB'nun çalışmalarında, Ankara'daki yeşil alanların yerel ölçekte olması gerekenin % 5'i, kentsel ölçekte ise % 14'ü dolayında olduğu tespit edilmiştir. Bu tespite göre imar yasasının öngördüğü kişi başına 7 m² yeşil alan bulunması insan yaşantısı için gerekli en az miktar iken, Ankara'da bu ancak 0.42 m²/kişi olarak gerçekleşmiştir. Yine kentsel ölçekte kişi başına yeşil alanın en az 20 m² olması gerekirken, Ankara'da yalnız 2.78 m²/kişi kadardır.

Ankara Şehri İmar Müdürlüğü, İmar Planlama Şubesi 1983 çalışmaları sonucunda yeşil alanlarla ilgili olarak elde edilen bilgiler aşağıdaki tabloda sunulmaktadır.

YEŞİL ALAN DAĞILIM TABLOSU (1983)

	AKTİF		SINIRLI		PASİF		TOPLAM	
	m ²	m ² /kişi	m ²	m ² /kişi	m ²	m ² /kişi	m ²	m ² /kişi
Belediyeye ait	1.876.866	0.75	270.000	0.11	1.390.000	0.55	3.536.866	1.41
Diğerleri	6.876.193	2.75	54.586.496	21.83	13.760.574	5.50	75.223.263	30.08
Toplam	8.753.059	3.50	54.856.496	21.94	15.150.574	6.05	78.760.129	31.49

Tablodaki yeşil alan sınıflamaları şu şekilde tanımlanmaktadır.

Aktif Yeşil Alan : Eğlence, dinlenme, sağlık gibi amaçlar için düzenlenen, ticareti de alabilen, halkın doğrudan kullanabildiği organize yeşil kullanım alanlarıdır.

Sınırlı (Yarı) Aktif Yeşil Alan : Halkın bir kısmının bir bedel veya özel bir belge karşılığı sınırlı olarak kullanabildiği organize yeşil kullanım alanlarıdır.

Pasif Yeşil Alan : Halkın kullanımına açık olmayan, daha ziyade koruma, çevre sağlığı, estetik amaçlarla düzenlenen yeşil alanlardır.

Bu tanımların alt gruplarını da içeren bir Anket Formu hazırlanmış ve bu form Belediyenin ilgili birimleri dâhil tüm kamu kuruluşlarına (A.O.Ç., M.T.A., O.D.T.Ü., Hacettepe, Milli Savunma Bk. vb.) yollanmıştır. Tablodaki rakamlar bu anket sonuçlarından çıkan dökümdür.

1/50000 ölçekli 1990 Nazım İmar Planında mevcut yeşil alanların korunmasına özen gösterilmiş, bunun dışında, topoğrafik verilerden hareketle, vadi tabanları, (İmrahor, Dikmen Deresi, Çubuk Çayı, Bayındır Barajı, Ankara çayı vb.) rekreasyon kullanımına ayrılmıştır.

Özellikle son yıllarda, Ankara'da büyük boyutlara ulaşan hava kirliliği ile etkin bir savaş yolu da, kentteki yeşil alanların arttırılmasıdır. bu konuda oldukça hassas bir tutum içerisinde olan Ankara Belediyesi tarafından, yürürlükteki imar planları ile yeşil alan olarak tanımlanan boş alanlar üzerindeki çalışmalarını yoğunlaştırılmıştır.

Kent lekesi içinde mevcut büyük yeşil alanlar (parklar), Gençlik Parkı, Kurtuluş parkı, Aktepe parkı, Botanik, Seymenler,

Kuğulu park, Güvenpark olarak sıralanabilir. Mevcut hafta sonu rekreasyon alanları ise Çubuk Barajı, Bayındır Barajı, Kurtboğazı, A.O.Ç. ve Gölbaşında yoğunlaşmıştır.

Hipodrom, 19 Mayıs Stadı, Gençlik parkı ve civarını içeren "Atatürk Kültür Sitesi" kentin açık alan ve sosyo-kültürel tesisler zincirine önemli katkı sağlamak amacıyla geçtiğimiz yıllarda ele alınmış ve bir yarışma ile uygulanmasına geçilmiştir.

Bunun dışında kültürel yönü ağır basan, büyük bir açık alan da Anıtkabir'dir.

I.6. Çevre Faktörleri - Hava Kirliliği

Ankara'nın hava kirliliği son yıllarda çok büyük boyutlara ulaşmış ve 1970'lerin başından beri bu konu tartışılır hale gelmiştir. Kentte yoğun bir hava kirliliğinin oluşmasında kentin topoğrafik yapısı ve meteorolojik faktörler büyük rol oynamaktadır. Ankara kenti batıya doğru açılan ve dibi ile çevresi arasında 300 m'lik bir kot farkı bulunan bir çanak içine yerleşmiştir. Böylece kentin üzerine biriken kirletici maddelerin atmosfer içine dağılıp gitmesi çok zor olmaktadır. Buna ek olarak Ankara'da ısı evritimi denilen olgu vardır. Günün belirli saatlerindeki özel koşullarda havanın ısısı yerden belirli bir yüksekliğe kadar olan kesimde yükseklikle azalmaz, artar. Bu da havanın "kararlı" olmasına, yani yerden yükselen havanın ulaştığı noktadaki havaya göre daha soğuk olacağı için daha ağır olmasına ve tekrar aşağıya dönme eğilimi göstermesine sebep olur. Böylece kentin üzerine biriken kirlî hava dağılmaz, yığılır kalır.

1972 yılında yapılan NATO araştırmasına göre Ankara'da gece ısı evritimi olmakta, sabah saat 10.00'a doğru evritim ortadan

kalkmaktadır. Ancak gök kapalı ise evritimin kalkması gecikmektedir. Kentte ısıtmanın genellikle sabahın erken saatleri ile akşam saatlerinde yapılması, yani ısı evritiminin olduğu saatlere rastlaması, hava kirliliğinin etkisini daha fazla duyurmasına sebep olmaktadır. Kent'te evritimli günlerin sayısı yılda ortalama 120 gün olarak tesbit edilmiştir.

Ankara'da hakim rüzgarların yönü ve hızı da hava kirliliğini olumsuz etkilemektedir. Kentin içine yerleşmiş olduğu çanak, batıya doğru açık olduğu halde, hakim rüzgar yönleri kuzey doğu, güney batı ve çanak içinde rüzgârın ortalama hızı düşük (3.5 m/sn) olduğu için rüzgâr kent üzerindeki kirli havayı dağıtamamakta, sadece yerinin değişmesine neden olmaktadır.

