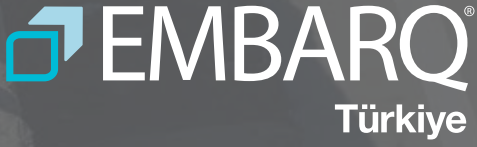


# VELİEFENDİ- ZEYTİNBURNU BİSİKLET YOLU

Yol Güvenliği İnceleme Çalışması

Aralık 2013





Proje Ekibi:

**Carsten Wass**, Ulaştırma Uzmanı  
Consia Consultants

**Doğan Şalva**, Ulaştırma Yüksek Mühendisi  
EMBARQ Türkiye

**Serdar Öncel**, Ulaştırma Yüksek Mühendisi  
EMBARQ Türkiye

**M. Necip Ertaş**, Trafik Müdürü  
İstanbul Büyükşehir Belediyesi

**Süleyman Güler**, Trafik Bölge Şefi  
İstanbul Büyükşehir Belediyesi

Tasarım:  
**Nick Price**, Grafik Tasarımcı

Dizgi:  
**Esra Süel**

Bu çalışma Bloomberg Philanthropies desteği ile gerçekleştirilmiştir.

# İÇİNDEKİLER



---

<b>1 GİRİŞ</b>	<b>2</b>
1.1 Yol güvenliği ve bisiklet planlaması	2
1.2 Raporda incelenen bisiklet koridoru	3

---

<b>2 SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ</b>	<b>4</b>
2.1 Acil	4
2.2 Önemli	9
2.3 Tamamlayıcı	12

---

<b>3 SONRAKİ ADIMLAR</b>	<b>16</b>
--------------------------	-----------

## 1 GİRİŞ

# BİSİKLET YOLLARI İÇİN YOL GÜVENLİĞİ

EMBARQ Türkiye – Sürdürülebilir Ulaşım Derneği (SUD) şehirlerde yaşam kalitesini iyileştirmek üzere kent içi ulaşım sorunlarına sürdürülebilir çözümler üreten ve projeler yürüten bir kuruluştur. Derneğimiz, yerel idarelerle birlikte çalışarak kent içi ulaşım koşullarını iyileştirmek üzere çözüm önerileri geliştirmekte ve bu çözümlerin uygulanma sürecinde gerekli olan yurtiçi ve yurtdışı uzman desteğini sağlamaktadır. Yürüttüğümüz projeler kapsamında İstanbul, Antalya, Eskişehir ve Sakarya şehirlerinde bisikletin kent içi ulaşım ağına entegrasyonu ve güvenli bisiklet yolları tasarımına destek vermekteyiz.

EMBARQ Türkiye, İBB Trafik Müdürlüğü'nün isteği üzerine Veliefendi-Zeytinburnu bisiklet yolunun yol güvenlik inceleme çalışmasını yürütmüştür. Danimarkalı danışmanlık şirketi Consia Consultants ve EMBARQ Sağlık ve Yol Güvenliği Programı işbirliği ile yürütülen yol güvenlik incelemeleri Eylül 2013'te tamamlanmıştır. Bu rapor incelenen koridorda yol güvenliğini tehdit eden unsurları ve iyileştirme önerilerini özetlemeyi amaçlamaktadır.

