

Sonuç olarak projemiz hakkında bir şey söylemek gerekirse, Marmaray Projesi'nin tamamlanmasıyla ülkemiz her bölgesini Avrupa ve Asya'ya demiryoluyla kesintisiz bağlayan ve İstanbul ulaşımının ana omurgalarından biri olarak hizmet verecek çağdaş bir projeye kavuşmuş olacaktır.

Teşekkür ediyorum.

### **Prof. Dr. GÜNGÖR EVREN-**

Teşekkür ederim Sayın Özmen.

Sırada "İstanbul'daki Raylı Sistem Projeleri ve Marmaray Projesi'nin Diğer Sistemlerle Entegrasyonu" konusunu anlatacak olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanı Sayın Doç. Dr. Rafet Bozdoğan var. Sanıyorum asıl merak ettiğimiz konular burada, yaptıklarımızı nasıl değerlendireceğiz, İstanbul ulaştırması sonuçta nasıl bize rahatlık sağlayacak? Buyurun.

### **Doç. Dr. RAFET BOZDOĞAN** **İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım** **Daire Başkanı-**

Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Değerli panelistler, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şube Başkanımız, sektörün uzmanları, değerli basın mensupları, Yıldız Teknik Üniversitesi'nin değerli dekanı; evvela böyle bir fırsatı verdiğiniz için, kurumum adına, şahsım adına çok teşekkür ediyorum. Hakikaten Marmaray Projesi, İstanbul için oldukça önemli bir proje olup, bütün detaylarıyla ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının, ilgili sektörlerin, ilgili uzmanların detaylı bir şekilde tartışması gereken bir projedir. Bu nedenledir ki, DLH Bölge Müdürümüzün de bahsettiği gibi, biz İstanbul Büyükşehir Belediyesi olarak Marmaray Projesi'nin hemen hemen başından demesem de, önemli bir kesiminden itibaren beraber çalışıyoruz ve bu projeyi de adım adım takip ediyoruz ve İstanbul'daki diğer ulaşım sistemleriyle olan entegrasyon konusunda da büyük bir gayret gösteriyoruz.



Benim bugün buradaki konuşmamın başlığı, hemen programda da görüldüğü gibi, Marmaray Projesi'yle raylı sistemlerin entegrasyonu. Ama Haluk Hocam, çok güzel bir şekilde, hakikaten son derece sevdiğim önemli kritikler yaptı, kritikle-

rine cevap olma niteliğinde değil, ama katılan arkadaşları kısaca bilgilendirmek açısından İstanbul Büyükşehir Belediyesi olarak, İstanbul'un ulaşım problemini nasıl çözeceğiz, nasıl çözmeyi hedefliyoruz? Bununla ilgili oluşturmuş olduğumuz ana konseptlerden birkaç madde söylemek istiyorum.

Tabii ki Haluk Beye katılıyorum, hem bir akademisyen olarak, hem de bu işin sorumlusu olarak. Hocam, çok fazla yetkilisiyim demiyorum, sorumlusuyum, ama çok fazla yetkim yok. Maalesef İstanbul'da ulaşım konusunun en önemli problemlerinden bir tanesi, bu şehrin ulaşım stratejilerine karar veren birimlerin çok olması. Yani bazen sayıyoruz, 17 çıkıyor, bazen 13 çıkıyor, bazen 20'yi buluyor, ama bunların kim olduğunu belki toplum bilmiyor. Bu şehrin Ulaşım Daire Başkanlığı diye Büyükşehir Belediyesinin Ulaşım Daire Başkanlığı sorumlu tutuluyor. O nedenle ben, Daire Başkanlığımızı sorumlu daire başkanlıklardan diyorum, ama tümüyle yetkili bir Daire Başkanlığı olarak görmüyorum.