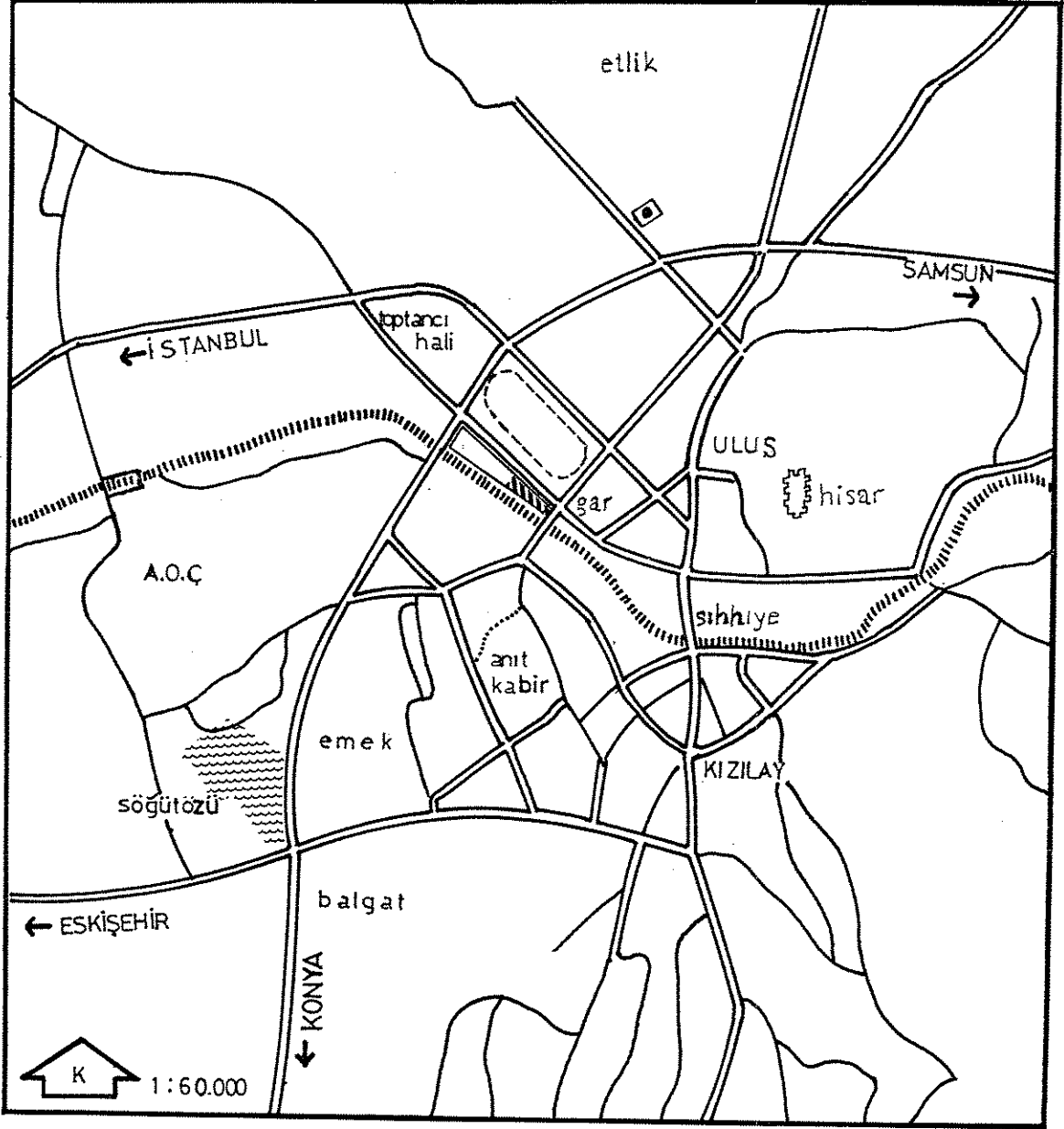
Ankara İl Sağlık ve Sosyal Yardım Müdürlüğü, Ankara'daki hava kirliliğini çeşitli semtlerde kurulu istasyonlar aracılığıyla izlemektedir. Bu istasyonlarda elde edilen bilgilere göre, hava kirliliği kış aylarında doruk noktasına ulaşmaktadır.




Kasım, Aralık (1983) ve Ocak, Şubat (1984) aylarında yapılan 4 aylık ölçümlere göre SO₂ ve duman yoğunlukları Dünya Sağlık Örgütüncel olarak belirlenen limit değerlerin üzerine çıkmıştır.

Şimdiye kadar Ankara'daki hava kirliliğini önlemek için getirilen öneriler daha çok ısıtma ve kullanılan yakıtlar ile ilgili olmuştur. (yakıt cinsini değiştirme, bacaların denetlenmesi, iyileştirilmesi, kaloriferlerin eğitilmesi gibi). Ancak bunların hiç birisi tam uygulanamamış ve etkin olmamıştır.

YENİ VE MEVCUT TERMİNAL ALANLARI

ŞEKİL 2

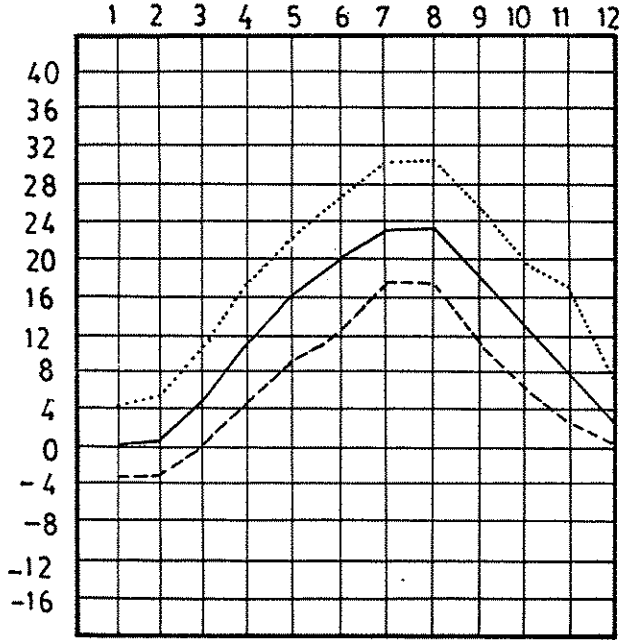


-  YENİ ŞEHİRLERARASI OTOBÜS TERMİNALİ
-  MEVCUT ŞEHİRLERARASI OTOBÜS TERMİNALİ
-  ETLİK GARAJI

İKLİM VERİLERİ

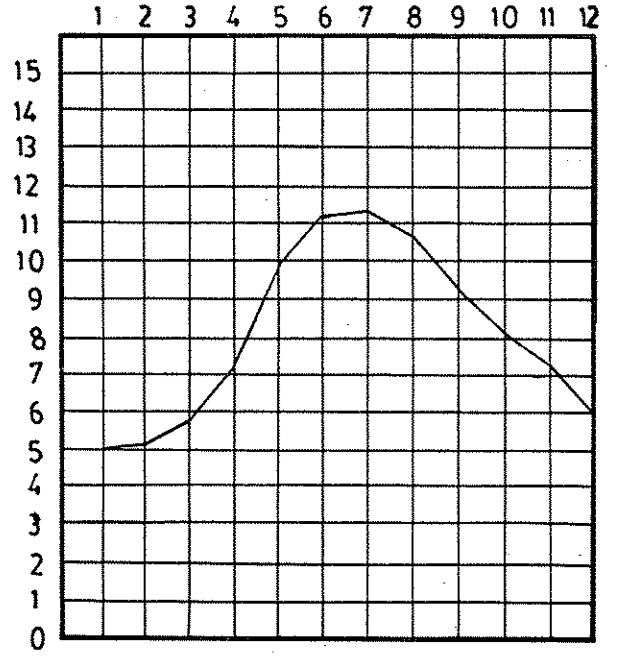
GRAFİK_1

ORTALAMA SICAKLIK
ORTALAMA YÜKSEK SICAKLIK
ORTALAMA DÜŞÜK SICAKLIK (°C)