### 1.1 YOL GÜVENLİĞİ VE BİSİKLET PLANLAMASI

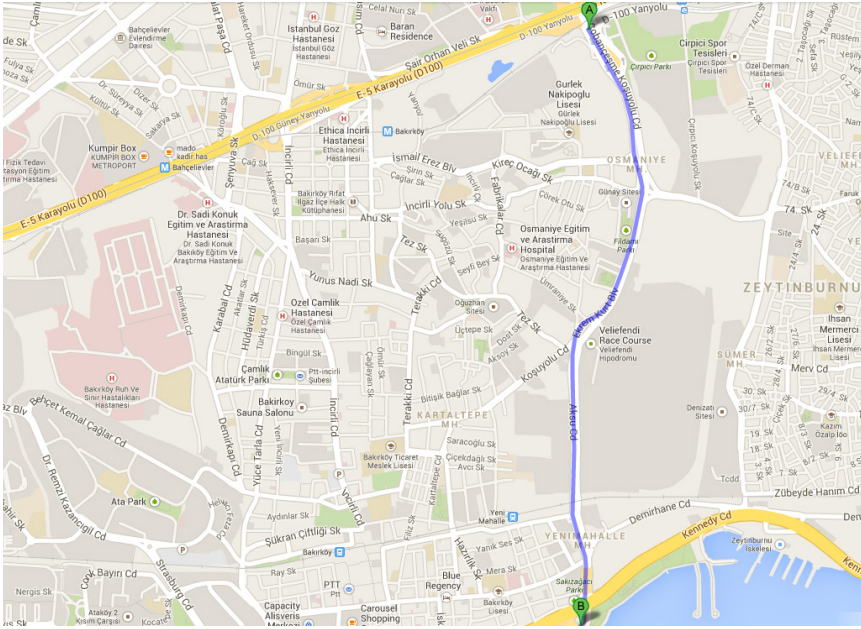
Bisiklet koridorlarının tasarım aşamasında özellikle üzerinde durulması gereken belirli mühendislik prensipleri bulunmaktadır. Bu prensipleri şöyle özetleyebiliriz:

- Diğer ulaşım türleriyle etkileşimin mümkün olduğunca aza indirilmesi gerekir. Örneğin yaya kaldırımlarından bisiklet yolu geçirilmesi çok tehlikeli ve kesinlikle önerilmeyen bir uygulamadır. Yapılan geniş kapsamlı anketlerde böyle uygulamaların ayrılmış bisiklet yollarına oranla 5 kat fazla kaza riski içerdiği görülmüştür.

- Bisiklet ve motorlu taşıt yollarının ortak kullanımına açık olan kesitlerde ortalama hız değerlerinin düşürülmesi gerekir. Hangi hız ve trafik yoğunluğu için hangi bisiklet yolu türünün uygun olacağı ayrıca belirlenmelidir.
- Yol kullanıcıları arasındaki görüş kalitesinin korunmasına gayret edilmelidir. Örneğin kullanıcıların birbirlerini mümkün olan her durumda görebilmeleri sağlanmalıdır.
- Tasarım aşamasında kullanıcıların hata yapma payının da tasarıma dahil edilmesi gerekir. Örneğin mühendis ve plancıların sadece minimum genişlik ile çalışması ileride sorunlar doğurabilir.
- Hem sürücülerin hem de bisikletlilerin tahmin edilebilir ve basit manevralar yapmalarını sağlayabilmek için tasarımda karmaşıklığa yol açacak etkenlerin ortadan kaldırılması gerekir.
- Yüksek hıza sahip motorlu taşıt yol kesitlerinin bulunduğu bölgelerde bisiklet koridorları mutlak suretle bir fiziki engel ile ayrılmış rotalar üzerinden geçirilmelidir.

Sürdürülebilir Ulaşım Derneği (EMBARQ Türkiye) olarak teknik uzmanlarımızın bilgi ve deneyimlerini değerlendirerek aşağıda belirtilen tasarım değişkenlerini denetliyor ve gerekli önerileri ilgili paydaşlara sunuyoruz:

- Bisiklet koridorunun geometrik tasarımı (genişlik, eğim, kurbalar vb.)
- Kavşaklar ve trafik ışıkları
- Yol çizgileri ve işaretlemeler/levhalar
- Işıklıdırma (genel olarak gündüz ve gece görüş kalitesi)
- Motorlu taşıt trafiği ile etkileşim



**Şekil 1:** Raporda incelenen bisiklet koridoru

- Yerel bisiklet kullanıcısı davranışları ve alışkanlıkları
- Taşıt paklanma noktaları

Yolları nasıl taşıtlara göre planlıyorsak, aynı şekilde bisikletliler için de planlıyorsak daha iyi bir tasarım elde etmiş oluruz. Ancak çoğu mühendis ve mimar, kentteki bisikletlileri yayalar gibi değerlendirir. Gerçek şu ki bisikletli, yayadan çok bir araç sürücüsü gibidir. Teknik olarak doğru planlanmamış bisiklet yolları karmaşıya ve kazaya yol açabilir. Dolayısıyla mevcut yola sadece bisiklet yolu eklemek çözüm değildir; her zaman yolun bütünü ve yol kullanımı göz önünde bulundurularak tasarım yapılmalıdır.