İstanbul'un bu probleminin çözümünde en önemli gördüğümüz sıkıntı, idari yapılanmanın kesinlikle tek bir otorite altında toplanmaması. Bununla ilgili yasal çalışmalar devam ediyor, 2 yıl evvel yapmış olduğumuz Kentiçi Ulaşım Şûrası'nda da Sonuç Bildirgesi olarak "bu şehrin ulaşımı tek bir yerden planlanmalı, tek bir yerden koordine edilmeli, tek bir yerden yapılmalı, bakılmalı, onarılmalı" denildi ve bununla ilgili de bir kanun teklifi hazırlandı. Daha önce bizim komisyonlarımızda görev yapan, şimdi Erzurum Milletvekili olan Sayın Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı Bey tarafından da Mecliste kanun teklifi olarak verildi, İçişleri Komisyonu'nda görüşülüyor.

İkincisi, bu şehrin ne yazık ki -biraz önce Hocam da bahsetti- sürdürülebilir bir ulaşım stratejisi ya da programı yok. Ama bunun nedeni, şehrin sürdürülebilir bir kent planlamasının olmamasından kaynaklanıyor. Neresini nasıl kullanacaksınız? Sürdürülebilir bir arazi kullanım kararları yoksa bu şehirde, o şehrin sürdürülebilir ulaşım programını da yapamazsınız. Hele son 25 yıl içerisinde Sayın Hocamın verdiği istatistiki bilgilerdeki artış da söz konusuysa, bu şehrin nüfusu bir yılda 400 bin artmışsa, artan nüfus da gecekondü sistemi dediğimiz sistemlerle, altyapısız, herhangi bir programın olmadığı yerlere gitmişse, bu şehrin ulaşım stratejilerini oluşturmanız oldukça zor. Ben aşağı yukarı 6 yıldır bu görevde bulunuyorum. Şehrin plan kararlarına baktığım zaman, İstanbul'da şimdi il sınırları itibariyle 71 belediye var. İstanbul'da planlara yüzde yüz uyularak yapılanmanın olduğu alan, 71 belediyenin tamamında, parça parça toplasınız, bir belediye sınırları kadar etmiyor. Dolayısıyla şehir yüzde 60 oranında plansız, kararsız ve istikrarsız.

Böyle bir şehirde Ulaşım Daire Başkanı olmuşsunuz, trafik çekilmez bir hale gelmiş... Katılıyorum, muhakkak bu şehirde toplu taşıma ana eksenidir, muhakkak raylı sistemler bu toplu taşımanın ana omurgasıdır, bunlar yapılmalıdır, ama bunların gerek mühendislik olarak imalatı, gerekse bunların finansman olarak temini, en kısa süre itibarıyla düşündüğünüzde, 5 yıldır, 10 yıldır, uzun vadede de 25 yıldır. Bütün bunları düşündüğünüz zaman, şehrin strateji ve ulaşımıyla ilgili karar veren bir kurumda olduğunuz için, muhakkak her gün pik saatlerde yaşanan trafik problemini geçici de olsa, çözmek durumundasınız. Vatandaş feryadı figan ediyor, “ben Barbaros Bulvarı’nda tıkanıyorum, açın burayı” diyor. “Dur bekle, 5 sene sonra raylı sistem yapacağız, hepsini çözeceğiz” diyemiyoruz; çünkü sorumlu konumdaki insanlarız, geçici de olsa, bunları çözmek durumundayız. O nedenle Büyükşehir Belediyesi olarak, toplu taşımayı maksimum, ama optimum da karayolu sistemlerini hedef tayin ettik. Bu nedenle İstanbul, kendi nüfusuyla ölçekli olan dünya kentlerine bakıldığında, karayolu kapasitesi itibarıyla onlar kadar çok ciddi bir karayolu kapasitesi olmayan bir şehirdir. Ama muhakkak altını çiziyorum ve katılıyorum; bu şehrin raylı sistemi, kilometre bazında 350 kilometreye getirilmeli ve taşıma oranı yüzde 27’ler de değil, benim düşüncem, hedefim, yüzde 42’lere çekilmelidir. Bu nedenle, maksimum raylı sistem, bu çerçevede İstanbul’da, şu an inşaatı devam eden 60 kilometre bir raylı sistem ağıımız, mevcut operasyon altında 42 kilometre raylı sistem ağıımız var, Devlet Demiryolları’nın 72 kilometrelik bir raylı sistem ağı bulunmaktadır, DLH Genel Müdürlüğü’nün 17-18 kilometre tüp geçiş inşaatı devam ediyor, yaklaşık 60 da bizim olsa, 78 kilometrelik bir raylı sistem var. Bu şehirde 100 kilometre de raylı sistem uygulama projesi devam ediyor ve bunun 40 kilometresini de önümüzdeki 5 yıllık bir süreç içerisinde yapmayı hedefliyoruz. Yani önümüzdeki 5 yıllık süreç içerisinde İstanbul’da Büyükşehir Belediyesi tarafından 90-100 kilometre, DLH tarafından da yaklaşık 17-18 kilometrelik bir raylı sistem ve 72 kilometrenin de rehabilitasyonu söz konusu. Hedef, İstanbul’da 200-250 kilometrelik bir raylı sistemi 5-7 yıl içerisinde gerçekleştirmek.

