

Ankara-Niğde Otoyolu Projesi

2019 – 2020



SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK
RAPORU

İÇİNDEKİLER

RAPOR HAKKINDA

CEO MESAJI

ERG OTOYOL – PROJECT ŞİRKETİ

ANKARA-NİĞDE OTOYOLU (ANO) PROJESİ

KURUMSAL YÖNETİŞİM

VİZYON VE MİSYON

YÖNETİM YAPISI

ETİK KURALLAR VE DÜRÜSTLÜK

RİSK YÖNETİMİ

ÖNCELİKLENDİRME DEĞERLENDİRMESİ

SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK YÖNETİMİ

MALİ PERFORMANS

ÇEVRESEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK

SERA GAZI EMİSYONLARI YÖNETİMİ

DIŞ ORTAM HAVA KALİTESİ YÖNETİMİ

ENERJİ YÖNETİMİ

SU YÖNETİMİ

MALZEME VE ATIK YÖNETİMİ

BİYOÇEŞİTLİLİK

ÇEVRESEL UYUM

SOSYAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK

PAYDAŞ KATILIMI

KÜLTÜREL MİRAS

İŞGÜCÜ

İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ

TOPLUM SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ

ALTYÜKLENİCİ VE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ

SOSYAL UYGUNLUK

RAPOR HAKKINDA

ERG Otoyol Yatırım ve İşletme A.Ş. (ERG Otoyol, Proje Şirketi) tüm paydaşları için büyük bir sorumluluk hissetmekte ve Ankara-Niğde Otoyolu (ANO) Projesi (Proje) kapsamında tüm öncelikli etkilerinin incelikli analizlerini ve yönetimini gerçekleştirmektedir.

Proje için türünün tek örneği olan bu Sürdürülebilirlik Raporu, 1 Ocak - 31 Aralık 2019 ve 1 Ocak - 31 Aralık 2020 arasında gerçekleştirilen Proje faaliyetlerini kapsayan "Raporlama Dönemi" boyunca Projenin yönetim yaklaşımını ve çevresel, sosyal ve ekonomik performansını şeffaf bir biçimde açıklamayı amaçlamaktadır.

Global Raporlama Girişimi (GRI) Standartları ve Birleşmiş Milletler (BM) Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA) bu raporun hazırlanmasında kılavuz olarak kullanılmıştır. Her ikisi de bu raporu şekillendiren öncelikli sorunları tanımlamaya ve raporlamaya yardımcı olmuştur.

Bu Sürdürülebilirlik Raporu ERG Otoyol tarafından hazırlanmıştır. Rapor harici güvenceye tabi olmamıştır.

Bu rapor hakkındaki tüm yorumlar, sorular ve geribildirimler şu adrese gönderilebilir: ergotoyol@ergotoyol.com.tr

CEO MESAJI

Değerli İş Ortaklarımız, Paydaşlarımız ve Çalışma Arkadaşlarımız,

Tüm dünyayı etkileyen Covid-19 Enfeksiyonu 2020'de hayatlarımıza girerek sağlıktan ekonomiye kadar tüm alanlarda radikal değişiklikler yarattı ve bilimi bile tedavi konusunda çözümsüz bıraktı. En ciddi ve olumsuz sonuçlarını ekonomik alanda gösteren Covid-19 Enfeksiyonu, 1929 Büyük Buhranından beri dünya ekonomisinde yaşanan en derin daralmaya sebep oldu. Bir yandan ekonomide yaşanan tıkanma bireylerin ekonomik refahında düşüşe yol açarken diğer yandan sokağa çıkma yasağı ve seyahat kısıtlamaları gibi idari kısıtlama kararlarının varlığı salgının bireylerin sosyal yaşamı ve psikolojik yorgunluğu üstünde ciddi etkilere sahip olmasına sebep oldu.

Aşının geliştirilmesi ve dağıtım için hazırlanması amacıyla Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) dahil olmak üzere uluslararası ittifaklar üzerinden başarıyla tamamlanan iş birliği, tarihte benzeri görülmemiş bir ölçekte hızlanan araştırma ve uluslararası iletişim, dünya çapındaki kötümserliği kırmakta bir dereceye kadar faydalı olan umut verici bir gelişme oldu. Bu gelişmeler 2020'nin ikinci yarısında küresel ekonomide hızlı bir toparlanmayla sonuçlandı. Aşılama faaliyetleri ülkemizde 2021'de hız kazandığı için, ulusal ekonomimiz küresel ekonomiye kıyasla pandeminin etkilerini bertaraf etmekte istenen hızı kazanamadı.

Proje akışı, iş gücü ve malzeme tedarikinde kesintiler sebebiyle pandemiden doğrudan etkileniyor olsa da dünyadaki ekonomik ve sosyal gelişmeleri yakından takip ederek aldığımız kararların sonucunda mevcut kötü koşulların etkilerini azaltmayı ve sürece en hızlı şekilde uyum sağlamayı başardık. Pandeminin ekonomiden sosyal yaşama hayatımızın her yönüne uzanan olumsuz etkilerine rağmen, Görevli Şirket olarak inşa etmeyi ve işletmeyi üstlendiğimiz Ankara-Niğde Otoyolu Projesini gerekenden çok daha erken bir zamanda tamamladık ve hizmete soktuk. Bu, Şirketimizin pandemi sürecinde finansal riskleri disiplinli ve dinamik bir anlayışla yönettiğinin bir göstergesidir ve yine insan kaynakları, sürdürülebilirlik, teknoloji, inovasyon ve dijitalleşmeye yaptığımız yatırımların başarılı sonucudur.

Önce insan, önce iş gücü, önce sadakat!

Projemizi tamamlarken tüm çalışmalarımızı azami performansla ve çevresel, sosyal ve kurumsal yönetim ilkelerimizden taviz vermeden gerçekleştirdik çünkü sürdürülebilirliğe büyük önem veriyoruz. Bu bağlamda, otoyolun tamamlanmasına katkıda bulunan değerli çalışanlarımızın her birinin en değerli varlığımız olduğu farkındalığıyla, sahip olduğumuz her tür eylem planında **önce insan, önce iş gücü, önce sadakat** ilkemize öncelik verdik.

Projenin idari, teknik ve yönetim personelini belirlerken, kadınların istihdamına önem verdik ve erkeklerin hakim olduğu inşaat sektöründe kadın gücünün üstün gelmesi için pozitif ayrımcılık ilkelerini benimsedik. Otoyolun geçtiği şehirlerde ve kırsal alanlardaki insanlar için ekonomik refah ve istihdam yaratmak amacıyla, saha çalışanlarımızı seçerken pandemi sürecinde işlerini kaybetmiş dezavantajlı insanlara öncelik verdik. %50'den fazlası kırsal kesimden olan iş gücümüz sayesinde, gelir düzeyi ve coğrafi konumu nedeniyle olumsuz bir konumda bulunan yerel birimlerde kalkınmaya katkı sağladık.