## 1.2 RAPORDA İNCELENEN BİSİKLET KORİDORU

Eylül 2013'te İstanbul Kennedy Caddesi ile D-100 Yanyolu'nu birleştiren kavşaktan Aksu Caddesi, Ekrem Kurt Bulvarı ve Çobançeşme Koşuyolu Caddesine kadar uzanan Veliefendi-Zeytinburnu bisiklet yolunun yol güvenlik inceleme çalışması yürütülmüştür. Bisiklet yolu 2,7 km uzunluğundadır ve karayolunun doğu tarafında iki yönlü olarak inşa edilmiştir. Bu koridorda daha önce yürütülmüş bir yol güvenliği incelemesi bulunmamaktadır.

Kentsel alanlarda mevcut bir yolun yanına çift yönlü bisiklet yolları inşa edilmesi normalde önerilmez ancak bu durumda söz konusu yol motorlu taşıtlardan iyi bir şekilde ayrılmış olarak inşa edilmiştir ve hemen hemen bütün kavşaklar bisikletler için ayrılmış bir faz sağlayacak şekilde sinyallerle kontrol edilmektedir. Bu nedenle incelemenin getirdiği önerilerin dikkate alınması koşuluyla, güvenlik düzeyi kabul edilebilir olarak değerlendirilmektedir.

Bu raporda inceleme sonucunda belirlenen kazaya sebebiyet verecek unsurlar ve çözüm önerileri sunulmaktadır. Öneriler öncelik sıralamasına göre üç kategori altında toplanmıştır.

**1: Acil** – en kısa sürede ele alınması gereken birinci derecede öncelikli sorunlar.

**2: Önemli** – yeterli finansman olduğunda değerlendirilmesi gereken ikinci derecede öncelikli sorunlar.

**3: Tamamlayıcı** – bakım programı dahilinde ele alınması gereken üçüncü derecede öncelikli sorunlar.



### 2.1.2 Hız sınırı



Caddenin yerleşim düzeni 50 km/saat'ten daha yüksek hızlara izin vermektedir

**Sorun** Yol kesitinde hız sınırı 50 km/saat'tir, fakat yol tasarımı daha yüksek hızlara izin vermektedir. Bu durum özellikle savunmasız yol kullanıcıları yolu geçmek istediklerinde sorunludur.

**Öneri** Yola belirli aralıklarla hız azaltıcı tedbirler uygulanmalıdır, buna ek olarak hız sınırı konusunda daha katı yaptırımlar uygulanmalıdır.

### 2.1.3 İstanbul Caddesi Kavşağı



**Sorun**

- Güney yönünden bisiklet yolunun her iki yanından geçiş yapan araçlar aynı anda yeşil ışıkta geçmektedir ancak bu trafik akışı kavşakta çakışmaktadır.
- Güneyden gelen bisiklet kullanıcıları için geçerli olan sinyaller düzgün çalışmamaktadır.
- Kavşak içindeki bisiklet trafiğinin akışını gösteren işaretler gerçekleşen veya olası hareketleri yansıtmamaktadır. İstanbul Caddesi üzerinde iki yönlü bir bisiklet yolu işareti uygulanmıştır fakat bu yol kaldırımında son bulmaktadır ve güneyden gelen bisiklet kullanıcılarının, İstanbul Caddesi kavşağına gelene kadar tek yönlü olduğundan devam edebilecekleri bir yolları bulunmamaktadır.

**Öneri**

- İşaret planının değiştirilmesi düşünülmelidir, böylece güneyden gelen motorlu araçlar için farklı yeşil ışık geçiş zamanları sağlanabilir.
- İki yönlü yol üzerindeki bisiklet kullanıcıları için sinyaller son derece önemlidir ve her zaman çalışır durumda olmalıdır.
- Hareket etmeleri istenen bisiklet kullanıcılarına özel işaretler sağlanmalıdır.

## 2.1.4 Hipodromun güney giriři



*İki yönlü bisiklet yolu ile ilgili bir uyarı yok*

### **Sorun**

Hipodromun güney girişinde, hipodromdan çıkan sürücülere iki yönlü bir bisiklet yolundan geçeceklerini belirten herhangi bir işaret bulunmamaktadır. Sürücüler sadece güney taraftan gelen trafiğe odaklanacaktır ve "beklenmeyen" yönden gelen bisiklet kullanıcılarına dikkat etmeyecektir.