Bütün bunları yaparken, Büyükşehir Belediyesinin ana konseptlerinden birisi de şehrin yeniden planlanması. Zaman zaman belki duymuşsunuzdur, Büyükşehir Belediye Başkanımız basında da dile getiriyor, şehri yeniden planlamak için dünyanın uzmanlarını buraya davet ettik ve burada şehrin yeniden planlanması, 1/50 000, 25 000 ve 1 000 ölçeğine kadar çevre nazım planlarının hazırlanması çalışmalarını başladı. Hedef, bunların 1.5-2 yıl içerisinde bitirmek ve böylece İstanbul’un arazi kullanım kararlarını net bir şekilde ortaya çıkartmak, ondan sonra da Ulaşım Ana Planını revize etmektir, Ulaşım Ana Planını güncelleştirmektir. Bu hazırlıkları yapıyoruz, gelecek yıl da başlamış olacağız.

Bir diğer konu; İstanbul’da muhakkak mevcut karayolu kapasitesinin efektif kullanılması gerekiyor. Neyle; iyi bir trafik sirkülasyon projesiyle, iyi bir ITS ( akıllı trafik sistemlerin)in uygulanmasıyla, iyi bir yayalaştırma, iyi bir tek yön, çift yön ve diğer sistemlerin uygulanmasıyla. Muhakkak mevcut karayolu kapasitesi de en iyi şekilde kullanılması gerekiyor. Bu nedenle Büyükşehir Belediyesi olarak eldeki imkânlar çerçevesinde, mevcut finansman, mevcut insan gücümüz, mevcut zaman dilimi içerisinde en efektif bir şekilde kullanmayı arzu ediyoruz ve bu çerçevede de çalışmalarımız devam ediyor.

İstanbul’la ilgili bu kısa bilgiyi verdikten sonra, izin verirseniz, hemen konuya geçmiş olayım. Marmaray Projesi’yle bizim Büyükşehir Belediyesinin yaptığı projeler arasında İstanbul’da entegre olan sistemler: 1. Söğütlüçeşme’de entegrasyon noktamız var. 2. Kadıköy İbrahimağa transfer merkezi projesi ve entegrasyonu var, Üsküdar Meydanı entegrasyon noktası var, Sirkeci entegrasyon noktası, Yenikapı transfer merkezi ve entegrasyon noktası, Kazlıçeşme-Yedikule transfer merkezi ve entegrasyon noktası, Küçükçekmece transfer merkezi ve entegrasyon noktası söz konusu. Henüz DLH Genel Müdürlüğü tarafından teyit edilmemesine rağmen, görüşmelerimiz devam ediyor. Sayın Bakanımızla ve DLH Genel Müdürüyle yaklaşık 1.5 ay önce Bölge Müdürlüğümüzde yapmış olduğumuz toplantılarda, muhakkak Marmaray Projesi’nin Halkalı’da İspartakule’ye kadar da uzatılmasını arzu etmiştik, Sayın Bakanımıza da bunu bildirmiştik, bu konuda çalışmalar yapılacağını söyledi. Eğer Marmaray Projesi İspartakule’ye kadar uzatılırsa, bizim İspartakule mevkiinde de, Olimpiyat Köyü’ne kadar uzatmış olduğumuz hattımızın da orada o istasyonla entegrasyonu söz konusu olacaktır.

