



Teknik Olmayan Özet

Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi

Malkara - Çanakkale Otoyolu Projesi ("1915 Çanakkale" Köprüsü dahil)

Mart 2018

ERM tarafından,
ÇOK A.Ş. için hazırlanmıştır.

RAPOR İÇERİĞİ

1	SUNUŞ	1
1.1	ARKA PLAN	1
1.2	ÇSED'İN AÇIKLANMASI	2
1.3	NEREDEN BİLGİ EDİNEBİLİRİM?	2
2	GİRİŞ	3
2.1	PROJE NEDİR?	3
2.2	PROJEYE NEDEN GEREK DUYULMAKTADIR?	3
2.3	PROJENİN SAHİBİ KİM?	3
2.4	BU ÇSED'E NEDEN GEREK DUYULMAKTADIR?	3
2.5	ÇSED YAYIMLANDIKTAN SONRA NE OLACAK?	4
2.6	YAZARLAR	4
3	PROJE TANIMI	5
3.1	BÖLGESEL BAĞLAM	5
3.2	PROJE ALANI	6
3.3	1915 ÇANAKKALE KÖPRÜSÜ	6
3.4	OTOYOLUN TARIFI	7
3.5	PROJEYLE İLGİLİ DİĞER TESİSLER	9
3.6	ERKEN AŞAMA ÇALIŞMALAR	10
3.7	PROJE NE KADAR SÜRECEK?	11
4	ÇSED NASIL GERÇEKLEŞTİRİLDİ?	12
5	PAYDAŞ KATILIMI NASIL SAĞLANIYOR?	13
5.1	KAPSAM BELİRLEME ÇALIŞMASI SÜRESİNCE PAYDAŞLARLA MÜZAKERELER	13
5.2	ÇSED SÜRESİNCE PAYDAŞ KATILIMI	14
5.3	PAYDAŞ KATILIM PLANI	14
6	ÇSED BULGULARI	15
6.1	KRİTİK EKOLOJİK ETKİLER NELERDİR?	15
6.2	YEREL SAKİNLERE YÖNELİK ETKİLER NELER OLACAK ?	17
6.3	MEVCUT ARAZİ KULLANIMI-TARIM FAALİYETLERİ ETKİLENECEK Mİ ?	17
6.4	TOPLUM DÜZEYİNDE DESTEK	18
7	KAMULAŞTIRMA VE TAŞINMAZ ALIMI	19
7.1	KGM TARAFINDAN KAMULAŞTIRMA VE KARŞILIK ÖDEMESİ	19
8	İZLEME VE UYGULAMA	20
	KRİTİK KONULAR VE ETKİ AZALTMA ÖNLEMLERİ TABLOSU	21

1.1

ARKA PLAN

Çanakkale Otoyol ve Köprüsü İnşaat Yatırım ve İşletme A.Ş. (ÇOK A.Ş.) şirketi, Çanakkale Boğaz'ındaki 1915 Çanakkale Köprüsü dahil olmak üzere Malkara-Çanakkale Otoyolu projesinin (bu dokümanda "Proje" olarak anılacaktır) tasarım, inşaat ve işletme faaliyetleri için Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) tarafından açılan ihaleyi almıştır.

Proje yaklaşık 3 milyar Avroya mal olacak ve proje finansmanı bir grup Türk ve uluslararası banka ("kredi kuruluşları") tarafından sağlanacaktır. Kredi Kuruluşları'nın politikaları, Proje'nin, potansiyel olumsuz etkiler ortadan kaldırılarak, güvenli ve doğru bir şekilde uygulanmasını sağlamak için, uygun çevresel ve sosyal araştırmaların yapılmasını gerektirir. Kasım 2016'da Türk mevzuatına uygun olarak bir Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) çalışması tamamlanmıştır. Daha sonra 2017'de uluslararası kredi kuruluşlarının standartlarını karşılamak üzere daha kapsamlı bir Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) yapılmıştır. ÇSED birkaç ciltten oluşan oldukça uzun ve detaylandırılmış bir dosyadır ("ÇSED Dosyası").

Bu doküman ÇSED sonuçlarının **Teknik Olmayan Özeti**'ni sunmakta ve ÇSED dosyasının ilk cildini temsil etmektedir.

Tablo 1 - ÇSED Dosyasına Genel Bakış

ÇSED Dosyasının Bölümleri	İçerik Açıklaması
Cilt I - TOÖ-Teknik Olmayan Özet	ÇSED'in kilit noktalarını daha geniş bir kitleye açıklayan bağımsız bir özet.
Cilt II -Ana ÇSED Raporu	Ana belgedir ve ÇSED çıktısı olan en ilgili bilgileri, kilit bulguları içerir
Cilt III - ÇSED Ek Açıklamalar	Temel ÇSED konularına yönelik kapsamlı saha verileri ve bilimsel analizlerin yanı sıra çok sayıda uzun ek belge içerir (Bu cilt İngilizce olarak hazırlanmıştır, ancak istenirse belirli kısımlar Türkçeye çevrilebilir)
Cilt IV -Çevresel ve Sosyal Yönetim Planı (ÇSYP)	Olumsuz etkileri engellemek için COK A.Ş. tarafından uygulanması gereken ilgili etki azaltma önlemlerini ve bu adımların gerçekleştirildiğini garanti eden izleme raporunu tanımlar
Cilt V - Taşınmaz Alımı, Karşılık Ödemesi ve Yeniden Yerleşim Çerçevesi (TAKÖYYÇ)	Proje için arazi parsellerinin kamulaştırılması konusunda detaylandırılmış süreci ve KGM ile iş birliği içinde gerçekleştirilecek çalışma planını tanımlar. (Bu belge gizlidir, ancak KBR kapsamında bir özeti halka açıklanmaktadır- aşağıya bakınız)
Kamulaştırma Bilgi Rehberi (KBR)	KBR arazi kamulaştırması sürecine ilişkin anahtar bilgileri ve arazi sahiplerinin yönetmelikler ve KGM politikaları doğrultusunda nasıl tazmin edileceğine ilişkin bir özet sunar.

Paydaş Katılım Planı (PKP)	PKP, ÇOK A.Ş.'nin halka nasıl bilgi vereceğini, halkın Proje'nin gelişimine ilişkin görüş ve girdilerini sunmasını nasıl sağlayacağını açıklar.
Müzakere Raporu (PKP'ye Ek)	Müzakere raporu Nihai Taslak ÇSED Dosyası'nın halka açıklanması sürecinin bir özetini sunar; halktan alınan tüm yorumları listeler ve bunların ÇSED Dosyası'nda (veya ÇSED için geçerli değilse başka yerde) nasıl ele alındıklarını açıklar.

1.2 ÇSED'İN AÇIKLANMASI

ÇOK A.Ş.'nin amacı halkın Proje hakkında bilgilendirilmesini kolaylaştırmak, halkı görüş ve yorumlarını (Proje hakkında olumlu ya da olumsuz) iletmeye davet etmektir.

ÇSED dosyasının ("Nihai Taslak Versiyon" da yer alan) ilgili belgeleri 8 Ocak ve 7 Şubat 2018 tarihleri arasında 30 gün süreyle halka duyurulmuş ve halkın yorumlarına tabi olmuştur: ÇSED belgelerinin kopyaları incelenmek üzere Proje Alanı'ndaki 31 noktada (ör. Muhtar ofislerinde) hazır bulundurulmuş ve bu dönemde bir dizi halkın katılım toplantısı ve sunumlar gerçekleştirilerek, bunlara yaklaşık 900 kişi katılmıştır.

Tüm temel belgeler ÇOK A.Ş.'nin aşağıda belirtilen internet sitesinde de incelenmek üzere hazır bulunmaktadır. ÇSED'in halka açıklanması sürecinin tamamı ve halkın katılımı faaliyetleri, yukarıda, Tablo I'de gösterildiği gibi, PKP belgesinde açıklanmaktadır. Müzakere Raporu ÇSED'in açıklanması sırasında paydaşlardan alınan görüş ve yorumların ÇSED'de veya başka şekilde nasıl değerlendirildiğini tarif etmektedir.

1.3 NEREDEN BİLGİ EDİNEBİLİRİM?

ÇSED süreci ve genel olarak Proje ile ilgili herhangi bir soru, şikâyet ya da endişeniz olması halinde, lütfen aşağıdaki adres, telefon numarası, e-posta ya da internet sayfası aracılığı ile ÇOK A.Ş. ile iletişime geçiniz.

ÇOK A.Ş. irtibat bilgileri:

Ç&S İşler Müdürü
Melih MUMCU
Yapı Kredi Plaza, B Blok,
Kat: 12, Daire 30,
Büyükdere Caddesi, Levent,
34330 İstanbul
Telefon: +90 212 270 4766

Proje Acil Hattı: 0850 281 44 88
info@1915canakkale.com (Eposta)
<http://1915canakkale.com/> (İnternet Sitesi)

2.1 PROJE NEDİR?

Proje 1915 Çanakkale Köprüsü de dahil olmak üzere, Malkara-Çanakkale Otoyolu'nu kapsar. Otoyol 88,5 km ve köprü (2023 m orta açıklığı ile dünyanın en uzun asma köprüsü olacak şekilde) yaklaşık 3,6 km uzunluğunda tasarlanmıştır. Proje Türkiye'nin batısında 324 km uzunluğundaki Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu projesinin bir parçasını oluşturmaktadır.

2.2 PROJEYE NEDEN GEREK DUYULMAKTADIR?

Proje, tüm Türkiye'de otoyol altyapısını geliştirmeyi de kapsayan ülkenin 2023 hedeflerinin bir parçasıdır. Bu otoyol, uzun mesafeli yolculukları ve Batı Anadolu'dan (ör. İzmir ve Manisa bölgelerinden) Avrupa'ya olan karayolu yük taşımacılığını, İstanbul'un sıkışık metropol trafiğine girmemesini sağlayarak kolaylaştıracaktır. Yeni köprü Çanakkale Boğazı'nın, mevcut koşullarda feribotla sağlanan, geçilme süresini büyük ölçüde azaltacaktır.

2.3 PROJENİN SAHİBİ KİM?

Projenin genel yatırımcısı ve öncüsü KGM'dir (Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü). KGM, tasarım, inşaat ve işletme faaliyetlerini kapsayacak şekilde, Türk firmalarının (Limak ve Yapı Merkezi) ve iki Kore firmasının (Daelim ve SK Engineering) oluşturduğu ÇOK A.Ş.'ye bu ihaleyi vermiştir. 16 yıllık sözleşme süresinin sonunda, Otoyol ve Köprü KGM'ye geri teslim edilecektir.

2.4 BU ÇSED'E NEDEN GEREK DUYULMAKTADIR?

Türk ÇED Yönetmeliği gereklilikleri uyarınca 324 km uzunluğundaki otoyolun tamamı için Kasım 2016'da bir Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporu tamamlanmıştır. "Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe 1. ve 2. Kesim Otoyol ÇED Raporu" Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 23 Kasım 2016 tarihinde onaylanmıştır (Kararname No: 4388). ÇED, ÇOK A.Ş.'nin inşaat sırasında çevrenin korunması için gerçekleştirmek zorunda olduğu eylemleri ve uymak zorunda olduğu kuralları belirlemektedir.

Ancak Türk ÇED raporu, Proje finansmanına dahil olan uluslararası kredi kuruluşlarının taleplerini karşılamak için yeterli içerik ve detaya sahip değildir. Bu nedenle, Proje için uluslararası standartları karşılamak üzere daha detaylı ve kapsamlı bir ÇSED gerekmektedir. Türk ÇED ve ÇSED çalışmaları arasındaki önemli farklardan bazıları, ÇSED'in sosyal konulara daha fazla dikkat etmesi ve halkın daha geniş kapsamlı katılımını talep etmesidir. Ayrıca, Proje'nin tasarımı Türk ÇED Raporu'nun tamamlanmasından bu yana ilerlemiştir; bu nedenle ÇSED Raporu Otoyol ve Köprü'nün daha güncel bir tasarımına dayanmaktadır.

ÇSED dosyası Dünya Bankası/IFC gibi kuruluşların uluslararası standartlarına ve kılavuz ilkelerine bağlı ve Avrupa Birliği'nin karşılaştırılabilir standartlarıyla uyumlu bir yaklaşımla geliştirilmiştir.

ÇSED raporu, Proje'yi ve gerek inşaat gerekse işletme aşamalarında çevre ve sosyal koşullar üzerinde öngörülen etkileri tanımlar; Projenin nasıl tasarlandığını, olumsuz etkilerin nasıl en aza indirileceğini, faydaların nasıl en üst seviyeye çıkarılacağını açıklar. ÇOK A.Ş.'den beklenen eylemler, Çevresel ve Sosyal Yönetim Planı'nda (ÇSYP - Bkz. Tablo 1) derlenmiştir ve bunlara, Türk ÇED Raporu'nda belirtilen eylemler de dahildir.

2.5

ÇSED YAYIMLANDIKTAN SONRA NE OLACAK?

30 günlük halka açıklama periyodu tamamlanmış (yukarıda *Kısım 1.2*'de belirtildiği gibi); Nihai ÇSED Raporu ve ilgili belgeler paydaşlardan elde edilen geri bildirim ve yorumlar da dahil edilerek yenilenmiştir.

Bu ÇSED Dosyası'ndaki tüm dokümanlar, Proje planlarının ve ÇSED Dosyası'nın Kredi Kuruluşları tarafından belirlenmiş gerekliliklere uygunluğunun sağlanması için, ilgili Kredi Kuruluşları tarafından dışarıdan bağımsız danışmanların da desteğiyle dikkatle incelenmiştir. ÇSED taahhütleri kredi kuruluşları tarafından ÇOK A.Ş. ile yapılan finansman sözleşmesine dahil edilmiştir; bu durum ÇOK A.Ş. açısından, gerekli görülen eylemleri gerçekleştirmenin ne kadar önemli olduğunu vurgulamaktadır.