### **neri**

Sürücülere, sağ taraftan bisikletlerin gelebileceğini belirten işaretler ve uyarılar yerleştirilmelidir. Ayrıca bisiklet yoluna bisiklet kullanıcılarını sol taraftan gelebilecek trafiğe karşı bir uyarı işareti yerleştirilmelidir.



### 2.1.5 Koşuyolu Caddesi'nden karşı taraftaki otoparka giriş



Sadece güneyden gelen bisiklet kullanıcıları için sarı uyarı ışığı



Otopark çıkışı iki yönlü bisiklet yolundan geçiyor

#### Sorun

- Bisiklet yolu üzerine, otoparktan çıkış yapan araçlar konusunda yanıp sönen bir uyarı işareti yerleştirilerek güneyden gelen bisiklet kullanıcıları uyarılmaktadır. Kuzeyden gelen bisiklet kullanıcıları için benzer bir işaret bulunmamaktadır ve bu kullanıcılar beklenmeyen bir yönden geldikleri için daha büyük risk altındadır.
- Otoparktan çıkan araçlar iki yönlü bisiklet yolundan geçecekleri konusunda uyarılmamaktadır.

#### Öneri

- Yanıp sönen ışıklı uyarı işaretinin aynısı otoparkın kuzeyinden gelen bisiklet yolu üzerine yerleştirilmelidir.
- Otopark çıkışına sürücülerini bisikletlerin her iki yönden geldiği konusunda uyarıcı bir işaret yerleştirilmelidir.

### 2.1.6 Fikret Yüzatlı Caddesi kavşağı



Yüksek hızlara izin veren geçiş yolu



Devam etmeyen kaldırım



Engelliler için rampalar yaya geçidinden uzağa yerleştirilmiş

**Sorun**

- Kavşak yan yola giriş ve çıkış yapmak için geçiş yolları ile birlikte tasarlanmıştır. Geçiş yolları sinyal kontrollü değildir ve yüksek hızlara izin vermektedir. Bu durum geçiş yolunu geçen hem bisiklet kullanıcıları, hem de yayalar için büyük bir güvenlik sorunu oluşturmaktadır.
- Kavşakta yayalar oldukça kötü koşullara maruz kalmaktadır. Kaldırım devam etmemektedir ve çok sayıda yaya trafik şeritlerinde yürümek durumunda kalmaktadır.
- Ekrem Kurt Bulvarı ve Fikret Yüztalı Caddesi'nde kuzey tarafından gelen araçlar aynı anda yeşil ışıkta geçmektedir. Bu durum çok sayıda çatışmaya neden olmaktadır.
- Engelliler için geçiş yaya geçidinden uzağa yerleştirilmiştir.

**Öneri**

- Kavşak yeniden tasarlanmalı ve geçiş şeritleri ortadan kaldırılarak, standart T kavşaklarında olduğu şekilde sağa dönüşler sinyal kontrolünde gerçekleştirilmelidir.
- Kavşak üzerinde kaldırımlar bulunmalıdır ve güvenli, sinyal kontrollü geçişler sağlanmalıdır.
- Ekrem Kurt Bulvarı ve Fikret Yüztalı Caddesi'nden gelen araçlar için farklı yeşil ışık geçişleri tasarlanmalıdır veya Fikret Yüztalı Caddesi üzerindeki erişim tek şeride indirilmelidir, böylece sağ şeride geçiş yapılabilecek ve Ekrem Kurt Bulvarı'ndan gelen araçlar ikinci ve üçüncü şeridi kullanacaktır.
- Orta refüjde yaya geçidi üzerinde engelli kişiler için geçişler oluşturulmalıdır.

## 2.2 Önemli: Yeterli finansman olduğunda değerlendirilmesi gereken ikinci derecede öncelikli sorunlar

### 2.2.1 İşaretlerin bakımı



Yıpranan kırmızı işaretler

**Sorun**

Bisiklet yolunun araç şeritlerinden çizgilerle ayrıldığı bir adanın bulunması ve bisiklet yolunun başladığı yeri net bir şekilde belirten yol çivililerinin kırmızı bir şerit üzerine yerleştirilmesi doğru ve güvenli bir çözümdür. Fakat bazı yerlerde işaretler tamamen aşınmıştır ve araç sürücüleri bisiklet yolunu ayırt etmekte zorlanmaktadır.