Güvenli çalışma ortamları yaratmak için tüm çalışanlarımıza, özellikle pandemiden koruyan ekipman ve malzemeler olmak üzere her türden maddi ve manevi imkanları sağladık. İstihdam edilen personel sayısının büyüklüğü göz önüne alındığında, çalışanlarımızın bireysel olarak veya üçüncü taraf yüklenicileri dahilinde karıştığı mesleki kazaların sayısının iki haneli rakamlara bile ulaşmamış olması gurur duyabileceğimiz bir gelişme oldu.

Dünyadaki otoyol inşaatı ve işletmesi örneklerini incelemek ve ülkemizde bu yönde iyileştirmeler gerçekleştirmek için, saha ziyaretleri, eğitimler, vb. fırsatlar yaratarak çok sayıda personelimizin gelişimine katkıda bulunmayı amaçladık.

Çevre her şeydir!

Gelecek nesillere **çevre her şeydir** düsturuyla daha yaşanır bir dünya bırakmak için, otoyol inşaatı çalışmaları kapsamında sahada bulunan tüm bitki türleri uzman çalışanlarımız ve danışmanlarımız tarafından değerlendirilmiş ve yaşamlarını korumak için çok sayıda alternatif çalışma ve yatırım yapılmıştır. Bu amaçla, habitatlarının ekolojik özellikleri sebebiyle endemik bitkiler olarak değerlendirilen türler, yaşam oluşumlarını devam ettirebilecekleri alanlara büyük bir özenle taşınarak biyolojik çeşitliliğe katkı sağlanmıştır. Ayrıca, otoyol güzergahı üstündeki bitki örtüsü olmayan konumlarda ağaç dikme ve peyzaj çalışmaları yapılarak doğaya fayda sağlanmıştır. Doğal alıcı çevrenin biyolojik çeşitlilik değeri üstündeki olumsuz etkilerini azaltmak amacıyla, inşaat şantiyelerinde su tüketimini azaltan ve işlemlerdeki atık suyu yeniden kullanan uygulamalarla su kaynaklarını korumak için çalışmalar yaptık. Hem inşaat şantiyesi hem idari binalarda atık yönetimi için atık miktarının azaltılması ve üretilen atıkların kaynağa ayrıştırılması döngüsel ekonomiye katkı sağlamıştır.

Otoyolun seyahat edilen mesafeyi yarıya indiren bu zaman avantajı, yakıt kullanımını ve dolayısıyla da karbon emisyonunu büyük ölçüde azaltmıştır.

Dünya Kültür Mirası Listesine 1985'te giren Göreme Milli Parkı, Karlık Kilisesi ve Aziz Theodore Kilisesi gibi çok sayıda turizm merkezine erişimi kolaylaştıran otoyolumuz, tarihi dokuyu ve teknolojiyi tarihi yaşam alanları üzerinden bir araya getirmiştir. İnşaat çalışmaları sırasında alandaki tarihi buluntulara hasar vermemek ve kültürel mirası korumak amacıyla proje kapsamında istihdam ettiğimiz arkeologların desteğiyle ilgili müze müdürlüklerinin kontrolü ve denetimi altında arkeolojik kurtarma çalışmaları yürüten şirketimiz, yaklaşık 400 tarihi eser bulmuştur ve eserleri yetkili kamu kuruluşlarına teslim etmiştir.

En iyi yol, en iyi hizmet ve en iyi teknoloji üçlüsünü güvenceye alan Ar-Ge, inovasyon ve dijitalleşmeye odaklanarak 2020'de inovasyon çalışmalarımız kapsamında ülkemizdeki en akıllı yolu yapma hedefimizi gerçekleştirmiş olmaktan dolayı gurur duyuyoruz.

Takdir et, takdir gör!

Bir taraftan Projemizin bulunduğu alanlarda yerel gözetmenlerle koordinasyon halinde sosyal ve kültürel alanlar oluşturarak sosyal farkındalığa katkıda bulduk,

diğer yandan onarımlar yaparak illeri birbirine bağlayan ulaşım yollarındaki koşulları iyileştirdik ve kırsal bölgedeki halkın yaşam konforlarını arttırdık.

ERG Şirketler Grubu, 55 yıldan beri ülkemize gelecek vaat eden Şirketler olarak ilk günkü gibi hizmet vermeye ve insan yaşamını üstün teknoloji ve kaliteli hizmetle iyileştirmeye devam edecek.

Yurt içi istihdamımız ve üretim gücümüzle uluslararası finansı birleştiren girişimciliğimiz ve inovasyona dayanarak, inşaat, yatırım ve girişim dünyasını geleceğin dünyasıyla teknolojiye birleştiren küresel lider bir grup olma amacımızı gerçekleştirmek için ilerleyeceğiz.

Bu hisler ve amaçlarla bize iş güçleri, bağlılıkları ve sadakatleriyle katkıda bulunmuş olan tüm çalışanlarımıza, iş ortaklarımıza ve hizmetlerimizin müşterilerine müteşekkirdiğimizi dile getirmek isterim.

Tijen SİPAHİ

CEO

ERG OTOYOL – PROJECT ŞİRKETİ

ERG Otoyol, 11 yıl 10 ay 17 günlük bir imtiyaz dönemi boyunca geçerli olmak üzere (inşaat ve işletme süresi) Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli üzerinden Ankara-Niğde Otoyolu (ANO) Projesinin inşaatı ve uygulaması için kurulmuş bir Özel Maksatlı Kurumdur (ÖMK). Şirket, Nisan 2017'de sonuçlanan bir ihale sürecinden sonra Proje Sahibi olan Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) tarafından görevlendirilmiştir.

ÖMK içerisinde, ERG İnşaat, hisselerin %80'ine sahip olan pilot hissedardır.

1966'da kurulan ERG İnşaat Türkiye'nin önde gelen inşaat şirketlerinden biridir ve havalimanları, barajlar, hidroelektrik elektrik santralleri ve termik elektrik santralleri dahil olmak üzere çeşitli büyük endüstriyel ve altyapısal projenin tasarımını, planlamasını, inşaatını ve uygulamasını tamamlamıştır. Bugüne kadar tamamlanan projeler arasında Atatürk Havalimanı, Antalya Havalimanı, 670 MW Deriner Barajı ve Hidroelektrik Santrali ve 4x344 + 2x344 MW Afşin-Elbistan Termik Elektrik Santrali bulunmaktadır.

Merkezi Ankara'da bulunan ERG Otoyol Ankara Ticaret Odası (ATO) üyesidir.