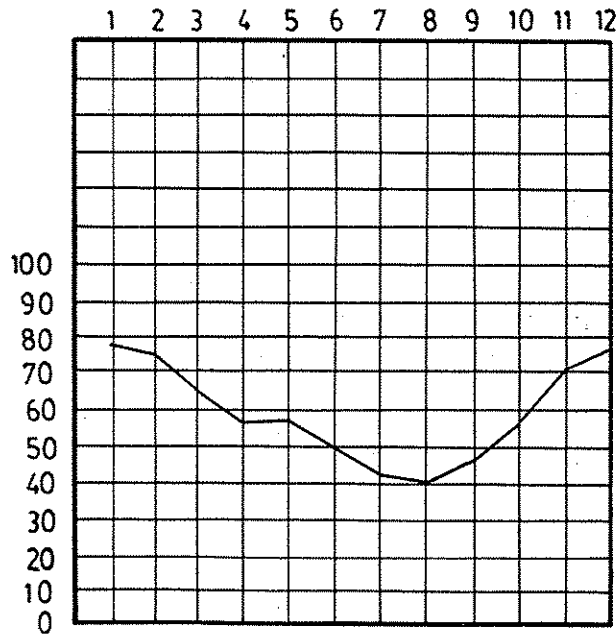


İKLİM ELEMANLARI

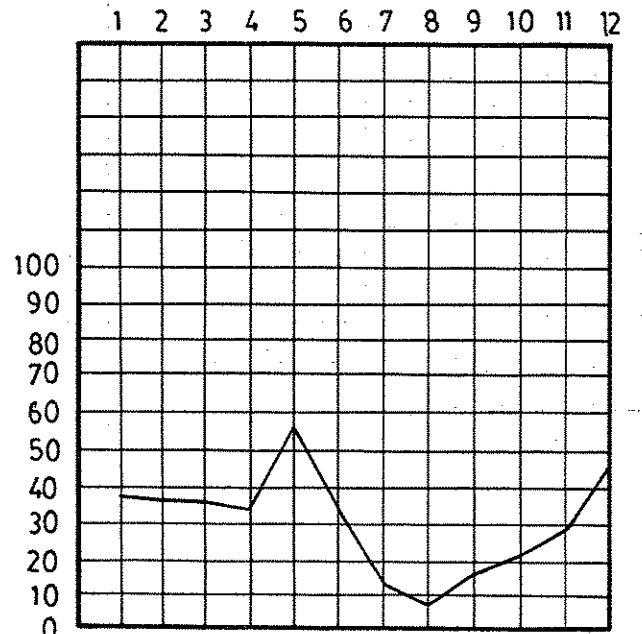
ORTALAMA BUHAR BASINCI (mb)



ORTALAMA NİSBİ NEM (%)



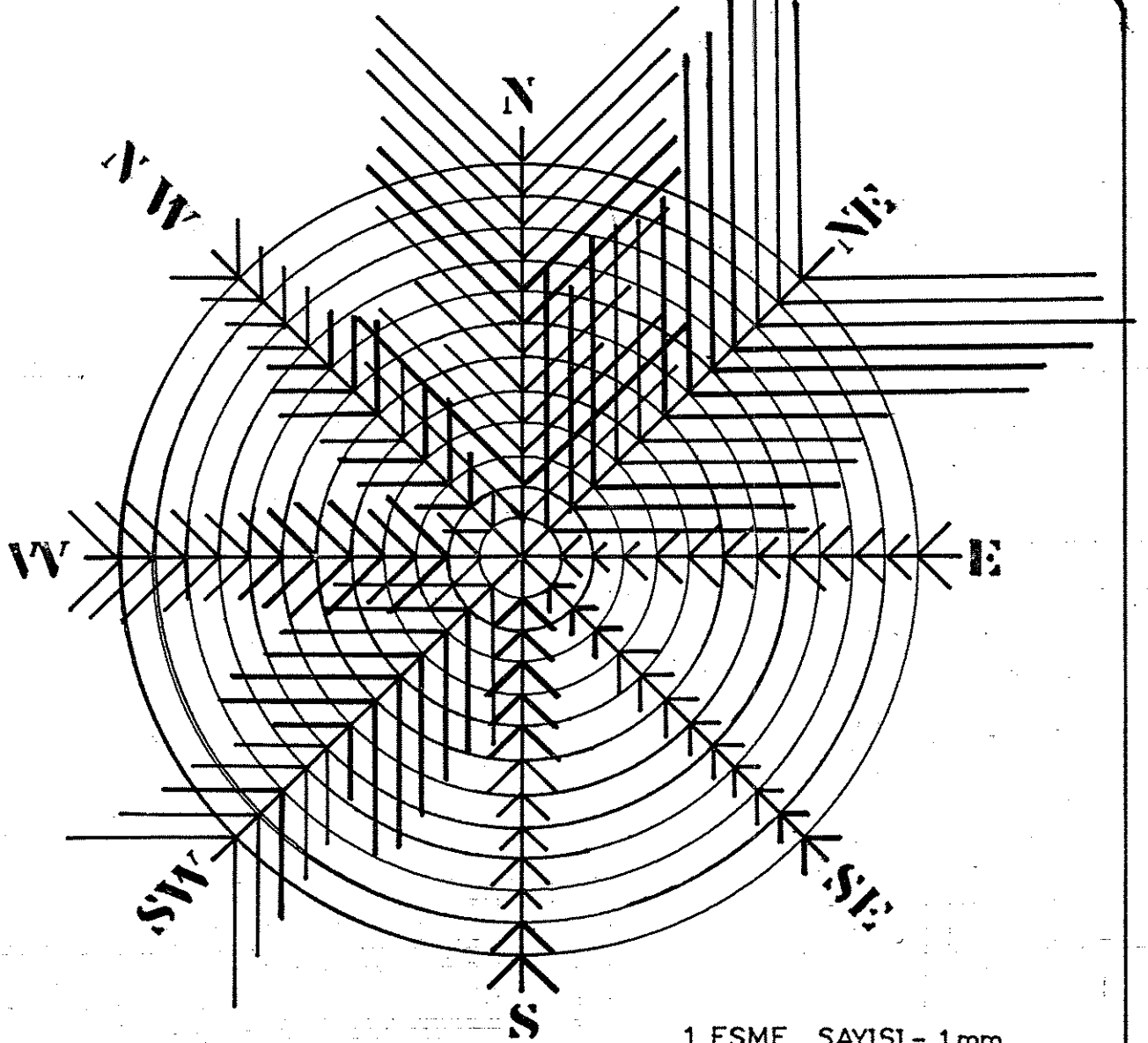
ORTALAMA YAĞIŞ MİKTARI (mm)



KAYNAK: Meteoroloji Bülteni

RÜZGAR GÜLÜ

GRAFİK-2



1 ESME SAYISI = 1 mm

ESME HIZI =

10-29: ———

30-49: ———

EN KUUVETLİ ESEN RÜZGAR YÖNÜ VE KUUVETİ

SSE	S	SSE	NNW	SSW	SSE	NNE	NNE	NNE	SSE	S	S
4.9	4.3	4.4	5.3	4.2	3.7	4.2	4.2	3.6	3.5	3.5	4.7
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
NE	N	NE	NE	NE	N	NE	NE	NE	NE	NE	NE

EN ÇOK ESEN RÜZGAR YÖNÜ

KAYNAK: Meteoroloji Bülteni

II. YARIŞMA ALANI VE YAKIN ÇEVRESİ İLE İLGİLİ BİLGİLER

II.1 Yarışma Alanının Tanımı ve Sınırları :

Yarışma alanı, kentin batısında, Yenimahalle İlçesi Belediye sınırları içinde kalmakta olup, Ankara-Eskişehir Devlet Karayolu ve Balgat Yonca yaprağının kuzeyinde, Konya-Samsun Devlet Karayolu ile Söğütözü arasında yer almaktadır.