Önümüzdeki yıllarda Proje uygulamaları boyunca; ÇOK A.Ş.'nin, sık aralıklarla, kredi kuruluşlarına ÇSED/ÇSYP süreçlerindeki ilerlemeyi gösteren raporlar sunması gerekecektir. Ayrıca kredi kuruluşları ÇOK A.Ş.'nin sözleşme yükümlülükleriyle uyumlu çalıştığını doğrulamak üzere periyodik izleme yapacaklardır. İnşaat aşamasında başlayacak olan bu kontrol ve izleme eylemleri işletme sürecinde de devam edecektir. Proje'nin inşaat ve işletme faaliyetleri, ayrıca, Türk mevzuatı uyarınca yetkili makamların inceleme ve teftişlerine de tabi olacaktır.

2.6

YAZARLAR

ÇSED Dosyası, ÇOK A.Ş. adına, yüksek nitelikli ulusal ve uluslararası bir uzman ekibi tarafından hazırlandı. ÇSED ekibinin danışmanları, Kuzey Marmara Otoyolu Projesi, Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu Projesi (İzmit Körfezi Köprüsü dahil) ve yakın geçmişte tamamlanan İstanbul'daki Avrasya Boğaz Tüneli gibi Türkiye'deki diğer büyük altyapı projeleri için ÇSED Raporları'nın hazırlanması süreçlerinde görev almış ve bu konuda deneyim sahibi uzmanlardır.

3.1

BÖLGESEL BAĞLAM

Proje, tüm Türkiye’de ulusal altyapının kalkınmasını amaçlayan 2023 yılı hedefleri kapsamındaki projelerin en önemlilerinden biri olan, daha geniş ölçekli, 324 km uzunluğundaki Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe (Kınalı-Balıkesir) Otoyolu’nun bir bölümünü oluşturmaktadır



Şekil 3.1-1 Kınalı-Savaştepe/Balıkesir Otoyolu Projesi’nin Genel Görünümü

Otoyol KGM tarafından 3 kesim şeklinde geliştirilmektedir:

- **Kınalı-Malkara Kesimi** (107 km) - Kınalı-1 Kavşağı’nda mevcut O-3 İstanbul-Edirne Trans Avrupa Otoyolu’na bağlanacaktır;
- **Malkara-Çanakkale Kesimi**, 1915 Çanakkale Köprüsünü de kapsayacaktır (88,5 km –bu Proje);
- **Çanakkale-Savaştepe/Balıkesir Kesimi** (127 km) –Balıkesir yakınlarında Gebze-İzmir Otoyolu’na bağlanacaktır.

Mevcut ÇSED dosyası sadece Malkara ve Çanakkale arasındaki kesim (köprü de dahil olmak üzere) ile ilgilidir. Otoyolun diğer iki kesimi hala planlama aşamasındadır. KGM henüz tasarım ve inşaat faaliyetlerini ihale etmemiştir. Bu nedenle, Malkara-Çanakkale kesimi geliştirilecek ilk kesimdir ve öncelik Köprü’nün inşaat faaliyetlerinin başlatılmasına verilecektir.

Otoyol ve Köprü’nün kullanıcılarının, Gebze-İzmir Otoyolu, İzmit Körfezi üzerindeki Osman Gazi Köprüsü ve Türkiye’de inşa edilmiş diğer otoyollara benzer biçimde, geçiş ücreti ödemeleri gerekecektir.

3.2

PROJE ALANI

Malkara-Çanakkale Projesi, Çanakkale Boğazı'nda Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlar:

- Avrupa Yakası: Malkara Kavşağı-Gelibolu Güney Kavşağı (yaklaşık 72 km);
- Köprü Alanı: Gelibolu Güney Kavşağı - Çanakkale 1 Kavşağı (yaklaşık 8 km);
- Asya Yakası: Çanakkale 1 Kavşağı - Çanakkale 2 Kavşağı (yaklaşık 8 km).



Şekil 3.2-1

3.3

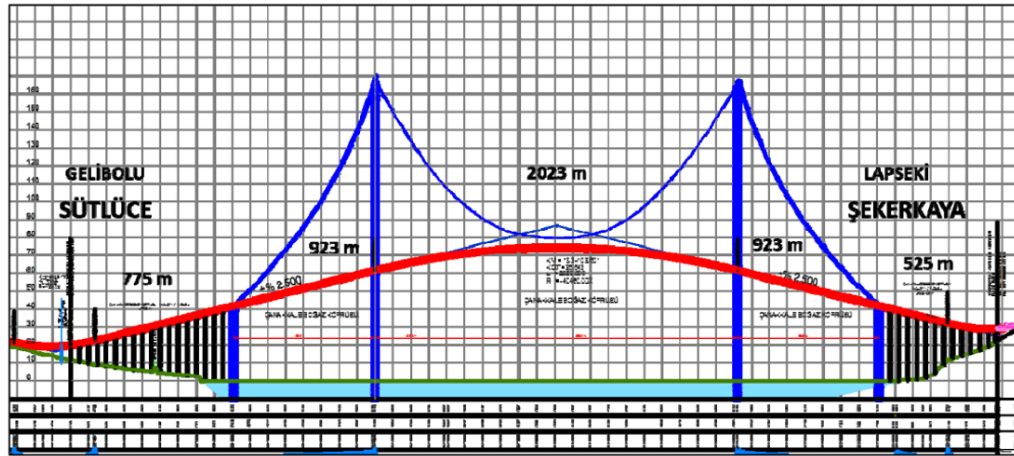
1915 ÇANAKKALE KÖPRÜSÜ

1915 Çanakkale Köprüsü, Sütlüce ve Suluca arasında Otoyolun Avrupa ve Asya kısımlarını Çanakkale Boğazı üzerinden birbirine bağlayacak şekilde, bir asma köprü olarak inşa edilecektir. Günümüzde Çanakkale Boğazı'nı geçmenin tek yolu feribotlardır. Köprünün tamamlanmasından sonra da, feribotlar gerek turistler gerekse yerel trafik açısından önemli bir rol oynamaya devam edecektir.

Köprü için önemli veriler

Özellikleri	Ölçüleri
Çanakkale Boğazı'nın Genişliği	3900 m
Toplam Köprü Uzunluğu (yaklaşım rampaları dahil)	4628 m
Orta Açıklık (iki kule arası)	2023 m
Kulelerin Yüksekliği (ortalama su seviyesinin üzerinde)	318 m
Seyir İzni (genişlik x su üzeri yükseklik)	1600 m x 70 m

Köprü, 2023 m orta açıklığı ile **dünyanın en uzun asma köprüsü** olacaktır. 318 m'lik kule yüksekliği de köprüyü **dünyanın en yüksek köprülerinden biri** yapmaktadır. Köprü sadece motorlu araç trafiği için tasarlanmıştır: güvenlik sebeplerinden dolayı yaya ve bisikletler köprüyü kullanamayacaklardır (fakat bugünkü gibi feribotları kullanmaya devam edebilirler).



Şekil 3.3-1 Köprü'nün Temsili Gösterimi



Şekil 3.3-2 Köprü'nün foto-simülasyonu

3.4 OTOYOLUN TARIFI

Otoyol ve köprü, tek yönde 3 şerit olacak şekilde, toplam 6 şeritlik bir trafik alanını kapsayacaktır. Erişim, sadece, gişe ücretlerinin de toplandığı altı kavşakta gerçekleşecektir.

Otoyoldaki Kavşaklar

No	Kavşak İsmi	Kavşaklar Arası Mesafe (km)	Bağlantı
1	Tekirdağ Batı – Malkara	33,5	D110 Karayolu
2	Malkara – Bolayır/Evreşe	39,6	D550 Karayolu
3	Bolayır/Evreşe – Gelibolu Kuzey	15,3	D550 Karayolu
4	Gelibolu Kuzey – Gelibolu Güney	15,6	D550 Karayolu
5	Gelibolu Güney – Çanakkale 1	8,4	D200 Karayolu
6	Çanakkale 1 – Çanakkale 2	6,8	D200 Karayolu



Şekil 3.4-1 Altı kavşak noktasının konumları

Altgeçitler ve Üstgeçitler

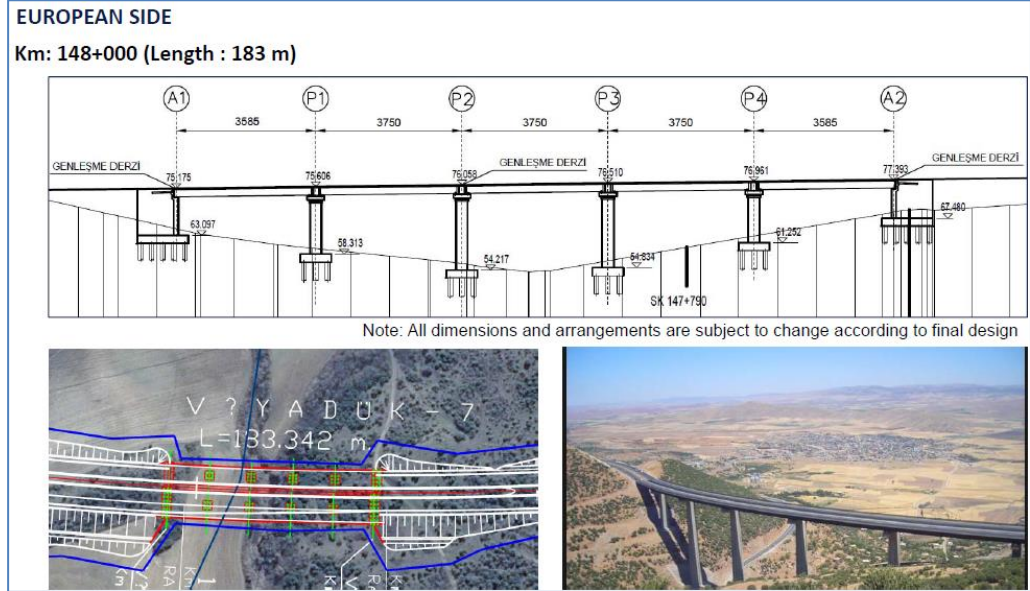
Otoyol mevcut yolların altından ya da üstünden geçecek şekilde planlanmıştır; benzer şekilde Otoyol var olan tüm akarsu, dere ve sulama kanallarının üzerinden, onları dokunulmamış bırakacak şekilde geçecektir (İnşaat süresince bazı geçici yön değiştirmelere ihtiyaç duyulabilir). 33 altgeçide (13'ü daha geniş yollar, 20'si ise daha küçük tarımsal yollar için) ek olarak, toplam 36 üstgeçit planlanmıştır.

Viyadükler

Viyadükler Otoyolun, vadileri ve diğer deniz seviyesine yakın veya hassas bölgeleri geçecek şekilde, kulelerle desteklenerek, yükseltilmiş yapılarıdır. Proje dahilinde dört viyadüğün inşa edilmesi planlanmaktadır:

Tablo 3.4-1 Malkara-Çanakkale Otoyolu Viyadük Bölümleri

İsim	Uzunluk (m)
Köprübaşı Nehri Vadisi Geçişi	1078
Kocadere Geçişi	183
Paşova Nehri Geçişi	862
İsimsiz bir vadi geçişi; Asya yakası	690



Şekil 3.4-2 Kocadere üzerindeki Viyadük

Dinlenme ve Hizmet Tesisleri

Bu tür otoyol projelerinde genellikle gözlemlendiği gibi, dört adet dinlenme/hizmet tesisi planlanmıştır (ör. Akaryakıt dolum tesisi, restoranlar ve alışveriş merkezleri). Ayrıca, biri Avrupa diğeri Asya yakasında olacak şekilde, iki bakım sahası geliştirilecektir.



Şekil 3.4-3 Dinlenme Tesisleri (1-4) ve Bakım Sahalarının (A, B) Konumları

3.5 PROJEYLE İLGİLİ DİĞER TESİSLER

Projenin yukarıda bahsedilen daimî tesislerine ek olarak, inşaat süresince bazı geçici tesisler de kurulacaktır. Bu tesislere örnekler aşağıda verilmektedir:

- İnşaat kamp alanları (bazılarında işçiler için barınma tesisleri de bulunacaktır)
- Stoklama ve depolama alanları
- Beton ve asfalt tesisleri
- Atölyeler.

Bu geçici tesisler için gereken alan, mülk sahiplerinden kiralanacak, daha sonra önceki haline dönüştürülerek devredilecektir.

Bunlara ek olarak, otoyol için gerekli olan beton ve diğer inşaat malzemelerinin üretiminde ihtiyaç duyulan kaya ve taşların tedarigi için bölgedeki çeşitli taş ocaklarından faydalanılacaktır. Taş ocaklarının kesin konumları ve her bir ocaktan edinilecek malzeme miktarı İnşaat Yüklenicisi tarafından daha sonra belirlenecektir. Ancak ÇOK A.Ş. var olan lisanslı taş ocaklarının kullanılmasını (yeni ocaklar oluşturmak yerine) tercih edecektir. Eğer yeni taş olacıklarına ihtiyaç olursa, gerekli alan KGM tarafından alınacak veya kiralanacaktır. Güvenlik ve çevre açısından uygun işlemlerin yapılmasını sağlamak için tüm gerekli izinler alınacaktır.