ERG Otoyol tüm Proje faaliyetlerini aşağıdakileri içeren Entegre Yönetim Sistemi çerçevesinde yönetmektedir:

- ISO 9001:2015 Kalite Yönetim Sistemi,
- ISO 14001:2015 Çevresel Yönetim Sistemi
- ISO 45001:2018 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi ve
- ISO 27001:2013 Bilgi Teknolojileri – Güvenlik Teknikleri – Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemi



ANKARA-NİĞDE OTOYOLU (ANO) PROJESİ

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. TEM projesi Polonya'dan başlar ve Türkiye üzerinden Asya'ya ulaşır ve ayrıca Orta Doğu ve Güney Avrupa ülkelerini de kapsar. Türkiye, diğer 14 üye ülkenin yanı sıra Projenin tam kapsamlı üyelerinden biridir (www.unece.org); www.uab.gov.tr.



- Faaliyetteki otoyollar
- YİD modeli ile inşaat sürecinde olan otoyollar
- YİD modeli ile faaliyet sürecinde olan otoyollar

1990'lara uzanan planlama çalışmalarıyla ANO, TEM'in temel kesitlerinden biri olarak güney Türkiye TEM ağına 2020'ye kadar eksik olan kısmını oluşturmuştur. Ankara, Aksaray, Konya, Kırşehir, Nevşehir ve Niğde illerinden geçen Proje 2020'de devreye girerek köprü oluşturan ülke olan Türkiye üzerinden Avrupa ve Orta Doğu arasında kesintisiz bir ulaşım bağlantısı sağlamıştır.

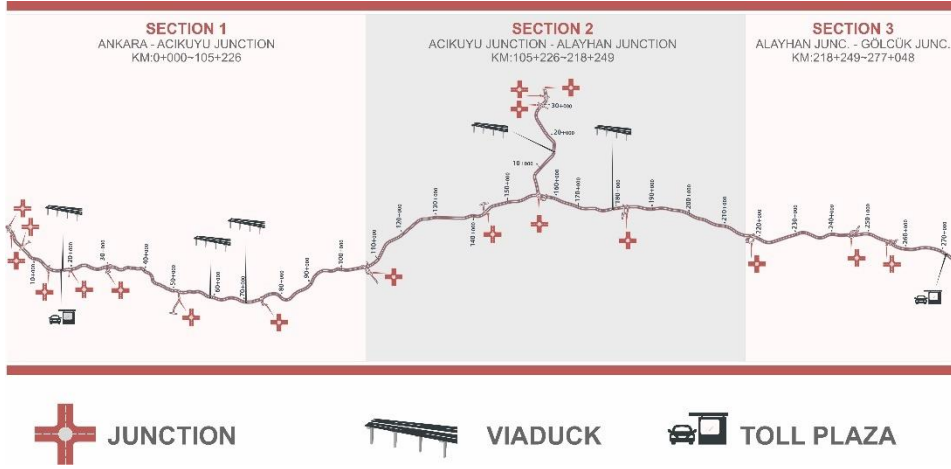
Projenin ana bileşenleri; otoyol, kavşaklar, viyadükler, alt geçitler, üst geçitler, köprüler ve menfezleri içeren sanat yapılarının yanı sıra servis alanları, park alanları ve bakım merkezleri de dahil olmak üzere operasyonel tesislerden oluşmaktadır.

Ankara - Niğde Otoyolu - Finansal Kapanış İtibariyle Temel Proje Özellikleri

Uzunluk (7 Haziran 2018 itibariyle Trafik Güvencesi Dayanağı)	Toplam Otoyol 332,04 km (277 km Otoyol + 55 km Bağlantı yolları)
	2x4 şerit (Ankara Çevre Yolu Kavşağı-Ahiboz Kavşağı, 30 km) 2x3 şerit (Ahiboz Kavşağı-Gölcük Kavşağı, 245 km)
Üst yapı	Sıcak Katranlı Karışım
İhale Tarihi	14 Nisan 2017
İmtiyaz Süresi + %20	13 yıl 7 ay 25 gün (inşaat ve işletme süresi + 649 gün)
Sözleşme Tarihi	18 Ağustos 2017
Sözleşme Toplam Bedeli + %20	4,837,266,637.38TL 1,244,152,941.71 EUR
İnşaat Dönemi	3 yıl
Mali Kapanış	7 Haziran 2018
İşletmeye Alma Tarihi	4 Eylül 2020 (1. Kısım ve 3. Kısım) 16 Aralık 2020 (2. Kısım)
Toplam Çalışan Sayısı	2019 Ağustos 2019'da 9.142 (azami) 2020 Temmuz ayında 7.366 (azami)
Projenin Çalışan Devir Oranı	140.000
Projede Çalışan Farklı Alt Yüklenicilerin Toplam Sayısı (2019 ve 2020'de)	2019 <ul style="list-style-type: none"> • Bir ana inşaat yüklenicisi (ERG İnşaat), • 4 ana inşaat alt yüklenicisi, • 178 alt yüklenici (zirve dönemi boyunca Projede mevcut olan alt yüklenicilerin azami sayısı), Zirve dönemi boyunca alt yüklenicilerin kümülatif sayısı, 302

2020

- Bir ana inşaat yüklenicisi (ERG İnşaat),
- 4 ana inşaat alt yüklenicisi,
- 156 alt yüklenici (zirve dönemi boyunca Projede mevcut olan alt yüklenicilerin azami sayısı)
Zirve dönemi boyunca alt yüklenicilerin kümülatif sayısı, 383
- 2 ana işletme yüklenicisi,



Türkiye'nin 2023 Vizyonunun temel Projeleri arasında olan Proje, Ankara ve Niğde arasındaki seyahat mesafesini yaklaşık 40 km kadar azaltmaktadır ve Türkiye'nin ekonomik büyümesi, turizmi, ticareti ve lojistik kapasitesine katkıda bulunurken aynı zamanda kuzeydeki ve güneydoğudaki iller arasında erişim kontrollü, güvenli ve rahat ulaşımı güvenceye almaktadır.

Türkiye'nin kuzeybatısı ve güneydoğusu arasındaki ekonomik ve sosyal ilişkileri güçlendirme misyonunun yanı sıra Projenin aynı zamanda Tuz Gölü ve tarihi Kapadokya dahil olmak üzere bölgedeki önemli turistik alanların erişilebilirliğini artırması da beklenmektedir.

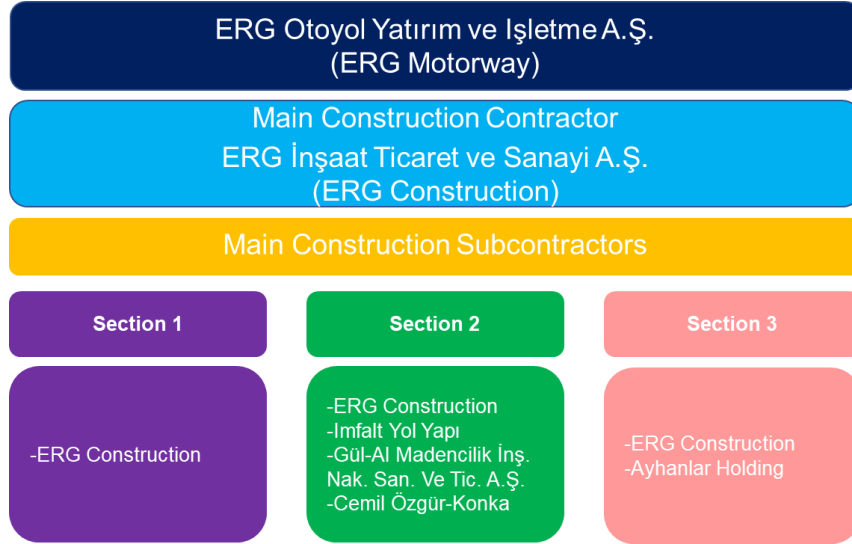
Otoyol Ankara, Aksaray, Konya, Kırşehir, Nevşehir ve Niğde illerinden geçecektir.