Alanın batısında, Tarım, Orman ve Köyişleri Bakanlığı, Orman Genel Müdürlüğüne ait lojmanlar, İdari Binalar ve Söğütözü Orman Fidanlığı ile Atatürk Orman Çiftliği Rekreasyon Alanı bulunmaktadır.

Alanın kuzeyinde yer alan Beştepe mahallesinin yarışma alanını sınırlayan kısmı, hisseli mülkiyete tabi olan ve kentin alt gelir grubunun yerleştiği, çoğunlukla 1-2 katlı yapılardan oluşan düzensiz konut alanlarından biridir. Buna karşın, Beştepe mahallesinin Şenyuva diye adlandırılan ve genellikle orta gelir grubunun yer aldığı bölümü, son 15 yıldır hızlı bir gelişme gösteren düzenli konut alanı olup, bu bölgede kat rejimi planı ile getirilen sınırlama 3 kattır.

Yeni terminal alanının kuzey-doğusunda PETKİM alanı, A.S.U. Pompa İstasyonu ve Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nın 1978'de yapımı tamamlanan İdari binası bulunmaktadır.

Alanı doğudan sınırlayan ve uluslararası transit yolun bir parçasını oluşturan Konya-Samsun Devlet Karayolu, aynı zamanda Ankara'nın güneyinde kalan Balgat ve Çukuranbar mahallelerinde yaşayan nüfusun Ulus'a ulaşmasını sağlayan minibüslerin çalıştığı, şehiriçi ulaşımında taksi ve özel otomobillerce de gittikçe artan yoğunlukta kullanılan bir yol niteliğindedir. Bu yolun doğusunda ise, yürürlükteki imar planına göre gelişmiş,

kentin planlı yerleşim alanlarından biri olan, daha çok orta ve orta-üst gelir grubunun yer seçtiği, 5 katlı apartmanlardan oluşan Emek Mahallesi ile 10 katlı bloklardan oluşan Yeşiltepe Kooperatif Yapıları yer almaktadır.

Yarışma alanının güney-doğusunda, Türkiye Elektrik Kurumu'nun Ankara'nın beş ayrı noktasına yerleştirdiği ana trafo merkezlerinden biri olan Balgat trafo merkezi bulunmaktadır. Ankara'nın Balgat, Çukuranbar, Bahçelievler, Çiftlik mahalleleri, Konya-Samsun ve Eskişehir Devlet Karayolu ile İnönü Bulvarı civarındaki konut alanlarının elektrik ihtiyacı bu trafodan karşılanmaktadır. Söz konusu trafo ile Akköprü'deki trafo merkezi arasında kurulan yüksek gerilim havai hattı yarışma alanının üzerinden güney-kuzey doğrultusunda geçmektedir. Ancak, bu hattın güzergahının değiştirilmesi konusunda, Ankara Büyük Şehir Belediyesi ile ilgili kuruluşlar arasında gerekli girişimlerde bulunulmuştur.

Balgat yonca yaprağı civarında çeşitli resmi kuruluşların idari binaları ve lojmanları ile Ankara Üniversitesi'ne bağlı Trafik Hastanesi bulunmaktadır.

Yarışma alanından, Balgat Trafo Merkezi ve Atatürk Orman Çiftliği mülkiyetindeki 2091 ada 4 sayılı parsel ile ayrılan Ankara-Eskişehir Devlet Karayolu etrafında, M.T.A, Şap Enstitüsü gibi kamu kuruluşları ile Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Hacettepe, Yüksek Öğretim Kurumu gibi eğitim kuruluşları, ayrıca ototamir, bakım, onarım ve ulaşım türü hizmetlerin verildiği özel sektöre ait Varan Turizm, Otokoç ve Oyak-Renault servis alanı yer almaktadır. Eskişehir Devlet Karayolu, ülke karayolu ulaşım ağında önemli bir yere sahip olmasının yanı sıra çevresinde yer alan kamu ve özel sektöre ait kuruluşların servis araçları ile Ankara'nın batısında kurulan Ümitköy, Etimesgut gibi yerleşim alanlarında yaşayan nüfusu Kızılay

ve Ulus'a taşıyan minibüslerin, E.G.O ve Özel Halk Otobüslerinin kullandığı, kentin batı aksı üzerinde omurga niteliğinde bir yoldur.

Ankara Metropolitan Alan Nazım Plan Bürosu tarafından yapılan ve kentin 1990 yılındaki gelişme şemasını belirleyen 1/50000 ölçekli Nazım Planda ana güzergahı saptanan Çevre Yolunun bir bölümü, yarışma alanına yaklaşık 2.5 km uzaklıkta, Şap Enstitüsü ile Orta Doğu Teknik Üniversitesi girişi arasında kalan noktada Eskişehir Devlet Karayolunu keserek İstanbul yoluna bağlanmaktadır.

II.2. Yarışma Alanı Çevresinde Trafik

Yarışma konusu olan yeni Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminal Alanının yanında yer alan ve terminal işletmeye açıldıktan sonra daha yoğun olarak kullanılacak yollardan biri olan Konya-Samsun Devlet Karayolunun Hipodrom Caddesi ile kesiştiği noktada, Haziran 1984'te, sabah doruk saatinde yapılan trafik sayım sonuçları tünel payırımları ile birlikte Tablo 7'de verilmiştir.

Tablo 7 ARAÇLARIN TÜRLERİNE GÖRE DAĞILIMI

ARAÇ TÜRÜ	ARAÇ SAYISI	
	KONYA YÖNÜ	SAMSUN YÖNÜ
OTOMOBİL	501	303
KAMYON	213	271
KAMYON-YARIROMÖRK	5	9
MINİBÜS-KAMYONET	234	240
OTOBÜS	173	58

Haziran, 1984

Yarışma alanının doğudan sınırlayan Konya-Samsun Devlet Karayolu ile alanın güneyinde kalan Eskişehir Devlet Karayolunun,

Balgat Yonca yaprağı kavşağı yakınındaki kesitlerinde yeni trafik sayımları yapılmaktadır. Söz konusu sayım sonuçları elde edilince şartname alan tüm yarışmacılara gönderilecektir.

II.3. İmar Durumu

Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminal Alanı için inşaat yaklaşma sınırları, 1/5000 ölçekli planda belirlendiği biçimde, kuzeyden 50 m., kuzey-doğudan 15 m., Konya-Samsun Devlet Karayolundan 50 m., trafo sahasından 50 m., Atatürk Orman Çiftliği Rekreasyon alanı ve Orman Genel Müdürlüğü sahasından 50 m. olarak verilmiştir. Terminal kompleksi 2091 ada 5 parsel, 2092 ada 2 parsel ve 2092 ada 8 parsel üzerinde düşünülecektir. İnşaat emsali ise 0.50'dir.