3.6

ERKEN AŞAMA ÇALIŞMALAR

Köprü için Proje'nin ana inşaat aşamasının fiilen başlamasından önce, "erken aşama çalışmalar" olarak nitelendirilen bazı inşaat faaliyetlerinin gerçekleştirilmesine gerek duyulmaktadır. Bu çalışmalar genel anlamda şunları içerir:

- Kuru havuz (Çanakkale Boğazı'nın Avrupa kıyısına yakın bir konumda, karada inşa edilecektir);
- Yüzer havuz (Avrupa kıyısına yakın bir konumda, Çanakkale Boğazı'nın içinde inşa edilecektir);
- Keson (Köprü temelini bir parçasıdır; yüzer ve kuru havuzlarda inşa edilecek, daha sonra iki kulenin temellerinin kurulacağı yerlere yüzdürülecektir);
- Dip tarama ve kazık çakma (havuzların ve kule temellerinin inşası için deniz tabanında yapılacak hafriyat çalışmalarıyla ilişkili faaliyetlerdir).

Yukarıda açıklanan erken aşama çalışmaların bazıları 2017'nin sonunda/2018'in başında başlatılmıştır. O sırada ÇSED dosyası henüz tamamlanmamış olduğundan, bu faaliyetler gerçekleştirilirken çevresel ve sosyal etkilerden kaçınılabilmesi için bir "Erken Aşama Çalışmalar Yönetim Planı" geliştirilmiştir.

2017'nin son aylarında başlayarak, yukarıda bahsedilen hazırlık niteliğindeki "erken aşama çalışmalar" ile tüm inşaat faaliyetlerinin yaklaşık 5,5 yılda tamamlanması öngörülmüştür. Önemli kilometre taşları:

- Erken aşama çalışmalar: 2017'nin ikinci yarısı - 2018'in ilk ayları
- Köprü kulelerinin temelleri için deniz dibinde tarama faaliyetlerinin başlaması: 2018'in ilk ayları
- Köprünün tamamlanması: Ağustos 2023
- Otoyol inşaat faaliyetleri: Mart 2018 - Ağustos 2023
- Projenin resmi açılışı: **Eylül 2023**.

ÇSED ekibi çalışmalarını uluslararası uygulamalarla uyumlu bir şekilde yürütmüştür. Bu çalışmalar aşağıdaki kilit adımları kapsamaktadır:

- **Proje hakkındaki mevcut bilgilerin** ve Proje alanının sosyal ve ekolojik şartlarının (2016'da hazırlanan Türk ÇED Raporu dahil) **değerlendirilmesi**;
- Hangi konuların değerlendirme için en büyük önemi taşıdığını belirlemek üzere "**Kapsam Belirleme**" olarak adlandırılan bir çalışma yapılması; bu çalışma kapsamında, Proje alanı ziyaretlerinin ve bazı yöre köylüleriyle, muhtarlarla ve resmi yetkililerle başlangıç görüşmelerinin gerçekleştirilmesi;
- Uzman ekibi, mevcut ekolojik koşullar hakkında **mevcut duruma ilişkin ek veriler** için saha ziyareti yapmıştır (ör. Akarsu su kalitesi örneklendirmesi, hava ve gürültü ölçümleri; bitki, kuş ve hayvan değerlendirmesi yapılmıştır). Bir diğer önemli konu ise **kültürel miras/arkeoloji**dir; uzmanlar tüm güzergâh boyunca (askeri veya başka bir sebeple mümkün olmayan yerler hariç) yürüyerek incelemeler yapmış ve korunması gereken tarihi öneme sahip alanların belirlenmesi için resmi yetkililerle işbirliği içinde çalışmıştır.
- Ayrıca **sosyal uzmanlar** güzergâh boyunca yer alan 29 köyün muhtarlarıyla görüşmüş ve köylülerle Proje alanındaki mevcut sosyoekonomik durumu belirlemek için 200'den fazla müzakere gerçekleştirilmiştir.
- **Ayrıntılı değerlendirme** Proje'nin ekolojik ve sosyal mevcut koşullar üzerinde öngörülen **potansiyel etkilerinden** oluşturulmuştur. Her bir konumdaki potansiyel etkileri değerlendirmek için detaylandırılmış harita ve modeller geliştirilmiştir. Önemli olabilecek etkiler için, etkileri önlemek ya da en aza indirmek üzere uygun etki azaltma önlemleri/çözümleri önerilmiştir. Bu yükümlülükler ayrıca 2016'da tamamlanmış olan Türk ÇED Raporu'nda belirtilen şartlarla uygunluk içermektedir.

Etki değerlendirmesinin nihai sonuçları insanlara ve çevreye yönelik, kabul edilebilir ve Türk yönetmelikleri ile uluslararası standartlara uygun seviyede etkilerin geriye kalabilmesi için, potansiyel etkileri azaltmak üzere ÇOK A.Ş.'nin vermiş olduğu çeşitli taahhütlerden oluşmaktadır. Bu taahhütler, ÇOK A.Ş.'nin başarılı uygulamaları nasıl sağlayacağına ilişkin açıklamalar eşliğinde ÇSYP'de derlenmiştir.

ÇSED süreci Nisan 2017'de başlamış olup kapsam belirleme çalışması Mayıs ayında yapılmıştır. Ekolojik ve sosyal mevcut duruma ilişkin saha çalışmaları Haziran-Eylül arasında tamamlanmıştır. Veriler daha sonra değerlendirilmiş ve ÇSED Dosyası için raporlar 2017'nin son ve 2018'in ilk aylarında hazırlanmıştır.

“Paydaş” terimi, bölgede ikamet edenleri, kamu kurumlarını, özel kuruluşları ve Proje’den etkilenebilecek ya da bir şekilde Proje ile ilgilenen diğer insanları ifade eder. Paydaş katılımı ÇOK A.Ş.’nin, Proje’nin geliştiricisi olarak, paydaşlara bilgi sağlaması ve her türlü yorum, öneri, soru ya da şikayetleri de kapsayacak şekilde, paydaşların Proje hakkındaki fikirlerini sorması üzerine kurulu bir süreçtir. Bu şekilde iki yönlü ilerleyen Paydaş katılım süreci, inşaat faaliyetlerinin başlamasından da önce başlayıp, tüm işletme aşaması boyunca devam ederek, Proje’nin tamamının çok önemli bir bölümünü oluşturmaktadır.

5.1

KAPSAM BELİRLEME ÇALIŞMASI SÜRESİNCE PAYDAŞLARLA MÜZAKERELER

Paydaşların, ÇSED Raporu’nun hazırlanması sırasında, kapsam belirleme çalışmasına katılımı, kaygı duymalarına neden olan sorunların/konuların daha sonra çalışmaya dahil edilmesini sağlamak açısından önemlidir. ÇSED kapsam belirleme çalışmasının bir parçasını oluşturacak şekilde, 2017 yılında Mayıs ve Haziran aylarında birçok paydaş katılımı aktivitesi gerçekleştirilmiştir:

- **Devlet Kurumları ile Yapılan Müzakereler:** Ulusal, bölgesel ve yerel düzeydeki kurumlar ziyaret edilmiş ve önemli hususların yanı sıra, olumlu etkiler, olası iyileştirmeler ve değişiklikler gibi konular müzakereler sırasında ele alınmıştır.
- **Sivil toplum örgütleri (STK’lar) ve kamu kuruluşları ile yapılan müzakereler:** Bu kuruluşlarla yapılan toplantılarda; köprünün konumu ve yerel halkın faaliyetleri üzerindeki etkisi gibi konular ve bilgiye erişim hususu ele alınmıştır.
- **Köy Muhtarları ile Yapılan Müzakereler:** Üç yerleşim biriminde (Yülüce, Koruköy, Sütlüce), ÇSED ekibi ile muhtarlar, arazi üzerindeki etkiler ve kayıpların tazmini hakkında görüşmüştür.
- **Halkla Müzakereler:** Muhtarlarla yapılan görüşmeler halka açık gerçekleştirilmiştir. Katılımcılar, günlük faaliyetlerinin ve mülklerine erişimin Proje tarafından nasıl etkileneceğine ilişkin fikirlerini dile getirmiştir.



ÇSED çalışmaları sırasında, paydaşları ÇSED sürecinin sonraki aşamaları hakkında bilgilendirmek için ek müzakere toplantıları düzenlenmiştir:

- **Belediye Başkanları ile Yapılan Müzakereler**
- **Sosyal Saha Araştırması:** Sosyal mevcut duruma ilişkin veri toplamak üzere Temmuz 2017’de bir Sosyal Saha Araştırması gerçekleştirilmiştir. Güzergâh boyunca 15 köyün sakinleri ve muhtarlarıyla iletişime geçilip, görüşmeler yapılmıştır.
- **Proje’nin İnternet Sitesi:** Haziran 2017’den itibaren, Proje ile ilgili bilgilerin paylaşıldığı internet sitesi, Türkçe olarak halkın erişimine açılmıştır: <http://www.1915canakkale.com/>.

Kapsam belirleme çalışması ve ÇSED süresince yukarıda belirtilen müzakereler vasıtasıyla elde edilen bilgi ve görüşler, en önemli konuları ve bu konuların nasıl ele alınması gerektiğini belirlemeye yardımcı olacak şekilde ÇSED Raporu’na dahil edilmiştir.

Yukarıda *Kısım 1.2’*de ifade edildiği gibi, 2018’in Ocak ve Şubat aylarında Nihai Taslak ÇSED için 30 günlük bir halka açıklama süreci gerçekleştirilmiştir.

Paydaş Katılım Planı (PKP), Proje ile ilgilenen insanların, toplulukların ve diğer paydaşların Proje hakkında bilgilendirilmelerine, yorum ve girdileri vasıtasıyla Proje’nin gelişimine katkıda bulunmalarına imkân tanıyan mekanizmayı tanımlar. PKP, yukarıda bahsedildiği üzere, geçmişte gerçekleştirilmiş katılımın yanı sıra gelecekte yapılması planlanan toplantı ve organizasyonları da açıklar.

PKP’nin önemli bir bölümünü, yorumlarını, sorularını ve şikayetlerini ÇOK A.Ş.’nin Proje sorumlularına ulaştırması için herkese kolay bir yöntem sunan ve “Şikâyet Mekanizması” olarak tanımlanan süreç oluşturmaktadır. Şikâyet mekanizması altında, iletilen tüm yorumlar/şikayetler takip edilir ve bu yorumların/şikayetlerin 30 gün içerisinde cevaplanması gerekir.

PKP “yaşayan bir dokümandır” bunun anlamı, Proje ilerledikçe bu dokümanın da düzenli olarak güncellenecek ve bu güncellemelerin halka duyurulacak olmasıdır.

Paydaş katılımındaki bir sonraki adım, Nihai ÇSED Dosyası’nın Proje’nin internet sitesinde duyurulmasıdır. Proje’nin yaşam süresi boyunca herkes ÇOK A.Ş.’ye Proje hakkındaki yorumlarını/şikayetlerini serbestçe iletebilecektir.

Genel bilgiler: Proje güzergahı temel olarak KGM tarafından yerleşim bölgeleri, hassas ekolojik alanlar, tarihsel anıtlar ve mümkün olduğunca korunması gereken diğer alanlardan sakınılacak şekilde seçilmiştir. ÇSED süreci ve ÇOK A.Ş.'nin nihai tasarım çalışması sırasında, Proje'nin potansiyel etkilerini daha da minimize etmek için güzergahta ince düzenlemeler yapılmıştır.

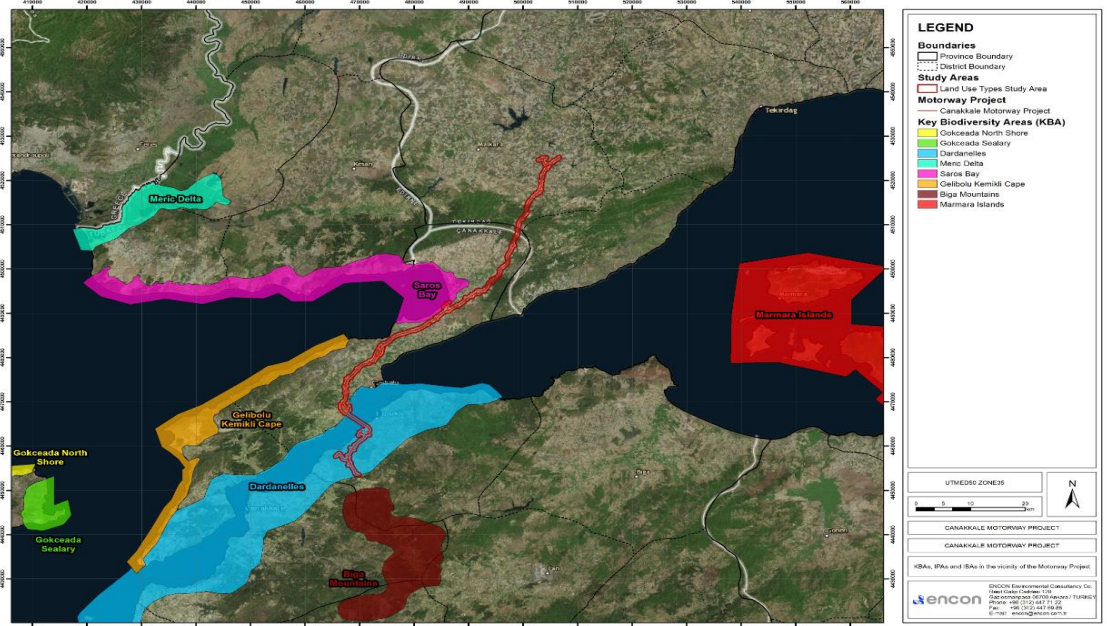
Çeşitli konularla ilgili ana ÇSED bulgularının tablosu bu raporun en sonuna eklenmiştir. Aşağıdaki bölümler belirli konularda ek bilgiler sağlamaktadır.

