

## TÜRKİYE AVRASYA TÜNELİ

Ülke:	Türkiye
Proje No:	42163
İş Sektörü:	Taşımacılık
Kamu/Özel:	Özel
Çevre Sınıflandırması:	A
Kurul Tarihi:	27 Eylül 2011
Durum:	Yapısal kontrol tamamlandı, nihai kontrol bekleniyor
PÖD İlan Tarihi:	17 Mart 2011

### Proje'nin Tanımı ve Hedefleri

Türkiye ve Kore ortaklığındaki bir girişim konsorsiyumu tarafından özel amaçla kurulmuş bir firma olan Avrasya Tüneli İşletme İnşaat ve Yatırım Anonim Ortaklığı (ATAŞ) Türk Hükümeti tarafından 'Avrasya Tüneli' olarak adlandırılan İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçit projesinin tasarlanması, finansmanı, yapımı, işletmesi ve bakımını temin etmek üzere rekabetçi usuller uyarınca seçilmiş olan hak sahibi tarafı olup EBRD tarafından bu firmaya (ATAŞ) bir kredi verilmiştir. Projenin temel hedefi, İstanbul bölgesinde giderek artmakta olan trafik sıkışıklığı sorununa çözüm sağlamaktır.

### Geçiş Etkisi

Proje, Türk taşımacılık sektörüne sermaye sağlanması açısından olduğu kadar proje yönetimi, inşaat ve operasyonel uzmanlık açılarından da özel sektör katılımını arttırmayı hedeflemektedir. Proje, aynı zamanda masraf etkinliği ve büyük ölçekli alt yapı yatırımlarının zamanında tamamlanması açısından da özel sektör katılımının yararlarını arttırarak daha geniş anlamda bir özel sektör katılımı sağlayacaktır.

### Müşteri

Avrasya Tüneli İşletme İnşaat ve Yatırım Anonim Şirketi (ATAS), Avrasya Tüneli'nin tasarım, finansman, yapım, işletim ve bakım haklarını elinde bulundurmaktadır.

### EBRD Finansmanı:

Kredi, 150 milyon \$'a varan

### Toplam Proje Maliyeti:

1.2 milyar \$'a kadar

### Çevresel ve Sosyal Sınıflandırma, Etki ve Azaltım:

#### Sınıflandırma ve Gerekçeleştirme:

Proje A kategorisinde sınıflandırılmıştır. 2008 tarihli EBRD Çevresel ve Sosyal Politikası Ek 1 uyarınca bir Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) Raporu gerekmektedir.

## Kontrol Edilen Bilgiler

Uluslararası gereklilikleri yerine getirmek amacıyla bağımsız danışmanlar tarafından Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirme Raporu (ÇSED), Paydaş Katılım Planı, Yeniden Iskan Plan Taslağı ve diğer ilgili belgeler hazırlanmıştır. Bu belgeler kredi veren kurumlar ve bu kurumların bağımsız danışmanları tarafından incelenmiştir.

## Çevresel ve Sosyal Konular

Türkiye Çevre ve Orman Bakanlığı önerilen projenin ÇED regulasyonu kapsamında olmadığına karar kılmıştır. Bu yüzden ÇED raporuna ihtiyaç duyulmamıştır. Ancak ATAS proje için bir Yeniden Yerleşim Çerçeve Planını da içeren bir ÇED hazırlayarak TC Demiryolları Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) onayını takiben kamuoyu ile paylaşmıştır.

ÇSED çerçevesinde belirlenen Proje'nin başlıca etkileri aşağıdaki gibidir:

- Şehrin tarihi ve eski bölgeleri üzerindeki etkileri
- Yer altındaki arkeolojik yapıların bulunma riski
- Hava kalitesi ve artan trafik gürültüsünün etkileri
- İnşaat süresince rahatsızlık
- İnşaat süresince oluşacak çevre kirliliği
- İnşaat nakliye faaliyetleri
- Mecburi yeniden iskan
- İnşaat sırasında işgücü yönetimi ve işçi sağlık ve güvenliği; ve
- Kaza ve acil durumların yönetimi

Projenin Avrupa ayağında tercih edilmiş olan güzergah İstanbul'un UNESCO Dünya Mirası arasında değerlendirilmekte olan tarihsel öneme haiz bölgelerden geçmektedir ve uluslararası önemi vardır. Hazırlanmış olan taslak ÇED raporu, TC Kültür Bakanlığı'nca proje ve önerilen önlemlerin değerlendirilebilmesi açısından UNESCO'ya da ulaştırılmıştır. Müşteri ICOMOS (UNESCO'nun danışmanları) ve diğer paydaşlar tarafından ortaya atılan bütün sorunları ÇSED'in kamuya paylaşılması sırasında cevaplamıştır. İlgili açıklamalar Proje'nin internet sitesinde "Avrasya Tüneli Projesi ÇSED Raporu Açıklaması Konsültasyon Raporu" başlığı altında paylaşmıştır.