Proje üç kısımdan oluşmaktadır:

Kısım	Açıklama	KM Mesafesi		Toplam Güzergah (km)
		Başlangıç	Bitiş	
1. Kısım	Ankara Gölbaşı-Acıkuyu Kavşağı	0+000	105+478	119,63
2. Kısım	Acıkuyu-Alayhan Kavşağı	105+478	218+224	153,30
3. Kısım	Alayhan-Gölcük Kavşağı	218+224	277+048	59,11
Toplam				332,04



ANO Projesi'ne her bir kısımda aşağıda özetlenen çeşitli inşaat alt yüklenicileri dahil olmuştur.



Proje, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Türkiye ÇED (Çevresel Etki Değerlendirmesi) Yönetmeliği uyarınca verilen Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Olumlu Kararını 2016'da almıştır.

Proje, Credit Suisse AG tarafından finanse edilen ve Danish Export Credit Agency (EKF) ve Swiss Export Risk Insurance (SERV) tarafından güvenceye alınan 1,1 milyar Euro'ya varan kredi imkanları üzerinden uygulanırken yerel finansman Türkiye İş Bankası A.Ş., Türkiye Vakıflar Bankası A.Ş., Yapı ve Kredi Bankası A.Ş. ve Kuveyt Türk Katılım Bankası A.Ş. (hepsi birlikte Kredi Kuruluşları) dahil olmak üzere Türk bankaları tarafından sağlanmıştır.

Projenin Kredi Kuruluşları tarafından benimsenen uluslararası standartların çevresel ve sosyal (Ç&S) kategori kriterleri uyarınca bir Kategori A Projesi olarak belirlendikten sonra, Ekvator Prensipleri III (Haziran 2013), IFC Performans Standartları (Ocak 2012), Resmi Olarak Desteklenen İhracat Kredileri ve Çevresel ve Sosyal (Ç&S) Özen Yükümlülüğü için Konsey Tavsiyeleri ("OECD Ortak Yaklaşımlar", 2016) ve ilgili Dünya Bankası Grubu (DBG) Çevre, Sağlık ve Güvenlik

(SGÇ) İlkeleri doğrultusunda bir Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) Paketi hazırlanmıştır.

ERG Otoyol, SERV ve EKF internet sitelerinde yayımlanan ÇSED Paketi aşağıdakilerden oluşur:

- Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) Raporu
- Çevresel ve Sosyal Eylem Planı (ÇSEP)
- Teknik Olmayan Özet (TOÖ)
- Paydaş Katılım Planı (PKP)

ÇSED Paketine ek olarak, ÇSED çalışmaları kapsamında Proje için Geçim Kaynaklarının Yeniden Yapılandırılması Planı (GKYYP) ve Yeniden Yerleşim Eylem Planı (YYEP) da hazırlanmıştır.

Proje için IFC Performans Standartları (PS), Ekvator Prensipleri III ve OECD Ortak Yaklaşımlar doğrultusunda Finansal Kapanış Sonrası Ç&S İzleme ve Raporlama çalışmalarının yapılması için Kredi Kuruluşları tarafından Bağımsız bir Çevresel ve Sosyal (Ç&S) Danışmanı görevlendirilmiştir.

Finansal Kapanış Sonrası Ç&S İzleme çalışmaları Eylül 2018'de başladı ve 2019 ve 2020'deki inşaat dönemi boyunca üç ayda bir olmak üzere izleme amaçlı saha ziyaretleri yürütüldü.

ERG Otoyol, Türkiye'de Mart 2020'de COVID-19 salgının çıkmasıyla birlikte hem Proje iş gücü hem Projeye yakın konumda bulunan yerel halk üzerinde pandeminin etkilerini azaltmak ve Projenin belirlenen program doğrultusunda zamanında teslimini güvenceye almak için Projenin organizasyonel yapısı içinde gerekli önlemleri almıştır. Şirket ERG İnşaat altında sözleşmesi olan yüksek derecede deneyimli ve yetkin alt yüklenicilerle iş birliği yaptığı için, Otoyol ve bileşenlerinin inşaatı Aralık 2020'de, yani COVID-19 pandemisinden kaynaklanan komplikasyonlar ve kısıtlamalar altında bile YİD Sözleşmesi içinde belirlenen zaman çizelgesinden önce tamamlanmıştır. ERG Otoyol, 2020'de Otoyolun devreye alınmasıyla birlikte, biri Otoyolun işletmesi ve bakımından (İ&B), diğeri hizmet alanlarının işletmesinden sorumlu olmak üzere iki işletme aşaması yüklenicisiyle çalışmaya başlamıştır.



15 Kavşak

5 Viyadük

14 Gişe

6 Servis Alanı
4 Park Alanı50 Köprü
74 Üst Geçit
122 Alt Geçit
688 Menfez142.610 m Fore
Kazık
1.450.000 m
Korkuluk
749 km Çit



KURUMSAL YÖNETİŞİM

ERG Otoyol olarak şeffaflık, adalet, sorumluluk ve hesap verebilirlik odağıyla kurumsal değerler ve iş prensipleri doğrultusunda çalışmakta ve tüm paydaşlarımızla etkili iletişime büyük önem vermekteyiz.