6.1

KRİTİK EKOLOJİK ETKİLER NELERDİR?

Koruma Alanları/Türler

Proje alanının yakın çevresinde, önemli sulak alanlar ve Saros Körfezi'ndeki kuş habitatı da dahil olmak üzere, koruma altındaki birçok alan bulunmaktadır. Ayrıca Çanakkale Boğazı koruma altında bir suyoludur. Çalışma sırasında pek çok bitki ve hayvan türü karakterize edilmiştir. Bunların arasında özellikle korunması gereken, nadir veya soyu tehlikede olan türler de yer almaktadır.



Şekil 6.1-1 Proje bölgesindeki ekolojik koruma alanlarının haritası

Hassas türler ve habitatlar için ayrıntılı bir çalışma yapılmıştır. Bulgular türlerin çoğunun Proje'den önemli seviyede etkilenmeyeceğini göstermektedir. Su yüzeyine yakın uçuş eğilimi olan bazı kuş türlerinin, yeni Köprü'nün yapılarından olumsuz etkilenmemesini sağlamak için, ayrıca, bazı ek incelemeler gerçekleştirilmiştir.

Bitkilerle ilgili olarak, bazı özel çalışmalar ve birkaç yerde yeniden bitkilendirme yapılması gerekecektir. Ancak bunlar bu tür Otoyol projelerinde genellikle gözlemlenen etkilerdir.

Çanakkale Boğazi'nda, özellikle hassas bir balık türü belirlenmemiştir. Fakat, inşaat aşamasında, ilkbahar ve sonbaharda boğazlar yoluyla göç eden yunuslara yönelik etkinin en aza indirilmesine özellikle dikkat edilmektedir. Koruma önlemleri arasında su altı gürültüsünün en aza indirilmesi için özel ekipman ve prosedürlerin kullanımı ve suyun kum ve siltle kirlenmesinin engellenmesi (ki bu kıyıya yakın hassas deniz çayırlarının korunması için de gereklidir) sayılabilir. Köprü inşaat faaliyetlerinin kritik dönemlerinde yunusların izlenmesi için uzmanlar görevlendirilecek ve yunuslar yakındayken inşaat gürültüsü en aza indirilecektir.

Yüzey ve yeraltı suları

Otoyol, köprü ve viyadükler aracılığıyla sekiz büyük akarsu ve kanalın, menfezler aracılığıyla da birçok daha küçük su yolunun ve sulama kanalının üzerinden geçecektir. Saha araştırmaları, balık türlerinin çoğunun hassasiyetinin düşük seviyede, birkaçının orta seviyede ve birinin yüksek seviyede olduğunu ortaya koymuştur. İnşaat aşamasında uygulanacak koruyucu önlemler bu suların kirlenmesini engelleyecektir. Otoyol, yeraltı suları için sıkı koruma altında olan bir bölgeden geçmeyecektir. İnşaat süresince zarar görebilecek herhangi bir yer altı kuyusu yenilenecektir.

Toprak ve Atık

İnşaat faaliyetleri sırasında, Otoyol dolgularının reglaj kotuna getirilmesi için 8 milyon ton toprak ve dolgu malzemesi hareketi gerekecektir: Bazı daha yüksek alanların kazılması gerekirken, daha alçak bazı alanlar ise doldurulacaktır. Proje tasarımcıları kazı-dolgu işlemlerini mümkün olduğunca optimize etmeye çalışmıştır ve Proje'nin yaklaşık 3 milyon ton hafriyat artığı üreteceği öngörülmektedir.



Şekil 6.1-2 *Proje alanındaki peyzaj*

Yetkili resmi makamlar (Orman Bakanlığı vb.) bu malzemelerin depolanması için ÇOK A.Ş. tarafından kullanılabilir alanları belirleyecektir. ÇOK A.Ş. bu alanlarda değerlendirme yapacak ve çevresel ve sosyal etkilerin en aza

indirilmesi için gerekli önlemleri uygulayacaktır. Tüm gerekli onaylar alınacaktır.

6.2

YEREL SAKINLERE YÖNELİK ETKİLER NELER OLACAK ?

Hava ve Gürültü

Projenin yerleşim planı, öncelikli olarak yerel sakinler üzerindeki etkileri en aza indirmek üzere tasarlanmıştır. Güzergahın çok büyük bir kısmı kırsal bölgelerden geçmektedir. Güzergâh yakınlarında (200m içerisinde) okul, hastane ya da yaşlılar için bakım evi gibi hassas yapılar belirlenmemiştir. ÇSED süresince hava kalitesi ve gürültü ölçümleri yapılmış ve yakınlardaki köylerde oluşabilecek potansiyel etkilerin hesaplanması için modeller geliştirilmiştir.

- Hava Kalitesi: ölçülen mevcut değerler olumlu olup, Proje'nin önemli bir etkiye neden olmayacağı öngörülmektedir;
- Gürültü: ölçülen mevcut değerler kırsal bölgeler/köyler için tipik niteliktedir. İnşaat aşamasında büyük ekipmanların gürültüsünün en aza indirilmesine dikkat edilecektir. İşletme aşamasında, evlerin otoyola (ya da kavşaklara, bağlantı yollarına) yakın olduğu birkaç yer yükselen gürültü emisyonundan etkilenebilir. Ek ölçümler yapılacak ve gerekli standartların sağlanması için koruyucu önlemler uygulanacaktır.

İnşaat Araçlarının Güvenliği

İnşaat faaliyetleri kamyonlar dolusu malzemenin Proje alanı içinde taşınmasını gerekli kılacaktır. Bu güzergâhlar küçük köylerden geçerse, yerel topluluklar için rahatsızlık ve güvenlik riskleri teşkil edebilir. Bu nedenle, Proje'nin planlayıcıları bu güzergâhlardan sakınacaktır. Bunun yapılamadığı durumlarda, kamyon şoförleri hız limitine uyum; gürültüyü, tozu ve diğer rahatsızlıkları en aza indirmek gibi sıkı kurallara tabi olacaklardır. Çocuklar, okullar, yaşlı insanlar vb. görüldüğünde özellikle dikkat edilecektir.

6.3

MEVCUT ARAZI KULLANIMI-TARIM FAALİYETLERİ ETKİLENECEK Mİ ?

Mevcut duruma ilişkin çalışmaların bulguları Proje alanındaki arazilerin %85'inin tarım amaçlı (çoğunlukla sulamalı olmayan tarım), %6'sının askeri amaçlı kullanıldığını ve ormanların, suni yüzeylerin, yarı doğal alanların ve su kütlelerinin diğer arazi kullanım özelliklerini oluşturduğunu göstermiştir. Köylerde yaşayan halkın çoğunluğu geçim kaynağı olarak tarım ile ilgilenmektedir.

Otoyol bazı arazilerin kalıcı olarak alınmasını gerektirecektir ve bu araziler bir daha tarım veya başka amaçlı kullanılamayacaktır. (Kuşkusuz, arazi sahipleri arazilerinin kaybı karşılığında tazmin edilecektir - kamulaştırma süreci aşağıdaki bölümde açıklanacaktır.) İnşaat aşamasında geçici olarak kiralanan araziler, geri verilmelerinden önce, mümkün olduğunca eski haline getirilecektir.

Çiftçilerin çoğu tarım faaliyetlerine eskisi gibi devam edebilecektir. Otoyol çok sayıda altgeçit ve üstgeçit inşa edilecek şekilde planlanmıştır; böylece, mevcut yollar/patikalar korunacak ve çiftçiler arazilerine bugün olduğu gibi ulaşabilecektir.

Benzer şekilde, mevcut akarsu ve sulama kanalları, su boruları ve kuyular da muhafaza edilecektir.

6.4

TOPLUM DÜZEYİNDE DESTEK

ÇOK A.Ş. Proje bölgesindeki köyler için Toplum Düzeyinde Destek Programı (TDDP) olarak adlandırılan gönüllü bir destek program uygulayacaktır. TDDP tarımsal verimin artırılması üzerine eğitimler gibi, sadece doğrudan kamulaştırmadan etkilenen kişilere değil, ilgilenen tüm köy sakinlerine açık çeşitli destekleyici uygulamaları kapsayacaktır.

Köylülerin gereksinimlerinin en etkin biçimde karşılanabilmesi için, TDDP'nin kesin detaylarına köy muhtarları, mevcut resmi kuruluşlar ve toplumsal örgütlerle birlikte karar verilecektir.

TDDP hakkında daha fazla bilgiye yukarıda açıklanan PKP'de yer verilmektedir.

7.1**KGM TARAFINDAN KAMULAŞTIRMA VE KARŞILIK ÖDEMESİ**

Proje bazı arazilerin kalıcı olarak alınmasını ve diğerlerinin ise inşaat süresinde geçici olarak kiralanmasını gerektirmektedir. Arazi alımı süreci KGM'nin sorumluluğundadır. Daha önce belirtildiği gibi, Otoyol güzergahı, az sayıda ev ve işyeri olacak şekilde, sadece birkaç yapının kaldırılmasını gerektirecek şekilde tasarlanmıştır.

Arazinin kalıcı kamulaştırılması KGM tarafından, İstimlak Kanunu uyarınca Türk mevzuatına göre yürütülecektir. Otoyol boyunca bazı inşaat sahaları için geçici arazi alımı gerekmektedir. ÇOK A.Ş. özel mülk sahipleriyle mutabık kalınan kira sözleşmeleri vasıtasıyla geçici arazi alımı sürecini yönetecektir.

Proje, 2500 arazi parselini ve ilgili mülk sahiplerini/müşterek sahipleri, ve ayrıca, etkilenen araziye kiralamış/kullanmakta olan kişileri etkileyecektir. Bu bağlamda Proje'den geçici ya da kalıcı şekilde etkilenecek olanlar aşağıdaki gibidir:

- Özel arazi sahipleri ve arazi üzerindeki ortak hak sahipleri (tapu sahipleri)
- Ev, ticari mülk ya da inşa edilmiş diğer yapıların sahipleri
- Arazideki varlıkların (örn. sulama sistemleri, binalar, ağaçlar) sahipleri
- Alışılmış sahipler/ hazine arazisi kullanıcıları/ araziye 20 yıldan uzun bir süredir kayıt dışı kullananlar ("zilyet")

Bütün süreç Türk İstimlak Kanunu'nun hükümlerine ve KGM'nin benzer yol altyapı projelerindeki prosedürlere tamamen uyumludur.

Süreç hakkında daha fazla detay için, lütfen ayrı bir belge olan ve Tablo 1'de yer alan KBR (Kamulaştırma Bilgi Rehberi) dokümanına başvurunuz.

ÇOK A.Ş. , ÇSED Dosyası'nın bir parçasını oluşturacak şekilde, bir Çevresel ve Sosyal Yönetim Planı (ÇSYP) - Tablo I'de Cilt IV olarak belirtilmektedir) hazırlamıştır. Bu plan Proje'nin inşaat ve işletme aşamalarında yerine getirilmesi gereken tüm gereklilikleri, hangi eylemlerin ne zaman ve kim tarafından gerçekleştirileceğini açıklamaktadır. Bu eylemlerden bazıları doğrudan ÇOK A.Ş.'nin sorumluluğunda olup, diğerleri ise yükleniciler için belirlenmiştir. Her durumda, ÇSED yükümlülüklerinin, amaçlandığı şekilde uygulanmasının genel sorumluluğu ÇOK A.Ş.'ye aittir.

ÇOK A.Ş., bu nedenle, Proje'yle alakalı tüm organizasyonların ve personelin eylemlerinin ÇSYP'de belirlenen gerekliliklerle uyumlu olmasını sağlamak amacıyla bir izleme programı geliştirecektir. İnşaat aşamasında izleme faaliyetleri, daha sonraki işletme aşamasına göre daha yoğun olacaktır. Bu durum, uzmanların sahada aktif olmalarını gerektirecektir; bu uzmanlar, yüklenici çalışmalarının çevresel ve sosyal koruma ilkelerine sadık kalması, işçilerin ve halkın sağlık ve güvenliğinin korunması için faaliyetleri kontrol edecektir.

Tüm taraflar için Proje'nin güvenli bir biçimde yürütülmesi ÇOK A.Ş.'nin hedeflerinden biridir.

Daha önce değinildiği gibi, ÇOK A.Ş. kredi kuruluşları tarafından, ÇSYP uygulamasının durumu ve izleme faaliyetleri üzerine periyodik raporlar vermekle yükümlü kılınmıştır. Buna ek olarak, kredi kuruluşları, raporlanan durumu teyit etmek için periyodik olarak kendi izleme faaliyetlerini gerçekleştirecektir.

Proje uygulamaları süresince, ÇOK A.Ş., yerel halkla yakından ilişkiler kurmak, halkın Proje çalışmaları hakkındaki endişelerinin ya da şikayetlerinin, hızlı ve tatmin edici bir şekilde ele alınmasını sağlamak için Toplumla İletişim Sorumluları atayacaktır.