Raylı sistem haritamız ve tüp geçiş projesi, gördüğünüz gibi İstanbul’daki raylı sistemlerle ilgili bilgi veriyor. 1 numara entegrasyon noktamız Söğütlüçeşme. Söğütlüçeşme’deki entegrasyonumuz, burada karayolu “park & right” alanlar oluşturulması ve bölgedeki diğer lastik tekerlekli toplu taşımacılığın getirilmesi. Elimizde daha önceden hazırladığımız bir projemiz var, bugün minibüs yolu diye bildiğimiz Fahrettin Kerim Gökay Caddesi’nden giden bir cadde tramvay projemiz var. Fakat bu proje, hem Marmaray Projesi’nin, hem de bir üstteki Kadıköy-Kartal hattının finans durumunu etkilediğinden dolayı onu hayata geçirmedik, o proje duruyor. Ama ileride böyle bir ihtiyaç doğduğunda, bu da uygulamaya geçirilecek ve Söğütlüçeşme de entegre edilmiş olacaktır. Söğütlüçeşme’de Ankara-İstanbul hızlı treni, Marmaray hattı, Kadıköy-Bostancı tramvay hattı, lastik tekerlekli sistemler ve “park & right” alanları birbirleriyle entegre olmuş olacaklar. Söğütlüçeşme bölgesindeki projeleri alan olarak verdim, hızlı bir şekilde geçiyorum.



Diğer entegrasyon noktamız, Kadıköy İbrahimağa'daki entegrasyon noktamız. Bu entegrasyon noktasında Marmaray Projesi'yle Kadıköy-Kartal hattı olarak düşündüğümüz metro projemiz entegre edilmiş olacaktır. Kartal hattı, kuzey istikametinden, Kartal bölgesinden lastik tekerlekli toplu taşımacılıklarla desteklenerek, evvela Kartal hattının kapasitesi arttırılmış olacak, daha sonra da İbrahimağa mevkiine geldiğinde, yolcular buradan tüp geçide transfer edilerek, tüp geçidin kapasitesi arttırılmış olacaktır. Burada neler var? Ankara-İstanbul hızlı treni, Marmaray hattı, Kadıköy-Kartal hattı, yine lastik tekerlekli sistemlerle "park & right" alanı oluşturulmuştur. Yaklaşık 3 bin 500 araçlık bir "park & right" alanı planlanmış ve projelendirilmiştir. Bu da hemen entegrasyon noktasını gösteriyor, Kadıköy'de, İbrahimağa mevkiinde bir alışveriş merkezi söz konusu. Bu alışveriş merkezinin hemen önünde, alt katta kırmızıyla gördüğünüz, Kadıköy-Kartal hattımız, üst katta da Marmaray Projesi söz konusu olacak ve birbirlerine yolcu transferini yapacaklardır.