VİZYON VE MİSYON

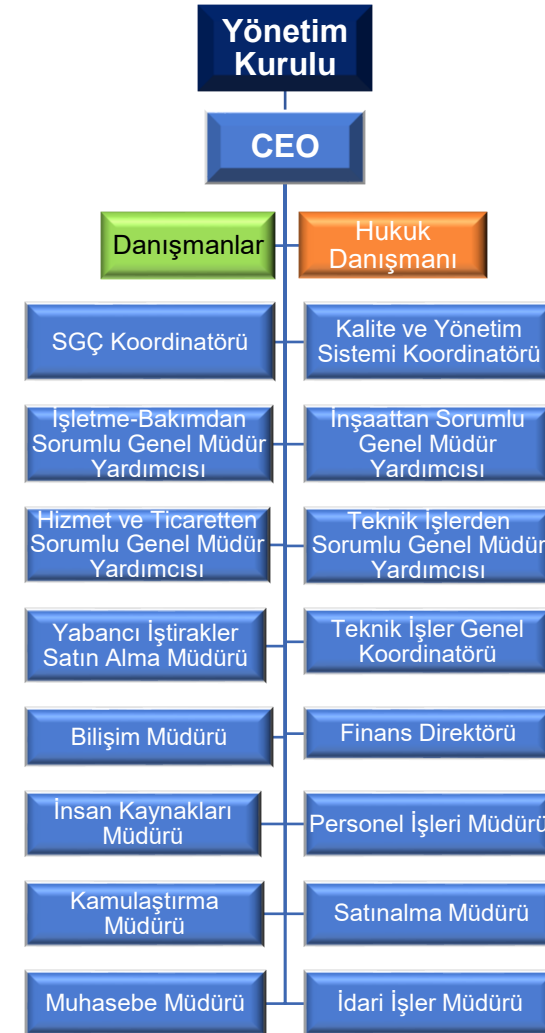
ERG Otoyol olarak vizyonumuz, Türkiye ekonomisine ve paydaşlarına katma değer sağlamaya devam ederken Projemize entegre edilen iş disiplini ve yönetim yaklaşımı üzerinden yüksek müşteri memnuniyeti düzeyini korumaktır.

ERG Otoyol olarak misyonumuz, bireysel, kolektif saygı, yasal, ekonomik ve ahlaki prensiplerine dayanarak kalite, sağlık, güvenlik ve çevreye karşı hassas kurumsal değerlerle değer yaratacak bir biçimde otoyol sektöründe mühendislik teknolojilerini ve yönetim bilimlerini senkronize etmek yoluyla müşterilerimiz, çalışanlarımız ve paydaşlarımızın beklentilerini en üst düzeyde karşılamaktır.

YÖNETİM YAPISI

Düzenlemelerle uyum içinde olan sağlam bir kurumsal yönetim, adil ve başarılı bir kuruluşun başlangıç noktası ve temel direğidir. ERG Otoyol bu ilkeleri yönetim yapısının merkezine üç katmanlı nitelikli bir liderlik sistemi üzerinden koymuştur: Yönetim Kurulu, Yönetim Kurulu Başkanı (CEO) ve Departman Müdürleri.

Yönetim Kurulu, ANO Projesinin kuruluş yapısının en üstünde yer alarak CEO için danışma kurulu görevini yerine getirir ve Şirkete amaçları, stratejileri ve ekonomik, çevresel ve sosyal konulardaki politikaları konusunda kılavuzluk eder. Yönetim Kurulu, ERG Otoyol'daki en yüksek yönetim birimi olarak gereken durumlarda harici danışmanlardan, avukatlardan, vs. alınan destekle doğrudan CEO ile, diğer bir deyişle Şirket operasyonlarının icra kolu ile birlikte çalışır.



ERG Otoyol (ÖMK) Kuruluş Şeması

Proje Şirketinin Yönetim Kurulunun üç üyesinden biri ve CEO'su kadındır, böylece Projenin üst yönetiminin %50'sini kadınlar oluşturmaktadır.

- CEO ve Yönetim Kurulu üç aylık izleme raporları üzerinden Proje ve operasyonları hakkında düzenli olarak bilgilendirilmektedir. Projede ortaya çıkan her türlü hayati sorun/endişe düzenli raporlarla belgelenirken aynı zamanda ayrıca CEO'ya ve Yönetim Kuruluna bildirilmektedir. Bu sorunlar aynı zamanda CEO ve Yönetim Kurulu arasında yapılan toplantılarda da ele alınmaktadır.
- Yönetim Kurulu üyeleri yönetilmesi gereken tamamlayıcı ekonomik, çevresel ve sosyal konulara sahip benzeri projelerde kanıtlanmış deneyime sahiptir.
- Yönetim Kurulu aynı zamanda danışmanlarla yapılan toplantılara da katılır ve kıdemli yöneticiler için Projenin ekonomik, çevresel ve sosyal performansıyla ilişkili eğitim organizasyonlarına başkanlık eder.
- Hem Yönetim Kurulu üyeleri hem CEO, çevresel, sosyal ve yönetimle ilgili temel faktörler dahil olmak üzere kolektif bilgilerini geliştiren ve arttıran düzenli bilgilendirme toplantılarına katılır. Projenin ekonomik, çevresel ve sosyal performansı Yönetim Kurulu tarafından her yıl gözden geçirilmektedir.

Yönetim Kurulunun yanı sıra Disiplin Kurulu da ERG Otoyol içindeki karar alma ve icra süreçlerini destekler. Disiplin Kurulu işçi temsilcileri dahil olmak üzere 6 kişiden oluşur.

SGÇ Koordinatörü Projenin çevre, sağlık ve güvenlik yönetimi ve sosyal performansının ana sorumlusudur ve Proje için geçerli olan ulusal düzenlemeler ve uluslararası standartlar tarafından belirlenen Ç&S standartlarını karşılamak amacıyla günlük operasyonları gerçekleştiren Ç&S ve İSG ekipleri/profesyonelelerinden destek almaktadır.

ETİK KURALLAR VE DÜRÜSTLÜK

Etik kurallar ve dürüstlük konusundaki temel ilkeler ERG Otoyol'un Davranış Kurallarına (Uygunluk) entegre edilmiştir. Bu amaç doğrultusunda ERG Otoyol

olarak biz, uygunluğa kapsamlı bağlılığı ve yasa dışı davranışlardan kaçınmayı temsil ederiz. Tüm yasalar ve düzenlemelere, özellikle de yolsuzlukla mücadele yasalarına uymak ve Davranış Kurallarını (Uygunluk) yolsuzluk ve rüşvet içeren iş operasyonlarına karşı Sıfır Tolerans Politikasıyla birlikte uygulamak Şirketin en yüksek öncelikleridir.



Proje kapsamındaki ödemeler, bağışlar, sponsorluk, davetler ve fayda ve hediye sağlama durumları için Şirket tarafından benimsenen ilkeler ve sınırlar, belirli davranışlar için belgeleme gereklilikleri ve SGÇ Koordinatörüne danışmayı gerektiren durumlar Davranış Kuralları içinde açıkça belirlenmiştir.

ERG Otoyol, Davranış Kurallarına uymayı tüm Proje süreçleri ve ilişkilerinde bir ön şart olarak değerlendirmekte ve bunu kurumsal kültürünün temel taşlarından biri olarak görmektedir. Bu da Şirketin işbirliğini destekleyen, karşılıklı saygıyı içeren ve Projenin her aşamasında ayrımcılık yapmadan eşit fırsatlar sunan bir çalışma ortamı yaratmak için gayret etmesini sağlamaktadır.