KRİTİK KONULAR VE ETKİ AZALTMA ÖNLEMLERİ TABLOSU

Aşağıdaki tabloda, ÇSED raporunda tanımlanan kritik Proje etkilerinin ve ÇOK A.Ş. tarafından bu etkilerden kaçınmak ya da bunları en aza indirmek için uygulanması gereken ilgili eylemlerin (etki azaltma önlemleri) bir özeti sunulmaktadır. Etkiler, ciddiyet/şiddet seviyelerine göre, *Önemsiz, Az Önemli, Orta Derecede Önemli ve Önemli* şeklinde derecelendirilmekte ve pozitif etkiler de *Olumlu* olarak belirtilmektedir. Her değerlendirme seviyesi tabloda özel renk koduyla vurgulanmaktadır. Etkiler, her ÇSED konusu için tek tek ele alınmakta (örn. Kaynaklar ve Atık Etkileri) ve Projenin İnşaat ve İşletme aşamaları için ayrı ayrı değerlendirilmektedir.

Tabloda, öncelikli olarak her bir ilgili etki açıklanmaktadır ve ardından, etki azaltma önlemleri değerlendirilmeden önce, etkinin potansiyel ciddiyet/şiddet seviyesi belirtilmektedir. Bir sonraki sütunda tavsiye edilen etki azaltma önlemleri tanımlanmakta ve ardından, bu etki azaltma önlemlerinin uygulanmış olduğu varsayılarak, geriye kalan etki seviyesi belirlenmektedir. Tabloda gösterildiği gibi, hemen hemen tüm etkilerin şiddeti, etki azaltma tedbirleri uygulanarak önemli ölçüde azaltılabilir; sadece birkaç etkinin geriye kalan etkisinin de önemli olabileceği öngörülmektedir.

Not: ÇSED Raporu'nda, daha fazla etki azaltmaya gerek duyulmaksızın, *Önemsiz* veya *Az Önemli* olarak değerlendirilmiş birçok etki tespit edilmiştir. Bu etkiler, bu tabloda yer almamaktadır: *Tablo yalnızca başlangıçta Orta Derecede Önemli, Önemli veya Olumlu şeklinde derecelendirilen öğeleri içermektedir.*

No	Etkinin Tarifi	Etki Değerlendirmesi (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından önce)	Etki Azaltma Önlemleri	Kalan Etki (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra)
KA	Kaynaklar ve Atıklarla İlişkili Etkiler			
	İnşaat Aşaması			
KA-1	Toprak işleri ve kaynakların çıkarılması sırasında habitatların ve bitki örtüsünün tahrip edilmesi riski	Önemli	Riskleri ve etkileri azaltmak için jeoloji, arazi kullanımı ve habitat koşullarının araştırılması. Karayolunun inşa edilmesi için gerekli alanın açılabilmesi amacıyla bazı doğal yaşam alanlarının tahrip edilmesi kaçınılmazdır. Bu nedenle, etki azaltma önlemleri ile durum iyileştirilecek ancak habitat ve bitki örtüsü üzerindeki etki kaçınılmaz olarak önemli seviyede kalacaktır.	Önemli
KA-2	Hafriyat toprağının bertaraf edilmesi	Önemli	Atık ve toprak yönetim prosedürlerinin uluslararası ve yerel standartlara uygun olarak optimize edilmesi.	Orta derecede önemli

No	Etkinin Tarifi	Etki Değerlendirmesi (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından önce)	Etki Azaltma Önlemleri	Kalan Etki (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra)
KA-3	İnşaat faaliyetleri sırasında tehlikeli atık oluşumu	Önemli	Tehlikeli maddelerin (örn., yakıtlar, yağlar) kullanılması, depolanması ve emniyetli bir şekilde bertaraf edilmesi prosedürleri de dahil olmak üzere Atık Yönetim Prosedürü.	Orta derecede önemli
	İşletme Aşaması			
KA-4	Tehlikeli atık üretimi	Önemli	Tehlikeli Atık Yönetmeliklerine ve saha eğitimlerine uyum.	Orta derecede önemli
JT	Jeoloji, Topraklar ve Kirlenmiş Arazi ile İlişkili Etkiler			
	İnşaat ve İşletme Aşamaları			
JT-1	Zeminde stabilitesizlik ve erozyon riski	Önemli	Tasarım aşamasında toprak stabilitesi tespiti, inşaat sırasında toprak yönetim prosedürü uygulanması ve etki önlemeye yönelik drenaj, ağaçlandırma ve şev stabilitesi önlemleri.	Önemsiz
JT-2	Sismik Risk	Önemli	Sismik aktivitelerden ve taşkınlardan korunmak için tasarım, inşaat ve işletme faaliyetleri sırasında uluslararası standartlara ve teknik şartnamelere uyum.	Önemsiz-Az Önemli
JT-3	Kirlenmiş Araziler	Önemsiz-Önemli	Toprak Yönetim Prosedürü izlenecektir. İnşaat sırasında beklenmedik şekilde karşılaşılan kirlenmiş malzemeler kanunlara göre tespit edilecek ve ele alınacaktır.	Önemsiz
JT-4	Kontamine olmuş dökülmeler ve yüzey akıntıları	Az Önemli-Önemli	Etkileri azaltmak için uygun arıtma-dökülme kontrol sistemleri, yer altı/yer üstü depolama tankları, gaz/benzin istasyonları için muhafaza önlemleri, sızıntı tespit sistemleri ve alarmlar vb. uygulanacaktır.	Önemsiz-Az Önemli
KS	Karasal Su Ortamı Üzerindeki Etkiler			
	İnşaat Aşaması			
KS-1	Yüzeysel su kalitesi üzerindeki etkiler	Önemli	Kazılan alanlarda veya su kaynaklarında hiçbir yakıt, ekipman veya tehlikeli madde depolanmayacak veya elleçlenmeyecektir (tel örgüleme uygulanacaktır). Atık su yerel/belediye kanalizasyon şebekesine boşaltılacaktır.	Önemsiz
KS-2	Yeraltı suları üzerindeki etkiler	Orta derecede önemli-önemli	Bknz. Yukarısı	Önemsiz
	İşletme Aşaması			
KS-3	Yüzeysel su kalitesi üzerindeki etkiler (geçici)	Önemli	Bir Atık Yönetim Prosedürü hazırlanacak ve inşaat ve işletme faaliyetleri sırasında dökülmelerin ve tehlikeli madde sızıntılarının yönetimini içeren bir dökülme riski değerlendirmesi yapılacaktır.	Önemsiz

No	Etkinin Tarifi	Etki Değerlendirmesi (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından önce)	Etki Azaltma Önlemleri	Kalan Etki (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra)
KS-4	Yüzeysel su kalitesi üzerindeki etkiler (kalıcı)	Önemli	Kalıcı erozyon ve yüzeysel akıntıları kontrol yapılarının denetimi ve bakımı. Akaryakıt istasyonları uluslararası standartlara uygun olarak işletilecek ve yağ ayırıcıları istenen su arıtma sonuçlarını hedefleyerek kullanılacaktır.	Önemsiz
KS-5	Kara drenajı ve taşkınlar üzerindeki etkiler	Önemli	Yol drenajı ve yağmur suyu yönetim sisteminin, uluslararası standartlarla uyumlu bir biçimde, doğru konumlandırılması ve uygulanması	Önemsiz
KS-6	Yeraltı su kaynakları üzerindeki potansiyel etkiler	Orta derecede önemli- önemli	Bknz. Yukarısı	
DS	Denizel Su Ortamı Üzerindeki Etkiler			
	İnşaat Aşaması			
DS-1	Dip tarama faaliyetlerinden kaynaklanan etkiler (iki köprü kulesinin temellerini yerleştirmek için boğazın deniz tabanının kazılması). Dip tarama yapılmasından kaynaklanan sedimanlar suyu kirletebilir ve deniz bitkilerini ve balıkları etkileyebilir.	Etkilerin önem derecesi ek değerlendirme yapılmadan belirlenemez	ÇOK A.Ş. tarafından görevlendirilen dip tarama firması vakum yöntemi ve modern ekipmanlar kullanacaktır (kepçe kullanılmasına kıyasla daha az kirliliğe neden olan ve daha hızlı). Malzemeler daha sonra Liman Başkanlığı tarafından seçilen özel yerlerde deniz tabanının başka bir bölümünde bertaraf edilecektir.	Kalan etkiler sediman analizleri sonrasında değerlendirilecektir.
DS-2	Rutin olmayan olaylar İnşaat sahasından çıkan arıtılmamış atık suların kazara veya planlanmayan bir şekilde boşaltılması riski mevcuttur. Standart işletme prosedürleri ve inşaat sahasının iyi yönetimi uygulamaları çoğu vakayı önleyecek olsa da, bu şekilde bütün vakaları önlemek mümkün olmayabilir İnşaat sahasındaki atık suların kazara deniz ortamına karışmasına neden olması en muhtemel olaylar ekstrem hava koşulları, yetersiz bakım ve operasyonel hatalar olacaktır.	Orta derecede önemli	Mevcut tasarım aşamasında, ÇOK A.Ş. karasal ortam ve deniz ortamında dökülmelere uygun müdahaleleri ve temizlik işlemlerini içeren bir Acil Durum Engelleme ve Müdahale (ADEM) Planı hazırlayacaktır. Boğaz sularına (örneğin büyük ticari gemilerin çarpışması veya köprü üzerinde ciddi bir kazanın meydana gelmesi gibi nedenlerle) büyük miktarda yakıt/yağ dökülmesi halinde, bu vakalara öncelikle, gerekli acil müdahale ekipmanına sahip olan ve acil kazalara Liman Başkanlığı'nın emriyle müdahale eden Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtama İşletmeleri Genel Müdürlüğü tarafından müdahale edilecektir. Ayrıca, Çanakkale Boğazı'nda 20 sahil tesisi tarafından kurulmuş özel bir kuruluş (MARE - Deniz Temizlik Hizmetleri) bulunmaktadır Çevresel Yönetim Planı ve Kule Temelleri için Deniz Güvenliği Prosedürü, deniz ortamında tasarım yönetimi prosedürlerini içerecektir. Yüklenicilerden inşaat aşaması öncesinde talep edilecek Çevresel Yönetim Planı'nın, minimumda, gemilerden atıkların toplanması,	Hadiselerin çoğunda bu önlemlerin deniz ortamında meydana gelebilecek etkilerin engellenmesi için yeterli olduğu düşünülmektedir. Çarpışmalara dayalı risklerin önemi Seyir Risk Değerlendirmesi'nin ardından belirlenecektir.

No	Etkinin Tarifi	Etki Değerlendirmesi (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından önce)	Etki Azaltma Önlemleri	Kalan Etki (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra)
			depolanması, elleçlenmesi, bertarafı vb konularda hükümleri kapsamı beklenmektedir.	
DS-3	Deniz kazalarından ve kazara dökülmelerden kaynaklanan etkiler	Kazalarla ilgili etkilerin önemi bu aşamada değerlendirilemez.	ÇOK A.Ş., gemicilik seyir uzmanları ve Liman Başkanlığı ile Köprü'nün inşası sırasında Çanakkale Boğazı'ndaki olası kazalardan kaçınmak için prosedürler hazırlamak amacıyla özel bir araştırma yürütmektedir. Talimatlar daha sonra inşaat firmaları ve onların gemi kılavuzları tarafından takip edilmelidir.	Kalan etkiler seyir risk değerlendirme çalışmaları sonrasında değerlendirilecektir.
	İşletme Aşaması			
DS-4	Karayoluyla erişilebilirliğin artması nedeniyle feribotlara duyulan ihtiyacın azalması Köprü, mevcut durumda Çanakkale Boğazı'nın iki yakası arasında işlemekte olan feribot hizmetlerine duyulan ihtiyacı azaltacak, böylece denizel su ortamında, özellikle de su kalitesinde oluşan ilgili fiziksel, kimyasal ve gürültü kirliliğini dolaylı olarak azaltacaktır.	Olumlu	Herhangi bir öneri sunulmamıştır.	Olumlu
DS-5	Yüzey akıntısı drenajı ve atılan çöplerin su kalitesine etkileri	Az Önemli-orta derecede önemli	Drenaj sistemi, uygun tasarım ve düzenli bakım çalışmaları herhangi bir kazaen taşmanın önlenmesini sağlayacaktır. Yağ / su ayırıcıdan geri kazanılan atıkların takibi yapılacaktır. Çöpleri önlemek için tabelalar asılacaktır. Köprü yol yüzeyindeki ve yollardaki çöp ve pislikler düzenli olarak temizlenecektir. Yol kenarındaki çöp ve artıklar düzenli olarak toplanacaktır.	Önemsiz