**Öneri**

Yol üzerindeki işaretlerin bakımı düzenli olarak yapılmalı ve bu işaretler dayanıklı bir malzemeden üretilmelidir.

### 2.2.2 Bisiklet yolunun başlangıcını belirten işaret



*Bisiklet kullanıcıları bisiklet yoluna girmek için yere işaretlenen ada üzerinden geçmek durumunda*

#### Sorun

Araçları bisiklet yolu dışına yönlendirmek üzere bisiklet yolunun başlangıcı yere çizilen bir ada ile işaretlenmiştir. Fakat bisiklet kullanıcılarının işaretli ada üzerinden geçerek bisiklet yoluna girmeleri gerektiğini gösteren herhangi bir işaret bulunmamaktadır. Yere işaretlenmiş ada üzerinden geçiş yapılmasına normalde izin verilmez.

#### Öneri

Bisiklet yolunun başlangıcında yer alan işaretler mavi bisiklet işaretleri ile değiştirilmelidir.

### 2.2.3 İstanbul Caddesi'ndeki kavşağa yaklaşırken



*Plastik direk bisiklet kullanıcıları için tehlike oluşturuyor*

#### Sorun

- Muhtemelen araçların girmesini engellemek üzere bisiklet yolu şeritlerinin arasına plastik bir direk yerleştirilmiştir. Direğin hasar gördüğü gözlemlenmiştir, bunun nedeni bisiklet kullanıcıları olabilir.  
- Direk sorunludur çünkü kavşaktan uzak bir noktada bisiklet kullanıcılarının yüksek olabilecek hızlarda geçebileceği bir noktaya yerleştirilmiştir.

#### Öneri

Direk kaldırılmalı ve mavi bariyerler araçların bisiklet yoluna girmelerini engellemek üzere köprü üzerine kadar uzatılmalıdır.

#### 2.2.4 Koşuyolu Caddesi Kavşağı



*Karşıya geçmek için yayalar ve bisiklet kullanıcıları çok sayıda yeşil ışığı bekliyor*

**Sorun** Yoldan geçmek isteyen yayalar ve bisiklet kullanıcıları üç veya dört kez yeşil ışığı beklemek durumunda kalmaktadır. Bu kabul edilemez bir durumdur ve buradan kırmızı ışıkta geçişler olduğu gözlemlenmiştir.

**Öneri** Geçiş yeniden tasarlanmalı ve böylece savunmasız yol kullanıcıları tek bir geçiş aralığında geçiş yapabilmelidir.

#### 2.2.5 Bisiklet yolunun son kısmı



*Kısa bir bölümde kaldırım bulunmuyor*

**Sorun** Kaldırım ve bisiklet yolu üzerindeki orta işaret kaldırılmıştır. Bu bir sorun oluşturmaktadır çünkü kuzeyden yokuş aşağı gelen bisiklet kullanıcıları hızlı bir şekilde yaklaşabilir ve yayaların görünürlüğünü engelleyen bir duvar bulunmaktadır.

**Öneri** Bisiklet yolu ve kaldırım yolun tamamı boyunca bulunmalıdır.

## 2.3 Tamamlayıcı : Bakım programı dahilinde ele alınması gereken üçüncü derecede öncelikli sorunlar

### 2.3.1 Bisiklet yolunu belirten işaretler



Bisiklet yolunun başlangıcında kafa karıştırıcı işaret

**Sorun** Kavşaklardan sonra üzerinde bir bisiklet işareti bulunan plastik bir tabela ile zorunlu yön işareti yerleştirilmiştir. Bu işaret bisiklet kullanıcılarının işaretin sol tarafından gitmeleri gerektiği şeklinde anlaşılabilir.