Eskişehir Yolu'ndan Atatürk Orman Çiftliğine giden Çiftlik yolu 35 m., Orta Doğu Teknik Üniversitesi ve TOGO arazilerinin doğusundan geçen, Eskişehir yolu ile İstanbul yolunu birbirine bağlayan Çevre Yolu 60 m. olarak planlanmıştır. Ayrıca, söz konusu Çiftlik Yolu ile Çevre Yolunu birbirine bağlayan Eski Sivrihisar Yolu 35 m. olarak planlanarak, terminal sahasından Çevre Yolu aracılığı ile İstanbul Yoluna bağlantı sağlanmıştır.

II.4. Yeraltı Su Durumu

Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü yetkililerden alınan yazılı bilgiye göre, bölgede yayılımı bulunan Pliosen, karasal menşeyli olup az çakıllı, kumlu killere temsil edilmektedir. Bu birimlerde yaygın yeraltı suyu bulunmamaktadır. Ancak; teşekkülü esnasında çakıllı kumların daha egemen olduğu mercerek- sel yapılar az da olsa yeraltı suyu taşıyabilmektedir.

Yarışmaya konu olan terminal alanında, topoğrafyanın yüksek olduğu yerlerde, yeraltı su seviyesinin 10-15 metreden daha aşağılarda olabileceği tahmin edilmektedir. Topoğrafyanın alçak olduğu yerlerde ise mevsimlik sızıntılar görülmektedir. Bu sular yüzeysel sular olup devamlılıkları yoktur.

II.5. Su ve Kanalizasyon Durumu

Ankara Sular İdaresi Genel Müdürlüğünden alınan bilgilere göre, yarışma alanının kuzeydoğusunda bulunan pompa istasyonundan ϕ 2200 ve ϕ 900'lük ana taşıyıcı borular çıkmaktadır. Bu borular, pompa istasyonunun güneydoğu yönünde Konya-Samsun Devlet Karayolu ve Emek Mahallesi'nin altından geçerek, Balgat yonca yaprağının yaklaşık 500 m. doğusunda Eskişehir Yoluna ulaşmaktadır. Yetkililerden edinilen bilgilere göre, bu borular beton olduğu için, ileride terminalin su ihtiyacını karşılamak üzere kurulacak olan su şebekesine bu borulardan bağlantı kurmak çok zordur. Ancak, alanın batısındaki Çiftlik Yolunun kenarından geçen ϕ 350'lik borulardan alana bağlantı yapılması mümkündür. (Şekil 4)

Ankara Şehirlerarası Otobüs Terminalinin tesis edileceği alanda herhangi bir kanalizasyon sistemi mevcut olmadığı gibi, yakın çevresinde de Emek Mahallesi hariç, yeterli ve düzenli olarak kurulmuş bir kanalizasyon şebekesi yoktur.

II.6. Deprem Durumu

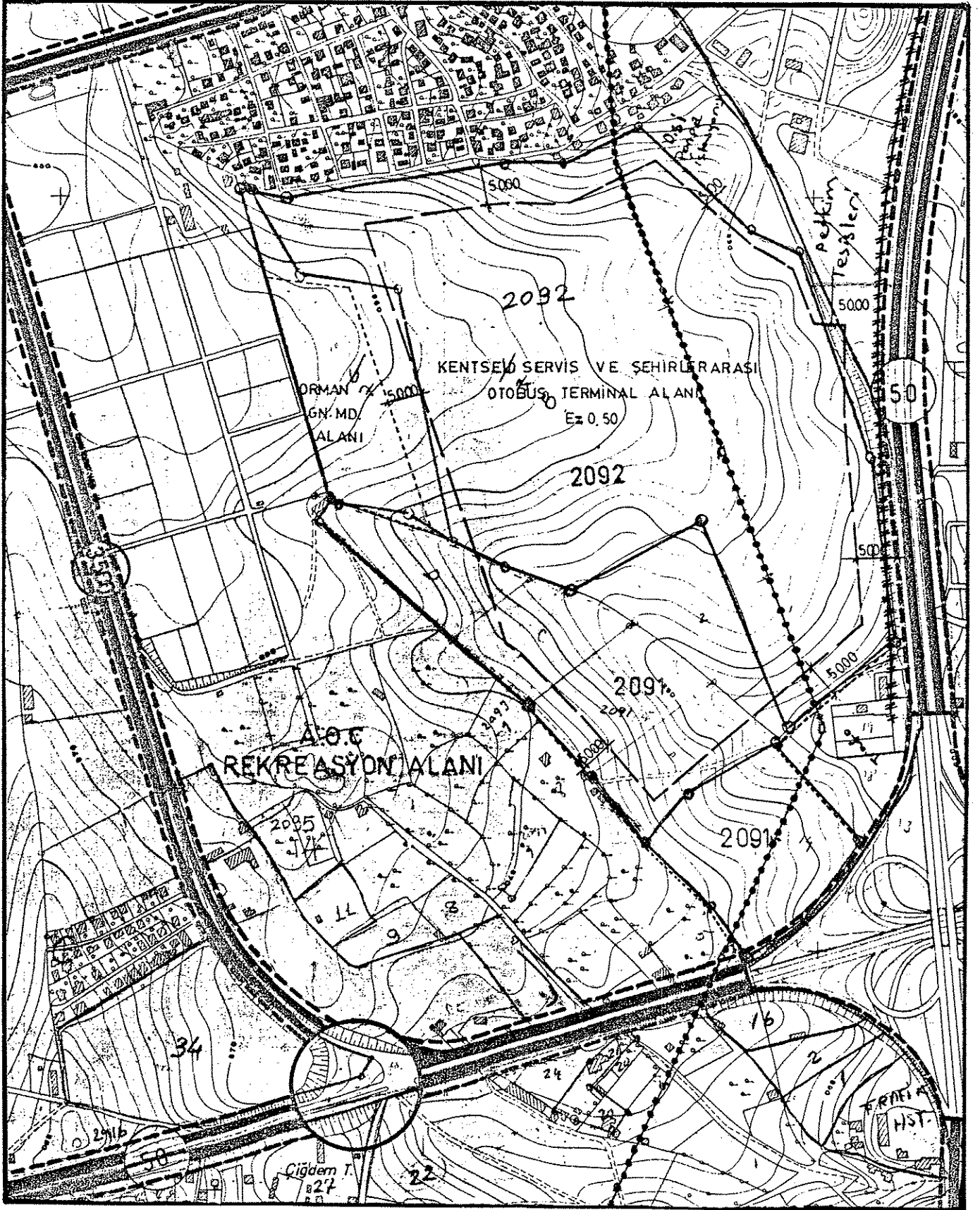
Yarışma alanı, 4. derece deprem bölgesindedir.

II.7. Zemin Durumu

Zemin emniyet gerilmesi, yarışma alanında yaklaşık 2 kg/cm^2 dir.