UNESCO Dünya Mirası Merkezi'nin talebi üzerine, 2014 yılı ICOMOS yönetmeliğine uygun şekilde bir Mirasa Etki Değerlendirmesi hazırlanmış ve Merkez ile paylaşılmıştır. HIA sonucu kabul edilen proje dizaynı ve yapım faaliyeti tavsiye örnekleri aşağıdaki gibidir:

- Köprülülük kavşak yüksekliğinin azaltılması
- Proje'deki yeniden düzenleme ile Mermer Kule'ye artan bağlantı kalitesi

Proje arkeolojik açıdan tedbirli bir yaklaşım benimsemektedir. Arkeolojik esere denk gelme prosedürleri uygulanmakta ve işçilere olası bir kalıntı bulunması halinde nasıl davranmaları gerektiğine dair eğitimler verilmektedir. Kazı çalışmaları esnasında tam-zamanlı arkeologlar kazı alanında bulunmakta ve tüm bunlar İstanbul Arkeoloji Müzesi ve ilgili Koruyucu Kurumlar'ın kontrolü altında gerçekleşmektedir. Proje'nin kapsamı dahilinde tarihi bir kalıntıya denk gelmesi durumunda, bütün kanunlar ve regülasyonlar sıkıca takip edilecek ve İstanbul Arkeoloji Müzesi ve ilgili Koruyucu Kurum'un resmi izin kararı dahilinde hareket edilecektir.

Güzergahın hem Asya hem Avrupa Yakalarında açık sunumlar yapılmış, ÇED açıklama sürecinde yerel muhtarlar danışmanlık konusunda yardımda bulunmuşlardır. İnşaat sürecinde, potansiyel olarak etkilenmesi beklenen kişilerle gerekli tedbirler alınarak iletişime geçilmiş, proje internet sitesi ve inşaat alanında bilgilendirmelerde bulunulmuştur. Ayrıca, diğer paydaşlarla (IMM, UNESCO, DMM, Kültür Bakanlığı, Muhtarlar, Bireysel ve Kurumsal ilgili paydaşlar) geniş kapsamlı bir katılım programı uygulamasına devam edilmektedir. Paydaş katılımının bir sonucu olarak ilave çevresel ve sosyal çalışmalara da devam edilmektedir. Bu çalışmalar UNESCO DMM'nin isteğiyle HIA ve Cankurtaran Mahallesi sakinlerinin isteğiyle hava kalitesi çalışmalarını kapsamaktadır. Proje'nin Paydaş Katılım Planı proje fazlarında gerçekleşen değişikliklere paralel olarak güncellenmiştir.

[http://www.avrasyatuneli.com.tr/Files/pdf/ETP\\_SEP\\_Mar2016.pdf](http://www.avrasyatuneli.com.tr/Files/pdf/ETP_SEP_Mar2016.pdf). Ek olarak, Nihai Dizayn Açıklama Belgesi broşürü hazırlanmış ve projenin internet sitesinde paylaşılmıştır.

[http://www.avrasyatuneli.com.tr/Files/pdf/designdisclosure\\_eng.pdf](http://www.avrasyatuneli.com.tr/Files/pdf/designdisclosure_eng.pdf)

Arazi kamulaştırma çalışmaları, ayrıntılı tasarım aşamasında yürütülecek mikro ölçekli uyumlaştırma çalışmalarıyla asgariye indirilmektedir. Proje'nin ilk aşamalarında 70 şirketin potansiyel olarak ekonomik anlamda etkileneceği öngörülmüş, fakat, dizayndaki değişiklikler ve yeniden düzenlemelerle, müşteri gerekli incelemeleri yerine getirerek bu sayı 50'ye indirilmiştir. Ayrıca, Yeniden Iskan Politikası Çerçevesine ek olarak, Bireysel Arsa İstimlak Tazminatı ve Yeniden Iskan Eylem Planları hazırlanmış ve projeden etkilenen insanlar ile anlaşmıştır. Proje dahilinde hiçbir yerleşim alanının satın alınmasına gerek kalmamıştır.