Davranış Kuralları, ERG Otoyol'un tüm yönetim personeli ve yöneticileri öncü olmak üzere tüm çalışanlar için olduğu kadar Şirket adına eylemde bulunan veya hizmet sağlayan veya alan herkes için de geçerlidir (ör. acenteler, genel acenteler, yardımcıları, alt acenteler, müzakereciler, aracılar, danışmanlar, vs.).

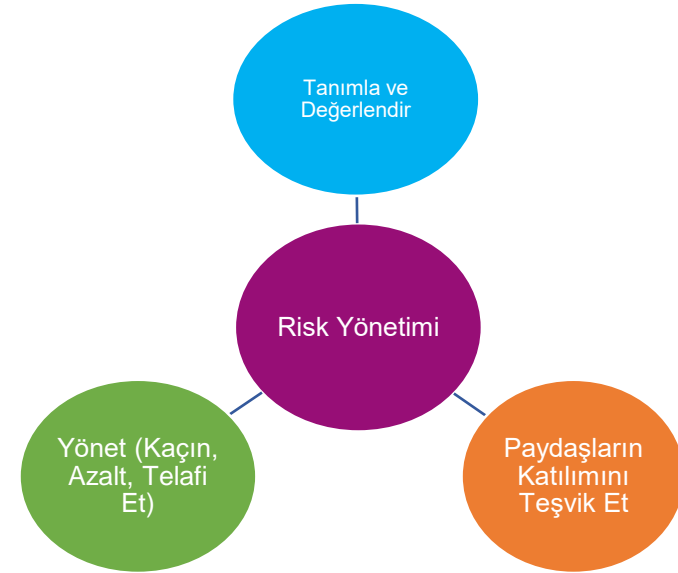
ERG Otoyol, tüm yeni çalışanlara verilen başlangıç eğitimleri yoluyla ve onları tüm Proje konumlarına ve çalışma alanlarına asarak Davranış Kurallarını tüm çalışanlara şeffaf ve etkili bir biçimde anlatmaktadır. Raporlama Dönemi boyunca Proje içinde herhangi bir etik olmayan eylem, yasal uygunsuzluk veya yolsuzluk vakası bildirilmemiştir.

ERG Otoyol tarafından Davranış Kurallarını desteklemek üzere uluslararası standartlara uygun Projeye Özel Bir İnsan Kaynakları (İK) Politikası da geliştirilmiştir. Projeye Özel İK Politikası, Şirketin etik kurallara yaklaşımını diğerlerinin yanında ilgili ulusal ve uluslararası düzenlemelere, ayrımcılıkla mücadeleye, eşit fırsatlar sunmaya ve şikâyet yönetimi özelliklerine uygunluğu kapsayarak tanımlamaktadır ve Şirketin Proje kapsamında yürütülen tüm faaliyetlerde çocuk işçiliği ve zorla çalıştırmadan kaçınma konusundaki güçlü bağlılığını vurgulamaktadır.

2019-2020 yıllarında Proje ile ilişkili faaliyetlerde ulusal yasaların ihlaliyle ilgili açılan herhangi bir dava bulunmamaktadır. Şirketin etik değerleri ve dürüstlük ilkeleri konusunda herhangi bir ihlal bildirilmemiştir.

RİSK YÖNETİMİ

Risk yönetimi, bir Şirketin hedeflerinden sapması ihtimalini risklerle erken karşılaşmak yoluyla asgariye indirmektedir ve Şirketin bunları hedeflenen sonuçları gerçekleştirme yolunda fırsatlara dönüştürmesini sağlamaktadır. ERG Otoyol, uluslararası standartlar doğrultusunda kurulmuş sistemler üzerinden teknik ve finansal riskleri olduğu kadar ÇSY ve sağlık ve güvenlik (İSG) risklerini de tanımlamakta ve yönetmektedir.



Teknik ve finansal Proje risklerinin tanımlanması ve yönetimi, direktörler/müdürler tarafından yönetilen ilgili teknik ve finans departmanlarının sorumluluğundadır. SGÇ Koordinatörü Projenin Ç&S risklerinin yönetiminden sorumludur ve risk tanımlama ve yönetim süreçlerinin temel bulgularını doğrudan CEO'ya bildirir. Temel karar verici olarak CEO, sorumlu direktörler ve müdürlerden gelen teknik bilgiler ve destekten faydalanarak teknik, finansal ve Ç&S faktörleriyle ilişkili tüm risk tanımlama ve yönetim süreçlerini gözden geçirir.

Projenin Ç&S risklerinin tanımlanmasıyla ilişkili olarak Projenin inşaat öncesi aşamasında kapsamlı bir Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) süreci tamamlanmıştır. Proje için ÇSED çalışmasını aşağıdakilerden oluşan Ç&S Standartları doğrultusunda yürütmek üzere Ç&S Danışmanı olarak AECOM tutulmuştur:

- Ekvator Prensipleri III (Haziran 2013)
- Çevresel ve Sosyal Sürdürülebilirlik Konusunda IFC Performans Standartları (Ocak 2012)
- DBG'nin Genel ve Sektöre Özel Çevre, Sağlık ve Güvenlik (ÇSG) Kılavuz İlkeleri (2007)
- OECD Resmi Olarak Desteklenen İhracat Kredileri ve Çevre ve Sosyal Ortama Saygı Konusunda Ortak Yaklaşımlara dair Konsey Önerileri (2016).

AECOM'un nitelikli Ç&S profesyonelleri tarafından yürütülen ve Projenin Kredi Kuruluşları adına bağımsız Ç&S danışmanları tarafından gözden geçirilen değerlendirmelerle ÇSED süreci, Şirketin Proje tasarımına dahil olan tüm birincil ve bağlantılı tesisler için mümkün olduğu ölçüde niteliksel ve niceliksel yöntemleri kullanan sistematik bir yaklaşım kullanarak inşaat ve işletme dönemleri boyunca Projenin olası olumsuz, faydalı, doğrudan, dolaylı, kalıntı ve kümülatif etkilerini ve risklerini öngörebilmesini ve değerlendirebilmesini sağlamıştır.

Etki azaltma hiyerarşisi temelli kaçınma, etki azaltma ve telafi etme/dengeleme tedbirleri ÇSED sürecinin kılavuzluğu altında geliştirilmiştir ve inşaat aşaması boyunca gerektiği gibi yetkin danışmanlardan alınan destekle Şirket tarafından geliştirilen ve uygulanan konuya özel Ç&S yönetim planları ve prosedürlerinin çerçevesini belirleyen Proje Ç&S Yönetim Sistemi (ÇSYS) ve ÇSYİP'e dahil edilmiştir.

