

Ankara-Niğde Otoyolu Projesi

Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) Çalışması
Teknik Olmayan Özeti (TOÖ)

ERG Otoyol Yatırım ve İşletme A.Ş.

Temmuz 2018

Kalite Bilgisi

Hazırlayan	Kontrol Eden	Doğrulan	Onaylayan
AECOM	AECOM	Burcu Yazgan Kayabalı, ÇSED ve ÇSDD Bölüm Müdürü	Dr. Hande Yükseler Türkiye Çevre İş Kolu Direktörü

Revizyon Geçmişi

Revizyon	Revizyon Tarihi	Ayrıntılar	Onay Tarihi	Adı Soyadı	Görevi
Rev1	02.07.2018	Son Taslak	02.07.2018	Dr. Hande Yükseler	Türkiye Çevre İş Kolu Direktörü

Dağıtım Listesi

# Basılı Kopya	PDF Sayısı	Kuruluş/ Şirket Adı
0	1	Proje Şirketi, Kredi Kuruluşları

ERG Otoyol Yatırım ve İşletme A.Ş. için hazırlanmıştır.

Hazırlayan:

Aecom Turkey Danışmanlık ve Mühendislik Ltd. Şti
Mustafa Kemal Mahallesi Dumlupınar Bulvarı Tepe Prime
No:266 B Blok
No:50-51 06800
Çankaya
Ankara
Turkey

T: +90 312 4429863
aecom.com

Bu belgenin asıl sürümü İngilizce'dir. Aslına sadık kalınarak Türkçe'ye tercüme edilmiştir

© 2018 Aecom Turkey Danışmanlık ve Mühendislik Ltd. Şti. All Rights Reserved.

İçindekiler

1.	Giriş	6
1.1	Ankara-Niğde Otoyolu Projesi nedir?	8
1.2	Proje'yi kim gerçekleştiriyor?	8
1.3	Proje nerede konumlanmaktadır ve Proje için gerekli olan arazi edinimi nasıl gerçekleştirilecektir?	8
2.	Proje'nin Geçmişi	9
2.1	Proje'ye neden ihtiyaç duyulmaktadır?	9
2.2	Proje'de hangi standartlar uygulanacaktır?	9
2.3	Ulusal ÇED Yönetmeliğine uygun olarak neler yapıldı?	9
2.4	Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) Süreci nedir?	9
2.5	ÇSED Sürecini kim üstlenmiştir?	10
2.6	ÇSED çalışmalarındaki önemli kısıtlamalar ve belirsizlikler nelerdir?	10
2.7	Hangi alternatifler değerlendirilmiştir?	11
2.8	Proje uygulaması için hangi izinler ve lisanslar gereklidir?	11
3.	Proje'nin Tanımı	12
3.1	ANO Projesi'nin ana bileşenleri nelerdir?	12
3.2	Geçici inşaat tesisleri nelerdir?	13
3.3	Ana Proje faaliyetleri nelerdir?	13
3.4	Proje'nin uygulanması için gerekli inşaat işgücü nedir?	14
3.5	Proje'nin uygulama programı nedir?	14
4.	Paydaş Katılımı	15
4.1	ANO Projesi'nin ilgilileri kimlerdir?	15
4.2	Hangi katılım faaliyetleri gerçekleştirilmiştir?	15
4.3	Planlanan paydaş katılım faaliyetleri nelerdir?	15
4.4	Paydaş Katılım Sürecine nasıl dahil olunur?	16
5.	Potansiyel Çevresel ve Sosyal Etkiler ve Etki Azaltıcı Önlemler	17
5.1	Etki değerlendirmesi için hangi yöntem kullanıldı?	17
5.2	Proje Otoyol Güzergâhı boyunca arazi kullanımını ve toprakları nasıl etkileyecek ve bu durum nasıl yönetilecektir?	17
5.3	Proje için hangi jeolojik-jeoteknik çalışmalar gerçekleştirilmiştir ve jeoteknik riskler ile yapısal güvenlik nasıl yönetilecektir?	17
5.4	Proje'nin gürültü etkileri nelerdir ve nasıl yönetilecektir?	18
5.5	Proje'nin titreşim etkileri nelerdir ve nasıl yönetilecektir?	18
5.6	Proje'nin hava kalitesi üzerinde etkisi olacak mıdır ve bu etkiler nasıl yönetilecektir?	19
5.7	Proje sera gazı salınımlarına ne ölçüde katkıda bulunacaktır?	19
5.8	Proje'nin su kaynakları üzerindeki potansiyel etkileri nelerdir ve bu etkiler nasıl yönetilecektir?	20
5.9	Tehlikeli ve tehlikeli olmayan atıklar nasıl yönetilecektir?	21
5.10	Otoyol Güzergâhı üzerinde herhangi bir koruma alanı var mıdır?	22
5.11	Karasal ve sucul biyoçeşitlilik unsurları üzerindeki potansiyel etkiler nelerdir?	22
5.12	Otoyol güzergâhı boyunca tanımlanan peyzaj karakteri nasıldır ve ANO Projesinin peyzaj ve görsel etkileri nelerdir?	23
5.13	Proje'nin kültürel miras üzerindeki potansiyel etkileri nelerdir ve bu etkiler nasıl yönetilecektir?	24
5.14	Sosyoekonomik unsurlar üzerindeki etkiler neler olacaktır?	25
5.15	İşgücü yönetim stratejileri nelerdir?	26
5.16	Proje'yle ilişkili iş sağlığı ve güvenliği riskleri nelerdir?	26
5.17	Proje'yle ilişkili toplum sağlığı ve güvenliği riskleri nelerdir?	27
5.18	Potansiyel kümülatif etkiler nelerdir?	28
6.	Çevresel ve Sosyal Yönetim Sistemi (ÇSYS)	29

6.1	ÇSYS nasıl yapılandırılmıştır?	29
6.2	Uygulanacak yönetim planları nelerdir?	29
6.3	Proje Şirketi, Proje ÇSED ve ÇSYS'si üzerinden taahhütlerini nasıl gerçekleştirecektir?	30
6.4	Proje Şirketi bir acil durum halinde ne yapacaktır?	30
6.5	Paydaşlar Proje hakkındaki yorumlarını veya şikâyetlerini nasıl aktarabilirler ve Proje'ye nasıl katılabilirler?	30

1. Giriş

Ankara-Niğde Otoyolu (bundan böyle ANO veya ANO Projesi olarak anılacaktır), Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı altında faaliyet gösteren bir devlet kuruluşu olan Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) tarafından planlanan ve geliştirilen önemli bir ulusal ulaşım projesidir.

ANO, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (BMKP) tarafından başlangıçta verilen mali destek ile 1977 yılında kurulan bölgesel bir ulaşım altyapısı projesi olan, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BMAEK) Trans Avrupa Otoyolu (TEM) Projesi'nin tamamlayıcı kısımlarından biridir. Polonya'dan başlayan TEM Projesi, Türkiye üzerinden Asya'ya ulaşmakta ve aynı zamanda bazı Orta Doğu ve Güney Doğu Avrupa ülkelerinden geçmektedir. Türkiye, diğer 14 üye ülkenin yanı sıra Proje'nin tam kapsamlı üyelerinden biridir. TEM'in temel kısımlarından biri olan ANO, Türkiye'nin güneyinde TEM ağının eksik kısmını oluşturmaktadır. ANO Projesi'nin planlama çalışmaları 1990'lı yıllara dayanmaktadır. Finansal zorluklardan dolayı Proje için ihaleye çıkılamamış ve o dönem Proje askıya alınmıştır.

Proje, 2015 yılında Yüksek Planlama Kurulu tarafından ANO'nun yap-işlet-devret (YİD) modeline göre uygulanması için KGM'ye verilen yetkiyle yeniden hayata geçirilmiştir. Bu kararı izleyen dönemde, ulusal Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliği'nce gerekli ÇED süreci yürütülmüş ve Proje için Eylül 2016'da Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından ÇED Olumlu Kararı verilmiştir (Karar Tarihi: 5 Eylül 2016; Karar No: 4280).

Nisan 2017'de ERG Otoyol Yatırım ve İşletme A.Ş. ("ERG" veya "Proje Şirketi"), KGM tarafından başlatılan YİD ihalesi sonucunda Proje'nin inşaat ve işletme imtiyazı için Görevli Şirket olarak seçilmiştir. YİD Sözleşmesi, Ağustos 2017 tarihinde KGM ile Proje Şirketi arasında imzalanmıştır.

YİD Sözleşmesi'nin kapsamındaki imtiyaz dönemi, uluslararası finansman sürecine göre, finansal kapanışla başlayan 3 yıllık bir inşaat aşamasını içerecek biçimde 11 yıl, 10 ay, 17 günden oluşmaktadır. Proje'nin yatırım maliyeti YİD Sözleşmesi kapsamında yaklaşık 4 milyar Türk Lirası olarak belirlenmiştir (yaklaşık 1.1 milyar Euro).

Proje Şirketi, Proje'nin uygulanması için uluslararası ve ulusal finansmandan yararlanmayı planlamaktadır. Proje'ye kredi sağlaması muhtemel Kredi Kuruluşlarının çevresel ve sosyal koşullarını karşılamak için, uluslararası standartlara uygun bir Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) çalışması yapmak üzere Proje Şirketi tarafından AECOM Turkey Danışmanlık ve Mühendislik Limited Şirketi (AECOM) görevlendirilmiştir¹. Ekvator Prensipleri Finansal Kuruluşları (EPFK) ve İhracat Kredisi Kuruluşları'nın (İKK'ler) çevresel ve sosyal sınıflandırma yaklaşımları uyarınca ANO Projesi "Kategori A" Projesi olarak sınıflandırılmıştır.

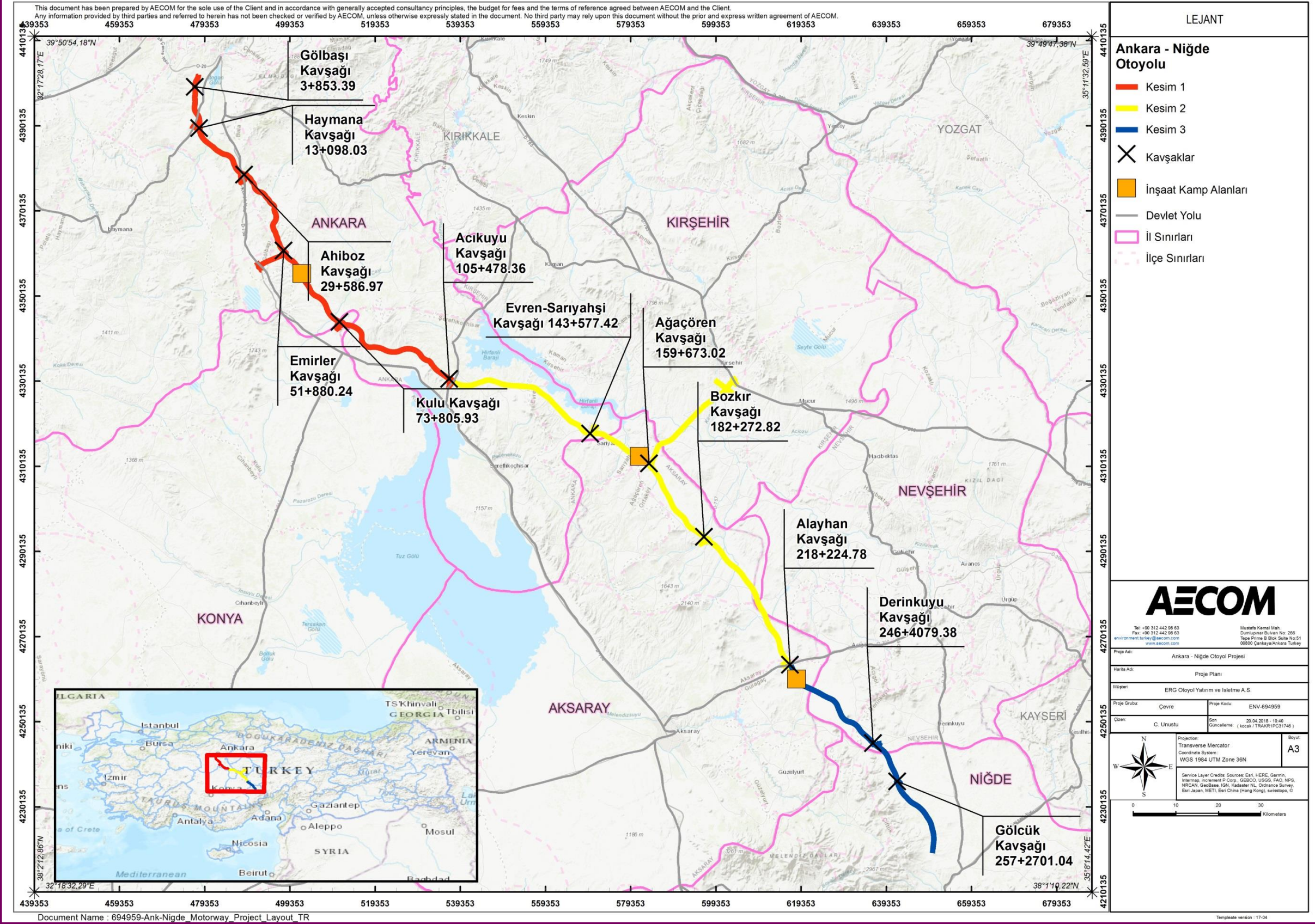
ÇSED çalışmaları kapsamında, AECOM, aşağıdaki dokümanları içeren bir ÇSED Paketi hazırlamıştır:

- ÇSED Raporu
- Teknik Olmayan Özet (TOÖ)
- Paydaş Katılım Planı (PKP)
- Çevresel ve Sosyal Yönetim ve İzleme Çerçeve Planı (ÇSYİÇP)

Proje için ayrıca Çevresel ve Sosyal Eylem Planı (ÇSEP), Geçim Kaynaklarının Yeniden Yapılandırılması Planı (GKYYP) Çerçevesi ve Yeniden Yerleşim Eylem Planı (YYEP) Çerçevesi hazırlanmıştır.

¹ ÇSED süreci Ekvator Prensipleri III (Haziran 2013), IFC Sürdürülebilirlik Politikaları, Performans Standartları (Ocak 2012), Resmi Olarak Desteklenen İhracat Kredileri ve Çevre ve Sosyal Ortama Saygı Konusunda Ortak Yaklaşımlara dair Konsey Önerileri ("OECD Ortak Yaklaşımları", 2016) ve ilgili Çevre, Sağlık ve Güvenlik Kılavuz İlkeleri'ne uygun olarak yürütülmüştür.