Anadolu Yakası'nda üçüncü transfer merkezi ya da entegrasyon noktası Üsküdar'da Üsküdar, Altunizade, Ümraniye, Dudullu, daha sonra bu hat Dudullu üzerinden, kuzeyden Samandra üzerinden geçerek, Samandra'ya planlanmış olduğumuz Anadolu Otogarı'na, oradan da Sabiha Gökçen Havaalanı'na devam etmiş olacak. Bu bizim alttan giden Kadıköy-Kartal hattıyla üstten gelen, kuzeyden gelen bu hat Sabiha Gökçen Havaalanı'nda buluşmuş olacak ve o bölgede bir kuşaklamayla birleşmiş olacak. Böylece Üsküdar'dan binen bir vatandaş, belki de

hiç inmeden veya Sabiha Gökçen Havaalanı civarındaki entegrasyon noktasından entegre olarak, hat değişikliği yaparak tekrar geri Kadıköy'e gelmiş olabilecek. Tabii ki arada da; bir de Kartal güzergâhımızda bir bağlantımız söz konusu. Böylece Anadolu Yakası'nda raylı sistemler birbirleriyle entegre olurken, bu raylı sistemler de Anadolu Yakası'nda 3 noktada Marmaray Projesi'ni besleyen, entegre olan hatlar haline dönüşmüş olacaktır. Burada da Üsküdar-Altunizade-Ümraniye-Dudullu lastik tekerlekli toplu taşıma ve deniz ulaşım sistemleri Marmaray Projesi'yle entegre edilmiş olacaktır, Üsküdar bağlamında söylüyorum. Üsküdar'daki transfer noktası bu, Marmaray hattı ve inşasını düşündüğümüz hattımız, biraz daha detaylı bir şekilde... Bu bölge Üsküdar Meydanı ve Üsküdar Meydanı'nın aşağı yukarı yüzde 90'ı yayalaştırılmış olacak. Buradaki lastik tekerlekli taşımacılık, sahilden gelen taşımacılık, her iki istikamette tekrar geri döndürüldüğü gibi, yine şuradan bir tünel yapılarak da Ahmetağa Meydanı'yla sahil arasındaki bağlantı da sağlanmış olacaktır.

Avrupa Yakası'na geçtiğimizde, çok önemli bir entegrasyon noktamız da diada da gördüğümüz gibi, Sirkeci bölgesi. Sirkeci bölgesinde de mevcut raylı sistem ağımızla yine planlanmış olduğumuz diğer raylı sistemler, Marmaray Projesi'yle entegre olmuş olacaktır. Marmaray hattı, Sirkeci-Halkalı banliyö hattı, Eminönü-Karaköy-Kabataş tramvay hattı, Haliç çevresi tramvay hattı, Eminönü-Zeytinburnu tramvay hattı, lastik tekerlekli toplu taşıma sistemleri ve deniz ulaşımı bu noktada Marmaray Projesi'yle entegre edilmiş olacaktır. Entegrasyon noktasını gösteriyoruz, Sirkeci Garı ve civarındaki istasyonları gösteriyoruz.

Avrupa Yakası'ndaki diğer önemli entegrasyon noktasına geçiyorum. Bu entegrasyon noktası, Haluk Hocamızın ve Marmaray Bölge Müdürümüzün de bahsettiği gibi, Avrupa Yakası'ndaki ana entegrasyon noktasıdır. Yenikapı, entegrasyon ve transfer noktasıdır. Hatları biraz önce hareketli haliyle gördük. Neler entegre oluyor? Marmaray Projesi, Sirkeci-Halkalı banliyö hattı, Taksim-Yenikapı Metrosu, bu biliyorsunuz Taksim- 4. Levent arasında çalışıyor, ama her iki uçta da bunun inşaatı devam ediyor; hem Ayazağa istikametinde devam ediyor, hem de Yenikapı istikametinde bu hat devam etmekte. Yenibosna-Otogar-Aksaray hafif metro hattı, Olimpiyat Köyü, İkitelli-Bağcılar-Yenikapı hafif metrosu, buradan Yenikapı'dan başlayıp Bağcılar'a, Bağcılar üzerinden İkitelli ve Olimpiyat'a kadar giden bir hattımız var, bu hattın son uygulama projelerini hazırlıyoruz. Biraz önce bahsettiğim gibi, Marmaray Projesi'nin Ispartakule'ye uzatılmasıyla entegre olmasını düşündüğümüz hat. Lastik tekerlekli toplu taşıma sistemleri, deniz otobüsleri ve uluslararası deniz hatları, burada da hatla entegre olmuş olacak. Biz burada Büyükşehir Belediyesi olarak, yurtdışından gelen Cruis gemilerini de bu bölgede çeşitli limanlar yaparak bunları da mevcut toplu taşıma sistemleri içeri-