**Öneri** İstenen trafik akışını net bir şekilde belirtecek şekilde işareti değiştirin.

### 2.3.2 Bisiklet işaretleri



Koridor üzerinde üç farklı bisiklet sinyali kullanılıyor

**Sorun**

- Bisikletler için üç farklı trafik sinyali kullanılmaktadır: Üç lambalı bir büyük ve bir küçük işaret ve iki lambalı bir büyük işaret. Bu şaşırtıcı olabilir. Koridor üzerindeki tüm kavşaklarda üç lambalı büyük bisiklet sinyali araçlar için kullanılan sinyal ile aynı fazda çalışmaktadır. Bu nedenle sinyal gerekli değildir.
- Bisikletler için yeşil yandıktan sonra çakışan trafiğin harekete geçme süresi yaklaşık 4 saniyedir. Kavşakların çoğunda bisiklet kullanıcılarının kavşaktan çıkması için bu süre yeterli değildir.

**Öneri**

- Bisikletlere özel sinyaller sadece aynı yönde seyreden motorlu araçlar için sinyallerle farklı fazda olduğu yerlerde uygulanmalıdır.
- Bisikletler için her zaman küçük üç lambalı işaretlerin kullanılması önerilir.
- Bisiklet kullanıcılarına, aynı yönde seyreden araçlardan birkaç saniye önce yeşil ışık ile geçiş sağlamak uygun bir güvenlik önlemi olacaktır. Bu şekilde bisiklet kullanıcıları dönüş yapan araçlar tarafından daha net görülecektir.

### 2.3.3 Kennedy Caddesi üzerindeki bisiklet yolu



Kennedy Caddesi üzerindeki bisiklet yolu devam etmiyor

**Sorun** Kennedy Caddesi üzerine Aksu Caddesi üzerindeki yola bir ek inşa edilmiştir ancak yol bir anda sona ermektedir ve bunu gösteren herhangi bir işaret bulunmamaktadır. Ayrıca bu iki yol birbirine bağlı değildir, bu nedenle bisiklet kullanıcıları Kennedy Caddesi'nden Aksu Caddesi'ne geçiş yapmak için yaya yolunu kullanmak zorunda kalmaktadır.

**Öneri** Burada bulunan adım kaldırılmalı ve kaldırım üzerinde kalan yol için Aksu Caddesi'ne devam eden bisiklet yoluna bağlantı sağlamak üzere bir rampa yerleştirilmelidir.

### 2.3.4 Işıklı yol çivileri



Termoplastik ile kaplanmış ışıklı yol çivileri

**Sorun** Köprü üzerinde bisiklet yolu boyunca dış tarafta ışıklı yol çivileri kullanılmıştır. Bu son derece doğru bir güvenlik önlemidir ancak beyaz termoplastik hat uygulandığı zaman çok sayıda çivinin üzeri kaplanmıştır.

**Öneri** Çivilerin üstü temizlenmelidir.

### 2.3.5 İstanbul Caddesi'ndeki kavşağa yaklaşırken



Bisiklet kullanıcıları için kavşaktaki işaretler yetersiz; dörtgen işareti net anlaşılmıyor

#### Sorun

Kavşağın önüne yerleştirilen işaretler, araçların yoldan geçerken bisikletlere yol vermesi gerektiğini göstermektedir. Bu yol verme zorunluluğu mavi bisiklet işaretinin yer aldığı kavşaktan görünmemektedir.

İşaretler üzerinde aynı zamanda işlevi net olarak anlaşılmayan bir dörtgen işareti de yer almaktadır.

#### Öneri

Dörtgen işareti kaldırılmalıdır.

### 2.3.6 Ümraniye Sokak kavşağı



Durma çizgisi neredeyse kaybolmuş

#### Sorun

Durma çizgisi tamamen silinmiştir, bu nedenle sürücülerin kırmızı ışıkta nerede duracakları net bir şekilde belli değildir.

#### Öneri

Durma çizgisini yenilenmelidir.



### 2.3.7 Kennedy Caddesi üzerindeki bisiklet yolu



*Bisiklet kullanıcıları için düğme bulunmuyor*

**Sorun** Yaya için işaretler düğmelerle çalıştırılmaktadır ancak bisiklet kullanıcıları için düğme bulunmamaktadır.

**Öneri** Bisiklet sinyal direkleri üzerine düğmeler yerleştirin.

### 2.3.8 İsmail Eres Bulvarı'ndan Erişim



*Açık yola giriş park için kullanılabilir*

**Sorun** Yol boyunca devam eden ve henüz inşa edilmemiş bir yol bulunmaktadır, buna karşın giriş ve çıkış şeritleri oluşturulmuştur ve park alanı olarak kullanıldığı görülmüştür. Burada seyreden araçlar bisiklet yolundan geçmek durumundadır.