Ankara-Niğde Otoyolu



1.1 Ankara-Niğde Otoyolu Projesi nedir?

ANO Projesi'nin, Orta Anadolu'da bulunan Ankara, Aksaray, Konya, Kırşehir, Nevşehir ve Niğde illerinden geçmesi planlanmaktadır. Otoyol, ana güzergâh (yaklaşık 275 km) ve bağlantı yollarını (yaklaşık 55 km) kapsamak üzere, toplamda yaklaşık 330 km uzunlukta olacaktır. Proje'nin ilk 30 km'lik kısmı 2x4 şeritli; geri kalanı ise 2x3 şeritli bölünmüş yollardan oluşacaktır. Otoyolun ana bileşenleri; kavşaklar, viyadükler, alt geçitler, üst geçitler, köprüler ve menfezleri içeren mühendislik yapılarının yanı sıra servis alanları, park alanları ve bakım merkezleri de dâhil olmak üzere işletme tesislerinden oluşacaktır.

Proje şu üç kısımdan oluşacaktır:

- i) Kısım 1: Ankara Gölbaşı-Acıkuyu Kesişimi,
- ii) Kısım 2: Acıkuyu-Alayhan Kesişimi ve
- ii) Kısım 3: Alayhan-Gölcük Kesişimi.

1.2 Proje'yi kim gerçekleştiriyor?

ANO Projesi'nin geliştiricisi ve sahibi Karayolları Genel Müdürlüğü'dür (KGM). Bir kamu kuruluşu olan KGM, Türkiye'deki yol ağının inşaat, onarım ve bakımı ile ilgili standartları belirleyerek ilgili ulusal teknik şartnameleri günceller. Proje kapsamında, tasarım ve inşaat işlerinin kontrolü, taş ocağı tahsisleri (devlet arazilerinde) ve kamulaştırmayla ilgili yasal prosedürlerin uygulanması da KGM'nin sorumluluğundadır.

YİD Sözleşmesi kapsamında Proje'nin Görevli Şirketi ERG Otoyol Yatırım ve İşletme A.Ş.'dir. ERG Otoyol Yatırım ve İşletme A.Ş., ERG İnşaat ve Seza İnşaat tarafından Proje'nin uygulanması için kurulmuş olan özel maksatlı bir kuruluştur (ÖMK). ÖMK içinde, ERG İnşaat, hisselerin %95'ini elinde tutan lider hissedardır. Merkezi ANO'nun Ankara, Gölbaşı'ndaki başlangıç noktasına yakın bulunan ERG İnşaat, 1972'den bu yana yol, havalimanı, baraj ve hidroelektrik santral, ile endüstriyel tesis ile diğer altyapı tesislerini içeren birçok farklı projenin tasarım, planlama, inşaat ve işletme faaliyetlerinin yürütülmesinde faaliyet gösteren ve Türkiye'de önde gelen bir inşaat şirkettir.

1.3 Proje nerede konumlanmaktadır ve Proje için gerekli olan arazi edinimi nasıl gerçekleştirilecektir?

ANO Projesi Orta Anadolu'da bulunmaktadır. ANO Güzergâhı, Ankara ili, Gölbaşı ilçesindeki Hacılar mahallesi yakınında bulunan Ankara Çevre Yolu'nun (E90) yaklaşık 2 km güneyinden başlayarak Niğde il merkezinin yaklaşık 15 km kuzeydoğusunda, Niğde Güney Otoyolu (O-21) ve Kayseri-Niğde Devlet Karayolu'na (D805) bağlanarak sona ermektedir. Otoyol, güzergâhı boyunca, Ankara, Konya, Kırşehir, Aksaray, Nevşehir ve Niğde illerinden geçecektir. Otoyolun ve bağlantı yollarının güzergâhında genel olarak Anadolu Platosunda konumlanmış tarım arazileri bulunmaktadır.

Otoyolun Geçtiği İller	Otoyol Güzergâhına Karşılık Gelen İlçeler
Ankara	Gölbaşı, Bala, Şereflikoçhisar, Evren
Aksaray	Ortaköy, Sarıyahşi, Gülağaç, Ağaçören, Merkez
Konya	Kulu
Kırşehir	Merkez
Nevşehir	Acıgöl, Derinkuyu
Niğde	Merkez
Toplam	

İlgili ulusal mevzuata uygun olarak gereken arazilerin alımı öncelikle arazi toplulaştırmayla veya bunun geçerli olmadığı yerlerde ise kamulaştırmayla yapılmaktadır/yapılacaktır. Arazi toplulaştırma, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Tarımsal Reform Genel Müdürlüğü tarafından yapılmakta iken, kamulaştırma işleri KGM'nin sorumluluğu kapsamındadır. YİD Sözleşmesi'nin ilgili şartları gereğince, Proje Şirketi, kamulaştırma maliyetleri için 50 milyon TL'ye kadar bir tutar temin etmekle yükümlüdür. Bu maliyeti aşan masraflar, YİD Sözleşmesi'ne göre KGM tarafından karşılanacaktır.

2. Proje'nin Geçmişi

2.1 Proje'ye neden ihtiyaç duyulmaktadır?

Türkiye'deki TEM Projesinin eksik bağlantısını oluşturan Proje'nin uygulanmasıyla Ankara ile Niğde illeri arasındaki seyahat mesafesi 40 km kadar azalacaktır. Proje'nin aynı zamanda Türkiye'nin kuzeybatısıyla güneydoğusu arasındaki trafik akışını rahatlatması ve sosyal ve ticari ilişkileri güçlendirmesi, böylece ekonomik büyüme ve ticari seçeneklerin yanı sıra fiziksel bariyerlerin kaldırılmasıyla lojistik kapasitesini de güçlendirmesi beklenmektedir. Farklı geçmişlere sahip yerel insanlar ve işçiler için de geniş ölçekli inşaat aşaması istihdam fırsatları ortaya çıkacaktır. İnşaat faaliyetleri için mal ve materyallerin satın alınması da bölgesel ekonomiye katkı sağlayacaktır. ANO Projesinin, Tuz Gölü (Ankara, Konya ve Aksaray sınırları içinde) ve tarihi Kapadokya (Nevşehir, Kayseri, Kırşehir, Aksaray ve Niğde sınırları içinde) dahil olmak üzere, bölgedeki önemli turistik merkezlere erişimi de arttırması beklenmektedir. Proje işletmeye alındığında, Edirne'deki Türkiye-Bulgaristan sınırından Suriye sınırına yakın Şanlıurfa iline kadar giden kesintisiz bir yol bağlantısı sağlayarak bölgesel ulaşım ağının geliştirilmesine katkı sağlayacaktır.

2.2 Proje'de hangi standartlar uygulanacaktır?

Çevresel, sosyal, işgücü, kültürel, arazi edinimi ve ulaşım yönetimi ile ilgili ulusal mevzuatın tüm ilgili koşulları Proje için geçerlidir.

Ayrıca, ANO Projesi aşağıdaki uluslararası çevresel ve sosyal standart ve kılavuzlara uygun olarak gerçekleştirilecektir:

- Resmi Olarak Desteklenen İhracat Kredileri ve Çevre ve Sosyal Ortama Saygı Konusunda Ortak Yaklaşımlara dair Konsey Önerileri ("OECD Ortak Yaklaşımları") (2016),
- Ekvator Prensipleri III (2013),
- IFC Performans Standartları ve Çevresel Sağlık ve Güvenlik Kılavuzları(2012),
- IFC Genel Çevre, Sağlık ve Güvenlik (ÇSG) Kılavuzları (2007) ve ilgili sektör kılavuzları,
- Türkiye'nin taraf olduğu Uluslararası Sözleşmeler ve Protokoller ve
- Proje Şirketinin çevresel ve sosyal politikaları, kılavuzları ve standartları.

2.3 Ulusal ÇED Yönetmeliğine uygun olarak neler yapıldı?

Proje için tüm Otoyol güzergâhının yanı sıra taş ocakları ve ariyet ocaklarını da kapsayan tam kapsamlı bir ÇED süreci yürütülmüş ve Proje'nin ulusal ÇED Raporu 2016 yılında yetkin bir yerel danışmanlık şirketi (DOKAY Mühendislik ve Müşavirlik Ltd. Şti.) tarafından ulusal ÇED Yönetmeliği ve yürürlükteki diğer mevzuata uygun şekilde hazırlanmıştır. Hazırlanan bu ÇED Raporuna göre, 2016 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan "ÇED Olumlu Kararı" alınmıştır. Bu süreç kapsamında, Temmuz 2015'te, Otoyol güzergâhı üzerindeki Ankara, Konya, Aksaray, Kırşehir, Nevşehir ve Niğde olmak üzere altı ilde halkın katılımı toplantıları düzenlenmiştir. ÇED Raporunun kapsam belirleme, inceleme ve değerlendirme çalışmalarına 30'un üzerinde resmi kurum katılmıştır.

2.4 Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) Süreci nedir?

ÇSED, Kredi Kuruluşlarının yürürlükte olan uluslararası standartları doğrultusunda hazırlanan çevresel ve sosyal değerlendirme sürecidir. ÇSED süreci, yerel ÇED Yönetmeliği'ne göre yürütülmüş ÇED çalışmalarını temel almakta ve mevcut çalışmaları ilave çevresel ve sosyal çalışmalar ile güncelleyerek bütünlendirmektedir.

ANO Projesinin ÇSED Süreci, tasarım, inşaat ve işletme süresince Proje'nin uygulanmasıyla ilişkili önemli konulara değinmek için uluslararası standartlar ve Uluslararası İyi Sanayi Uygulamaları'na (GIIP) uygun şekilde yürütülmüştür. ÇSED Raporunun hazırlanmasında tüm ÇSED Süreci ve yönteminde sistematik bir yaklaşım uygulanmıştır. Bu yaklaşım Proje'nin uygulanması için gereken tüm adımları atmıştır ve bunlara mevzuat çerçevesi, çevresel mevcut durum çalışmaları, alternatiflerin analizi, çevresel ve sosyal etkilerin değerlendirilmesi, muhtemel etkilerden kaçınmak ve/veya bunları asgariye indirmek için önerilen etki azaltma önlemlerinin yanı sıra çevresel ve sosyal yönetim sistemleri (ÇSYS) dâhildir. Temel amaç ANO Projesi'nin ÇSED Süreci kapsamında tanımlanan potansiyel etkilerini asgariye indirecek ve etkilenen topluluklar ve çevresel alıcıların Proje'nin uygulamasından edinecekleri faydaları azamiye çıkaracak biçimde yürütülmesini güvenceye almaktır.

Genel ÇSED çalışma alanı alt çalışma alanlarından oluşmuştur. Bu alanlar Otoyolun doğrudan fiziksel etkilerini kapsayacak biçimde minimum 500 metrelik koridorlar olacaktır ve bu sınırın ötesine geçen etkileri kapsamak için gerekli olduğu biçimde genişletilecektir. Alt çalışma alanları ÇSED çalışmasında değerlendirilen her çevresel ve sosyal konuya özel olacaktır.

Yürütülecek faaliyetler ile bunlarla ilişkili etkiler ve etki azaltıcı önlemlere dayalı olarak Proje uygulaması boyunca farklı sorumluluklar alacak olan bir dizi taraf ÇSED sürecine dahil olmuştur. Bu taraflar; Proje Geliştiricisi ve Sahibi (KGM), Proje Şirketi, üçüncü taraf danışmanlar, diğer devlet kurumları, finansal kuruluşları, etkilenen topluluklar, yerel işletmeler, sosyal hizmet sağlayıcıları, sivil toplum kuruluşları (STK'lar), medya, ve ANO Projesinin dâhili paydaşları başta olmak üzere bunların dışındaki paydaşları da içermektedir.

2.5 ÇSED Sürecini kim üstlenmiştir?

ANO Projesinin ÇSED Süreci yürürlükteki ulusal mevzuat ve Kredi Kuruluşlarının uluslararası standartlarına uygun şekilde yürütülmek üzere AECOM tarafından üstlenilmiştir. AECOM aşağıdaki dokümanların hazırlanması ile ilgili tüm çalışmaları yürütmüştür;

- Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirme (ÇSED) Raporu
- Teknik Olmayan Özet (TOÖ)
- Paydaş Katılım Planı (PKP)
- Çevresel ve Sosyal Yönetim ve İzleme Çerçeve Planı (ÇSYİÇP)

Proje için ayrıca Çevresel ve Sosyal Eylem Planı (ÇSEP), Geçim Kaynaklarının Yeniden Yapılandırılması Planı (GKYYP) Çerçevesi ve Yeniden Yerleşim Eylem Planı (YYEP) Çerçevesi hazırlanmıştır. Mevcut durum sosyal çalışmalarının yürütülmesi, muhtemel sosyal etkilerin değerlendirilmesi ve Paydaş Katılım Planı (PKP), YYEP Çerçevesi ve GKYYP Çerçevesi'nin hazırlanması SRM Danışmanlık sorumluluğunda iken; Regio Kültürel Miras Yönetim Danışmanlığı şirketi de kültürel miras saha etütleri, kültürel miras üzerindeki muhtemel etkilerin değerlendirmesi çalışmalarını yürüterek Kültürel Miras Yönetim Planı'nı hazırlamıştır.

2.6 ÇSED çalışmalarındaki önemli kısıtlamalar ve belirsizlikler nelerdir?

ANO güzergâhı ÇSED çalışmaları sırasında sabitlenmiştir; ancak, Proje'nin çevresel, sosyal, teknik ve mali anlamda en uygun şekilde uygulanması amacıyla sanat yapılarının sayısı, özellikleri ve yerlerinin optimizasyonunun, Proje'nin ilerleyen aşamalarında da devam etmesi olasıdır. ÇSED Nisan 2018 itibarıyla mevcut olan en son tasarımları dikkate almıştır. Proje'nin ileriki aşamalarında (KGM'nin onayı ile) meydana gelebilecek muhtemel değişiklikler bu ÇSED Raporu kapsamında doğal olarak dikkate alınamayacaktır.