ENERJİ DURUMU

ŞEKİL_3



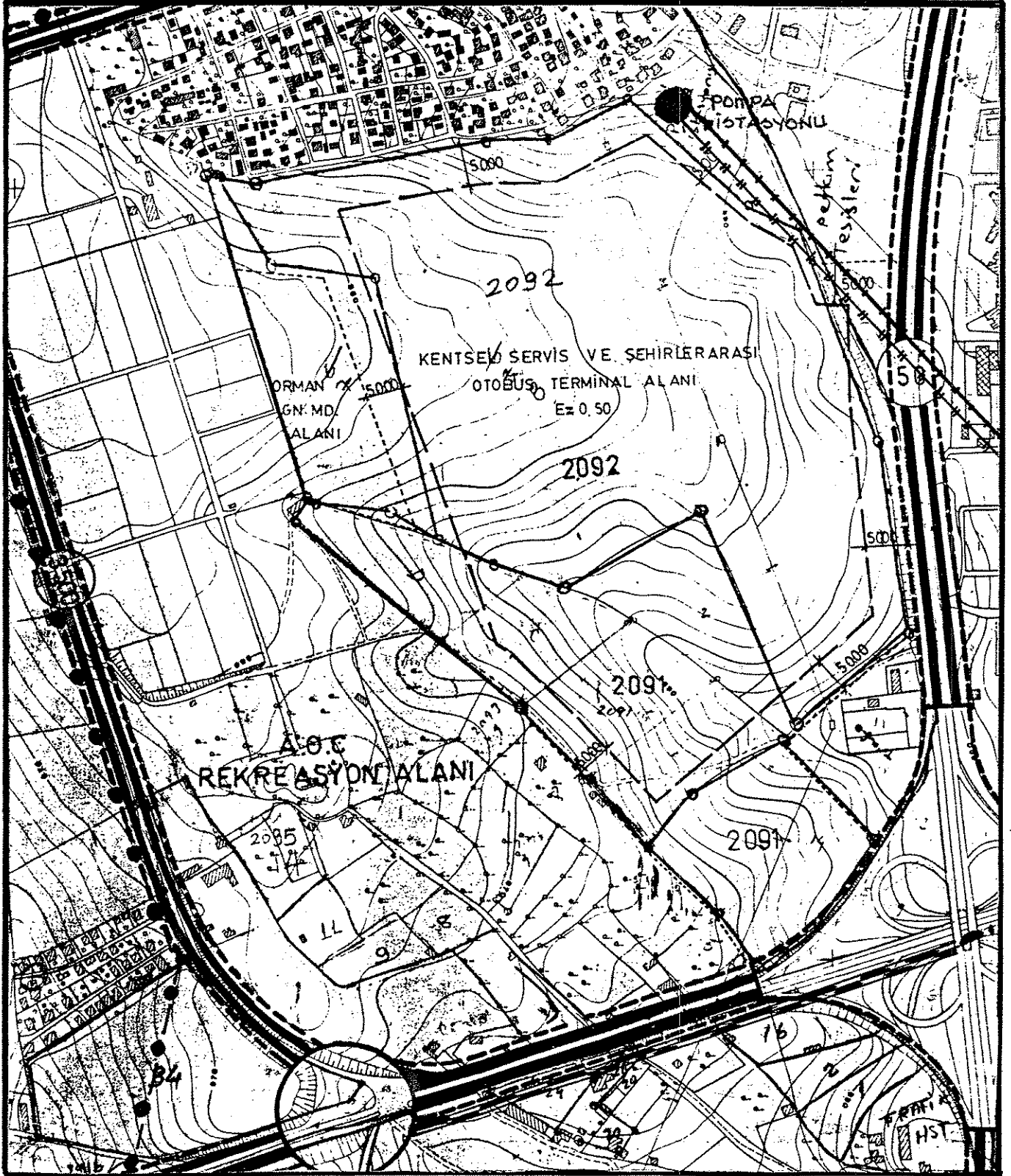
—••••• YÜKSEK GERİLİM HAVAİ HATTI_ÇİFT HAT_154 kv

- - - - - YÜKSEK GERİLİM HAVAİ HATTI_TK HAT_34.5 kv

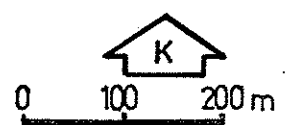


SU DURUMU

ŞEKİL 4



- \varnothing 350 LİK BORU
- \varnothing 600 LÜK BORU
- +—+—+—+— \varnothing 900 LÜK BORU
- +—+—+—+— \varnothing 2200 LÜK BORU



III. MEVCUT ANKARA ŞEHİRLERARASI OTOBÜS TERMINALI İLE İLGİLİ BİLGİLER

III.1. Giriş

Bu bölümde verilen bilgiler esas olarak Ankara'da halen işletilmekte olan ve kısaca A.Ş.O.T. olarak bilinen terminali tanıtmaya yönelik olarak verilmiştir.

Bu bilgilerin derlenmesinde şu kaynaklardan yararlanılmıştır.

1. Terminal işletme Müdürlüğü : hareket çizelgeleri, otobüs fiş kayıtları ve sözlü bilgiler.
2. Öğretim görevlisi Gökhan Menteş yürütücülüğünde O.D.T.Ü. Şehir ve Bölge planlama Bölümü 3. sınıf öğrencileri, Belediye Zabıta Müdürlüğü ve E.G.O. Genel Müdürlüğü elemanlarının katılımıyla 26 Nisan 1984 tarihinde yapılan terminal sayımı ve sınıf çalışmaları.
3. Ankara Büyük Şehir Belediyesi, İmar Dairesi Başkanlığı'nca terminal için kullanımların alan büyüklüklerine ilişkin ölçümler.

III.2. Tandoğan Terminali ve Etlik Garajı ile İlgili Bilgiler

Başkent Ankara'da kentlerarası yolculuk hizmet sunumunun yürütüldüğü iki terminal alanı vardır. Bunlardan birincisi Tandoğan terminali olup, günde ortalama 80000 yolcu giriş ve çıkışı yapılmaktadır. Diğer terminal alanı, Etlik Yolu üzerinde Anadolu Garajı adı ile bilinen, Ankara'nın yakın çevresindeki yerleşmelere gidip gelen günde yaklaşık 20000 yolcuya hizmet verilen terminaldir. Bir terminal alanında bulunması gereken en önemli faktörlerden "erişilebilirlik faktörü" nün Tandoğan terminalinde uygun olmasına karşın, yeterli alan büyüklüğü ve genişleme esnekliğinin bulunmaması, çevreye

yüklediği trafiğin sorun yaratması bu terminalin olumsuz yanlarıdır. Etlik Garajları, yeterli gelişme alanına sahip ve çevre trafiğini olumsuz etkileyecek bir konumda olmamasına karşın, kent makroformu içerisinde erişilebilirliğin çok düşük olduğu bir alanda yer alması nedeni ile, buradaki hizmetten yararlanma sorunlu olmaktadır.

Halen Tandoğan Meydanı yakınında işletilmekte olan A.Ş.O.T. başlangıçta bir mimari proje yarışması sonucu tasarlanmıştır. Terminal inşaatı 1968 yılında bitmiş ve Nisan 1969'da faaliyete geçilmiştir. Faaliyete geçtiğinde 19 adet perona sahip ve günde 10000 kişiye hizmet verebilecek şekilde düzenlenmiştir. Proje, tasarım zamanında geçerli olan otobüs üstten yükleme sistemine göre düşünülmüş, ancak kısa bir süre sonra ortaya çıkan teknolojik gelişmeler nedeniyle tadilatla uğramıştır.

Artan şehirlerarası otobüs trafiği karşısında 1975 yılında yeni düzenlemeler yapılmasına gerek duyulmuştur. Bu tarihte terminal günde ortalama 42000 kişiye hizmet vermeye başlamıştır. 1980'li yıllara kadar sürekli olarak tadil edilen ve kapasitesi yükseltilmeye çalışılan terminalin içinde ayrıca 150 otobüs alabilecek kapasitede, beş katlı bir otobüs garajı vardır. Ancak, bu garajın kat yükseklikleri son yıllarda yaygınlaşmaya başlayan yüksek otobüslerin girişine uygun değildir. Halen indirme peronları bu garajın zemin katında yer almaktadır. Bunun dışında 50 adet bindirme peronu bulunmaktadır.

