

WORDS / TRISTAN RUTHERFORD PHOTOGRAPHY / BEN QUINTON

ARZU TEKIR

THE WOMAN

UNJAMMING

ISTANBUL

Meet the expert with a few unusual ideas on how to solve Turkey's traffic problems

Despite the best efforts of town planners,

Istanbul's streets are gridlocked each morning and evening. It's easy to understand why: 15 million people live here and 11 million of them commute daily. They live in a continent-spanning city that's more than 2,000 years old. Drivers in Istanbul lose two hours a day in traffic. Congestion costs the authorities an estimated US\$2.2 billion a year.

But it gets worse. Like many Middle Eastern states, Turkey has experienced mass rural to urban migration. In 2000, 64% of Turks lived in built-up areas. Just over a decade later 78% of Turks were city dwellers. It's a sad fact that 10,000 locals lose their lives in traffic accidents every year. Worldwide, that figure is 1.3 million.

The potential solution to one of the region's most pressing problems comes in the form of a soft-spoken city planning entrepreneur named Arzu Tekir. In her short career Tekir has overseen the pedestrianisation of 295 Istanbul streets and hopes to lay 1,000km of cycle tracks across the city. Furthermore, the 35-year-old can eloquently speak for 55 million young people in Turkey – 71.5% of Turks are aged 39 or under, the vast majority of them urban residents. "These global citizens of generations X, Y and Z will share bikes and buses using apps and instant messaging in the megacities of tomorrow."

Tekir arrived late to Istanbul's traffic jam. In 2011 she joined the World Resources Institute, a Washington-based research organisation that spans more than 50 countries. (Its board of directors include former US Vice President Al Gore and Zipcar vehicle-share founder Robin Chase.) Later that year she was appointed director of their non-profit urban planning initiative EMBARQ Turkiye.

Her brief was to "help cities make sustainable transport a reality by delivering game-changing projects". And when she's finished with walkability, bikeability and integrated public transport, her job is to "replicate those best practices in 200-plus cities." That's quite a job description.

Her methods for solving congestion in Istanbul are large-scale to say the least. One example is the Metrobüs. She got a dedicated 50km highway built through the ancient city, and then put 330 buses along it, each one capable of carrying 150 passengers. →

30,000 نسمة) بهدف تقليل الازدحام المروري إجمالاً والتوفير في ميزانية الصحة العامة، وباستخدامها يوفر راكبو الدراجات الوقت والمال.

أما عن تقييم الإنجاز فتقول أرزو "تقيّم أداءنا من خلال 5 مؤشرات، وهي: تقليل انبعاث غاز ثاني أكسيد الكربون، وعدد المستفيدين، ومدى توفير الوقت، والأرواح التي أنقذت، ورفع عائدات الاستثمار، فقد أنقذت مشاريعنا في تركيا أكثر من 250 إنساناً على مدى السنوات الأربع الماضية". وقد حققت مقترحاتها في مجال استثمار النقل المستدام عائدات تبلغ 250 مليون دولار.

وتعتقد أرزو- التي شغلت منصب رئيسة معرض ندوة المدن المأهولة (ليفايل سيمبوسيم) الذي أقيم في مسقط رأسها إزمير - أنه لا يزال بالإمكان إيجاد مزيد من الحلول من خلال الجمع بين الورشات والمؤتمرات والأفكار من شبكة EMBARQ في كل أنحاء العالم.

وهناك من يرى بأن أسلوب أرزو اللطيف ساعدها في كسب القلوب والعقول دوناً عن زملائها الذكور، ليأتي ردها مبتسمة "وبالمقابل فإن البنك الدولي يحتاج على عدم استغلال أعظم ثروة في تركيا وهي النساء. وكمؤيدة متحمسة لتفعيل دور النساء المستقبلي لا يزال علي فعل الكثير، فإجمالي نسبة الموظفين الإناث في تركيا لا يتجاوز 25%. وتركيا بهذه النسبة لا ترقى إلى مستوى أي من الدول الأوروبية، لكنها من ناحية أخرى تولي النساء مناصب في مجالس إدارة الشركات الكبرى على نحو متزايد، و 26% من المسؤولين التنفيذيين هم نساء. وبذلك تتفوق بجدارة على دول الاتحاد الأوروبي". ومن الجدير بالذكر أن للسيدات حصة 40% في مجلس إدارة EMBARQ في تركيا.