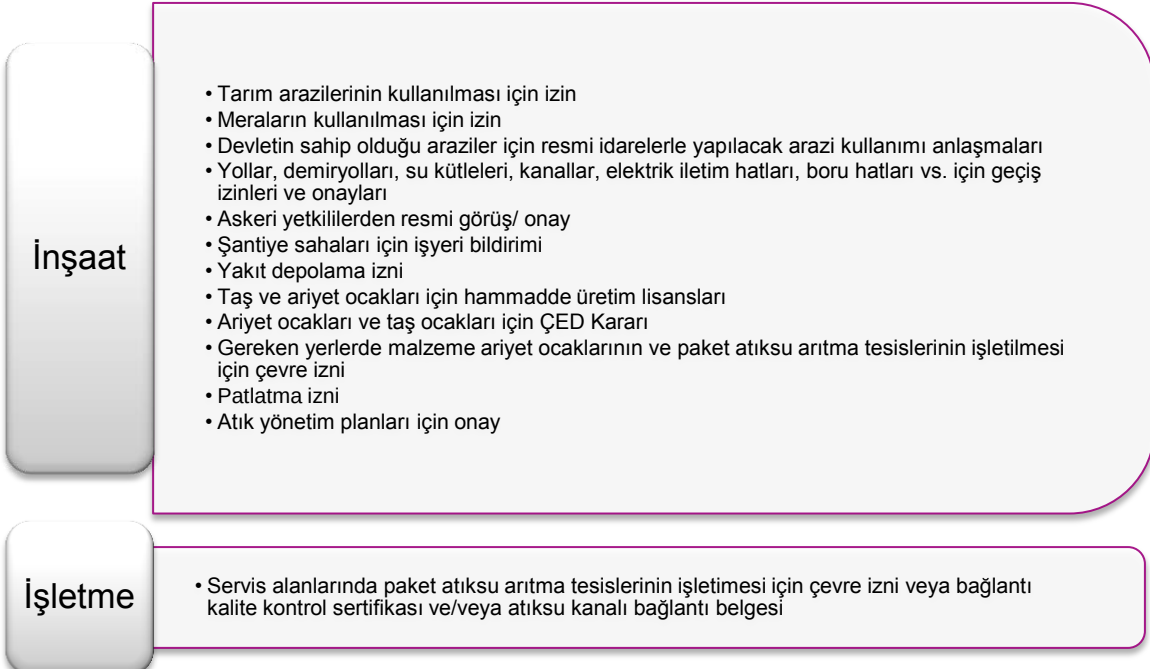
Proje'nin arazi edinimi çalışmaları (arazi toplulaştırma ve kamulaştırma) ilgili devlet kuruluşları (TRGM ve KGM) tarafından yapıldığından, Proje Şirketi'nin arazi toplulaştırma verilerine doğrudan ulaşımı bulunmamaktadır. Ancak, Proje Şirketi, ÇSED sürecindeki değerlendirmeler için gerekli olan verilerin TRGM'den elde edilmesi için KGM ile işbirliğinde bulunmuştur. Kamulaştırma çalışmaları yalnızca arazi toplulaştırma tamamlandıktan sonra yapılacağından (Otoyol boyunca kademeli olarak), ÇSED çalışmaları esnasında ayrıntılı kamulaştırma verileri hazırlanma aşamasında olup, mevcut değildir. Proje için ileriki aşamalarda yürütülecek olan GKYYP ve YYEP çalışmaları kapsamında arazi toplulaştırma ve kamulaştırma verileri ayrıca dikkate alınacaktır. Proje'nin inşaat aşaması için, KGM ve Proje Şirketi tarafından pek çok taş ocağı ve ariyet ocağı değerlendirilmektedir. Alternatiflerin değerlendirilmesi süreci devam ettiği için, ÇSED muhtemel alternatiflerin hepsini teknik bilgilerin mevcut olduğu ölçüde dikkate alınmıştır.

2.7 Hangi alternatifler değerlendirilmiştir?



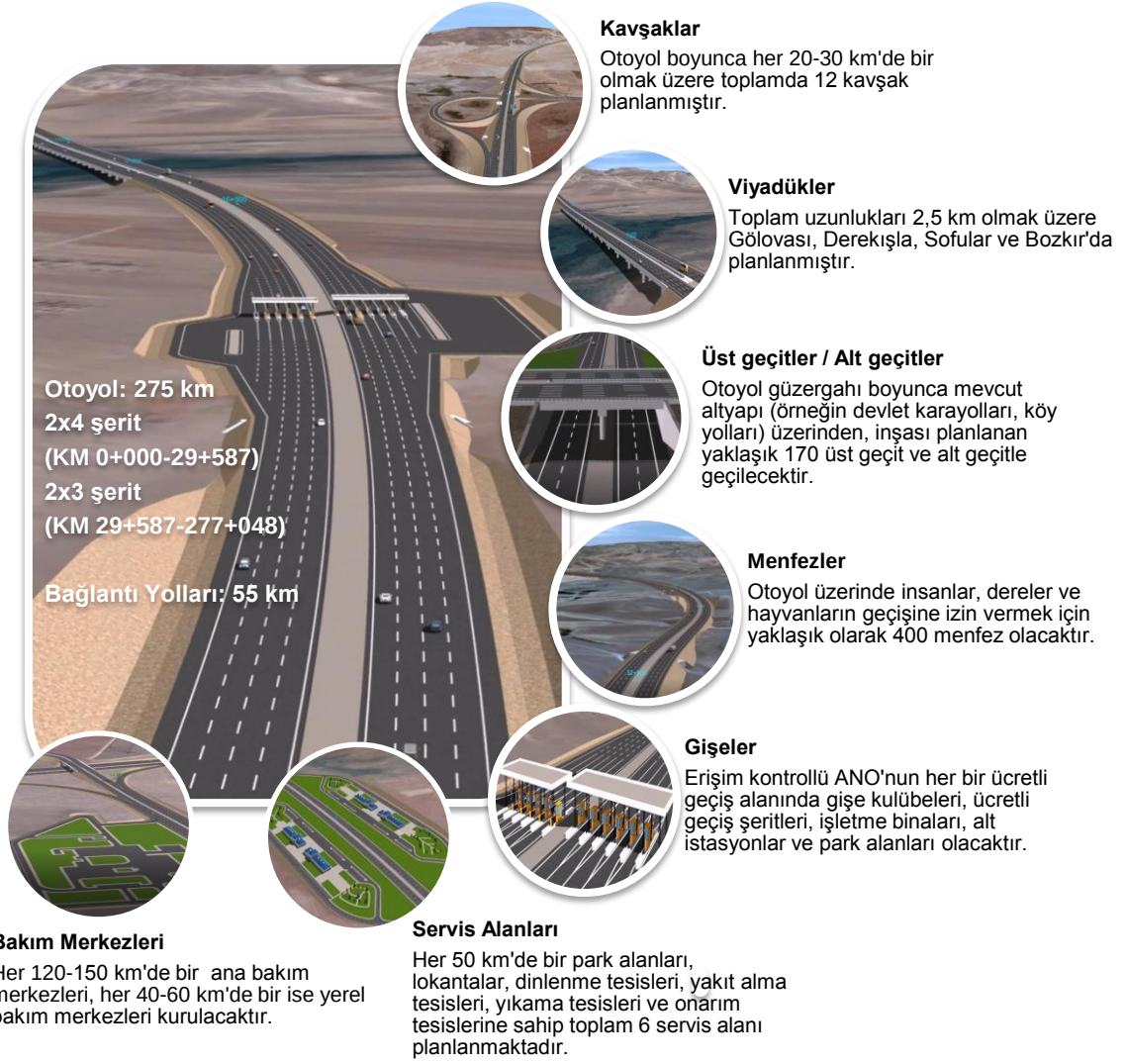
2.8 Proje uygulaması için hangi izinler ve lisanslar gereklidir?

Proje'nin uygulanması için gerekli tüm izinler ve lisanslar KGM ve Proje Şirketi tarafından Proje takvimine göre ve ulusal mevzuata uygun olarak alınacaktır.



3. Proje'nin Tanımı

3.1 ANO Projesi'nin ana bileşenleri nelerdir?



Lojistik Merkez

Ankara-Konya Yolu (E90), Ankara ili, Gölbaşı ilçesi Oğulbey mahallesi yakınında bir lojistik merkezi kurulmuştur. Oğulbey Lojistik Merkezi Otoyol KM: 9+000'un yaklaşık 7 km doğusunda konumlanmaktadır.

3.2 Geçici inşaat tesisleri nelerdir?

Geçici inşaat tesisleri her bir kısımda birer tane olmak üzere toplamda üç ana şantiye sahasını, beton tesisleri, asfalt tesisleri ve mekanik tesisleri içeren inşaat tesislerini ve kırıcılar, taş ocakları ve ariyet ocaklarını kapsamaktadır.

Ana Şantiye Sahaları

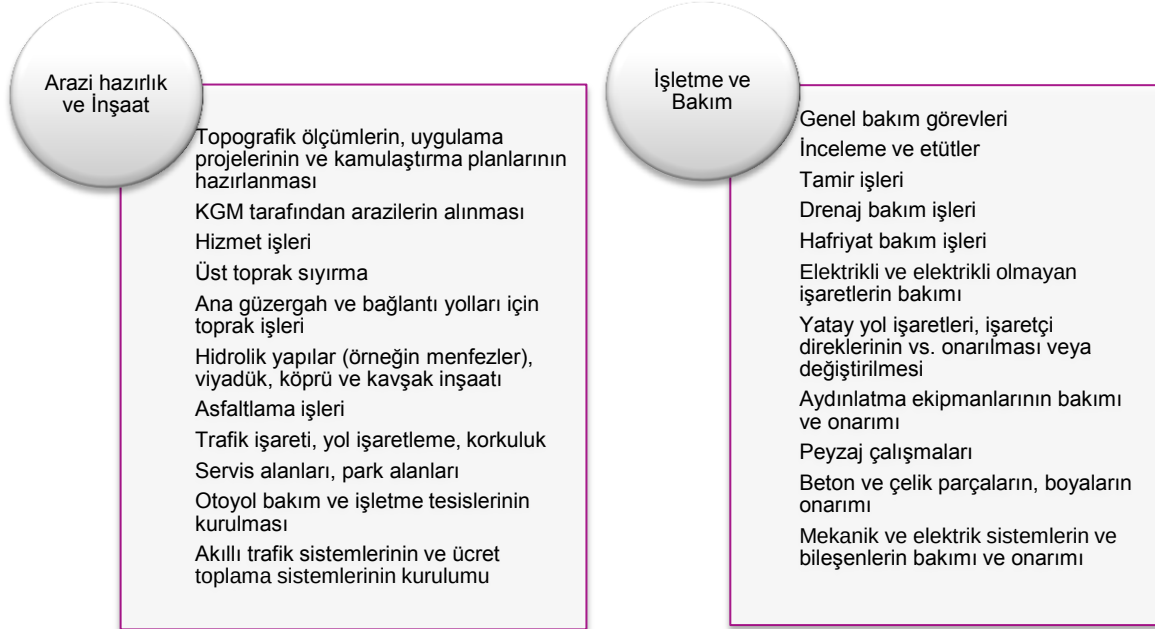
Derekışla (Kısım 1), Kütüklü (Kısım 2) ve Osmanlı (Kısım 3) bölgelerinde bulunan ana şantiye sahaları, şantiyede konaklama tesisleri ve yemekhane, revir, duş ve tuvaletler, atıksu yönetim birimleri, su temin tesisleri ve ilgili tüm imkânları içerecektir. Ayrıca, yakıt istasyonu, atölyeler, laboratuvarlar, çimento tesisi, vb. inşaatla ilgili ilave birimler de şantiye sahalarında konumlanacaktır. Her bir ana şantiye sahası Proje personelinin acil tıbbi ihtiyaçlarına hizmet etmek için ulusal mevzuata uygun olarak tıbbi imkânlarla ve yeterli sayıda tıbbi personelle donatılmış kendi reviriyle birlikte planlanmıştır.

Taş Ocakları ve Ariyet Ocakları

İnşaat çalışmaları için gerekli kum, çakıl, taş ve kaya malzeme yakınlardaki lisanslı ariyet ocakları ve taş ocaklarından sağlanacaktır. Mevcut durumda Şirket, Proje kapsamında kullanılacak taş ocakları ve ariyet ocaklarını seçme aşamasındadır. Bu tesislerin işletmesi için gerekli tüm izinler/ lisanslar KGM veya işletmeci tarafından alınacaktır. Tesislerin inşaat işleri kapsamında en fazla 3 yıl kullanılması planlanmaktadır. Ariyet ocakları ve taş ocaklarındaki işletme faaliyetleri günde 8 saat boyunca yürütülecektir. Taş ocaklarında patlatma faaliyetleri gerekli oldukça gerçekleştirilecektir.

3.3 Ana Proje faaliyetleri nelerdir?

Proje'nin farklı aşamalarındaki ana faaliyetleri içerisinde arazi hazırlık, inşaat ve işletme bulunmaktadır. Arazi hazırlık ve inşaat faaliyetlerinin başlamasından önce, Otoyolun arazi edinme koridoru (arazi toplulaştırma/kamulaştırma) içindeki arazilerin tümü KGM tarafından alınacak ve Proje için tahsis edilecektir.



3.4 Proje'nin uygulanması için gerekli inşaat işgücü nedir?

İnşaat aşamasının doruk noktasında, Proje çalışmalarında toplam (doğrudan ve sözleşmeli işçiler de dâhil) 7.500 personelin istihdam edilmesi beklenmektedir. Azami çalışma saatleri, vardiya sayısı ve farklı işler (örneğin toprak işleri, taş ocağı faaliyetleri, asfaltlama çalışmaları, vb.) için vardiya süreleri işin yapısına ve mevsimsel koşullara göre ve yerel İş Kanunu'na uygun şekilde düzenlenecektir.

İşgücü	İdari Personel	Saha Personeli			Toplam
		Kısım 1	Kısım 2	Kısım 3	
Vasıflı	115	750	767	268	1.900
Yarı vasıflı	115	240	245	86	686
Vasıfsız	130	2.009	2.057	717	4.913
Toplam	360	2.999	3.069	1.071	7.499

3.5 Proje'nin uygulama programı nedir?

Proje'nin YİD Sözleşmesi, finansal kapanıştan itibaren 3 yıllık inşaat dönemi de dâhil olmak üzere 11 yıl, 10 ay, 17 günlük bir süreyi kapsamaktadır. Proje'nin arazi toplulaştırma ve kamulaştırmayı da kapsayan arazi edinimi çalışmaları ilgili devlet kuruluşları (KGM ve TRGM) tarafından yürütülmektedir. TRGM'nin arazi toplulaştırma çalışmaları yaklaşık olarak 6 yıl önce başlamış ve Ankara il sınırları içerisindeki Bala, Gölbaşı, Şereflikoçhisar ve Evren bölgelerini kapsayan kısımda (Otoyolun ilk 150 kilometresine karşılık gelmektedir) yaklaşık %90'lık bir oranda tamamlanmıştır. Kalan kısımlardaki çalışmalar devam etmektedir. KGM, arazi toplulaştırma çalışmaları tamamlandıktan sonra, kamulaştırma işlerine başlayacaktır. Hâlihazırda kamulaştırma süreci için planlama çalışmaları yürütülmektedir. Arazi toplulaştırma çalışmalarının tamamlandığı kısımlarda mobilizasyon ve arazi hazırlık çalışmalarına başlanmıştır.