No	Etkinin Tarifi	Etki Değerlendirmesi (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından önce)	Etki Azaltma Önlemleri	Kalan Etki (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra)
DS-6	Köprü Tasarımı ve Rutin dışı olaylar veya dışsal olaylar: Dışsal olayların köprü yapısına verebileceği hasar Çanakkale Köprüsü, Avrasya ve Afrika-Arap levhaları arasındaki sınırın bir parçasını oluşturan Kuzey Anadolu Fayı'nın (KAF) yakınında yer almaktadır. Bu alan, 1. derece deprem bölgesinde bulunduğundan depremlere karşı duyarlıdır.. Bölgede, köprünün 100 yıllık işletim süresi içinde büyük bir sismik olayın gerçekleşme olasılığının orta seviyede olduğu kabul edilmektedir.	Önemli	Köprünün yapısal hasardan korunması ve sismik olaylarda trafiğin kontrolü için uygulanacak önlemler ayrıntılı tasarım aşamasında ele alınmıştır. ÇOK A.Ş. tarafından yürütülen jeoteknik, jeolojik ve deprem mühendisliği çalışmaları tasarımın başlaması için gerekli temeli oluşturmuştur ve diğer açıklayıcı çalışmalar, laboratuvar testleri ve deprem mühendisliği analizleri bu verileri geliştirecektir. ÇOK A.Ş. inşaat aşamasından önce köprünün ayakları boyunca aşınmaya yönelik incelemeler yapmayı taahhüt etmektedir. Belirlenecek risk seviyesine göre etki azaltma önlemleri uygulanacaktır. Potansiyel etki azaltma önlemleri arasında ayakların temelleri çevresinde şiltelerin, koruyucu kaya dolguların kullanılması düşünülebilir. Çanakkale Boğazı'nın diğer kısımlarındaki potansiyel batimetrik değişimler değerlendirmeye alınmayacaktır.	Önemsiz
DS-7	Köprü ayakları/kuleleri ve destekleyici yapılardan kaynaklanan engel ve müdahalelerin etkileri	Risk değerlendirmesi çalışması tamamlandıktan sonra onaylanacaktır.	ÇOK A.Ş. tarafından seyir uzmanları ve Liman Başkanlığı ile, Köprü'nün işletilmesi sırasında Çanakkale Boğazı'nda kazalardan kaçınmak için prosedürler hazırlamak amacıyla özel bir çalışma yürütülmektedir. Köprü tasarımcılarının gemilerin kuleler arasında güvenli bir şekilde geçebilmesini sağlamak için bu çalışmayla belirlenen gereklilikleri uygulamaları gerekmektedir.	Kalan etkiler seyir risk değerlendirme çalışmaları sonrasında değerlendirilecektir.
DS-8	Morfodinamik Rejimdeki Değişiklikler (Boğazdaki su akıntıları ve suyun akışı)	Aşınma değerlendirmesi tamamlandıktan sonra tespit edilecektir.	Etki azaltma önlemleri ve kalan etkiler aşınmaların ve batimetrideki değişikliklerin değerlendirilmesinden sonra belirlenebilecektir. Bu konular, ayrıca, denizcilik ve seyir üzerine yapılan özel çalışmada da ele alınmaktadır.	Kalan etkiler seyir risk değerlendirme çalışmaları sonrasında değerlendirilecektir.
BK	Biyçeşitlilik ve Doğal Kaynakların Korunması ile İlişkili Etkiler			
	İnşaat Aşaması			
BK-1	Karasal Çevre: Flora kaybı (Türkiye'de dağılımı sınırlı olan <i>Rorippa thracica</i> , nesli tehlikede olan bir tür)	Önemli	Alanların sınırlandırılması ve erişim yollarının tanımlanması süreçlerinin inşaat faaliyetlerinin başlamasından önce gerçekleştirilmesi; faunanın diğer alanlara taşınmasını sağlamak için bitki örtüsünün temizlenmesi; toz ve gürültü emisyonlarının azaltılması.	Az önemli

No	Etkinin Tarifi	Etki Değerlendirmesi (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından önce)	Etki Azaltma Önlemleri	Kalan Etki (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra)
BK-2	Karasal Çevre: Flora kaybı (<i>Campanula lyrata</i> subsp. <i>lyrata</i> , <i>Acanthus hirsutus</i> and <i>Ballota nigra</i> subsp. <i>Anatolica</i> endemik türleri, <i>Ferulago confusa</i> and <i>Thymus atticus</i> hassas ve Türkiye'de sınırlı dağılıma sahip türler).	Orta derecede önemli	Sınırlı dağılıma sahip olan bitki tohumları (<i>Ferulago confusa</i> ve <i>Thymus atticus</i>), yol kenarından toplanarak inşaat sonrası peyzaj aşamasında kullanılacak ve ayrıca koruma amacıyla Ankara Tohum Gen Bankası'na teslim edilecektir.	
BK-3	Karasal Çevre: Yüksek hassasiyetli tatlı su ekosistemlerine verilebilecek zararlar (<i>Anguilla Anguilla</i> 'nın potansiyel varlığı)	Önemli	Atıklar, tehlikeli kimyasal maddeler ve hafriyat atıkları tatlısu yapılarına dökülmeyecek veya buralara yakın depolanmayacaktır. Bitki tasfiye çalışmaları sırasında kıyı bitki örtüsünü ve su organizmalarını etkilemekten kaçınılacaktır.	Az önemli
BK-4	Karasal Çevre: Orta hassasiyetteki tatlı su ekosistemlerine verilebilecek zararlar (Riparian galeri ormanı, <i>Squalis cii</i> ve olası <i>Solea solea</i> varlığı)	Orta derecede önemli	Bknz. Yukarısı	Az önemli
BK-5	Denizel Çevre: Sualtı gürültüsü (Balık türleri ve orta seviyede hassasiyete sahip balık türleri ve mutur için)	Orta derecede önemli	Merkez kuleler için kazık çakma faaliyetleri sırasında gürültü azaltıcı cihazlar ve Deniz Memelileri İzleyici (Marine Mammals Observer) kullanılacaktır. Çalışma sırasında 500 m yakında mutur ve yunus balığı tespit edilmesi durumunda işlem durdurulacaktır.	Az önemli
BK-6	Habitat değişikliği (<i>Pinna nobilis</i> deniz yosunu – alt tabakanın kaldırılması)	Orta derecede önemli	Habitattaki bireyler belirlenecek ve uygun yerlere taşınacaktır. Hasar gören habitatın doğal bir şekilde eski haline getirilmesi gerçekleşmezse, bu habitatlar orijinal yaşam alanlarını yeniden kurmak veya yeniden yaratmak için eski haline getirilecektir.	Önemsiz
BK-7	Denizel Çevre: Yeni sert alt tabakanın kolonileşmesi	Olumlu	Herhangi bir öneri sunulmamıştır.	Olumlu
BK-8	Denizel Çevre: Denizcilikle ilgili kazalar ve kazara dökülmeler	Bu riskin büyüklüğü etki değerlendirmesi sırasında belirlenmemektedir.	ÇOK A.Ş., bir seyir risk değerlendirme çalışması yapacak ve bunun sonuçları çerçevesinde, mevcut sistemin etkinliğini etki değerine dahil edilebilecektir. Denizcilik seyir değerlendirmesi çalışmaları halen devam etmektedir.	Kalan etkiler seyir risk değerlendirme çalışmaları sonrasında değerlendirilecektir
BK-9	Kazayla ve Kontrolsüz Deşarjlarla Su Kalitesinin Değiştirilmesi	Orta derecede önemli	ÇOK A.Ş. kara ve deniz çevresindeki dökülme ve temizleme vakalarında uygulanabilecek bir Acil Durum Engelleme ve Müdahale Planı (örn. Yağ tutucu ve yağ/su ayırıcıları kullanımı) hazırlayacaktır.	Az önemli
BK-10	Karasal Çevre: Faunaya (kuşlar) karayolu inşaatı ve köprü yapılarının varlığı nedeniyle (çarpmalar olabilir), boğazlar üzerinden göç ederlerken ve	Potansiyel olarak önemli	İnşaat (ve işletme) aşamasında florayı (bitkiler/bitki örtüsü) korumak üzere yukarıda açıklanan etki azaltma önlemlerinin çoğu kuş habitatlarının korunması için de geçerlidir. Benzer şekilde,	Az önemli

No	Etkinin Tarifi	Etki Değerlendirmesi (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından önce)	Etki Azaltma Önlemleri	Kalan Etki (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra)
	yuvalama (Saros Körfezi) sırasında verilen rahatsızlık		gürültü ve titreşimi engellemeye yönelik önlemler kuşlara verilen rahatsızlığı en aza indirecektir.. 2018 ilkbaharında Saros Körfezi'nde yuvalayan ve yavrulayan bazı hassas kuşlar ve özel bir tür (Çanakkale Boğazı üzerinden göç eden yelkovan) kuş için ek incelemeler yapılacaktır. Bu ek çalışmaların sonuçlarına bağlı olarak, Proje'de ilave etki azaltma önlemleri uygulanabilir. Örneğin, Saros Körfezi'ndeki yuvalama habitatlarının daha iyi korunması ve yelkovan kuşlarının çarparak yaralanmasının önüne geçmek için, köprü kulelerinin su yüzeyine yakın noktalarda özel olarak aydınlatılması (inşaat ve işletme aşamalarında) gerekebilir.	
	İşletme Aşaması			
BK-11	Karasal Çevre: Kazalar sonucunda fauna kaybı (orta hassasiyetteki türler)	Orta derecede önemli	Sürücülerin yaban hayvanlarını ezme tehlikesine karşı Otoyol boyunca uyarı işaretleri kullanılacaktır.	Az önemli
BK-12	Karasal Çevre: Faunaya bariyer etkisi (orta hassasiyetteki türler)	Orta derecede önemli	Otoyolun geçilebilirliğini arttırmak ve bariyer etkisini azaltmak için Otoyol boyunca fauna geçiş noktaları kurulacaktır.	Az önemli
BK-13	Denizel Çevre: Denizcilikle ilgili kazalar ve kazara dökülmeler	Kazara dökülmelerin sıklığı ve kapsamı hakkında veri bulunmamaktadır.	Proje bölgesindeki seyir riskinin yönetimi öncelikle Denizcilik Müsteşarlığı'nın sorumluluğundadır. Bu konu devam eden gemi seyir çalışmasının bir parçasıdır.	Kalan etki değerlendirilmesi, ÇOK A.Ş. tarafından gerçekleştirilecek risk değerlendirilmesi nin sonuçlarına bağlı olacaktır.
Hİ	Hava ve İklim Üzerindeki Etkiler			
	İnşaat Aşaması			
Hİ-1	İnşaat tozu (Yıkım, hafriyat ve inşaat araçlarının taşıdığı kirin ekolojik reseptörlere etkisi)	Önemli	Yüzey sıkıştırıcı maddeler asfaltsız yollarda ve hafriyat işlerinde kullanılacak, araçlar için hız sınırları belirlenecek, kamyonlar temizlenecek ve üstleri kapatılacak, zemin ve hafriyat işlerinin üstü örtülecek ve toprağın düzgün bir şekilde ve doğru yerde depolanması sağlanacaktır.	Az önemli
Hİ-2	İnşaat tozu (Yıkım faaliyetlerinin insan sağlığına ve toz kirliliğine etkisi)	Orta derecede önemli	Bknz. Yukarısı	Az önemli
	İşletme Aşaması			
Hİ-3	İşletme aşamasında saha dışı etkiler (Yerel hava kalitesi)	Olumlu	Herhangi bir öneri sunulmamıştır	Olumlu

No	Etkinin Tarifi	Etki Değerlendirmesi (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından önce)	Etki Azaltma Önlemleri	Kalan Etki (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra)
GT	Gürültü ve Titreşim Etkileri			
	<i>İnşaat Aşaması</i>			
GT-1	Otoyol İnşaat Sahalarında oluşan gürültü (merkez veya koltuk şantiyelerde ve yapılarda)	Önemli	Tüm makine ve araçların düzenli denetimi ve bakımı, makinelerde susturucu kullanılması veya ses yalıtımı yapılması, Proje trafiğinin azaltılması ve hız sınırlarının belirlenmesi inşaat faaliyetlerinden kaynaklanan gürültüyü azaltır.	Az önemli
	<i>İşletme Aşaması</i>			
GT-2	Otoyoldaki trafikten kaynaklanan gürültü	Orta derecede önemli- önemli	Otoyolun güzergahı mümkün olduğunca konut alanlarına yaklaşmayacak şekilde seçilmiştir, ancak bazı yerlerde bu durum önlenememiştir. Otoyol çalışmaları sırasında gürültü sıkıntısı yaşanması durumunda, "düşük gürültü" sağlayacak yol yüzeyi inşa edilmesi, gürültü önleme için doğal topografya kullanımı, otoyola bitişik gürültü bariyerleri ve otoyola bitişik alanlardaki evlerin izolasyonunun iyileştirilmesi gibi çeşitli seçenekler mevcuttur.	Bu aşamada, gürültü seviyesinin azaltılabileceği tahmin edilebilir.
PG	Peyzaj ve Görsellik Üzerinde Etkiler			
	<i>İnşaat Aşaması</i>			
PG-1	Arazi kullanımındaki değişiklikler nedeniyle manzara değişimi	Önemli	Yoğun inşaat faaliyet alanlarının görülmesini engellemek için çalışma alanları küçük tutulacak ve görsel engeller ve geçici çitler uygulanacaktır.	Gözlemciye bağlıdır.
PG-2	Yeni yapıların görünürlüğü	Önemli	Bknz. yukarısı. İnşaat faaliyetlerinin en dikkat çekeni yeni Köprü inşası olacaktır. Otoyolun bazı bölümleri sadece nispeten az sayıda yerel sakin tarafından görülen uzak bölgelerdedir. Bazı insanlar inşaat çalışmalarına "olumsuz" bakarken diğerleri bunları ilginç ve olumlu bulabilir. İzmit Körfezi'ndeki Osman Gazi Köprüsü deneyimine dayanarak, birçok insanın internetten inşaat sürecini takip edeceği ve bazılarının özellikle bu büyük köprü inşasını izlemek için Gelibolu ve Lâpseki'ye gidecekleri tahmin edilmektedir.	Gözlemciye bağlıdır
	<i>İşletme Aşaması</i>			
PG-3	Arazi kullanımındaki değişiklikler nedeniyle manzara değişimi	Orta Derecede Önemli Önemli	Otoyolda: Kaybedilen habitatları yeniden oluşturmak için ağaçlandırma, yeni doğal yaşam alanlarının oluşturulması ve geliştirilmesi, yerel peyzajın eski haline getirilmesi, yol yapısının ve toprak işlerinin perdelenmesi, peyzaj tasarımının bölgesel	Gözlemciye bağlıdır