Terminal müdürlüğü 1983 yılı kayıtlarına göre, yılın 365 günü 24 saat hizmet veren terminalden günde çıkış yapan otobüs sayısı; en fazla 1958, en az 515 olmuştur. Yıllık ortalama değer, günde 1076 otobüs olarak bulunmuştur. Trafiğin en yüksek olduğu günden itibaren 30. günde trafik günde 1350 otobüstür. Yani yılda sadece 30 gün 1350 otobüs/günlük trafik akımından fazla akım vardır.

Terminalde 1975 yılında 24 adet bilet satış gişesi (aynı zamanda büro) bulunmaktaydı. Bunlardan yararlanan otobüs firması sayısı ise 100 civarındaydı. 1984'te bilet satış gişelerinin sayısı 38'e, bunlardan yararlanan firma sayısı ise 151'e çıkmıştır.

Firma başına Ankara terminali ile bağlantılı olarak işletilen otobüs sayısı 1-50 arasında değişmektedir. 1984 çizelgesine göre en büyük 20 firma bu terminalden harekete başlayan toplam otobüslerin sayısal olarak % 51'ini işletmektedir.

III.3. Mevcut A.Ş.O.T. Ulaşım Bilgileri

Tandoğan terminaline ilişkin mevcut kullanım programı 1/200 ölçekli vaziyet planından yararlanılarak TABLO 1'de izlendiği biçimde hesaplanmıştır. Ayrıca, bu terminaldeki araç, yolcu, araç + yolcu, hizmet, denetim elemanları arasındaki ilişki ŞEKİL 5'te sunulduğu gibi işlemektedir.

TABLO 1 : MEVCUT A.Ş.O.T. ALAN KULLANIMLARI

KULLANIMLAR	NET İNŞAAT ALANI (m ²)
Bilet satış birimlerinin kitlesi	10660
Çok katlı garaj	21220
Kahve, lokanta	340
Otel	7020
Taksi garajı	2340
Otobüs peronları	1900
Otobüs sirkülasyon alanı	4800
TOPLAM (*)	39240

(*) Toplam inşaat alanına açık alanlar dahil edilmemiştir.

Ankara şehirlerarası Otobüs Terminalinden saatlere göre bütün illere çıkış yapan araç sayıları konusunda kullandıkları güzergahlar itibariyle edinilen bilgiler ŞEKİL 6'da verilmiştir. Ayrıca bu araçların doluluk durumları ile ilgili sabah 8.00-10.00 doruk periyodunda yapılan sayım sonuçları TABLO 2'de sunulmuştur. Nisan ayı itibariyle bir doruk saat payının, günlük toplam araç çıkışı içerisindeki payı % 6 civarındadır.

TABLO 2 : ÇIKIŞ YAPAN OTOBÜS SAYILARI

GÜZERGAH	8.00-9.00		9.00-10.00			TOPLAM			
	ARAÇ		YOLCU	ARAÇ		YOLCU	ARAÇ		YOLCU
	DOLU	BOŞ		DOLU	BOŞ		DOLU	BOŞ	
İSTANBUL	1	3	13	15	-	449	16	3	462
SAMSUN	27	3	606	24	-	386	51	3	992
KONYA	8	1	189	5	1	146	13	2	335
ESKİŞEHİR	17	8	382	30	2	631	47	10	1013
TOPLAM	53	15	1190	74	3	1612	127	17	2802

26 Nisan, 1984- Çıkış kapısında yapılan sayım. Şekil 6'daki değerler, bu günü de içine alan üç aylık otobüs hareket çizelgesine göre olup, gerçekte oluşan trafikten daha yüksektir. Boş çıkış yapan otobüslerin bir bölümü, yeni sefer saatine kadar beklemek üzere Ankara içindeki semtlere gitmektedirler.

Ankara'ya doruk saat süresince gelen araç sayısı, TABLO 3'de görüldüğü gibidir.

TABLO 3 : GİRİŞ YAPAN OTOBÜS SAYILARI

OTOBÜS VE BOŞ KOLTUK SAYILARI	8.00-9.00	9.00-10.00
BOŞ(*)	54	36
OTOBÜS A.Ş.O.T. BİTİŞLİ	36	16
SAYILARI TRANSİT	4	10
BİLİNMEYEN	3	1
TOPLAM	97	63

26 Nisan, 1984- Giriş kapısında yapılan sayım. (*) Boş giriş yapan otobüsler yolcu almak üzere Ankara şehiri içinden terminale gelmektedir. Ayrıca terminaldeki peron sayısının yetersizliği, araçları peron boşalınca kadar doluşmaya zorlamaktadır.

Kente getirilen ve kentten götürülen araçların doluluk oranı, TABLO 2 ve TABLO 3'den yaklaşık % 82 olarak hesaplanmıştır. Bu yolcuların, kente dağılımında kullandıkları araçların türel dağılımları TABLO 4'de, bagajların oranı ise TABLO 5'de izlenebilir.

TABLO 4 : TERMİNAL YOLCULARININ KENTİÇİ ARAÇ TÜRLERİNE DAĞILIMI

TOPLU TAŞIM	147	19.7	1522	59.1	10.3
ÖZEL OTO	95	12.7	83	3.2	.9
TAKSİDOLMUŞ	28	3.7	158	6.1	5.6
MİNİBÜS	15	2.	104	4.	6.9
TAKSİ	462	61.8	709	27.5	1.5
TOPLAM	747	100.	2576	100.	

Nisan, 1984

TABLO 5 : TAKSİ YOLCULARI

		Araç Sayısı	%	Yolcu Sayısı	%
TERMINAL ÇEVRESİ	Bagajlı	126	23	236	29
	Bagajsız	424	77	584	71
	TOPLAM	550	100	820	100
TERMINAL ÖNÜ	Bagajlı	113	24	217	30
	Bagajsız	349	76	492	70
	TOPLAM	462	100	709	100

Nisan, 1984

Sözkonusu tablolardan da izlenebileceği gibi yolcularda taksi kullanım oranı % 28 civarında, taksi kullanan yolcular içerisinde bagajlıların oranı % 30 dolayındadır.

Ankara'nın ülkesel ölçekteki ulaşım ağında ana düğüm noktası oluşturmasının getirdiği bir başka özelliği de, transit yolcu oranının, otobüsle kente gelen ve giden toplam yolcuların içerisinde % 30 oranında olmasıdır. Transit otobüsler ve yolculara ilişkin edinilen bilgiler TABLO 6'da verilmiştir.