4. Paydaş Katılımı

4.1 ANO Projesi'nin ilgilileri kimlerdir?

ANO Projesinin paydaşları ulusal idareler, yerel idareler (köy/ mahalle muhtarları dâhil), doğrudan etkilenen topluluklar ve yerleşimler, yerel işletmeler, sosyal hizmet tedarikçileri, sivil toplum kuruluşları (STK'lar) ve medyadır. Proje Şirketi ve yüklenicilerin çalışanları, ANO Projesi'nin dâhili paydaşlarıdır.

4.2 Hangi katılım faaliyetleri gerçekleştirilmiştir?

ANO Projesi için ulusal ÇED süreci kapsamında, Temmuz 2015'te, Otoyol güzergâhı üzerinde bulunan Ankara, Konya, Aksaray, Kırşehir ve Niğde şehirlerinde halkın katılımı toplantıları yapılmıştır. Ulusal ÇED sürecinde, ayrıca, 30'un üzerinde resmi kurum ve kuruluşun katılımı ile toplantılar ve resmi yazışmalar yapılmıştır.

ÇSED çalışmaları kapsamında, Şubat 2018'de Proje'den etkilenen topluluklar, haneler ve yerel resmi paydaşlarla (il ve bölge müdürlükleri, belediyeler ve muhtarlar) yapılan görüşmeleri kapsayan bir sosyal saha çalışması yapılmıştır. Bu çalışma kapsamında 22 resmi kuruluş temsilcisi, 34 muhtar, 4 odak grup çalışması ve 375 hane görüşmesi ile katılım sağlanmış ve toplamda ANO Projesi'nin paydaşları arasında bulunan 446 kişi ile istişarede bulunulmuştur.

4.3 Planlanan paydaş katılım faaliyetleri nelerdir?

ÇSED çalışmaları kapsamında Proje için bir Paydaş Katılım Planı (PKP) hazırlanmıştır. Proje Şirketi, sözleşme süresince Proje'nin paydaşlarını bilgilendirmek için PKP'yi uygulayacak ve bu paydaşların organize, sistematik ve şeffaf bir şekilde Proje'ye katılımını sağlayacaktır.

Aşağıda sıralanan paydaşları katılıma dâhil etmek için, halk toplantıları düzenlemek, bire bir ve küçük grup toplantıları yapmak, paydaşları telefon, e-posta ve Proje'nin internet sitesi yoluyla bilgilendirmek gibi çeşitli paydaş katılımı yöntemleri kullanılmıştır ve kullanılacaktır. Uluslararası standartlara ve Proje Şirketinin kendi kurumsal politikalarına uygun olarak, Proje Şirketi Proje'yle ilişkili tüm faaliyetleri hakkında çalışanlar, halk, devlet kuruluşları ve sivil toplum kuruluşlarıyla açık biçimde iletişim kurmayı taahhüt etmektedir.

Yöntem	Hedeflenen Paydaş	Proje Aşaması
Halk katılımlı toplantılar	- Doğrudan etkilenen topluluklar ve yerleşimler - Yeniden yerleştirmeden etkilenecek topluluklar - Yerel İdareler / İşletmeler - Genel Halk	- ÇSED'in Açıklanması - İnşaat
Bire bir ve küçük grup toplantıları	- Ulusal İdareler - Yerel Resmi Daireler - Muhtarlar - Yerel İşletme Temsilcileri	- ÇSED İstişaresi - ÇSED'in Açıklanması - İnşaat ve İşletme
Yorum dönemi	- Doğrudan etkilenen topluluklar ve yerleşimler - Yeniden yerleştirmeden etkilenecek topluluklar - Ulusal İdareler - Yerel İdareler / İşletmeler - Muhtarlar	ÇSED'in Açıklanması
Posta/telefon/eposta	Tüm paydaşlar	İnşaat ve İşletme
Proje web sitesi	Tüm paydaşlar	İnşaat ve İşletme

4.4 Paydaş Katılım Sürecine nasıl dahil olunur?

Proje Şirketi'nin, Proje için Ocak 2018'den beri etkin olan bir internet sitesi (<http://www.ergotoyol.com.tr/>) bulunmaktadır. Etkilenen yerleşim yerlerine şikâyet kutuları ve görüş formları dağıtılacaktır. Proje'nin paydaşları, Proje ile ilgili fikir, soru, görüş veya şikâyetlerini doğrudan Proje Şirketine iletmek için Proje'nin internet sitesini veya şantiye sahalarına ve yerleşim yerlerine yerleştirilecek olan şikâyet kutularını/ formlarını kullanabileceklerdir. Proje Şirketi'nin organizasyon yapısına Nisan 2018'de bir Halkla İletişim Sorumlusu (HİS) da atanmıştır. HİS ve ekibi, Proje'nin paydaşları ile doğrudan iletişim içerisinde olacak ve böylelikle paydaşlar mesajlarını Proje Şirketine şahsen de iletebileceklerdir.

ÇSED paketi ve düzenli olarak güncellenecek olan PKP yayınlanacak ve Proje boyunca kamuya açık halde kalacaktır.. İlgilenen paydaşlar, internet erişimleri olması durumunda doğrudan internet sitesinden veya muhtarlıklar, şantiye sahaları, vb. yerlerde bulunan şikâyet/görüş kutuları vasıtasıyla ve seçilen yerlerde yapılacak olan toplantılar esnasında ÇSED Raporunu ve ÇSED Paketi kapsamında hazırlanan diğer dokümanları inceleyebilecek, bunlarla ilgili görüşlerini bildirebilecektir.

İletişim Yöntemi

İnternet sayfası	http://www.ergotoyol.com.tr/ http://www.ergotoyol.com.tr/sikayet-ve-oneri/
Telefon	0 312 499 50 80
Adres	Gaziosmanpaşa Mahallesi 79/1 Sokak No: 6 M Gölbaşı / Ankara
Eposta	info@ergotoyol.com.tr
Şikâyet Kutuları	Etkilenen tüm yerleşimlerde Şantiye Sahaları
Şikâyet Formları	Doğrudan paydaşlar veya gerektiği yerlerde Proje Şirketinin uzmanları tarafından doldurulacaktır.

5. Potansiyel Çevresel ve Sosyal Etkiler ve Etki Azaltıcı Önlemler

5.1 Etki değerlendirmesi için hangi yöntem kullanıldı?

ÇSED, alıcıların/kaynakların hassasiyeti/değerinin bir etmeni olarak etkinin önemine ve değişikliğin derecesini temsil eden etkinin büyüklüğüne karar vermeye olanak sağlayan, uluslararası olarak kabul görmüş değerlendirme yöntemlerini ve kılavuzlarını takip etmiştir. Etkilerin genel büyüklüğü; kapsam, büyüklük, geri döndürülebilirlik, süre ve sıklık gibi ilgili faktörler dikkate alınarak belirlenmiştir. Sonuç itibarıyla, IFC standartlarına uygun bir çevresel ve sosyal değerlendirme yapılmıştır. Etki azaltıcı önlemlerin uygulanması sonrasında kalan etkiler de değerlendirilmiştir.

5.2 Proje Otoyol Güzergâhı boyunca arazi kullanımını ve toprakları nasıl etkileyecek ve bu durum nasıl yönetilecektir?

Otoyolun arazi edinimi koridoru içerisinde yaklaşık 4.200 ha arazinin arazi kullanım durumunda değişiklik olacaktır. Bu alanın büyük bir bölümü (yaklaşık %90'ı) tarım arazilerine karşılık gelmekte iken kalan kısmı ise genel olarak meralar ve doğal otlak alanlardan oluşmaktadır.

Otoyol ve bileşenlerinin inşaatından etkilenecek ekilebilir araziler, TRGM tarafından toplulaştırılmaktadır ve toplulaştırılacaktır. Arazi toplulaştırma sonucunda Proje'den etkilenen ve arazi edinimi koridoru içerisinde kalan ekilebilir araziler, etkilenen arazilerin sahiplerine/yasal hak sahiplerine tahsis edilecek olan Hazine arazisi ile değiştirilecektir. Verimli üst toprak, inşaat faaliyetlerinin başlamasından önce sıyrılacak ve bu toprakların verimliliğinin kaybolmaması için üst toprak yönetimi önlemleri uygulanacaktır (örneğin uygun üst toprak depolama alanlarında depolama). Bu topraklar, inşaat faaliyetlerinin tamamlanmasından sonra, çevre düzenleme ve rehabilitasyon çalışmalarında tekrar kullanılacaktır.

Meralar üzerindeki en önemli etkilerden biri, Otoyolun geçişi sebebiyle bu mera arazilerinin toplulaştırılması ve parçalanması esnasında gerçekleşecek mera arazi kayıplarıdır. Otoyol boyunca daha çok hayvanların otlatılması için kullanılan bu arazilere ulaşım, parçalanma olması durumunda, kısıtlanacaktır. Parçalanma etkilerini azaltmak amacıyla Otoyolun bir tarafından diğerine geçişi sağlama amacıyla tarımsal/merasal alt geçitler ve menfezler hâlihazırda mevcuttur veya Proje güzergâhının tümü boyunca inşa edilecektir.

Arazi kullanımı üzerinde, koridorun dışında yer alacak taş ocakları, ariyet ocakları ve inşaat tesisleri kaynaklı etki ise geçici arazi kullanımı ile gerçekleşecektir. Etkilenen tüm sahalar inşaat çalışmalarının tamamlanmasını takiben KGM Teknik Şartnamesine uygun olarak rehabilite edilecek, aynı zamanda da üst toprak üzerindeki etkileri, toprak bozulması ve erozyon riskini ve beklenmedik kazalar sebebiyle oluşabilecek toprak kirliliği etkilerini en aza indirmek için toprak yönetimi uygulanacaktır. Bu bağlamda, erozyonu önlemek veya azaltmak ve sedimanlar ile ilgili etkileri en aza indirmek için, Proje Şirketi bir Erozyon Kontrol ve Yönetim Planı geliştirecek ve uygulayacaktır.

5.3 Proje için hangi jeolojik-jeoteknik çalışmalar gerçekleştirilmiştir ve jeoteknik riskler ile yapısal güvenlik nasıl yönetilecektir?

Proje için jeoteknik ön etütler hâlihazırda tamamlanmış durumdadır. Bu etütleri, Otoyol güzergâhı boyunca detaylı jeolojik ve jeoteknik araştırmaların yürütülmesi için bir Jeolojik Araştırma Programının uygulanması takip edecektir. Buna uygun olarak, tasarlanan mühendislik yapılarının stabilite ve yapısal bütünlük değerlendirmelerinin yanı sıra Otoyol güzergâhı üzerinde bulunan olası oturma problemleri için de veri sağlamak amacıyla Nihai Jeolojik, Hidrojeolojik ve Mühendislik Jeolojisi Araştırma Raporları hazırlanacaktır. Sonuçlar, jeoteknik sorunlar açısından en önemli önlem tipi olan tasarımla ilişkili etki azaltıcı ve önleyici önlemler de dâhil olmak üzere, jeoteknik risklerin yönetimi için sağlam bir temel sağlayacaktır.

ANO Projesi ulusal mevzuat, KGM teknik şartnamesi ve AASHTO SSHB (Otoban Köprüleri için Standart Teknik Özellikler, 2002) ve TS 500 (Türkiye Betonarme Yapılar Standardı, 2000) de dâhil olmak üzere geçerli ulusal ve uluslararası standartlara tam uyumlu şekilde tasarlanacak, inşa edilecek, işletilecek ve bakımı sağlanacaktır. Ayrıca Proje Şirketi yol ve mühendislik yapıları tasarımlarının gözden geçirilmesi ve doğrulanması için bağımsız ve saygın teknik danışman/danışmanlar görevlendirmeyi planlamaktadır. Tasarım gereklilikleri ve standartlarının uygulanması mühendislik yapılarının en yüksek standartlara uyacak şekilde inşa edilmesini sağlayacaktır.

Proje'nin hem işletme hem inşaat aşamaları sırasında otoyolun düzenli bakımının yanı sıra, depremler gibi bazı olayları takiben yapılacak ilave bakım çalışmaları da yapısal güvenliğin devamlılığını sağlamak için yürütülecektir.

5.4 Proje'nin gürültü etkileri nelerdir ve nasıl yönetilecektir?

ANO Projesi'nde, inşaat aşamasında, inşaat, malzeme çıkarma ve inşaat makine ve tesislerinin çalıştırılması (örn. mekanik, beton, asfalt); işletme aşamasında ise Otoyol trafiği sebebiyle gürültü meydana gelecektir. ÇSED kapsamında, Proje faaliyetlerinden potansiyel olarak etkilenecek 20 yerleşim noktasında uluslararası olarak kabul görmüş yöntemlere uygun şekilde mevcut durum gürültü ölçümleri yapılmıştır (48 saatlik ölçümler). Bu mevcut durum gürültü seviyeleri dikkate alınarak, yine uluslararası olarak kabul görmüş yöntemler ve standartlara uygun şekilde yapılan gürültü modelleme çalışmaları vasıtasıyla Proje'nin gürültü etkileri değerlendirilmiştir.

Titreşim ve gürültü konusunda Proje standartları; ulusal Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği (ÇGDY) ve IFC Genel ÇSG Kılavuzları tarafından belirlenen sınır değerlere uygun olarak oluşturulmuştur.

İnşaat aşamasındaki gürültü etkileri sınırlı bir dönem için etkili olacak ve seçilen önlemlerin uygulanmasıyla bu etkiler azaltılabilecektir. İnşaat aşaması için etkinin göz ardı edilebilir olduğu öngörülmektedir. İşletme aşaması için ise, mevcut durum gürültü ölçümlerinin sonuçları arka planda gürültü seviyelerinin otoyol eksenine yanındaki hemen her konumda çok düşük olduğunu göstermektedir ve bu sebeple, Proje sonucunda Otoyolun yakın çevresinde (500 m) bulunan yerleşim yerlerindeki arka plan gürültü seviyelerinde artış olması muhtemeldir. Mevcut durum (arka plan) gürültü seviyelerindeki kabul edilemez artışlardan kaçınmak için, Proje Şirketi bir gürültü izleme programı yürüterek gürültü seviyelerini Proje standartlarının altında tutmak için alınacak gerekli önlemleri içeren bir Gürültü ve Titreşim Yönetim Planı uygulayacaktır. Proje şikâyet mekanizması da mevcut olacağından, gürültü ile ilgili tüm şikâyetler, gerektiğinde düzeltici önlemler alınmak üzere incelenecektir.