No	Etkinin Tarifi	Etki Değerlendirmesi (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından önce)	Etki Azaltma Önlemleri	Kalan Etki (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra)
			manzaralarla uyumlu olması. Köprüde: Köprü çevredeki alanlardan rahatça görülecektir. İnşaat aşamasında olduğu gibi, bazı insanlar köprü manzarasını olumsuz bulabilir, ancak çoğu insanın olumlu bir izlenime sahip olacağı ihtimali daha yüksektir.	
PG-4	Yeni yapıların görünürlüğü	Orta Derecede Önemli Önemli	Bknz. Yukarısı	Gözlemciye bağlıdır
SE	Sosyoekonomik Etkiler			
İnşaat Aşaması				
SE-1	Ekonomik gelişme nedeniyle göç alma ve yerel nüfusun gençleşmesi	Olumlu	Yerel işgücünün ve etkiye açık kişilerin ya da Projeden etkilenen topluluklara ait bireylerin istihdam edilmesine ve malların ve hizmetlerin yerel kaynaklardan tedarik edilmesine yönelik uzun vadeli fırsatlar yaratılması.	Olumlu
SE-1a	Yukarıda sözü edilen ekonomik büyüme nedeniyle emlak fiyatlarında artış	Olumlu-Az Önemli	Bölgede yaşayan pek çok kişi, ekonomik yükselme ve buna bağlı mülk değer artışlarını hayatlarında olumlu bir gelişme olarak görebilir. Bunun mülk satın almak isteyen yerel sakinler için olumsuz etkileri olabilir. Bu Proje bağlamında uygun etki azaltma önlemleri uygulanamaz.	Olumlu-Az Önemli
SE-2	Projenin uygulanmasından kaynaklanan toplumsal gerginlikler ve uyumluluk kaybı (örneğin potansiyel elektrik veya su kaynaklarının kesintiye uğraması nedeniyle)	Orta derecede önemli	İnşaat yüklenicileri, yerel sakinler için etkinin asgari gerçekleşmesini sağlamak üzere dikkatli bir planlama yapmakla yükümlüdürler. Herhangi bir sorun olması durumunda, sakinler ÇOK A.Ş. ile doğrudan bir çözüm aramaya başvurabilirler (bunun için özel bir "Şikâyet Mekanizması" mevcuttur ve ÇOK A.Ş.'nin yerel köyleri sıkça ziyaret eden temsilcileri olacaktır.) Ayrıca, etkilenen kişiler onlara yardımda bulunabilecek Muhtar ve diğer yetkililer ile iletişime geçebilir.	Az önemli
SE-3	İstihdam fırsatları ve hizmetlerin tedarigi	Olumlu	ÇOK A.Ş., yerel istihdam ve yerel işletmeler için hizmet tedarigi fırsatlarını arttırmayı (örneğin, işçiler için gıda ve destek hizmetleri tedarik etmeyi) amaçlamaktadır. Bunun için, ÇOK A.Ş. ve inşaat yüklenicileri bu amaca yönelik bir Yerel Kapasite ve İstihdam Planı geliştirmektedirler.	Olumlu
SE-4	İşgücü kapasitesinin artırılması	Olumlu	Bknz. Yukarısı	Olumlu
SE-5	Karayolu taşımacılığı ve altyapısında hasarlar ve bozulmalar	Orta derecede önemli	Proje, mevcut yol ağını, belirli bir yolun kapatılması gerektiğinde güzergahı yeniden yönlendirerek veya diğer yerel çözümleri kullanarak inşaat sırasında halka açık tutacaktır.	Az önemli

No	Etkinin Tarifi	Etki Değerlendirmesi (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından önce)	Etki Azaltma Önlemleri	Kalan Etki (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra)
SE-6	Mevcut altyapı kamu hizmetleri üzerinde baskı ve kesintiler	Orta derecede önemli	Proje, kamu hizmetlerinin (elektrik şebekesi, kanalizasyon sistemi, yerel ve bölgesel düzeylerde su temini) ve hidrolojik araştırmaların bir değerlendirmesini yapacak ve projeye yakın yerleşimlerin ve endüstri tesislerinin durumunu değerlendirecektir.	Az önemli
SE-7	İnşaat sırasında taşkın kontrol ve sulama sistemlerindeki aksamalar nedeniyle su akışında geçici azalma	Önemli	İnşaat öncesi, arazi sahiplerinin şikâyet mekanizmasına dahil edilmesi. Kaybedilen işletme, hane halkı ve geçim kaynaklarının telafisi için önlemler alınması (ÇSED Cilt III, Açıklayıcı Ek 3.2'ye bakın)	Az önemli -Orta derecede önemli
İşletme Aşaması				
SE-8	Ekonomik gelişme nedeniyle göç alma	Olumlu	Yerel işgücünün ve etkiye açık kişilerin ya da Projeden etkilenen topluluklara ait bireylerin istihdam edilmesine ve malların ve hizmetlerin yerel kaynaklardan tedarik edilmesine yönelik uzun vadeli fırsatlar yaratılması.	Olumlu
SE-9	Artan Kentleşme Turizmde ve ekonomik faaliyetlerdeki bu erişim olanakları ve artış, yerleşim bölgelerinde hızlanan bir kentleşmeye yol açabilir ve bu da mevcut toplumsal yapılar, kültürel yaşam ve gelenekler üzerinde olumsuz bir etkiye yol açabilir. Ayrıca bu durum neticesinde tarım arazilerinin kaybı ve yerel nüfusun geçim kaynaklarına yönelik riskler de söz konusu olabilir. Turizmin özellikle yaz aylarında ürün ve hizmetlere yönelik talebi artıran bir ekonomik fayda olduğu unutulmamalıdır. Yazlıklarda tatil yapanlar Lapseki ve Gelibolu için önemli bir gelir kaynağıdır.	Proje güzergâhı boyunca bölgedeki nüfus üzerinde orta derecede önemli etki	Proje seviyesinde bu etkiye yönelik herhangi bir etki azaltma önlemi tanımlanamamaktadır.	Orta derecede önemli
SE-10	İstihdam Fırsatları	Olumlu	Yerel istihdam ve satın alma potansiyelinin belirlenmesi, Otoyoldan yerel topluluklara sağlanan faydaların en üst düzeye çıkarılması, projeden etkilenen topluluklarda ikamet eden yerel personelin istihdam edilmesi, ihalelerin daha ufak parçalara bölünmesi, Yerel Kapasite ve İstihdam Stratejisinin ve Planının uygulanması.	Olumlu

No	Etkinin Tarifi	Etki Değerlendirmesi (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından önce)	Etki Azaltma Önlemleri	Kalan Etki (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra)
SE-11	Gelişmiş bağlantılılık ve erişilebilirlik (yerel-ulusal ekonomi ve istihdam) sayesinde ekonomik büyüme	Olumlu	Bknz. yukarısı	Olumlu
SE-12	Feribot seferlerinin azalması	Orta derecede önemli	Yeni Proje nedeniyle, uzun mesafeli trafiğin (özellikle kamyonların) Boğazı geçmek için (daha az maliyetli) feribot beklemek yerine daha hızlı geçiş için Köprü ücretini ödemeye istekli olacağı öngörülmektedir. Bununla birlikte, bölgedeki yerel trafiğin ve turistlerin çoğunun feribot servislerini kullanmaya devam etmeleri beklenmektedir.	Az önemli
SE-13	Vergi gelirleri (yerel-ulusal ekonomi ve istihdam)	Olumlu	İstihdam fırsatlarını geliştirme önlemlerine bakınız.	Olumlu
SE-14	Yol ve köprünün fiziki mevcudiyeti ve böylece daha gelişmiş hareketlilik ve hizmetlere erişim (toplumun eğitime, istihdama, hizmetlere ve yol güvenliğine erişimi)	Olumlu	İstihdam fırsatlarını geliştirme önlemlerine bakınız.	Olumlu
SE-15	Tarım alanlarına erişimde azalma	Orta derecede önemli	Otoyol tasarımı mevcut yolları ve patikaları mümkün olduğunca yerlerinde tutmak için çok sayıda üst geçit ve alt geçit öngörmektedir. Proje'nin halka açıklanması sırasında bu konuda daha fazla görüş/veri elde edilebilir. Erişimin azalması durumunda ileride ortaya çıkabilecek sorunları kayıt altına almak ve çözmek için Projeye özel bir Şikâyet Mekanizması kullanılacaktır.	Az önemli
Aİ	Arazi, Kullanım, Mülkiyet ve Kişiler Üzerindeki Etkiler			
	İnşaat ve İşletme Aşamaları			
Aİ-1	Fiziksel Yer Değiştirme / Tarım faaliyetlerine dayalı geçim koşulları üzerindeki etkiler	Orta derecede önemli	Etkilenen mülkler için kamulaştırma ve tazminat, KGM tarafından, halka açık bir doküman olan AATK ve Arazi Alımı, Yeniden İskan ve Tazminat Çerçevesinde tanımlandığı üzere, Türk yönetmeliklerine (öncelikli olarak İstimlak Kanunu'na) uygun şekilde yürütülecektir. İkili anlaşmalar yerine getirilinceye kadar ve yasal sahiplerinden resmi onay yazıları alınmadan hiçbir çalışma başlatılamaz. Şahsa ait arazilerin izinsiz kullanımı, komşu arazilerde meydana gelen hasarlarla ilgili şikâyetler Şikâyet Mekanizması aracılığıyla bildirilecek ve dikkate alınacaktır.	Az önemli

No	Etkinin Tarifi	Etki Değerlendirmesi (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından önce)	Etki Azaltma Önlemleri	Kalan Etki (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra)
Aİ-2	Hayvancılık faaliyetlerine dayalı geçim koşulları üzerindeki etkiler	Orta derecede önemli- önemli	Yerel halkın tarla ve otlak alanlarına erişimi sağlanacaktır. Yerel halkın talepleri tasarım ekibi tarafından değerlendirilecek ve uygulanabilir çözümler geliştirilecek ve uygulanacaktır.	Az önemli -Orta derecede önemli
Aİ-3	Otoyolun kamulaştırma koridorunda ve ilişkili tesislerde bulunan ormanlık alanın ekonomik işlevini yitirmesi	Orta derecede önemli	Ormanlık alanların kaybedilmesinin en aza indirilmesi (örneğin viyadük inşası yoluyla), Ağaçlandırma Planının uygulanması, orman yangınlarından kaçınmak ve herhangi bir yangın olayına derhal müdahale etmeye yönelik önlemler.	Az önemli
Aİ-4	Ormanın sosyoekonomik değer kaybı (ekosistem hizmetleri dahil)	Orta derecede önemli		Az önemli
Aİ-5	Toprağın işlenmesine uygun tarım arazilerinin kaybı	Önemli	Türk İstimlak Kanunu ve standart KGM prosedürleri uyarınca varlık kaybı karşılığında tazminat ödenir. Proje'nin inşası için gerçekleşen arazi kayıplarından bazıları kaçınılmaz olacaktır.	Önemli
Aİ-6	Kamusal kullanım için mevcut otlakların kaybı	Önemli		Orta derecede önemli
Aİ-7	Gelecekte kentsel gelişim potansiyeli Proje'nin ertelenmiş bir sonucunun da otoyol inşası nedeniyle tetiklenebilecek kentsel gelişim olacağı varsayılabilir. Bu tür bir gelişme mevcut durum ve arazi kullanıcıları üzerinde hem olumlu hem de olumsuz etkilere yol açabilir. Bu etkinin değerlendirmesini yapmaya uygun detaylar mevcut değildir ve öngörülebilir gelecekte de mevcut olmayacaktır.	Bölgesel Arazi Kullanım karakteri üzerindeki etkinin önemli olacağı öngörülmektedir	Herhangi bir öneri sunulmamıştır	Önemli
ÇK	İşgücü ve Çalışma Koşulları Üzerindeki Etkiler			
	İnşaat Aşaması			
ÇK-1	Genel İş Sağlığı ve Güvenliği Tehlikeleriyle ilişkili Sağlık ve Güvenlik Riskleri	Orta derecede önemli	Yerel tıbbi hizmetler ile işbirliği sağlanacak, meslek kazaları ve tehlikeli olaylar belgelenecek, ziyaretçilerin yönlendirilmesi ve ziyaretçilerin tehlike bölgelerine refakatsiz girişinin engellenmesi için kontrol programı uygulanacaktır.	Önemsiz
ÇK-2	Fiziksel ve Kimyasal Tehlikelerden kaynaklanan Sağlık ve Güvenlik Riskleri	Orta derecede önemli	Çalışma yerleri izinsiz erişiminin engellenmesi için barikatla çevrilecek ve yüksek yapılarda çalışılırken, kaldırma sırasında ve kaldırma teçhizatı kullanılırken, koruyucu cihaz/ekipman sağlanacak, makine emisyonları en aza indirilecek, toz maskeleri vb. kullanılacaktır.	Önemsiz