**Öneri** Bu fazladan şeritleri kaldırın.

### 2.3.9 Bisiklet yolunun sonu



**Sorun** Bugün bisiklet yolu kilitli bir kapı ile sonlanmaktadır. Anladığımız kadarıyla hedef bu yolun metro veya tramvay istasyonlarına bağlanacak şekilde devam ettirilmesidir ancak köprünün diğer tarafındaki park içinde gerçekleştirilen çalışmalar bisiklet yolunun devam ettirilmeyeceği izlenimini vermektedir.

**Öneri** Bisiklet yolunun doğal bir sonlanma noktasına kadar devam ettirileceğinden emin olun.

## 3 SONRAKİ ADIMLAR

Yol güvenliği incelemeleri sonucunda belirlenen sorun ve öneriler İBB Trafik Müdürlüğü ile paylaşmış, çıktılarının diğer ilgili kurum ve kuruluşlara sunulmasına karar verilmiştir. EMBARQ Türkiye ve İBB Trafik Müdürlüğü 2014 yılının ikinci çeyreğinde bu raporda sunulan öneriler ışığında yol güvenliği iyileştirme çalışmalarına başlamayı hedeflemektedir.

Bunun yanı sıra, EMBARQ Türkiye farklı şehir ve ilçeler için faydalı olabilecek bisiklet yolları tasarım kılavuzunun hazırlıklarına devam etmektedir. Bu kılavuzun 2014 senesi içinde basılı olarak tüm ilgili kurum ve kuruluşlar ile paylaşılması planlanmaktadır.



EMBARQ'un misyonu, şehirlerdeki yaşamın kalitesini geliştirmek için çevresel ve mali olarak sürdürülebilir ulaşım çözümlerinin uygulanmasınayardımcı olmaktır. 2002'den beri, EMBARQ ağı, řu ülke ve bölgelerde faaliyet göstermeye başlamıştır: Meksika, Brezilya, Hindistan, Türkiye, And Bölgesi ve Çin. Ağ, mimari, hava kalitesi yönetimi, coğrafya, gazetecilik, sosyoloji, inşaat ve ulaştırma mühendisliği alanlarında 100'den fazla uzman istihdam etmektedir.



[www.embarqturkiye.org](http://www.embarqturkiye.org)

#### **EMBARQ GLOBAL**

10 G Street NE, Suite 800  
Washington, DC 20002  
USA  
+1 (202) 729-7600

#### **EMBARQ ANDINO**

Palacio Viejo 216, Oficina 306  
Arequipa, Perú  
+51 54959695206

#### **EMBARQ BRAZIL**

471 Rua Luciana de Abreu  
#801, Porto Alegre/RS  
BRASIL, 90570-060  
+55 (51) 33126324

#### **EMBARQ CHINA**

Unit 0902, Chaowai SOHO Tower A  
Yi No. 6  
Chaowai Dajie, Chaoyang District  
Beijing 100020, China  
+86 10 5900 2566

#### **EMBARQ INDIA**

Godrej and Boyce Premises  
Gaswork Land, Lalbaug  
Parel, Mumbai 400012  
+91 22 24713565

#### **EMBARQ MEXICO**

Calle Belisario Dominguez #8, Planta Alta  
Colonia Villa Coyoacán, C.P. 04000  
Delegacion Coyoacán, México D.F.  
+52 (55) 3096-5742

#### **EMBARQ TÜRKİYE**

Sürdürülebilir Ulaşım Derneği  
Gümüşsuyu Mah. İnönü Cad.  
No:29 Saadet Apt. Kat:6 D:7  
Taksim, Beyoğlu, İstanbul  
Tel: 0 (212) 243 53 05

E-mail: [info@embarqturkiye.org](mailto:info@embarqturkiye.org)  
Web: [www.embarqturkiye.org](http://www.embarqturkiye.org)

Facebook: <http://www.facebook.com/embarqturkiye>  
Twitter: @embarqturkiye