5.5 Proje'nin titreşim etkileri nelerdir ve nasıl yönetilecektir?

ANO Projesi'nin inşaat aşamasında genellikle patlatma (taş ocakları ve jeolojik oluşumlarına göre yolun belli kesimlerinde) ve iş makinalarının/ ekipmanlarının çalıştırılması sebebiyle titreşim meydana gelecektir. ÇSED kapsamında, uluslararası ölçekte kabul görmüş bir bilgisayar programı (IMMI akustik yazılım) kullanılarak Proje'nin muhtemel titreşim etkilerini belirlemek üzere yürütülen modelleme çalışmaları, Proje için yapılacak olan patlatma tasarımlarında, patlatma faaliyetleri için gereken en yakın güvenlik mesafesinin taş ocaklarından 178 metre uzaklıkta olduğunu göstermektedir. Bu mesafeden daha uzakta yapılan herhangi bir patlatma faaliyeti alıcılar üzerinde herhangi önemli bir etkiye (örneğin titreşim) yol açmayacaktır. Ana otoyol inşaatı için ise güvenli patlatma mesafesi 35 metre olarak hesaplanmıştır. İnşaat aşamasında titreşim seviyelerinin Proje standartlarının altında kalmasını sağlamak için titreşim seviyeleri izlenecek ve modern patlatma teknikleri kullanılacaktır. Ayrıca, Proje şikâyet mekanizması da mevcut olacağından, tüm şikâyetler, gerektiğinde düzeltici önlemler alınmak üzere incelenecektir. Proje'nin işletme aşamasında, herhangi önemli bir titreşim etkisi beklenmemektedir, zira Otoyol trafiğinden kaynaklı titreşim yol projelerinde yaygın bir sorun olarak görülmemektedir.

5.6 Proje'nin hava kalitesi üzerinde etkisi olacak mıdır ve bu etkiler nasıl yönetilecektir?

Proje, hafriyat işleri (kazı ve dolgu faaliyetleri), taş ocakları ve ariyet ocaklarında yürütülecek malzeme çıkarma faaliyetleri ve beton, asfalt ve mekanik tesislerde yürütülecek imalatlar nedeniyle toz emisyonlarına yol açacaktır. Ayrıca, inşaat aşamasında çok sayıda iş makinası/ ekipmanı kullanılması da egzoz gazları salınımına yol açacaktır. İşletme aşamasında ise, Otoyoldaki trafik hacminin muhtemel artışı ile zaman içerisinde kademeli olarak artacak olan Otoyol trafiğinden kaynaklı egzoz gazı emisyonları meydana gelecektir.

Hava emisyonlarından kaynaklı Proje etkilerinin önemini belirleme amacıyla, mevcut toz ve çöken toz seviyelerinin (Otoyol güzergâhı üzerinde ve taş ocakları/ tesisleri civarında bulunan 23'ten fazla yerleşim yerinde) yanı sıra NOx, SOx ve benzen seviyelerini de (Otoyol güzergâhı üzerinde ve taş ocakları/tesisleri civarında bulunan 13 yerleşim yerinde) saptamak için mevcut durum hava kalitesi ölçüm programı uygulanmıştır. Buna paralel olarak, ÇSED kapsamında, uluslararası ölçekte kabul görmüş bir bilgisayar programı (AERMOD Gaussian Kirlilik Dağılım Modeli, Sürüm 9.5.0) kullanılarak hava kalitesi modelleme çalışmaları yürütülmüştür. Modelleme çalışmalarının sonuçları ilgili ulusal mevzuatın yanı sıra IFC ÇSG Kılavuzlarına uygun şekilde inşaat ve işletme aşamaları için değerlendirilmiştir.

Toz yönetimi önlemlerinin (örn. toz bastırma, hava kalitesi izleme) ve Hava Kalitesi ve Sera Gazı Yönetim Planı'nın uygulanması ile inşaat aşamasında yakında bulunan yerleşim alanlarında toz etkisi öneminin düşük veya göz ardı edilebilir seviyelerde tutulması beklenmektedir. İşletme aşaması boyunca meydana gelecek olan gaz emisyonlarının (NOx, SOx) etkisi düzenli olarak izlenecek ve işletme aşamasından kaynaklı hava emisyonu etkilerinin önemini yakınlarda bulunan yerleşim yerlerinde kabul edilebilir seviyelere düşürmek için gerekli önlemler uygulanacaktır. Proje şikâyet mekanizması da mevcut olacağından, hava emisyonları ile ilgili tüm şikâyetler, gerektiğinde düzeltici önlemler alınmak üzere incelenecektir.

5.7 Proje sera gazı salınımlarına ne ölçüde katkıda bulunacaktır?

Proje'nin inşaat ve işletme aşamaları sırasında emisyonu beklenen sera gazı seviyeleri, uluslararası olarak kabul edilmiş yaklaşımlar ve hesaplama yöntemlerine (örn. 2006 IPCC Ulusal Sera Gazı Envanterleri Kılavuzları) uygun olarak ÇSED çalışmaları kapsamında değerlendirilmiştir. Değerlendirme, inşaat aşamasında doğrudan sera gazı salınımlarına (bitki örtüsünün temizlenmesi, patlatma ve dizel yakıt kullanımı sebebiyle Kapsam 1 salınımları) ve Kapsam 2 (satın alınan elektrik sebebiyle dolaylı sera gazı salınımları) salınımlarına odaklanırken, işletme aşamasında Kapsam 3 (diğer dolaylı salınımlar) salınımlarına odaklanmıştır.

Inşaat aşaması için doğrudan sera gazı salınımları (Kapsam 1) ve satın alınan elektrikten kaynaklanan sera gazı salınımları (Kapsam 2), en fazla 3 yılla sınırlı olacak olan tüm inşaat aşaması için yaklaşık 2 milyon ton CO₂ eşdeğeri olarak belirlenmiştir. Bu salınımların çoğunluğu (%80 civarı) bitki örtüsünün temizlenmesi sonucunda arazi kullanımı değişikliğinden kaynaklanmaktadır.

İşletme aşaması için hesaplar, bütün işletme dönemini kapsayacak şekilde yürütülmüştür. İlk işletmeye alma yılındaki sera gazı salınımlarının yaklaşık olarak 2,6 milyon ton CO₂ eşdeğeri olacağı ve araç sayısının artmasıyla birlikte salınımların 3,6 milyon ton CO₂ eşdeğeri miktarına erişeceği kestirilmektedir. Trafik projeksiyonlarında, ağır araçların toplam araç sayısının büyük bir kısmını oluşturduğu ve sera gazı salınımlarının %65-70 civarının ağır araç yükünden kaynaklandığı kaydedilmelidir.

Otoyolun işletmesi sırasında işletme kaynaklı sera gazı salınım miktarı genel olarak araç sayısına, yakıt tüketimine ve seyahat edilen mesafeye bağlı olacaktır. Yakıt tüketimi ve yakıt tipi ağırlıklı olarak araç teknolojilerine bağlıdır ve bunlar devlet stratejileriyle yönetilecektir. Dolayısıyla işletme aşaması için sera gazı salınım etkilerinin azaltılması devletle işbirliği içinde kapsamlı ve geniş ölçekli planlar ve programlar bağlamında dikkate alınmalıdır.

5.8 Proje'nin su kaynakları üzerindeki potansiyel etkileri nelerdir ve bu etkiler nasıl yönetilecektir?

Otoyol güzergâhı Sakarya ve Kızılırmak nehir havzaları ve Konya kapalı havzası olmak üzere üç ana havzadan geçmektedir. Eymir Gölü, Mogan Gölü, Tuz Gölü, Hirfanlı Baraj Gölü ve Kızılırmak Nehri ve kolları Otoyol güzergâhı yakınlarında bulunan önemli yerüstü su kaynaklarıdır. Otoyol, güzergâhı boyunca pek çok nehir ve çaydan geçmektedir.



Proje'nin arazi hazırlık ve inşaat aşamasında fiziksel işler (hafriyat işleri, nehir geçişleri, taş ve ariyet ocaklarından malzeme çıkarılması, vb.), inşaat için su kullanılması (beton üretimi, toz bastırma) ve büyük ölçekli işgücünden kaynaklı evsel atıksu üretimi olacağından, Proje'nin su kaynakları ile etkileşiminin daha çok bu aşamada olması beklenmektedir. Uygun şekilde yönetilmemeleri durumunda, su kaynakları üzerindeki muhtemel ana etkiler yerüstü su akışı üzerindeki etkileri (nehir geçişleri gibi kesişim noktalarında değişiklikler) ve yerüstü su kalitesinde bozulmayı (hafriyat işleri, inşaat faaliyetleri ve erozyon ve çökelti taşınmasına yol açan taş ve ariyet ocaklarından malzeme çıkarılması veya kimyasalların kazara dökülmesi/ sızması, vb. sebeplerle) içerebilecektir. Taş ve ariyet ocaklarındaki kazılarda yürütülen malzeme çıkarma faaliyetlerinin yeraltı suyu tablasına ulaşması muhtemel olmadığından, Proje'nin yeraltı su kaynaklarına etkisinin sınırlı olması beklenmektedir. İşletme aşamasında, Otoyol yüzeyi boyunca, yol bakım çalışmaları esnasında kullanılacak kimyasallar ve sıvı egzoz emisyonları ile kirlenme ihtimali de olan yağmur suyunun yanı sıra, servis alanlarında oluşacak evsel atıksular yönetilmek üzere ele alınacak ana hususlardır.

Proje'nin su kaynakları üzerindeki potansiyel etkileri, Su ve Atıksu Yönetim Planı kapsamında alınacak olan tasarım önlemleri ve operasyonel önlemlerle en aza indirgenecektir. Proje'nin yerüstü su akışı/yerüstü su kaynaklarının hidrolojisi üzerindeki etkilerinden kaçınmak için, Otoyolun tasarımında, yürütülen hidrolik ve hidrolojik çalışmaların sonuçlarına göre yaklaşık 400 menfez kullanılmıştır. Yerüstü su kalitesinin bozulmasını önlemek için KGM'nin teknik şartnamelerine ve uluslararası iyi uygulamalar ile uyumlu fiziksel yöntemler uygulanacak ve etkilerin önlenmesi için uygulanan önlemlerin etkinliğini sağlamak üzere bir su kalitesi izleme programı yürütülecektir.

Kullanım ve inşaat amaçlarıyla gereken suyun tankerler kullanılarak yakındaki yerleşimlerden veya alternatif olarak yeraltı suyu kuyularından tedarik edilmesi planlanmaktadır. Proje personelinin içme suyu, içme suyu standartlarını karşılayan şişelenmiş sulardan ya da yeraltı su kuyularından karşılanacaktır.

Arazi hazırlık ve inşaat aşaması sırasında şantiyelerde içme ve kullanım suyu kullanımından kaynaklanan evsel atıksular, işgücü için yeterli kapasiteye sahip olacak biçimde şantiye alanlarında kurulacak olan paket evsel atıksu arıtma tesisleri yoluyla arıtılacaktır. Deşarj için gerekli tüm izinler ilgili mercilerden alınacaktır. İnşaat faaliyetlerinin sonucu olarak ortaya çıkacak atıksular sedimantasyon havuzlarına iletilecek, beton üretim süreçleri için geri dönüştürülecek/ yeniden kullanılacaktır. Bu nedenle beton tesislerinden yakınlardaki alıcı su kütlelerine herhangi bir atıksu deşarjı olmayacaktır.

Otoyolun drenaj sistemi, İşletme aşamasında yağmur sularının yönetimi için KGM teknik şartnamesine uygun olarak tasarlanmıştır ve inşa edilecektir. Bu sistem, yüzey akışı ve yeraltı drenajının yönetimini sağlamak için tüm Otoyol boyunca gerekli boruları, drenaj kanallarını, hendekleri vs. içerecektir. İşletme faaliyetleri için su, servis alanlarında esas olarak ziyaretçi ve çalışanların kullanımı amacıyla gerekecektir. Ücretli geçil alanları, bakım merkezlerinde vs. çalışan personel de içme ve kullanma amaçlarıyla su tüketecektir. Asfalt çalışmaları da aralıklı olarak kısıtlı miktarda su gerektirecektir. Servis alanlarındaki paket atıksu arıtma tesisleri, Proje'nin işletme aşaması sırasında ziyaretçi ve istihdam edilen personel sayısına bağlı olarak ortaya çıkacak atıksu miktarına göre genişletilebilecek modüler birimlere sahip olacaktır.

5.9 Tehlikeli ve tehlikeli olmayan atıklar nasıl yönetilecektir?

Arazi hazırlık ve inşaat aşamaları sırasında ortaya çıkması beklenen atıklar; evsel katı atık, kazı ve dolgu çalışmaları için sahada yeniden kullanılmayacak olan hafriyat atıkları, inşaat atıkları, ahşap ve kereste parçaları gibi tehlikeli olmayan atıklar ile atık yağlar, atık bitkisel yağlar, hurda lastikler, atık batarya ve aküler, atık elektrikli ve elektronik ekipmanlar ve tıbbi atıklar gibi tehlikeli atıkları kapsamaktadır.

Hafriyat malzemelerinin %88'inden fazlası şev çalışmalarında yeniden kullanılacakken, geri kalan kısım Proje'nin arazi edinimi koridoru içerisinde belirlenmiş hafriyat malzeme depolama alanlarında bertaraf edilecektir. Böylelikle, mevcut yerel altyapı üzerinde hafriyat atıklarından kaynaklı ilave bir etki oluşması önlenecektir. Çimento torbaları ve metal hurdaları gibi inşaat atıkları ve geri dönüştürülebilir atıklar ayrılacak ve lisanslı tesislerde geri dönüştürülmek üzere geçici olarak sahada depolanacaktır. Tehlikeli olmayan ve geri dönüştürülemeyen inşaat atıkları her bir şantiye ve inşaat tesisi için yetkili olan Belediye tarafından bertaraf edilecektir. Arazi hazırlık ve inşaat aşamasının doruk noktasında ortaya çıkması beklenen kentsel atık miktarının Proje güzergâhındaki illerin günlük atık üretiminin %1'inden az olması beklenmektedir. Ancak ortaya çıkacak atık miktarını asgariye indirmek için lojistik merkezi ve şantiyelerde atık yönetim eğitimleri sağlanacak ve ambalaj atıklarının ayrı toplanması teşvik edilecektir. Tehlikeli ve özel atıklar da atık tipine göre tahsis edilmiş konumlarda geçici olarak depolanacak ve bertaraf edilmek üzere lisanslı tesislere aktarılacaktır.

Proje'nin işletme aşamasında Proje personeli sayısındaki azalmayla birlikte ortaya çıkacak olan atık miktarı da önemli ölçüde azalacaktır. İşletme aşaması, çoğunlukla yol kullanıcılarından kaynaklanacak çöpleri içerecektir ve bu nedenle atık yönetimi geri dönüştürülebilir ve kentsel atıkların yönetimine odaklanacaktır. Bakım faaliyetlerinden kaynaklanacak tehlikeli atıklar ise ulusal mevzuat ve uluslararası standartlar ve iyi uygulamalara uygun biçimde yönetilecektir. Proje faaliyetleri sonucunda ortaya çıkan tüm atıkların etkili bir biçimde yönetilmesi için; Belediyeler ve geri dönüşüm/ bertaraf tesisleri ile atık bertaraf anlaşmaları yapılması, sahada yeterli depolama alanı sağlanması, atıkların kaynağa ayrıştırılması, personele atık yönetimi eğitimlerinin verilmesi ve Proje'ye özel Atık Yönetim Planı'nın uygulanması gibi genel ve atığa özel etki azaltıcı önlemler uygulanacaktır.