sine katmayı planlıyoruz. Entegrasyon noktamız Yenikapı'da ve hatlar, mevcut Aksaray hattımız, mevcut inşaatı devam eden hat, Marmaray hattı ve buradan da şu mavinin devamı olan bir metro hattımız da İkitelli istikametine doğru gidecek.

Bölgeyle ilgili çeşitli çalışmalar var burada, bunları gösteriyoruz. Burada ciddi de bir transfer merkezi oluşturuldu. Çok küçük de olsa, bir alışveriş imkânı olan, kültür ve sanat etkinliklerinin yapılabileceği alanlar da Yenikapı transfer merkezinin üzerindeki alanda projelendirilmiştir.

Diğer entegrasyon noktası, Kazlıçeşme entegrasyon noktası. Kazlıçeşme'de Marmaray Tüp Geçiş Projesi'nin Kazlıçeşme noktasında da... Kazlıçeşme de bizim deniz trafiğinin, Sirkeci üzerinde yüklü olan deniz trafiğinin, özellikle transit kullanımdaki deniz taşımacılığını kaydırmayı hedeflemiş olduğumuz bir transfer merkezi. Bu noktada, örneğin bizim Büyükşehir Belediyesi'nin şirketlerinden İDO'nun arabalı sistemlerinin bu tarafa alınması, buna benzer sistemlerin yine buraya alınması ve o bölgede bir transfer merkezinin oluşturulması hedeflenmiştir. Bu bölgeye gelindiğinde, burada neler entegre olacak? Marmaray hattı, Sirkeci-Halkalı banliyö hattı, Kazlıçeşme, bu bölgede bir monoray düşünülebilir, bu ön etüt çalışması içerisinde. Yani bunu kuzeyle bağlayan, kuzeydeki raylı sistem hatlarıyla entegre eden bir shuttle sistemi düşünülebilir, ama bu etüt aşamasında. Lastik tekerlekli toplu taşıma sistemleri, şehirlerarası yolcu limanı, İDO araçlarını, feribotlarını planladığımız bir alan. Alan neresi? Surlardan, şu görmüş olduğunuz sur çizgisinden yaklaşık 400-500 metre kadar ileriden başlayıp 1 kilometre mesafeye kadar giden alan. Yukarıda Abdi İpekçi Spor Salonu var, hemen onun aşağısında olan, Zeytinburnu, sahile doğru gelen Kazlıçeşme'deki mevcut boş alan.

Diğer bir entegrasyon noktası, önemli entegrasyon noktalarından bir tanesi de hemen şurada görmüş olduğunuz Küçükçekmece entegrasyon noktası. Raylı sistem haritamıza da baktığımız zaman, Bakırköy'deki LRT sistemi, yani havaalanı istikametine giden LRT sistemi Bakırköy'den ayrılarak Beylikdüzü'ne kadar gitmiş olacak. Oranın da projesinin son noktasına doğru geldik. Bu hat, Küçükçekmece'den geçerken, -alttan geçen bir hat- tam Küçükçekmece bölgesiyle E-5 Karayolunun birleştiği noktada Marmaray hattıyla entegre edilmiş olacak, onlar da orada yolcu alışverişinde bulunacaklardır.