No	Etkinin Tarifi	Etki Değerlendirmesi (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından önce)	Etki Azaltma Önlemleri	Kalan Etki (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra)
ÇK-3	Acil Durumlardan kaynaklanan Sağlık ve Güvenlik Riskleri	Orta derecede önemli	Sızıntı/Dökülmelerin kontrol altına alınması ve temizlenmesi, mühendislik arızaları, denizde çarpışmalar ve tüm diğer acil durumlar (örn. Doğal afetler) için bir Acil Durum Engelleme ve Müdahale Planı hazırlanacaktır.	Önemsiz
ÇK-4	İnşaat Trafikinden kaynaklanan Sağlık ve Güvenlik Riskleri	Orta derecede önemli	Yolların kapatılması, trafiğin yönünün değiştirilmesi, koruyucu bariyerlerin, konilerin, uyarı ışıklarının kullanılması, vb yöntemlerle emniyetli bir çalışma bölgesi oluşturulacak, hava tahminleri takip edilerek, sürücüler için aşırı koşullara ilişkin önden bilgi edinilecek ve iş programı buna göre yapılacaktır.	Önemsiz
ÇK-5	Kötü Barınma Koşullarından Kaynaklanan Sağlık ve Güvenlik Riskleri	Orta derecede önemli	Barınma tesisleri, tıbbi tesisler, dinlenme, sosyalleşme ve telekomünikasyon tesisleri vb hastalıkların bulaşmasını ve yayılmasını ve kazaları engelleyecek şekilde iyi koşullara sahip olacak ve çalışanlara rahat ve sağlıklı bir ortam sağlayacaktır.	Önemsiz
ÇK-6	Yerel İşe Alım ve Kapasite Geliştirmeye ilişkin İşgücüne Yönelik Riskler ve Etkiler	Olumlu	ÇOK 'un İstihdam Politikası , Türk ve AB mevzuatı ve IFC standartları uyarınca geliştirilecek Yüklenici İK ve İşçi Yönetim Planı doğrultusunda yerel işe alım ve işgücü göçüne yönelik yönetim kontrolleri geliştirilecektir. ÇOK A.Ş.'nin yükleniciler i, özellikle yerel toplulukları muhtarlar ve yerel dernekler gibi farklı kanallar aracılığıyla istihdam fırsatları hakkında bilgilendirerek, işe alım süreçleri hakkında halkı aydınlatacaktır. ÇOK A.Ş., Türk İş Kanunu uyarınca, işçilerine toplu iş sözleşmesi ve bir sendika/benzer örgüt kurma hakkını tanıyacaktır.	Olumlu
ÇK-7	Kadın Çalışan İstihdamı, Ayrımcılık Yapmama ve Eşit Fırsatlara İlişkin İşgücüne Yönelik Riskler ve Etkiler	Olumlu	ÇOK A.Ş. kanunun kadın işçi çalıştırmayı yasaklamadığı her alanda kadınlara eşit fırsatlar verilmesini belirleyen Türk kanunlarına uygun hareket edecektir. Gerektiğinde özel eğitimler verilmesi, çocuklu kadınlar için esneklik ve iş paylaşma uygulamaları gibi kadınların işgücüne katılımını destekleyici girişimler hayata geçirilecektir.	Olumlu
ÇK-8	Altyüklenicilerle ve Tedarik Zinciri Yönetimiyle İlişkili İşgücü Riskleri ve Etkiler (Çocuk Çalıştırma ve Zorla Çalıştırma riskleri dahil)	Orta derecede önemli	ÇOK A.Ş. çocuk işçi çalıştırmayacak ve Türk mevzuatı uyarınca, Proje dahilindeki tehlikeli işlerde 18 yaşın altında işçi görevlendirmeyecek ve yüklenicilerinden de bunu talep edecektir. Benzer şekilde, ÇOK A.Ş., zorla çalıştırmayı da yasaklayacaktır. Bu önlemler Proje'nin İstihdam Politikası Dokümanı'nda yer alacaktır.	Önemsiz
İşletme Aşaması				

No	Etkinin Tarifi	Etki Değerlendirmesi (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından önce)	Etki Azaltma Önlemleri	Kalan Etki (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra)
ÇK-9	Genel İş Sağlığı ve Güvenliği Tehlikeleriyle ilişkili Sağlık ve Güvenlik Riskleri	Orta derecede önemli	ÇOK A.Ş. işletme ve bakım personelinin, uzmanlık alanlarında uygun şekilde eğitilmiş ve gerekli güvenlik incelemelerinden başarıyla geçmiş kişiler olmasını sağlayacaktır.	Önemsiz
ÇK-10	Fiziksel ve Kimyasal tehlikelerden kaynaklanan Sağlık ve Güvenlik Riskleri	Orta derecede önemli	Yolun bakım ve peyzaj işleri sırasında emniyet sağlamak üzere çeşitli önlemler uygulanacaktır.	Önemsiz
ÇK-11	Acil Durumlarla ilişkili Sağlık ve Güvenlik Riskleri	Orta derecede önemli	Otoyol'un işletimi sırasında meydana gelebilecek acil durumları (araçları ve yayaları ilgilendiren) kapsayacak şekilde bir Acil Durum Müdahale Planı hazırlanacak ve uygulanacaktır.	Önemsiz
TSG	Toplum Sağlığı ve Güvenliği Üzerindeki Etkiler			
	<i>İnşaat Aşaması</i>			
TSG-1	Trafik kazaları (kamu yollarını kullanan alıcılar)	Önemli	Proje ile ilgili sahalara/tesislere yetkisiz giriş yapılmasını önlemek için önlemler (farkındalık yaratma, tel örgüyle çevirme, eğitimler, yaya etkileşimlerinin en aza indirilmesi, yerel trafik işaretleri) uygulanacak ve kaza riski önleneyecek veya azaltılacaktır.	Az önemli
TSG-2	Toz ve hava emisyonlarından kaynaklı rahatsızlık ve sıkıntılar.	Orta derecede önemli	ÇOK A.Ş. inşaat (gürültü, toz, diğer malzemeler ve kazalarla ilişkili diğer emisyon riskleri) ve işletme (trafik gürültüsü ve hava kalitesi) sırasında ortaya çıkan rahatsızlıkları engellemek için gerekli önlemleri almayı taahhüt etmektedir.	Az önemli
TSG-3	Emniyetli olmayan biçimde ekipman kullanımından kaynaklanan yaralanmalar (inşaat faaliyetlerinin yerleşim yerlerine yakın olduğu durumlarda)	Önemli	Tel örgüyle çevirerek, uyarı işaretleri asılarak ve şantiyeler için uygun yerler seçilerek çalışma alanlarına erişim azaltılacaktır. Önerilen etki azaltma planları ÇSYP'de (Cilt IV) verilmektedir.	Az önemli
TSG-4	Tehlikeli maddelere maruz kalma (inşaat faaliyetlerinin yerleşim yerlerine yakın olduğu durumlarda)	Önemli	Tehlikeli maddelerin seçimi, depolanması, kullanılması ve bertaraf edilmesi, dökülen tehlikeli maddelerin fiziksel olarak ayrıştırılmaları, hemen kontrol altına alınmaları, temizliği ve bertaraf edilmesi için etkili acil durum engelleme ve müdahale planlarının geliştirilmesi ve uygulanması.	Az önemli
TSG-5	Toplumsal hastalık ve anti-sosyal davranışlara maruz kalması (inşaat faaliyetlerinin yerleşim yerlerine yakın olduğu durumlarda)	Önemli	Bulaşıcı hastalıkların yayılma riskini en aza indirmek için uygun disiplin önlemlerini de içerecek şekilde, sağlıkla ilgili bilinçlendirme eğitimleri, sağlık çalışanlarına yönelik hastalık tedavisi eğitimi, sağlık hizmetleri ve aşılama programları geliştirilecektir.	Az önemli

No	Etkinin Tarifi	Etki Değerlendirmesi (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından önce)	Etki Azaltma Önlemleri	Kalan Etki (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra)
TSG-6	Güvenlik personeli ile çatışmalar (inşaat kamplarına yakın konumdaki topluluklar için)	Önemli	ÇOK A.Ş., özellikle Proje'nin İnşaat Aşaması için güvenlik önlemlerini belirlemek üzere bir Toplumla İlişkiler Yönetim Planı oluşturacaktır.	Az önemli
	İşletme Aşaması			
TSG-7	Trafik Emniyeti	Olumlu	Herhangi bir öneri sunulmamıştır	Olumlu
TSG-8	Acil durumlara daha kolay ve daha hızlı müdahale	Olumlu	Herhangi bir öneri sunulmamıştır	Olumlu
TSG-9	Gürültüden kaynaklanan rahatsızlık ve sıkıntılar	Orta derecede önemli- Önemli	Bknz. Yukarıda GT-2	GT-2'ye bakınız.
TSG-10	Emniyetli olmayan biçimde ekipman kullanımından kaynaklanan yaralanmalar	Önemli	Riskler, çalışma alanlarına erişim azaltılarak, tel örgüyle çevirme ve uyarı işaretlerinin asılması gibi daha iyi erişim kontrolleri ile en aza indirilmelidir.	Az önemli
AKM	Arkeoloji ve Kültürel Miras Üzerindeki Etkiler			
	İnşaat Aşaması			
AKM-1	Kültürel miras varlıklarının tamamen veya kısmen kaldırılması	Önemli	Otoyol boyunca özellikle Gelibolu'nun kuzeyinde birçok tarihi/arkeolojik alan bulunmaktadır. ÇOK A.Ş. ve arkeoloji uzmanları, ÇOK A.Ş.'nin bu tür alanları korumak için ne tür eylemleri üstlenmesi gerektiğine ilişkin talimatları olan Kültür Bakanlığı ile yakın bir iş birliği içinde çalışmaktadır. Ayrıca, uzman incelemeleri halen yürütülmektedir ve ÇOK A.Ş. bu sahaların korunması için Bakanlık ve diğer ilgili yetkililerle işbirliği içinde bir Kültürel Miras Yönetim Planı hazırlayacaktır.	Önemli
AKM-2	Varlığın kayda değer bir parçasının kaldırılması ve ortamda önemli oranda değişim	Orta derecede önemli		Orta derecede önemli
	İşletme Aşaması			
AKM-3	Kültür mirası varlıklarının "İlgi alanı" olarak tanıtımı	Olumlu	Kurumsal bir sosyal sorumluluk faaliyeti olarak, Proje sırasında keşfedilen ve müzelere teslim edilen arkeolojik varlıkların bir kataloğu hazırlanacak , tanıtılacak ve yayımlanacaktır.	Olumlu
EH	Ekosistem Hizmetleri			
	İnşaat Aşaması			
EH-1	Gıda tedariği : yabani bitkiler, sert kabuklu yemişler, mantarlar, meyve, bal	Orta derecede önemli	• Mevcut Arazinin, Kullanımın, Mülklerin ve İnsanların Yer Değiştirmesi başlıklı bölümde açıklanan Etki Azaltma	Az önemli

No	Etkinin Tarifi	Etki Değerlendirmesi (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından önce)	Etki Azaltma Önlemleri	Kalan Etki (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra)
			Önlemleri uygulanacaktır ve bu uygulamalar ormanlık alanlar üzerindeki etkileri azaltacak; böylelikle, yabancı biki ve mantar toplanan araziler büyükölçüde korunacaktır. Arıların inşaat ve işletme faaliyetlerinden etkilenebileceği alanlara rüzgâr perdeleri ve toprak dolgu şeklinde gürültü bariyerleri kurulacaktır. Arıların kovanlarını farklı alanlarda kurdukları düşünüldüğünde, bu etki azaltma önleminin nerelerde gerekli olduğunun şu aşamada belirlenmesi elverişli değildir. Bu etki azaltma yöntemine ilişkin detaylar İnşaat ve İşletme aşamalarının Çevresel Yönetim Planları dahilinde geliştirilecektir. Önerilen etki azaltma önlemlerinin uygulanması halinde, Proje'nin gıda tedarik hizmetleri üzerindeki etkisinin yerel toplulukların gelirleri veya geçim stratejileri üzerinde önemli bir etkiye yol açmayacağı öngörülmektedir.	
EH-2	Tatlısu	Orta derecede önemli	Karasal Su Ortamı üzerine tanımlanan etki azaltma önlemlerine ek olarak, aşağıdaki uygulamalar hayata geçirilmelidir: - Tahmin edilen su gereksinimleri, su kaynaklarının tespiti ve su tasarrufu/sürdürülebilir su kullanımı (özellikle yaz aylarında) için önlemler de içeren bir İnşaat Su Yönetim Planı (özellikle işçi kampları için) geliştirilmesi. - PKP yerel su tedarikçilerini paydaş olarak tanımlayacak ve gelecekteki katılım toplantılarında su konusunun ele alınmasını sağlayacak şekilde güncellenecektir.	Az önemli
EH-3	Karasal Biyoçeşitliliğin Önemi	Habitat restorasyonunun/telafi edici önlemlerin başarılı bir şekilde uygulanmasına bağlı olarak Az önemli/Orta derecede önemli	Karasal biyoçeşitliliğe yönelik etki azaltma önlemleri uygulanacaktır ve bunlar Karasal Biyoçeşitlilik Bölümü'nde detaylı olarak açıklanmaktadır. Habitat restorasyonunun/telafi edici önlemlerin başarılı bir şekilde uygulanmasına bağlı olarak, hiçbir ek etki azaltma önlemine gereksinim duyulmamaktadır.	Az Önemli/Orta Derecede Önemli (Performans Standardı 6 uyarınca gereken Net Kayıp Olmaması koşulunun gerçekleştirilememesi halinde)
			İşletme Aşaması	

No	Etkinin Tarifi	Etki Değerlendirmesi (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından önce)	Etki Azaltma Önlemleri	Kalan Etki (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra)
EH-4	Gıda tedarığı : yabani bitkiler, sert kabuklu yemişler, mantarlar, meyve, bal	Orta derecede önemli	Bknz. Yukarıda EH-1	Az önemli
EH-5	Karasal Biyoçeşitliliğin Önemi	Habitat restorasyonunun/telafi edici önlemlerin başarılı bir şekilde uygulanmasına bağlı olarak Az önemli/ Orta derecede önemli	Bknz. Yukarıda EH-3	Az Önemli/Orta Derecede Önemli (Performans Standardı 6 uyarınca gereken Net Kayıp Olmaması koşulunun gerçekleştirilememesi halinde)