5.10 Otoyol Güzergâhı üzerinde herhangi bir koruma alanı var mıdır?

Gölbaşı Özel Çevre Koruma Alanı (ÖÇKA) ve Tuz Gölü ÖÇKA, Otoyol güzergâhı üzerindeki iki yasal koruma alanıdır (Otoyol, Gölbaşı ÖÇKA'nın içinden geçmekte, Tuz Gölü ÖÇKA'nın sınırı ise Otoyolun 200 m güneyinde kalmaktadır). Bu koruma alanlarının yönetimi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğu altındadır. Barcelona Sözleşmesi ve Özel Koruma Alanları ile ilgili Protokolün hükümlerine uyma taahhüdüne bağlı olarak, Türkiye'deki ÖÇKA'lar ulusal ve uluslararası ölçekte ekolojik olarak önemli alanlardır. Her iki ÖÇKA da IUCN Koruma Alanı Yönetim Kategorilerine göre "Kategori VI" (Sürdürülebilir doğal kaynak kullanımına sahip koruma Alanı) olarak değerlendirilmiştir.

Uluslararası olarak tanınan Mogan Gölü Önemli Doğa Alanı (ÖDA) (aynı zamanda Önemli Kuş Alanı – ÖKA ve Önemli Bitki Alanı – ÖBA), Hirfanlı Baraj Gölü ÖDA (aynı zamanda ÖKA), Tuz Gölü ÖDA (aynı zamanda ÖKA), Hasan Dağı ÖDA ve Çöl Gölü ve Çalıklüzü ÖDA (aynı zamanda ÖKA) olmak üzere Otoyolun içinden geçtiği beş alan daha mevcuttur. Ulusal ÇED kapsamında bu alanların statüleriyle ilgili yetkili mercilerden resmi görüşler alınmış ve görüşler sonucunda Proje için özellikle bu alanların bütünlüğünün korunmasına yönelik taahhütler verilmiştir. Bu alanlarda mevcut olan biyolojik çeşitlilik değerleri üzerindeki etkiler etkili biçimde yönetildiğinden ve ulusal mevzuat gerekliliklerine uygun biçimde süreç içinde ilgili taraflara danışıldığından yetkili merciler tarafında herhangi bir ek sorun dile getirilmemiştir.

ANO Projesi için çıkarılan Başbakanlık Genelgesi tüm onaylar ve bürokratik prosedürlerde Proje'nin önceliğini vurgular ve yasallaştırır çünkü Proje Türkiye'nin 2023 Vizyonu'nun bir parçasıdır. Koruma alanlarıyla ilgili resmi görüşler hâlihazırda ulusal ÇED sürecinin kapsamında ilgili yetkililerden alınmıştır, burada tanımlanan bir sorun yoktur, ancak biyolojik çeşitlilik özelliklerinin önemi ve Projeye ilişkili etkilerin giderilmesi için etkili etki azaltma önlemlerinin alınması kabul edilir. Proje'nin ÖÇKA'lar üzerindeki etkilerinin daha derinlemesine değerlendirilmesi için Mayıs 2018'de yetkin harici uzmanlar tarafından sahada araştırmalar yapılacaktır; bu araştırmaların sonuçları ise ANO Biyoçeşitlilik Eylem Planı (BEP) kapsamında derinlemesine araştırılacaktır. BEP aynı zamanda net kayıptan kaçınılmasını ve resmi ÖÇKA yönetim planlarına uygun olarak uzun vadeli biyolojik çeşitlilik yönetim ve izleme stratejilerinin geliştirilmesini hedefleyen habitat ve türe özgü eylem planları da içerecektir. İnşaat ve işletme aşamalarında BEP'in uygulanması ile Proje Şirketi, Proje'nin değerli biyoçeşitlilik bileşenleri üzerindeki muhtemel etkilerini azaltmayı amaçlayacaktır.

5.11 Karasal ve sucul biyoçeşitlilik unsurları üzerindeki potansiyel etkiler nelerdir?

Proje ÇSED Raporu kapsamında yapılan karasal ve sucul biyoçeşitlilik çalışmalara bir temel teşkil eden biyoçeşitlilik verileri, masa başı çalışmaları üzerinden ulusal ÇED Raporu, Gölbaşı ve Tuz Gölü ÖÇKA yönetim planları, ÖDA envanteri ve kamuya açık olan diğer ilgili araştırmalardan alınan ikincil verilerden derlenmiştir. Mayıs 2018'de, Otoyol güzergâhı üzerindeki habitatlar ve türlerin güncellenmiş bir listesini oluşturmak ve daha derinlemesine bir değerlendirme ile IFC PS 6 hükümleri doğrultusunda habitat ve türlerde sıfır net kayıp olmasını sağlamak için uygulanacak türe ve habitata özgü eylemleri içerecek şekilde hazırlanacak olan ANO BEP sonuçlarına veri sağlamak üzere ilave karasal ve sucul biyoçeşitlilik çalışmaları yapılacaktır.

ANO Projesinin arazi hazırlık ve inşaat aşamalarının biyolojik çeşitlilik üzerindeki etkileri büyük oranda, flora ve fauna türleri üzerinde en önemli etkileri oluşturması beklenen, türlerin habitat kaybı ve habitat parçalanmasıyla ilişkilidir, ve bu etkiler flora için popülasyonların kayıpla sonuçlanırken, fauna türleri bir alan içindeki ekolojik fonksiyonları için temel nitelikte olan alanların kayıpla etkilenirler. Bu aşamada Proje faaliyetleri, Proje'nin güzergâhı ve arazi edinme/kamulaştırma koridoru ile sınırlandırılacaktır ve doğal bitki örtüsünün en az düzeyde kaldırılması sağlanacaktır. Biyolojik çeşitlilik üzerindeki doğrudan etkilerin önemi kaldırılan bitki örtüsü miktarının kısıtlanması uygulaması ile azaltılacaktır. İnşaat sahaları dışında her türlü habitat tahribatı yasaklanacaktır ve Proje güzergâhı ve arazi edinme/kamulaştırma koridoru dışındaki flora ve fauna türlerinin doğal habitatları, özellikle de koruma alanı geçişlerinin olduğu yerlerde korunacaktır. Habitatlar ve türlerin statüleri ANO BEP sonuçlarına dayalı olarak daha derinlemesine değerlendirilecek ve izlenecektir.

Yol projelerinin biyolojik çeşitlilik üzerindeki etkilerinin çoğunluğu arazi hazırlık ve inşaat aşamasında başlar ve süre, sıklık ve genel büyüklükte değişiklikler olabilse de işletme aşaması boyunca devam eder ancak. Habitat halihazırda parçalanmışken ve bir bariyer etkisine sebep olurken bazı türlerin yeni yapılan yola uyum sağlamaları belirli bir zaman alacaktır ve bu da çoğu fauna unsuru için muhtemel riskler taşır. İnşaat dönemindeki kısa süreli rahatsızlıkların sona ermesinin ardından bölgedeki bazı biyoçeşitlilik unsurları sahayı yeniden kullanmaya başlayabilecektir. Doğal habitatların eski haline getirilmesi, mevcut arazi kullanımlarının korunması, uygun atık bertarafı, av yasakları, iş makinelerinin hareketi ve çalıştırılması hususları ile kamu erişiminin sınırlandırılması bakımından iyi uluslararası uygulamaların izlenmesi, bu biyoçeşitlilik unsurları üzerindeki işletme dönemi etkilerini önleyecek veya en aza indirecektir.

5.12 Otoyol güzergâhı boyunca tanımlanan peyzaj karakteri nasıldır ve ANO

Projesinin peyzaj ve görsel etkileri nelerdir?

ANO Projesi Güzergâhının peyzaj karakteri, tamamı ANO Projesi ÇSED çalışmaları kapsamında yürütülen masa başı ve saha çalışmaları yoluyla saptanmış olan; güzergâh üzerinde belirlenmiş temel habitatlar ve yasal olarak korunan ve uluslararası düzeyde tanınan alanlar ile kültürel ve arkeolojik alanlar açılarından tanımlanmıştır. ANO Otoyolunun büyük bir kesimi Orta Anadolu'nun doğal bozkırları ve tarım arazilerinden geçmektedir. Genel peyzaj, kendine özgü özelliklere sahip olan koruma alanları haricinde benzer bitki örtüsü özelliklerine sahiptir. Ancak bu alanların tümü antropojenik etkiler altındadır ve bu da doğal özelliklerini bozmuştur. Bu nedenle en yüksek peyzaj kalitesine sahip olarak değil, kendine özgü görsel özellikler sunan çekici doğal peyzajlar olarak değerlendirilmişlerdir.

Proje için görsel etki değerlendirmesi, ANO inşaatından önce ve sonraki görsel kalitenin karşılaştırılması ve değişim derecesinin belirlenmesi amacıyla gerçekleştirilmiştir. Görsel etki değerlendirmesinin bir parçası olarak görünümün önemi, peyzaja göre gözlemci konumunu tanımlayan mesafe bölgeleri açısından değerlendirilmiştir. Proje'nin görsel karakteri ana Otoyolla ve doğal topografyadan geçecek ve otoyol üzerinde uygun geçiş sunacak şekilde inşa edilecek mühendislik yapılarıyla tanımlanmıştır. Proje kapsamındaki muhtemel gözlemci grupları yerel halk, işçiler, bölgeyi dinlenme ve eğlence amaçlı kullanan kişiler ve yolcular olarak belirlenmiştir ve bunların ANO ile ilişkileri görsel etki değerlendirmesinin konusunu teşkil etmektedir.

Otoyol, görsel olarak belirgin olabilecek herhangi önemli bir yapıya sahip değildir ve oldukça mütevazı yapılardan oluşmaktadır. Otoyol manzarasına sahip olacak 14 görüş noktası (GN) içeren görüş noktası analizine göre, Otoyol etrafında muhtemel gözlemci grupları için ana yol, kavşaklar, viyadükler, ücretli geçiş alanları ve servis alanlarının görünürlüğü kısıtlı olacaktır.

Otoyolun peyzaj üzerindeki ana etkisi, peyzaj karakterinde yapacağı değişim derecesine bağlıdır. Görünümdeki değişimler sebebiyle gözlemci grupların yaşayacağı görsel etkiler etkili önlemlerle azaltılacaktır ve Otoyolun sınırları boyunca yerleştirilecek bitki örtüsüyle ortaya çıkacak olan görünüm, peyzaj formuna eklenen çeşitlilikle göze daha hoş görünebilecektir. Yeterli etki azaltıcı önlemler eşliğinde, ANO Projesi'nin çoğunlukla homojen bir araziler ve yerel yollar ağından oluşan topografyaya uyum sağlaması beklenmektedir. Proje Şirketi, KGM Otoyol Teknik Şartnamesi doğrultusunda, aynı zamanda peyzaj özellikleri üzerindeki tüm muhtemel etkileri ve detaylı etki azaltma önlemlerini de ele alacak olan Peyzaj Projelerinin hazırlanmasını içerecek olan ve peyzaj mimarları tarafından yürütülecek peyzaj hizmetleri sağlamakla sorumlu olacaktır. ANO Projesinin arazi hazırlık ve inşaat aşaması boyunca alınacak tüm etki azaltma önlemleri, işletme aşaması sırasında ek etkilerin ortaya çıkmamasını güvenceye alacaktır. Güvenliği sağlamak ve diğer potansiyel görsel etkileri azaltmak için işlevsel ve görsel aydınlatma açısından da ilave önlemler alınacaktır.

5.13 Proje'nin kültürel miras üzerindeki potansiyel etkileri nelerdir ve bu etkiler nasıl yönetilecektir?

Proje'nin ulusal ÇED süreci kapsamında, Proje alanında ve yakınlarında bulunan arkeolojik alanlar ve diğer taşınmaz kültür mirası varlıklarının resmi kayıtları kültür varlıklarının korunması ile ilişkili bölgesel kurullardan alınmıştır. Bu süreç kapsamında, Otoyolun ana güzergâhı üzerinde bir 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı (Düğüz Höyük, Aksaray) (ulusal ÇED süreci sırasında kayıt altına alınmıştır) belirlemiş ve Proje'nin bu alan üzerinde herhangi bir fiziksel etki oluşturmaması için güzergâh değişikliğine gidilmiştir.

ÇED sürecinin bulguları dikkate alınarak, ÇSED sürecinde, Proje'nin kültürel miras (somut veya somut olmayan) üzerindeki etkileri ile ilgili ulusal mevzuat ve IFC PS8'e uygun kapsamlı bir değerlendirme yapılmıştır. Bu kapsamda, nitelikli uzmanlar tarafından ek bir masa başı araştırması ve saha çalışmaları (yerinde ve yoğun şekilde) yürütülmüştür. Bu çalışmaların amacı, Proje'nin Fiziksel faaliyetlerin gerçekleştireceği Otoyol arazi edinme (kamulaştırma/toplulaştırma) koridoru boyunca ve taş ocakları ve ariyet ocaklarının bulunduğu yerlerde belirlenen ve Proje'nin önerilen inşaat aşaması tarafından potansiyel olarak etkilenebilecek kültürel miras unsurlarının mevcut durumunu tanımlamaktır. Çalışmalar IFC PS 8 ile uyumlu şekilde, Otoyol güzergâhı üzerindeki kayıtlı ve kayıt altına alınmamış tarihi ve arkeolojik alanlar üzerine odaklanmıştır.

ÇSED çalışmaları Otoyol güzergâhı üzerinde 13'ü ulusal mevzuata göre kayıtlı toplam 63 arkeolojik alan belirlemiştir. Kayıtlı olmayan alanlar arkeolojik (40), potansiyel arkeolojik (8) ve diğer alanlar (2) olmak üzere ayrıca sınıflandırılmıştır². Yalnızca Proje arazi edinimi koridoru içerisinde bulunan alanların, Proje faaliyetlerinden etkilenmeleri olasıdır ve belirlenen 63 alanın 36'sı (1 kayıtlı alan: Göllüdağ 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı; 26 arkeolojik alan; 8 muhtemel arkeolojik alan ve 1 diğer alan) Proje'nin arazi edinimi koridoru içerisinde bulunmaktadır. Niğde'de konumlanan Göllüdağ 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı'nın tüm koruma alanının %0,0015'i (1.693 m²) mevcut planlamaya göre Proje'nin arazi edinim koridoru sınırları içerisine düşmektedir. KGM ve ilgili kültürel miras idareleri ile istişarede bulunan Proje Şirketi, alan üzerinde herhangi bir fiziksel etkinin önlenmesi amacıyla, bu kısmın ayrıntılı uygulama planlarını hazırlarken, ilgili alanın sınırlarını dikkate alacaktır.