ÇSED kapsamında hazırlanan ÇSYS, Projenin genel çevresel ve sosyal performansını değerlendirmeye, kontrol etmeye ve sürekli olarak iyileştirmeye yardımcı olmak için kapsamlı ancak kompakt ve entegre bir biçimde aşağıdaki konuları içermek üzere yapılandırılmıştır:

- Politikalar
- Yönetim Programları
- Organizasyonel Kapasite ve Yetkinlik
- Acil Durum Hazırlık ve Müdahale
- Paydaş Katılımı
- Harici İletişimler ve Şikâyet Mekanizması
- Etkilenen Topluluklara Sürekli Raporlama
- İzleme ve Gözden Geçirme

Ç&S etki değerlendirme belgelerini derleyen ÇSED Paketi 2018'de tamamlanmıştır ve 30 Nisan 2018'de, Projenin finansman sürecinin kapanışından önce kamuya açıklanmıştır. ÇSED Paketi ve destekleyici Ç&S belgeleri, Proje ömrü boyunca Şirket tarafından sağlanan aşağıdaki bağlantı üzerinden kamunun incelemesine açık kalacaktır:

<http://www.ergotoyol.com.tr/cevre-ve-sosyal-etki-yonetimi/>

Proje ÇSYS ve risk yönetim süreci kapsamında geliştirilen Ç&S politikaları, yönetim planları ve prosedürler CEO'nun onayıyla yayımlanır ve Proje personeline, Kredi Kuruluşlarına ve diğer paydaşlara bildirilir.

Finansal Kapanış sonrası dönemde Proje faaliyetlerinin Ç&S gereklilikleriyle uyumunu güvenceye almak için Projenin ÇSYS'si canlandırılmış ve sağlam bir dahili Ç&S izleme sistemi kurulmuştur. Projenin Kredi Kuruluşları, Projenin Ç&S riskleri ve etkileriyle doğru orantılı biçimde bağımsız bir Ç&S danışmanlık şirketi olan AECOM tarafından Projenin Ç&S performansının izlenmesi ve Proje Ç&S Standartlarına uygunluğun doğrulanması için üç ayda bir olmak üzere Finansal Kapanış sonrası Ç&S İzleme çalışmalarının yürütülmesini de talep etmiştir.

Bu süreç Şirketin ve Kredi Kuruluşlarının devam eden bir biçimde Ç&S risklerini ve etkilerini tanımlamalarını, değerlendirmelerini ve yönetmelerini sağlamaktadır. Yerel halklar ve merkezi ve yerel merciler dahil olmak üzere Proje paydaşlarının sürekli katılımı üzerinden paydaş geri bildirimleri de Projenin devam eden risk yönetimi sürecine entegre edilmiştir.

2018-2020 arasındaki inşaat dönemi boyunca, Proje Kredi Kuruluşlarına raporlama yapan bağımsız danışmanlar tarafından 9 bağımsız izleme çalışması tamamlanmıştır. Projenin işletme aşamasına geçmesiyle birlikte, bağımsız Ç&S danışmanları tarafından yapılan Ç&S izleme çalışmaları yılda iki defa olmak üzere devam etmektedir.

Bağımsız danışmanlarca hazırlanan ve Kredi Kuruluşlarınca gözden geçirilen periyodik izleme raporları, Proje içindeki risk tanımlama ve yönetim sürecini bilgilendirmek ve nihai amaç olan risklerden kaçınmayı sağlamak için etkili önleyici/düzeltilici eylemlerin uygulanmasını güvenceye almak amacıyla hem Proje ekibiyle hem de ERG Otoyol'un en yüksek yönetim birimi olan Yönetim Kurulu ile paylaşılmaktadır.

Bu mega altyapı projesinin inşaat aşaması sırasında sağlam bir İSG riskleri tanımlaması ve yönetimi için, Mayıs 2019'da Türkiye'deki Marsh Risk Danışmanlığı tarafından kapsamlı bir İSG Süreç İncelemesi gerçekleştirilmiştir. Çalışma İSG sisteminin masa üstü incelemesi, Proje Şirketi, yükleniciler, alt yükleniciler ve ESSA'dan temsilcilerle yapılan 100'ün üzerinde görüşme, Projenin üç kısmı çapındaki çok sayıda şantiyeye yapılan saha ziyaretleri sırasında yapılan gözlemler ve İSG inceleme çalışmasını yürüten İSG uzmanının teknik ve organizasyonel tavsiyelerini derleyen raporlamayı içermiştir. ERG'ye bağlı bir şirket olan SSB Zurich tarafından Marsh'ın tavsiyelerinin saha uygulamaları Ekim 2019'da dahili olarak denetlenmiştir.

Nisan 2019'da Projenin iş gücüyle ilişkili risklerini tanımlamak ve bunların yönetimi için tavsiyeler vermek üzere Türkiye'deki RINA Danışmanlık tarafından harici bir iş gücü Denetimi yapılmıştır.

Harici İSG İncelemesi ve iş gücü Denetiminin tavsiyelerinin uygulamaları üç aylık Ç&S izleme çalışmaları kapsamında AECOM tarafından periyodik olarak izlenmiştir.

Son olarak önemli noktalardan bir tanesi de Projenin Entegre Yönetim Sistemlerinin sürekli uygulaması, izlenmesi ve iyileştirilmesi için Projenin inşaat aşamasında bir Dahili Denetim Prosedürünün oluşturulmuş olmasıdır. Bu Prosedür üzerinden ERG Otoyol'un kendisi ve Projeye dahil olan tüm alt yükleniciler ERG Otoyol'un Yönetim Sistemleri Departmanı tarafından periyodik olarak denetlenir.

Finansal risk yönetimi açısından ERG Otoyol, muhasebe, denetleme, vergi ve yönetim danışmanlığı hizmetleri sunan bağımsız uluslararası denetim şirketleri üzerinden harici denetimler ve denetim müdürlüğü üzerinden dahili denetimler yapmaktadır. Bu denetimlerde her bir şirket işlemi için bir risk ortaya koyan, ortaya çıkmış veya çıkabilecek finansal hükümler bir kenara ayrılmakta ve raporlar hazırlanmaktadır. Bu raporlar CEO'ya ve Yönetim Kuruluna sunulmaktadır. Bunun karşılığında, finansal risk taşıyabilecek sözleşme ve ihtilaf yönetimi için ERG Otoyol bünyesinde avukatlar istihdam edilmektedir ve aynı zamanda alanlarında uzman olan harici avukatlardan da destek alınmaktadır. Ayrıca, Proje kapsamında ERG Otoyol'un taraf olduğu sözleşmelerin yönetimi ve sözleşme hükümlerinin uygulanması için vekillerden destek alınmaktadır.

Hem inşaat hem işletme dönemlerini kapsayacak şekilde Projenin tüm ekonomik ömrü boyunca üreteceği nakit akışları Ernst & Young tarafından geliştirilen "Finansal Model" üzerinde belirlenmiştir ve model hem Görevli Şirket hem Kredi Kuruluşları tarafından incelenmiş ve onaylanmıştır.

Yıllık borç hizmeti, işletim giderleri ve İşletme ve Bakım (İB) Şirketine ödenecek ve ERG Otoyol'un en büyük harcama kalemini oluşturan yıllık tutar her yıl Nisan ayında toplanacak olan trafik seviyesi güvencelerine göre ayarlanmıştır.