أثارت مشروعات أرزو بعض الجدل، إذ أنها عازمت على الحد من المركبات في شبه جزيرة اسطنبول التاريخية. وفعلياً تم تخصيص 295 شارعا منها للمشاة فقط ضمن موقع اليونيسكو للتراث العالمي، مما قوبل بداية بالقلق. وتوضح أرزو المسألة بقولها "إمكاننا أن نثبت للسياسيين والسياح والقادة ورجال الأعمال نجاح المشروع من خلال الإحصاءات، ومن ثم تعميمه على مدن أخرى، إذ أنه رفع مستوى السلامة، وحد من التلوث، والأهم من ذلك أن 78% من أصحاب الأعمال راضون أو متحمسون للمخطط الجديد، ويتوقع 56% منهم أن ترتفع مبيعاتهم.

وعن مدى نجاحها في تصدير أفكارها إلى الشرق الأوسط تقول "استقبلنا وفداً من مصر لمناقشة المترو باص قبل عامين، وشأنه في ذلك شأن الحلول الأخرى لمشاكل المرور من حيث قابليتها للتنفيذ في أي من الدول الكبرى التي تشترك مع بلدي في تحدياتها للازدحام المروري والتضخم السكاني المتسارع مثل القاهرة وطهران وأبو ظبي والدار البيضاء وطرابلس وبغداد". وقد أظهرت حماساً للمساعدة من خلال موقعها كمديرة منظمة غير ربحية مختصة بحل هذه المشاكل وعقبت بقولها "إن تخفيف الطاقة المهدورة سيعود علينا جميعاً بالنفع".



THE LEBANESE WAY TO UNJAM ISTANBUL

حلّ لبناني لمشكلة المرور في اسطنبول

Ali Halabi was born in Lebanon and lives in Istanbul, so he knows all about traffic jams. "Take a look at Istanbul, which is split in two by the Bosphorus, creating two major bottlenecks," he says. As 70% of those traffic-stuck cars only carry one passenger, Halabi saw a gap in the market. "I founded the Volt app which connects departure and destination requests posted via smartphone with drivers going in the same direction," he explains. Passengers can check both driver and fellow ride-sharers via the app, then contribute to petrol money afterwards. Importantly for commuters, it works out 85% cheaper than calling a cab, according to Halabi. "We hope to launch a range of services across the Middle East in 2015." thevoltapp.com

يسعى علي الحلبي، الذي ولد في لبنان، ويعيش في اسطنبول إلى حل مشكلة المرور في مناطق الشرق الأوسط وشمال إفريقيا من خلال تطبيقه الجديد. يقول الحلبي "إذا تأملت اسطنبول ستجد أن مضيق البوسفور يقسمها إلى نصفين، ويخلق فيها اختناقين مروريين رئيسيين. وما يزيد المشكلة تفاقماً أن 70% من السيارات التي تكتظ بها الشوارع تُقل شخصاً واحداً لذلك أوجدت (فولت www.thevoltapp.com) التي تربط طلبات النقل بناء على الوجهة بحيث يتم إرسال الطلبات من خلال الهواتف الذكية للسائقين المتجهين إلى الوجهة المقصودة. ويمكن لكل راكب أن يختار السائق وشريك الرحلة عبر التطبيق المذكور، ومن ثم الاشتراك في دفع قيمة الوقود، وهو مناسب جداً للركاب، فهو يوفر ما يبلغ نسبته 85% من كلفة سيارة الأجرة، ويأمل الحلبي في أن يتم إطلاق مجموعة

والحافلات باستخدام تطبيقات الهاتف والرسائل النصية في المدن العملاقة عما قريب".

وصلت أرزو إلى موضوع حل مشكلة المرور في اسطنبول متأخرة بعض الشيء. ففي عام 2011 انضمت إلى معهد الموارد العالمية، وهو منظمة أبحاث مقرها واشنطن وتمتد على أكثر من 50 دولة (يضم مجلس إدارتها نائب الرئيس الأمريكي الأسبق آل غور ومؤسس شركة زيب كار المساهم روبن تشيس)، وعُيّن في وقت لاحق من العام ذاته مديرة لمبادرة تخطيط المدن غير الربحية EMBARQ في تركيا حيث كانت مهمتها "تنفيذ مشاريع تغيير جذرية لتحسين النقل المستخدم في المدن". وبعد إتمام مهمتها في تفعيل المشي والدراجات ووسائل النقل العام المؤجدة تصبح مهمتها: "تطبيق أكثر التجارب نجاحاً في 200 مدينة أخرى". وهذا هو الوصف الوظيفي الفعلي لها.