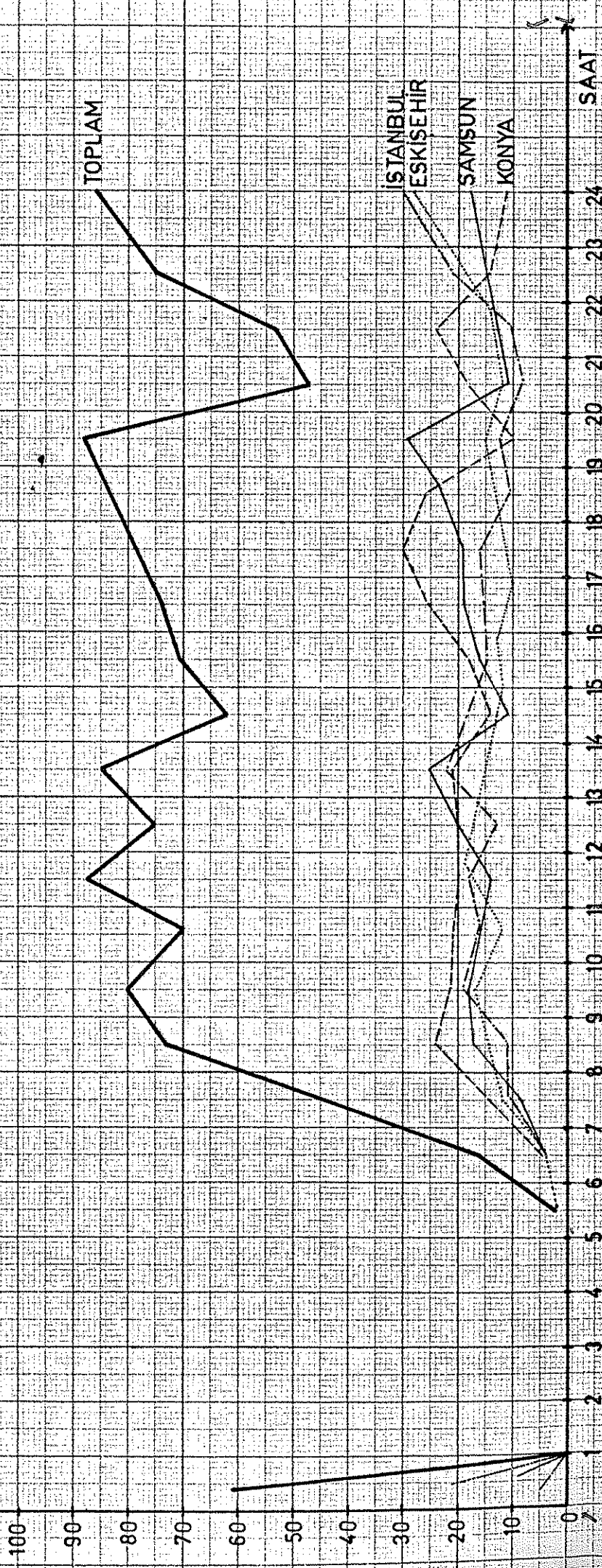
TABLO 6 : TRANSİT OTOBÜS VE YOLCU SAYIMLARI

	SAAT	8.00 - 9.00	9.00- 10.00	TOPLAM
TRANSİT OTOBÜS VE YOLCULAR				
TRANSİT OTOBÜS SAYISI		4	10	14
TRANSİT OTOBÜS BAŞINA DÜŞEN A.Ş.O.T. YOLCUSU		32	29	61
TRANSİT YOLCU SAYISI		72	138	210

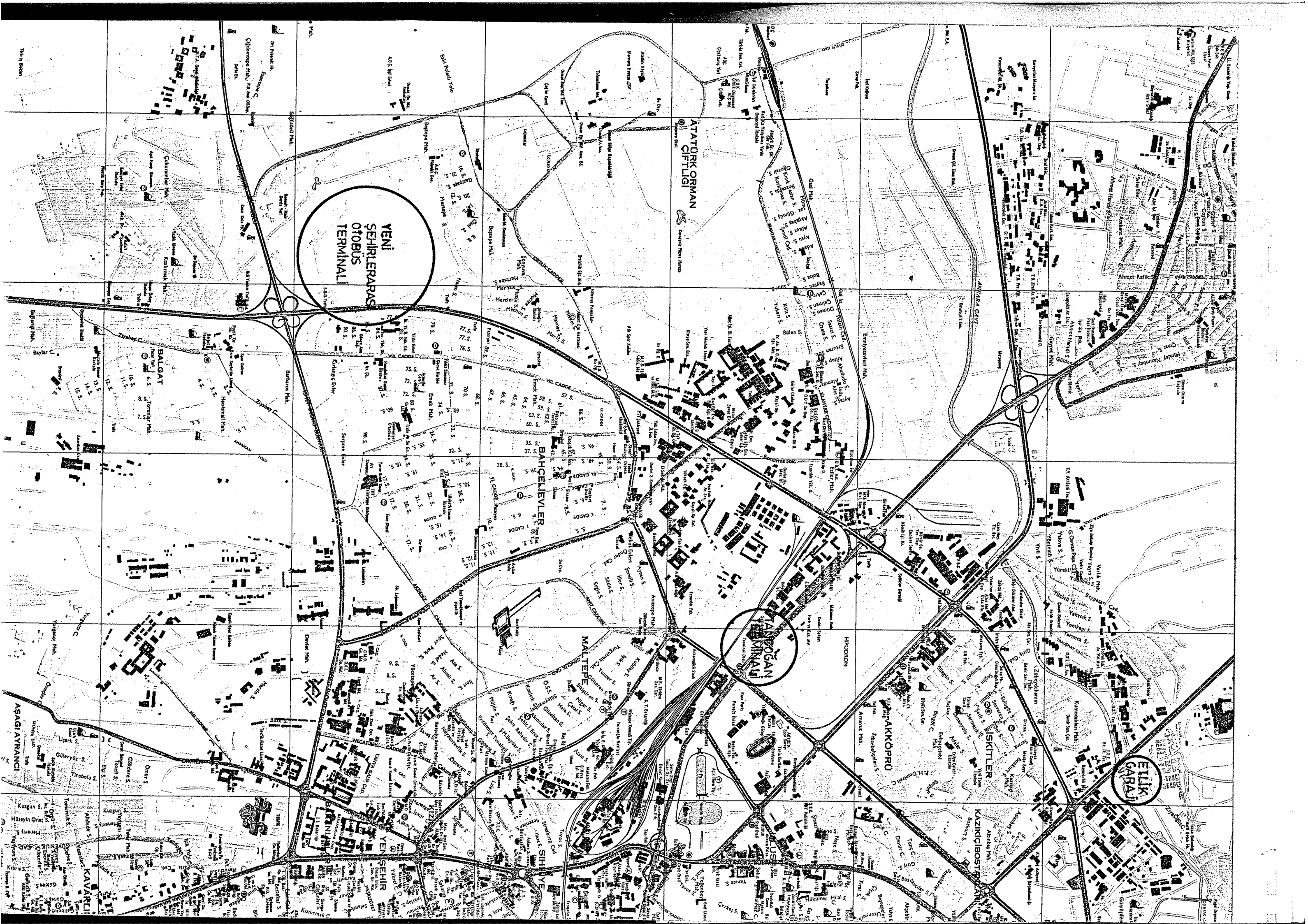
26 Nisan, 1984 - Çıkış kapısı sayımları

ŞEKİL 6. TERMINALDEN ÇIKAN OTOBÜS SAYILARININ
GÜZERGAH VE SAATLERE DAĞILIMI

ARAC
SAYIŞI



MART-MAYIS, 1984, ASOT HAREKET ÇİZELGELERİ



YENİ SEHİRERARAS OTOBUS TERMINALI

ATATURK ORMAN CİFTLİĞİ

BAĞÇELİEVLER

MANİTAN

MANGAN

ELİK GARAJI

MALTERE

AKKÖPRÜ

SKİTLER

KAZIKÇIBOSTAN

YENİ SEHİR

ASĞIAYRANCI

BALGAT

KAVARLI

SİHİVE