² Arkeolojik alanlar yüzeydeki malzeme yoğunluğu oldukça yüksek (10-100 parça arasında veya höyük, sur, sarnıç gibi arkeolojik kalıntılar) olan alanlar olup potansiyel arkeolojik alanlar ise yüzeydeki malzeme yoğunluğu düşük (1-10 parça arasında) alanlardır. Diğer alanlarda ise tarihi köprü, mezar/mezarlık, çeşme, vb. yapılar bulunmaktadır.

İlgili ulusal yasayla uyumlu şekilde, Proje Şirketi, Proje'nin arazi edinimi koridoru ve taş ocakları, ariyet ocakları, vb. diğer etki alanları içerisindeki arkeolojik alanlar ve somut olmayan kültürel miras varlıkları ile ilgili saha etütleri vasıtasıyla topladığı bilgileri ilgili idarelere teslim ederek bu alanlar için resmi karar süreçlerini başlatacaktır. Bu kapsamda Proje Şirketi, ÇSED sürecinde saha çalışması sırasında belirlenen kayıtlı olmayan arkeolojik alanlar ile ilgili saha verilerini teslim etme ve ilgili idareleri bilgilendirme sürecini başlatmıştır. Proje Şirketi, idareler tarafından istenen çalışmaları ulusal kanuna uygun olarak bu süreç dâhilinde yerine getirecek ve ilgili koruma kararlarını harfiyen takip edecektir. Proje'nin arazi edinme koridoru ve ötesinde bulunan kültürel miras alanlarını korumak için 2863 sayılı Kanun çerçevesinde koruma kurulları tarafından alınan kararlar Proje Şirketi tarafından katı bir biçimde uygulanacaktır. Proje için bir Tesadüfi Buluntu Prosedürü ve Kültürel Miras Yönetim Planı geliştirilmiştir. Proje Şirketi ulusal mevzuatın koşullarına uygun şekilde bu plan ve prosedürleri Proje süresince uygulayarak kültürel miras üzerindeki etkileri önleyecektir.

5.14 Sosyoekonomik unsurlar üzerindeki etkiler neler olacaktır?

Proje Alanı; 6 il, 15 ilçe ve toplam nüfus 50.000'in üzerinde 77 yerleşim yerini (köy/mahalle) kapsamaktadır. Proje Sahasında bulunan arazilerin çoğunluğu kırsal arazilerdir ve orman arazisi içermeyen bu araziler kuru tarım (yağmur suyuyla beslenen) için kullanılmaktadır. Ana gelir kaynakları aile çiftçiliği ve hayvancılık faaliyetlerine dayalı olan tarımsal üretimdir.

ÇSED kapsamında sosyal etkilerin değerlendirmesi ikincil araştırmalar ve saha verilerinin birleşimine dayanmaktadır. Saha çalışmaları kapsamında, 10 ilçe ve 6 ilde bulunan toplam 22 yerleşim yerinde kapsamlı sosyal araştırmalar yapılmıştır. Bu araştırmalar arasında muhtarlarla anketleri (24 anket), hane halkı anketleri (375 anket) ve odak grup toplantıları (4 toplantı) bulunmaktadır. Saha çalışmaları süresince toplam 45 kuruluş (valilikler, bölge ve il müdürlükleri, belediyeler ve muhtarlar) ve 446 Projeden Etkilenen Kişi (PEK) ile iletişime geçilmiştir.

Proje tarafından yaklaşık olarak 4.200 ha arazi edinilecek ve arazi edinimi 11.316 PEK'i (arazi sahibi, kullanıcı, hissedar) etkileyecektir. Arazi edinme işlemleri ulusal mevzuat gereklilikleri doğrultusunda arazi toplulaştırma ve kamulaştırma üzerinden yapılacaktır. Arazilerin çoğunluğu arazi toplulaştırmayla edinilecek olsa da; evler, ağaçlar gibi taşınmaz varlıklar ve/veya yeniden yerleştirme arazisi olarak kullanılabilecek yetersiz ortak arazilerin bulunduğu yerleşimlerde kamulaştırma uygulanacaktır.

Özel parseller için arazi toplulaştırması Hazine arazisi gibi ortak arazilerden arazi edinimini gerektirecektir. Arazi toplulaştırması sırasında özel parsel sahiplerine Hazinesin sahip olduğu araziler, meralar, köy tüzel kişisi arazileri veya diğer ortak araziler tahsis edilecektir. Arazi sahipleri bu şekilde yeni arazi alacak; ancak, Proje tesisleri için kullanılan araziler ortak alan üzerinde etki yaratacak ve bu ortak arazilere erişimin kalıcı biçimde kaybıyla sonuçlanacaktır. Arazi ediniminin muhtemel etkilerini azaltmak için, ÇSED çalışmaları kapsamında, IFC PS5'e uygun bir Geçim Kaynaklarının Yeniden Yapılandırılması Planı (GKYYP) Çerçevesi oluşturulmuştur. Bu çerçeve dikkate alınarak, daha ayrıntılı bir GKYYP KGM ile işbirliği içerisinde Proje Şirketi tarafından geliştirilerek uygulanacaktır.

Ayrıca Proje'nin arazi alımı, Proje faaliyetleriyle ilişkili olarak, kısıtlı fiziksel yerinden edilmeye sonuçlanacaktır. Fiziksel olarak yerinden edilme, gönüllü olmayan yeniden yerleşimlere yol açacağından potansiyel bir sosyal etki sorunu olarak değerlendirilir. Proje arazi edinme faaliyetleri kapsamında fiziksel olarak yerinden edilecek hane sayısının 29 olması öngörülmektedir. Bu hanelerin yarıya yakını Kümbet'te bulunmaktadır. IFC PS5'e uygun şekilde bir Yeniden Yerleşim Eylem Planı (YYEP) Çerçevesi hazırlanmıştır. Bu çerçeve üzerinden, gönüllü olmayan yeniden yerleştirmelerle ilişkili etkileri en aza indirmek için bir YYEP geliştirilecektir.

Otoyol, arazi alımına ek olarak arazi parsellerini bölebilir veya geri kalan arazilere erişimi engelleyebilir. Arazi sahipleri ve arazi kullanıcıları saha istişareleri sırasında meralarına, tarım ve otlak alanlarına erişimin önemini vurgulamıştır. Dolayısıyla Proje, arazi sahipleri ve kullanıcılarının bu alanlara erişimini sürdürmek ve böylece geçim kaynakları üzerindeki her türlü olumsuz etkisi en aza indirmek için mühendislik yapıları (kavşaklar, viyadükler, üst geçitler, köprüler, alt geçitler ve menfezler) inşası gibi gerekli önlemleri alacaktır.

Hassas gruplar cinsiyet, yaşadıkları yer, yaş, fiziksel veya zihinsel engellilik durumu, ekonomik dezavantaj veya sosyal statüden dolayı diğer kişilere göre yeniden yerleşimden daha olumsuz etkilenebilecek olan ve destek önlemleri ile kalkınma faydalarını talep etme veya bunlardan yararlanma yetileri daha sınırlı olabilecek kişilerdir. Hassas gruplar, kendilerini hedef alan etki azaltma ve destek önlemleri ile kesintisiz istişare yoluyla gözönüne bulundurulacaktır. İlerleyen aşamalarda, özellikle de Proje'ye özel bir GKYYP ve YYEP oluşturulurken, ayrıntılı çalışmalar ile arazi ediniminden etkilenen belirli hassas haneler/bireyler belirlenecektir. Proje'nin istihdam faydaları konusunda hassas gruplara öncelik tanınacaktır. Hassas gruplardan gelen şikâyetlere zamanlı biçimde cevap verilmesinin ve bunların çözülmesinin güvenceye alınması için şikâyet mekanizmasında önlemler yer alacaktır.

Otoyolun altyapı ve ekonomi üzerinde olumlu bir etki yaratması beklenmektedir. Daha önceki güzergâh üzerinde bulunan mevcut işletmelere ve Tuz Gölü'ne erişim sağlayan kavşaklar da bulunacaktır. Yerel işletmelerden mal ve hizmet alımının ekonomik büyüme üzerinde olumlu bir etkisi olması ve yeni işletmeler ve işler yaratmak suretiyle 3 yıllık inşaat dönemi boyunca istihdam fırsatları yaratması muhtemeldir. Mal ve hizmet talebinde artışın arzda da bir artışa yol açacağı varsayılmaktadır. Bunun çekim etkisi yaratan etkenler oluşturması muhtemeldir ve bunlar da yerel toplulukların çekiciliğini korumak ve genç insanları köylerde/mahallelerde tutmak ve hatta daha önce ayrılmış olanları yerleşim yerlerine dönmeye teşvik etmek için gereklidir.

5.15 İşgücü yönetim stratejileri nelerdir?

İnşaatın aşamasının en yoğun noktasında yaklaşık 7.500 personelin istihdam edileceği öngörülmektedir. Kapsamlı işgücünün hem inşaat hem işletme aşamalarında ulusal ve uluslararası standartlar doğrultusunda yönetilebilmesi için Proje Şirketi çevresel ve sosyal yönetim sisteminin bir parçası olarak bir İnsan Kaynakları Politikası geliştirecek ve uygulayacaktır. Bu politika doğrultusunda Proje Şirketi fırsat eşitliğini, ücretler ve faydalar konusunda eşit hakları ve işçi birliklerine katılma hakkını güvenceye alırken, çocuk işçiliğine, zorla çalıştırmaya ve ayrımcılığa izin vermeyecektir. Ayrıca tüm işgücü ilişkileri, İşgücü Yönetim Planı ve tüm işçilerin Proje Şirketine endişelerini ve şikâyetlerini iletmelerini sağlayan bir işçi şikâyet mekanizması içeren Paydaş Katılım Planı gibi çeşitli yönetim planlarıyla yönetilecektir.

Özel olarak önemli olan bir işgücü yönetim sorunu, istihdam edilecek personelin neredeyse tamamı sahada istihdam edileceğinden inşaat aşamasında yeterli konaklama imkânlarının sağlanması olacaktır. Proje, tüm personelin asgari kabul edilebilir uluslararası konaklama standartlarına uyulmasını sağlayan IFC ve EBRD'nin İşçilerin Konaklamasına Dair Kılavuz Notu: Süreçler ve Standartlar (2009) ile İnsani Tüketim Amaçlı Sulara Dair Yönetmelik gibi ilgili mevzuata uygun olacaktır. Ayrıca konaklama ve şantiyelerin güvenliği konularında mümkün olan en yüksek standartları güvenceye almak için bir İnşaat Şantiyeleri Yönetim Planı mevcut olacaktır.

5.16 Proje'yle ilişkili iş sağlığı ve güvenliği riskleri nelerdir?

Proje'nin farklı aşamalarında gerçekleştirilecek faaliyetler, uygun önleyici ve etki azaltıcı önlemlerin alınmaması durumunda, saha personeli üzerinde, hareket eden nesneler ve makinelerle çarpışma, kayma ve düşme, yüksekte çalışma ve ergonomik yaralanmalar gibi fiziksel tehlikelerin yanı sıra trafik riskleri, patlatma işlemleri riskleri, hava kalitesi, gürültü ve acil durumlarda muhtemel riskler gibi belirli tehlikelerden kaynaklanan iş sağlığı ve güvenliği (İSG) etkileri ve riskleri yaratabilir. Bu muhtemel etkilerin tümü Proje'nin her bir aşaması için ÇSED süreci içinde tanımlanmış ve ele alınmıştır.

İSG etkileri ve risklerinin yönetiminin yanı sıra işgücü yönetimi de ulusal İş Kanunu ve ilgili diğer ulusal mevzuat, Türkiye'nin taraf olduğu ILO sözleşmeleri ve uluslararası standartlar doğrultusunda yürütülecektir. Proje Şirketi, hâlihazırda İSG yönetimi için OHSAS 18001 sertifikası almış olup, ayrıca Proje ÇSED'i kapsamında tanımlanan pek çok etki azaltıcı önlem ve çok sayıda ilgili yönetim planı uygulanacak ve bir Sağlık ve Güvenlik Politikası da bulunacaktır. Böylece, Proje İSG yönetimi hem ulusal hem uluslararası standartlara tam olarak uyulmasını güvence altına alacaktır.



Organizasyonel Önlemler

İSG Planı, Trafik Yönetim Planı, Acil Durum Hazırlık ve Müdahale Planı, Şantiye Sahaları Yönetim Planı



Eğitim Önlemleri

İşe Giriş Eğitimleri, Düzenli Genel İSG Eğitimleri, İşe Özgü Eğitimler



Önleyici Önlemleri

Kişisel Koruyucu Donanım kullanımının zorunlu hale getirilmesi, Yeterli Aydınlatma, Korkuluklar ve İkaz İşaretlerinin Uygulanması, Potansiyel Riskler için Düzenli Kontroller

5.17 Proje'yle ilişkili toplum sağlığı ve güvenliği riskleri nelerdir?

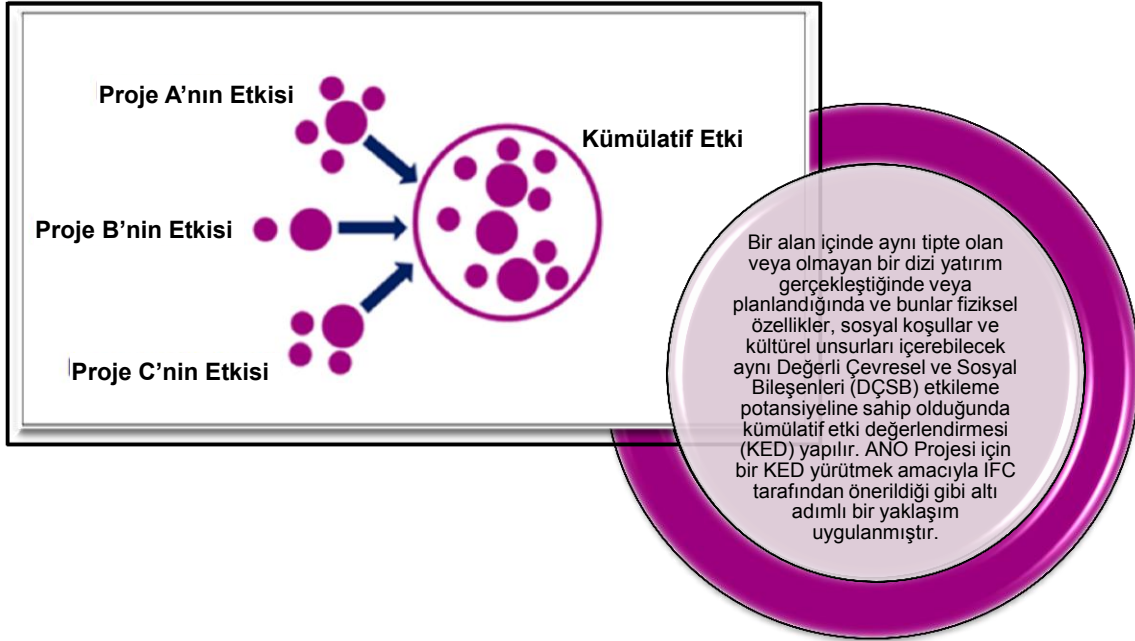
IFC'ye göre Otoyol projelerinde en önemli toplum sağlığı ve güvenliği sorunları trafik güvenliği, yaya güvenliği ve acil durum hazırlık ve müdahale kabiliyetidir. ANO Projesi ulusal mevzuat, KGM teknik şartnamesi ve AASHTO SSHB (Otoban Köprüleri için Standart Teknik Özellikler, 2002) ve TSE Betonarme Yapılar Standardı (2000) gibi geçerli olan ulusal ve uluslararası standartlara tam olarak uyacak biçimde tasarlanacak, inşa edilecek, işletilecek ve bakımı sağlanacaktır. Ayrıca Proje Şirketi yol ve mühendislik yapılarının gözden geçirilmesi ve doğrulanması için bağımsız ve saygın teknik danışman/danışmanlar görevlendirmeyi planlamaktadır.