وتنتهج أرزو عدة أساليب لحل مشكلة اسطنبول المرورية على نطاق واسع، منها على سبيل المثال المتروباص. وهو نظام حافلات سريعة يتألف من 330 حافلة، تتسع كل واحدة منها لمئة وخمسين راكب. وتستخدم طرق سريعة مخصصة بطول 50 كلم عبر الجزء القديم من المدينة. وتعتبر أرزو المترو باص حلاً ناجحاً للسببين: أولهما أن هذه الحافلات العملاقة تستوعب 800,000 راكب يومياً وتحل محل 50,000 مركبة بتكلفة قليلة نسبياً ودون حاجة لاستحداث مسارات خاصة بها، والسبب الثاني هو أنها مرضية للركاب وخاصة ذوي الدخل المحدود الذين يعيشون على أطراف اسطنبول. كما أنها توفر ما يصل إلى 28 يوماً سنوياً من وقت المواصلات المهدور، إضافة إلى كونها تخفف نسبة كبيرة من التلوث لصالح المدينة. وتضيف أرزو "بعد أخذ انخفاض نسبة الحوادث وانخفاض تلوث الجو وتوفير الوقت بعين الاعتبار فقد توصلت EMBARQ إلى أن مزايا المترو باص تتفوق على تكلفتها بنسبة 2.8:1" وبلغت أبسط فإن المشروع يعود على اقتصاد اسطنبول بأرباح صافية تبلغ 6.4 مليار دولار سنوياً.

ومثل هذه الإحصاءات تشجع على تكرار التجربة في باقي المدن التركية. وقد اعتمدت أرزو مؤخراً مسارا للدراجات بطول 23 كلم على طول البوسفور، وتربط جميع عقد المواصلات في الجانب الأوروبي من المدينة. وككل مشاريع EMBARQ فإن "هذا المشروع قابل للتكرار والتطوير بحيث يمكن تنفيذه في أي مكان آخر". ويعمل فريق (بايك لاب) التابع للجمعية التركية للنقل المستخدم على تنفيذ تصاميم ممرات آمنة للدراجات ودمج النقل العام في ثمان مناطق من العاصمة أنقرة (وتعدادها السكاني 5 ملايين نسمة) وحتى البلدة الصغيرة سيفريسار (وتعدادها 50 ألف نسمة).

"Metrobüs is win-win-win," claims Tekir. Firstly, these giant buses are cheap for the city to run and require no special tracks. Yet they carry 800,000 passengers daily "and have taken 50,000 vehicles off the road". Secondly, customers are content. "By shifting from other modes of transport, Metrobüs users have saved up to 28 days per year in reduced travel time," she says.

The system is particularly important for lower-income commuters, who live on the outskirts of Istanbul and make up much of the population. And finally, the city itself is a winner. "By taking into account improved road safety, decreased air pollution and quicker travel times, EMBARQ has worked out that Metrobüs's benefits exceed its costs by a ratio of 2.8 to 1," says Tekir. In cash terms, that means the scheme is injecting US\$6.4 billion into Istanbul's economy every year.

It's no wonder, then, that other Turkish cities have come calling. Take Tekir's recently sanctioned 23km Bosphorus bike lane that links every public transport node on the European side of the city. "It's replicable and scalable so that it can be implemented almost anywhere else," she explains.

Her BikeLab team is currently working with eight metropolitan areas, from the capital Ankara (population 5 million) to the tiny town of Seferihisar (population 30,000) to implement safe cycling designs and integrated public transport. The theory runs that if urbanites cycle to their bus stop it reduces overall traffic and cuts the public health bill. "It simply saves commuters time and money," explains Tekir.

Has it worked? "We calculate our impact through five key performance indicators," she says. They include CO2 emission reduction, people served, travel time saved, lives saved and investment leveraged. "In Turkey more than 250 lives have been saved through our projects over the past four years." Her proposals have led to US\$250 million of sustainable transport investment. ➔

Tekir also believes that by bringing together workshops, conferences and ideas from EMBARQ's global network, even more solutions can be found. In November 2014 she served as the moderator at such a show – the Liveable Cities Symposium – in her home city of Izmir.