Diğer bir entegrasyon noktası da Halkalı entegrasyon noktasıdır, Halkalı'da lastik tekerlekli toplu taşımacılıkla ve diğer "park & right" alanlarıyla oluşturulmuş olan sistemle entegre edilmiş olacaktır. Amacımız, raylı sistemlerin başladığı noktadan itibaren mümkün olduğu kadar lastik tekerlekli araçları dış çeperlerde

tutma. İstanbul, 3 zona, 3 bölgeye ayrılmış olacak. Birinci zon, hemen batıda Beylikdüzü civarı. Beylikdüzü civarından bir yay çizdiğinden zaman, İkitelli, Sultançiftliği ve Ayazağa, Sarıyer civarından Maslak-İstinye ayrımı; karşıya geçtiğiniz zaman, Kavacık bölgesi, daha ileri gittiğiniz zaman, hemen Samandra bölgesi ve Tuzla bölgesi. Burası birinci zon sınırlarında. Bu bölgeye gelen insanları birinci defa burada durdurmayı hedefliyoruz. İkinci zon, yine Anadolu Yakası'ndan baktığımız zaman, Kartal-Taşocağı'nın bulunduğu alan, o bölge, yukarıya kuzeye çıkıyoruz, Ümraniye-Tepeüstü, aşağı tarafa indiğimiz zaman 4. Levent, Seyrantepe bölgesi ve Metris Kavşağı, Metris Kavşağı'nın altından devam ediyoruz, bu bölgelere kadar geliyoruz. Üçüncü zon, burada Yenibosna, daha da dar bir alanlara, mümkün olduğu kadar üçüncü zona gelince kadar araç hareketliliğini, lastik tekerlekli araç hareketliliğini yüzde 25'lere kadar indirmek. Bölgelerden 100 oranında araç geliyorsa, bunları birer ikişer kademedede durdurarak yüzde 25'lere kadar indirmek. Nasıl yapılacak? Muhakkak raylı sistemler o bölgelere kadar götürülmüş olacak, muhakkak lastik tekerlekli toplu taşımacılık en optimum düzeyde dizayn edilecek, daha konforlu, daha seri, daha hızlı, daha güvenilir, daha temiz bir toplu taşımacılık sistemi oluşturulacak ve shuttle seferleri düzenlenmiş olacak. Muhakkak o bölgede oluşturulmuş olan dış zonlardaki otoparkların kapasitesi artırılacak ve kullanım oranlarını arttırmak için teşvik edilecektir. Yani birinci zondaki bir otopark 1 milyon liraysa, üçüncü zona girdiğiniz zaman, bir otoparkın saati 5 milyon lira, belki de 10 milyon lira olacak, dolayısıyla caydırıcı etkiler kullanılacak. Ama bütün bunları yaparken de muhakkak toplu taşıma sistemleri arasında bilet entegrasyonunun, zaman ve mekân entegrasyonunun sağlanması gerekmektedir.

Küçükçekmece bölgesindeki entegrasyonla ilgili kısaca bilgi vermiştim, öyle sayıyorum son olarak da Halkalı'yla ilgili bilgiyi verdik. Ispartakule'yi şurada görmüş olduğunuz hat, maviyle göstermiş olduğumuz, Yenikapı'dan gelip Bağcılar'a, Bağcılar'dan İkitelli istikametine geçip Olimpiyat Stadına ve Bağcılar'daki, İkitelli'deki Başak Konutları üzerinden geçecek hat birleşerek buradan Ispartakule İstasyonu'nda birleşmiş olacak. daha sonra bu hat, etüt çalışmaları devam ediyor, bu bölgede arazi kullanım çalışmaları Planlama Birimi tarafından bitirildikten sonra, Esenyurt üzerinden şurada görmüş olduğunuz, kırmızıyla göstermiş olduğumuz Beylikdüzü hattıyla birleştirilecek. Böylece güney-kuzey istikametindeki sanayi bölgesini destekleyici bu hattın da bu Ispartakule üzerinden gelecek Olimpiyat hattı üzerinden birleştirilmesi hedef edilmiştir. Bu çalışmalarımız da devam ediyor.

Teşekkür ediyorum.