Buna uygun olarak Proje'nin tasarım ve inşaat aşamaları sırasında trafik güvenliği, yaya güvenliği ve jeoteknik güvenlik hâlihazırda güvenceye alınmış olacaktır. Buna ek olarak, Trafik Yönetim Planı'nın uygulanması, çalışmalar sırasında Otoyolun arazi edinim koridoru boyunca ve inşaat alanlarında erişim kısıtlamaları, hız sınırlamaları, uyarı levhalarının yerleştirilmesi, gerçek zamanlı uyarı sistemlerinin kullanılarak sürücülerin anlık hız ve hava/ yol koşulları gibi diğer konularda uyarılması, düzenli bakımın yapılması gibi çeşitli önlemler hem yerel topluluklar hem yol kullanıcıları için trafik güvenliğini sağlayacaktır.

Proje Şirketi, iş sağlığı ve iş güvenliği (İSG) yönetimi için OHSAS 18001 (2007) sertifikası almıştır. Proje personeli tarafından OHSAS 18001 yönetim sisteminin uygulanması aynı zamanda yerel toplulukların sağlık ve güvenlik risklerini ve onlar üzerindeki etkileri azaltmaya da yardımcı olacaktır. Proje Şirketi ayrıca hem sahadaki hem de saha dışındaki riskler ve etkileri en aza indirmek/azaltmak için çevresel ve sosyal yönetim planları geliştirmiş/geliştirecek ve uygulayacaktır. Toplum sağlığı ve güvenliğine özellikle aşağıdaki planlar katkı sağlayacaktır:

- Toplum Sağlığı ve Güvenliği Planı
- Paydaş Katılım Planı (harici şikâyet mekanizması dâhil)
- Acil Durum Hazırlık ve Müdahale Planı
- Trafik Yönetim Planı
- Hava Kalitesi ve Sera Gazı Yönetim Planı
- Gürültü ve Titreşim Yönetim Planı
- Atık Yönetim Planı
- Su ve Atıksu Yönetim Planı

5.18 Potansiyel kümülatif etkiler nelerdir?



İyi Kümülatif Etki Değerlendirmesi (KED) uygulamaları doğrultusunda, ANO KED çalışması Proje faaliyetlerinden etkilenecek olan seçili Değerli Çevresel ve Sosyal Bileşenler (DÇSB'ler) üzerindeki etkilere odaklanmıştır. Buna göre, öncelikle KED için mekânsal ve zamansal sınırlar belirlenmiş, bunu takiben bu sınırlar içinde seçilen DÇSB'lerin koşullarını etkileyebilecek diğer eski, mevcut ve öngörülebilir faaliyetler/yatırımlar ve çevresel etkenler tanımlanmıştır. Uluslararası iyi uygulamalar doğrultusunda KED'e dâhil etmek üzere hem mevcut (hâlihazırda işletmede olan) hem de gelecekteki projeleri belirlemek için makul bir çaba gösterilmiştir.

ANO Projesi ile birlikte KED Çalışma Sahası içerisinde belirlenen diğer projelerin/ faaliyetlerin/ gelişmelerin seçilen DÇSB'ler üzerindeki potansiyel kümülatif etkilerinin değerlendirilmesi, DÇSB'leri ANO Projesi ile birlikte etkileyen projelerin ele alındığı nitel bir yaklaşıma dayandırılmıştır. Bu da ÇSED çalışmaları kapsamında her bir DÇSB üzerindeki potansiyel kümülatif etkilerin sınıflandırılması ve bunların önemlerinin değerlendirilmesiyle sonuçlanmıştır.

Büyük kısmı projelerin inşaat aşamalarında gözlenecek olan kümülatif etkilerin önem derecesi, Otoyol boyunca mevcut yerleşim yerleri için düşükten ortaya kadar değişmektedir. Yerleşim yerlerinden yalnızca birinin birden fazla ulaştırma projesince potansiyel olarak etkilenebileceği belirlenmiştir.

Çoklu paydaşların faaliyetlerinden kaynaklanan kümülatif etkilerin bu potansiyel etkilerin yönetimi için ortaklaşa bir çaba gerektirdiği dikkate alınmalıdır. Proje Şirketi, kümülatif etkilere muhtemelen en önemli katkısı sağlayan ANO Projesi'nin farklı aşamaları boyunca, , Proje'ye özgü etki azaltma önlemleri alacak ve IFC'nin Kümülatif Etki Değerlendirmesi ve Yönetimine Dair İyi Uygulama El Kitabı doğrultusunda diğer potansiyel katkı sağlayan organizasyonlarla ortak bir katılım yaklaşımı benimseyecektir.

6. Çevresel ve Sosyal Yönetim Sistemi (ÇSYS)

6.1 ÇSYS nasıl yapılandırılmıştır?

ANO Projesi Çevresel ve Sosyal Yönetim Sistemi'nin (ÇSYS) ana amacı Proje'nin tüm aşamaları boyunca, yürürlükteki ulusal mevzuat hükümleri ve uluslararası standartlara uyum amacıyla çevresel ve sosyal (ÇS) yönetim için uygulanacak süreçlere bir çerçeve sağlamaktır. ANO Projesinin genel çevresel ve sosyal performansının sürekli olarak iyileştirilebilmesi için ÇSYS aşağıda sıralanan konular çerçevesinde yapılandırılmıştır ve bunlar Proje'nin ömrü boyunca düzenli gözden geçirmeler sonucunda değişikliklerin gerekmesi halinde güncellemelere tabi olacaktır.



6.2 Uygulanacak yönetim planları nelerdir?

ANO Projesi ÇSYS yaklaşımı;

-Bu yönetim planları, prosedürleri ve programlarının uygulanması yoluyla;

-Projenin farklı aşamaları boyunca tüm çevresel ve sosyal prosedürler arasında tutarlılığı sağlar; ve

-Projeyle ilişkili muhtemel bir çevresel ve sosyal soruna göre uyarlanabilecek esneklikte etkili bir yönetim sistemi sunar.

Çevresel ve Sosyal Yönetim ve İzleme Çerçeve Planı (ÇSYİÇP)

Hava Kalitesi ve Sera Gazı Yönetim Planı

Biyoçeşitlilik Eylem Planı (BEP)

Tesadüfi Buluntularla İlgili Prosedür

İnşaat ve Yönetim Planı

Şantiye Sahaları Yönetim Planı

Toplum Sağlığı ve Güvenliği Planı

Yüklenici Yönetim Planı

Acil Durum Hazırlık ve Müdahale Planı

Çevresel İzleme ve Eğitim Programı

Erozyon Kontrol ve Yönetim Planı

Yeniden Yerleşim Eylem Planı Çerçevesi (YYEPÇ)

Geçim Kaynaklarının Yeniden Yapılandırılması Çerçeve Planı (GKYYÇP)

Paydaş Katılım Planı (PKP)

Şikâyet Mekanizması

İşgücü Yönetim Planı

Gürültü ve Titreşim Yönetim Planı

İş Sağlığı ve Güvenliği Planı

Satınalma Prosedürü

Trafik Yönetim Planı

Atık Yönetim Planı

Su ve Atıksu Yönetim Planı

6.3 Proje Şirketi, Proje ÇSED ve ÇSYS'si üzerinden taahhütlerini nasıl gerçekleştirecektir?

ANO Projesi için ÇSYS, Proje'nin ÇSED sürecinin bir parçası olarak geliştirilmiştir ve bir politika çerçevesi tanımlamaktadır. Proje ile ilgili çevre, sağlık ve güvenlik ile ilgili muhtemel riskler değerlendirilmiş ve ilgili önleyici/ etki azaltıcı önlemler ve izleme stratejileri ÇSED çalışmalarının bir parçası olarak önerilmiştir. Kurumsal seviyede politikalar olan İnsan Kaynakları Politikası, Sağlık ve Güvenlik Politikası, Çevresel ve Sosyal Sürdürülebilirlik Politikası ve Proje Şirketinin Kalite Politikası hâlihazırda mevcuttur. Proje Şirketi aynı zamanda Proje'ye özel Çevresel ve Sosyal Politika, Sağlık ve Güvenlik Politikası ve İnsan Kaynakları Politikası da geliştirecektir. Proje Şirketi hâlihazırda ISO 9001, ISO 14001 ve OHSAS 18001 belgelerini Ocak 2018 itibarıyla almıştır. Proje kapsamındaki her bir yönetim stratejisi bu politikaların, yönetim planlarının ve yanı sıra Proje'nin ÇSED ve ÇSYS çalışmalarının genel hedefleri doğrultusunda hazırlanan alt seviyedeki prosedürlerin uygulanmasıyla gerçekleştirilecektir. Proje Şirketi, ÇSYS'nin etkin bir şekilde uygulanması için ilgili çevresel ve sosyal uzmanları (ÖMK altında bir Çevre Müdürü ve HİS istihdam edilmiştir; inşaat yüklenicisi altında iki çevre mühendisi ve bir arkeolog istihdam edilmiştir) içeren yetkin bir organizasyon yapısı oluşturmaya başlamış olup, bu yapı hâlihazırda genişlemektedir.

Proje Şirketi, tüm yükleniciler ve alt yükleniciler ÇSYS'nin uygulanmasından sorumlu olacaktır. Buna Proje'nin Çevresel ve Sosyal Politikasının benimsenmesi, Yönetim Planlarının (YP), prosedürlerin, programların vs. uygulanması dâhildir. Kesintisiz olarak en yüksek performansın sağlanmasını güvenceye almak için ÇSYS yıllık olarak gözden geçirilecektir ve Proje ÇSG koşulları ve sosyal koşullar ile geçerli mevzuat ve standartlarda önemli değişiklikler olduğu takdirde ilave olarak revize edilecektir. ÇSYS performansının izlenmesi ve ÇSYS tarafından belirlenen hedefler ve sonuçlara ulaşıp ulaşılmadığının belirlenmesi için Proje Şirketi dâhili denetimler ve gözetimlerin yanı sıra yükleniciler üzerinde denetimler de yürütecektir. Çevresel ve Sosyal Yönetim ve İzleme Çerçeve Planı (ÇSYİÇP) içinde tanımlanan izleme parametreleri ve Temel Performans Göstergeleri (TPG) kullanılarak çevresel ve sosyal etki azaltma önlemleri ve Proje standartlarına uyumun uygulama etkinliği de tanımlanacaktır.

ÇSED'i takiben, çalışmalar süresince sağlam bir çevresel ve sosyal performans elde edilmesi için Proje Şirketi tarafından yapılması gereken kilit eylemleri belirlemek üzere, bir Çevresel ve Sosyal Eylem Planı (ÇSEP) oluşturulmuştur. ÇSEP'in uygulamasının yanı sıra; ÇSED taahhütleri, yönetim planları ve ÇSYİÇP de Proje'nin Kredi Kuruluşları tarafından izlenecektir.

6.4 Proje Şirketi bir acil durum halinde ne yapacaktır?

Proje Şirketi tarafından, bu ölçekteki bir Otoyol Projesinin inşaat ve işletme aşamaları sırasında meydana gelebilecek kazalarda uygulanacak müdahale stratejilerini ve önleyici önlemleri sağlayacak olan bir Acil Durum Hazırlık olma ve Müdahale Planı geliştirilecektir. Plan aynı zamanda Otoyolun geçtiği altı il içinde mevcut acil durum müdahale yapısı ve kapasiteleri ile bunlarla işbirliği yapılması için gereken yolları da içerecektir. Acil duruma hazırlık ve müdahale önlemleri aynı zamanda doğal afet veya sabotaj durumlarında toplum sağlığı ve güvenliğini korumak için de mevcut olacaktır. Proje'nin farklı aşamaları boyunca uygulanacak Plan kapsamında, farklı tarafların görev ve sorumlulukları ile bir acil durumdan önce, acil durum sırasında ve sonrasında yapılacak eylemlerin yanı sıra bir iletişim listesi de detaylarıyla verilecektir.

6.5 Paydaşlar Proje hakkındaki yorumlarını veya şikâyetlerini nasıl aktarabilirler ve Proje'ye nasıl katılabilirler?

PKP kapsamında Proje için bir Şikâyet Mekanizması oluşturulmuştur. Bu mekanizma vasıtasıyla, Proje Şirketi, Proje'nin tüm aşamaları boyunca Proje hakkındaki şikâyetlere ve yorumlara karşılık verecektir. Görevlendirilen HİS, Proje Şikâyet Mekanizmasının uygulanmasını ve paydaşlarla etkili iletişimi sağlayacaktır. Paydaş katılım faaliyetleri ve kilit paydaşlarla iletişim kurma yöntemleri düzenli olarak gözden geçirilecek, güncellenecek ve PKP'nin sonraki revizyonlarına uygun olarak yansıtılacaktır.

Proje faaliyetleri, ulusal ÇED, ÇSED, TOÖ, PKP ve ilgili tüm belgeler, Proje'nin internet sitesinde açıklanacaktır (www.ergotoyol.com.tr). Proje'nin süresi boyunca bağlamsal olarak uygun yöntemlerle (örn., HİS, toplantılar, gazeteler, el ilanları/ broşürler, mahalle muhtarı ofisleri ve kahvelerdeki bildirimler vs. üzerinden) etkilenen topluluklara bilgiler verilecektir. Proje konusunda daha fazla bilgi Proje Şirketiyle iletişime geçilerek her zaman elde edilebilecektir.