Some commentators have claimed that Tekir's soft approach has won hearts and minds among her male colleagues. "The World Bank claims that Turkey's greatest untapped potential is its women," she smiles. As a passionate advocate of women taking responsibility for their future, there's still work to be done. "The female employment rate is only 25% of the total Turkish workforce. That's lower than almost any European country," she says. But on the flipside Turkey's largest companies are increasingly assigning women to corporate boards. "Of the top executives 26% are women, which is well above the European Union average." At EMBARQ Turkiye, 40% of the company's board directors are female.

Tekir's schemes aren't without controversy, though. In 2012, she looked at the possibility of banning vehicles from most of Istanbul's historic peninsular. Some locals were outraged at the plan to pedestrianise 295 streets. "By collecting statistics we can prove to politicians, tourism chiefs and businesspersons the success of this project, then fine tune it for other cities." In this case the pedestrian scheme improved safety and decreased air pollution. And that helped to turn local anxiety into widespread support. "Within the pedestrianised areas we reported that 78% of business owners said they were pleased or very pleased with the new layout. And 56% expected their sales to increase."

Has she succeeded enough in her brief to export her ideas to the Middle East? "We had a delegation from Egypt two years ago to discuss Metrobus," says Tekir. Most importantly, the transport solutions that she has implemented in Turkey will work just as well abroad. "Cairo and Tehran are megacities with more than 10 million residents. And there are large centres such as Abu Dhabi, Casablanca, Tripoli and Baghdad. Their challenges, such as traffic congestion and fast urbanisation rates, are the same as in my country." As director of a non-profit organisation dedicated to solving those very problems, she's keen to help. "Less energy spent commuting will benefit us all."



رغم الجهود الضخمة التي بذلها المعماربيون لتخطيط

مدينة اسطنبول إلا أن شوارعها تعاني من الاختناقات المرورية صباحا ومساء، وليس في ذلك عجب بالنسبة لمدينة تمتد على أكثر من قارة بعمر يزيد عن 2600 سنة، ويقطنها أكثر من 15 مليون شخص، يخرج منهم إلى العمل يوميا 1.1 مليون شخص، ويضيق السائقون ساعتين يوميا في الزحام. وتقدّر تكاليف الازدحام المروري التي تتحملها السلطات سنويا بنحو 2.2 مليار دولار.

وكما في سائر مناطق الشرق الاوسط وشمال إفريقيا فإن الوضع المروري في تركيا يزداد سوءا بسبب الهجرة الجماعية إلى المدن. ففي العام 2000 كانت نسبة الأتراك الذين يسكنون المدن 64%، وقد ارتفعت إلى 78% بعد عقد واحد. والمؤسف أن حصة تركيا من ضحايا حوادث السير في العالم تبلغ 10 آلاف ضحية من أصل 1.3 مليون. صاحبة الحل المرتقب لواحدة من كبريات مشاكل مناطق الشرق الاوسط وشمال إفريقيا، سيدة أثبتت نجاحا كبيرا في عملها مع الرجال أصحاب المراكز العالية ضمن الهرم الوظيفي في المدينة، وكانت هذه السيدة التي تدعى أرزو تيكير أشرفت رغم مشوارها المهني الحديث نسبياً على تأهيل 259 شارعا في اسطنبول للمشاة، وتأمل أن تحدث مسارات للدراجات بطول 1,000 كلم في أنحاء المدينة. وتعتبر أرزو ذات الخمس والثلاثين عاما بقوة عن صوت 55 مليون مواطن تركي يسكنون المدن من أصل 77 مليون (نسبة 71.5% منهم في سن 39 أو أقل، وغالبيتهم العظمى من سكان المدن). وتقول أرزو "إن الأجيال الحديثة القادمة ستشارك الدراجات ←"

Arzu Tekir and her team think they've cracked Istanbul's traffic problems

أرزو تيكير وأعضاء فريقها يعتقدون أنهم توصلوا لحل مشكلة المرور في اسطنبول

بقلم/ تريستان رزفورد تصوير/ بن كوينتين

المرأة التي لديها الحل لعقدة المرور في اسطنبول

نتعرف على السيدة التي تملك مجموعة أفكار غير عادية
لحل مشكلة الازدحام المروري في اسطنبول