Proje'nin Yol Güvenliği Denetimi iki farklı fazda (ön dizayn ve detaylı dizayn) 2008/96/EC no'lu Avrupa Direktifi'ne uygun bir şekilde yürütülmüştür. İki farklı faz daha gerçekleştirilecektir. Denetimin sonuçları incelenmiştir. Sonuçlar Proje'nin ileriki aşamalarında (tünelde koruyucu ekipmanların kullanımı, yol geometrisindeki düzeltmeler ve park yeri dizaynları) uygulanacaktır.

### **Çevresel ve Sosyal Fırsatlar**

Projenin yarımada üzerinde yer alan küçük sokaklar ve yarımada'nın doğu ucundaki trafik yoğunluğunu azaltarak ulaşımı ve arttırması beklenmekte olup, bu çalışmaların eski şehir ve Dünya Mirası kapsamındaki alanlarda da küçük de olsa olumlu etkileri olacağı değerlendirilmektedir.

### **Çevresel ve Sosyal Eylem Planı**

Çevresel ve Sosyal Eylem Planı (ÇSEP) geliştirilmiş ve projenin internet sitesi aracılığıyla kamuya paylaşılmıştır. ÇSEP ; (i) kalifiye bir Çevresel ve Sosyal Müdür'ün atanması, (ii) çevresel ve sosyal bir yönetim sisteminin gelişimi, (iii) üstlenicilerin çevre, sağlık, güvenlik ve işçilik eğitimleri, (iv) çevresel ve sosyal risklerin hesaplanması için yönetsel prosedürlerin dizayn değişimi, (v) PR5 gereksinimlerine uygun yeniden iskan için gerekli geliştirme ve implementasyon çalışmaları, ve (vi) trafik yönetim planını kapsamaktadır.

Proje, bağımsız bir çevre ve sosyal danışman tarafından düzenli gözetime tabidir. Ayrıca, Çevre ve Sürdürülebilirlik Departmanı tarafından periyodik olarak gözetilecektir. Proje alanı ziyareti sırasında gözlemler/ öneriler ve raporların incelenmesi zamanlı bir şekilde dile getirilmiştir. Proje performans gerekliliklerini yerine getirmektedir. Ek olarak, bu proje Türkiye'deki diğer büyük altyapı projeleri için güzel bir örnek teşkil etmektedir.

## Teknik İşbirliği

Yok.

## Şirket İletişim Bilgileri

ATAS (Proje ile ilgili konular için)

Tel: +90 216 474 05 20; Faks: +90 216 474 05 24

H. Melih Mumcu ([melih.mumcu@avrsyatuneli.com](mailto:melih.mumcu@avrsyatuneli.com)) veya

Badel Gun ([badel.gun@avrsyatuneli.com](mailto:badel.gun@avrsyatuneli.com))

## İş Fırsatları

İş fırsatları ya da satın alma konularıyla ilgili olarak Müşteri firma ile irtibata geçiniz.

## Genel Konular

Satın alma konusu haricinde, EBRD projeleriyle ilgili bilgi almak için: Tel: +44 20 7338 7168; Faks: +44 20 7338 7380 e-posta: [projectenquiries@ebrd.com](mailto:projectenquiries@ebrd.com)

## Kamu Bilgilendirme Politikası (PIP)

EBRD'nin ilgili stratejileri, politikaları ve operasyonları konusunda farkındalık arttırmak amacıyla paydaşlarıyla yürüttüğü bilgi paylaşımı ve danışmanlık süreçleri PIP kapsamında belirtilmiştir. **PIP Metni için tıklayınız**

## Project Complaint Mechanism (PCM)

Finansman sağladığı projelerle ilgili birey ve/veya bireyler ile kurum ve/veya kurumlardan kaynaklandığı iddia edilen ya da kaynaklanma olasılığı görülen zararlarla ilgili şikayetlerin bağımsız bir şekilde değerlendirilmesi amacıyla EBRD tarafından bir Proje Şikayet mekanizması (PCM) oluşturulmuştur. Proje Şikayet mekanizması işleyiş usullerini aşağıdaki adreste bulabilirsiniz: [www.ebrd.com/downloads/integrity/pcmrules.pdf](http://www.ebrd.com/downloads/integrity/pcmrules.pdf), Belgenin Rusça versiyonu için aşağıdaki linke tıklayınız:

<http://www.ebrd.com/downloads/integrity/pcmrulesr.pdf>

PCM kapsamında her türlü şikayetin EBRD finansmanının son dağıtımını takip eden 12 ay içerisinde yapılması gerekmektedir. PCM görevlisine [pcm@ebrd.com](mailto:pcm@ebrd.com) adresinden ulaşabilirsiniz. Ayrıca, şikayetinizi ne zaman bildirebileceğinizle ilgili olarak ülkenizdeki EBRD birimine başvurabilirsiniz.