Projenin tabi olduğu teknik şartlar da teknik sözleşmeler içinde detaylandırılmıştır. Bu şartlara uygunluk periyodik yerinde denetimlerle harici bir Şirket olan ARUP tarafından ve ERG Otoyol tarafından hazırlanan raporlarla kontrol edilmektedir. İşletme dönemi için Uygulama Anlaşması ve sözleşmelere uygunluk açısından, İB Şirketi tarafından belli bir sayıda personel işe alınmıştır ve ana konular doğrultusunda kurumsal bir yapı oluşturulurken teknik süreçler, organizasyon ve bütçeleme gibi temel konularda Uluslararası Operasyonlar Danışmanı olan Intertoll Europe'un uzmanlığı kullanılmaktadır.

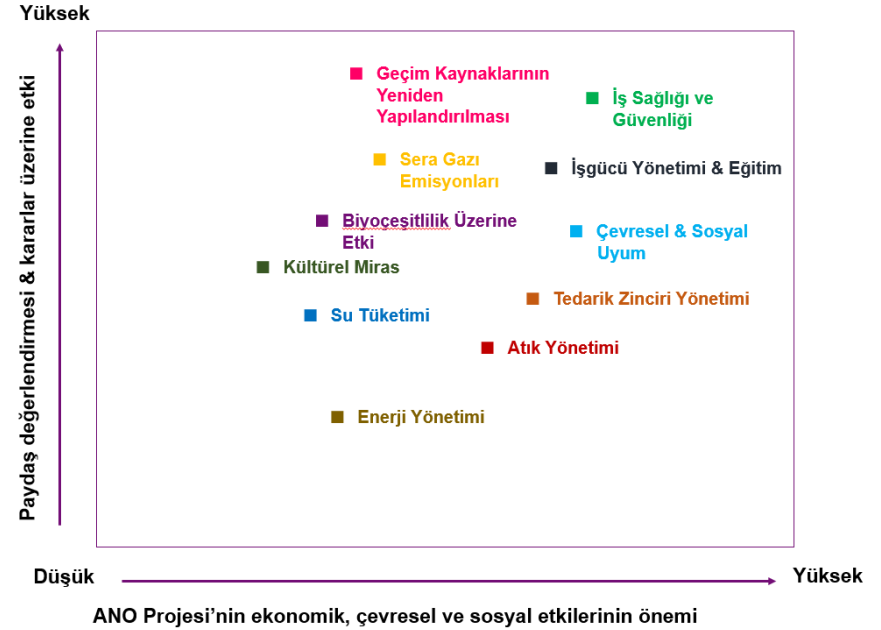
ÖNCELİKLENDİRME DEĞERLENDİRMESİ

Öncelikli konuların belirlenmesi yolunda önemli bir adım olarak Projenin en erken aşamalarında başlatılmış olan ÇSED ve PKP süreçleri incelenmiştir. CEO'dan güçlü bir destek olarak SGÇ Koordinatörü tarafından yönetilen ve yetkin ve azimli halka iletişim sorumlularından (HİS'ler) oluşan bir ekip tarafından paydaşların sistematik ve etkili katılımının sağlanması inşaat aşaması boyunca devam etmiştir. ÇSED ve kapsamlı paydaş katılım süreci üzerinden ERG Otoyol tüm paydaş gruplarının görüşlerini almıştır.

ERG Otoyol inşaat aşaması boyunca, Projenin etki alanında bulunan tüm yerel toplulukların geri bildirimini toplanması ve değerlendirilmesini sağlayan uluslararası standartlarla uyumlu etkili bir harici şikâyet ve geri bildirim mekanizmasını çalıştırmıştır. Proje ile ilgili şikâyet ve geribildirimler güzergah üzerindeki 81 yerleşim yerine ERG Otoyol tarafından konan şikâyet ve geri bildirim kutuları, HİS'ler ve diğer Proje temsilcileri (yani saha şefleri, İSG uzmanları, arazi tahsisi uzmanları, vb.) tarafından yerleşim yeri yöneticileri, yerel toplulukların kadın ve erkek temsilcileri ve yerel halktan Proje çalışanlarıyla düzenlenen periyodik toplantıların yanı sıra Proje internet sitesi üzerinden yapılmıştır.

Katılım süreci, aylık komite toplantıları ve bireysel toplantılarda dahili bir şikâyet ve geri bildirim mekanizması dahil olmak üzere çeşitli kanallar üzerinden merkezi ve yerel mercileri, yerel toplulukları, akademiyi, sivil toplum kuruluşlarını, ulusal ve yerel medyayı, vb. içeren harici paydaşların yanı sıra aynı zamanda kıdemli yönetim seviyesinden alt yüklenici müdürleri ve işçilerine kadar geniş bir Proje personeli yelpazesinden oluşan dahili Proje paydaşlarını da kapsamıştır.

Bu amaçla, bu Raporun çerçevesi aşağıdaki Önceliklendirme Matrisinde görüldüğü gibi önceki Ç&S değerlendirme çalışmalarının bulguları, periyodik inşaat aşaması Ç&S izleme çalışmaları ve dahili ve harici paydaşlarla yürütülen kapsamlı katılım sürecine dayalı olarak tanımlanan tüm öncelikli sürdürülebilirlik konularını ele almaktadır.



SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK YÖNETİMİ

Ankara-Niğde Otoyol Projesi, örnek bir altyapı girişimi olarak Türkiye'nin refahını ve gelişimini arttırmayı amaçlamaktadır. ERG Otoyol, devletten yerel halk ve Otoyol kullanıcılarına kadar tüm paydaşlara ülke çapında fayda sağlarken yatırım faydalarını azamiye çıkarmak ve sürdürülebilir kalkınmaya katkı sağlamak hedefi doğrultusunda Ç&S yönetimi üzerinden önceliklendirmenin büyük sorumluluğunun bilincindedir.

ERG Otoyol Proje içinde en iyi uluslararası uygulamaları varsayılan hale getirirken tüm paydaşların ihtiyaçlarını karşılamaya ve daha fazlasını vermeye odaklanmıştır. Şirket, ERG Otoyol'un politikaları ve sertifikaları ile yönlendirilen bütünsel bir sürdürülebilirlik yönetimi yaklaşımını güvenceye alarak Projenin örgütsel yapısı altındaki yetkin Ç&S uzmanları tarafından uygulanan sağlam bir Ç&S yönetim sistemi oluşturmuştur.

Yönetim Sistemleri ve Politikaları

Proje ÇSYS sistemi kapsamında (Proje internet sitesinde bağlantıları bulunan) aşağıdaki politikalar ve sertifikalar geçerli ulusal düzenlemeler ve uluslararası Ç&S standartlarına uygunluğu güvenceye almaktadır:

➤ Politikalar:

- Çevre Politikası
- İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) Politikası
- İnsan Kaynakları (İK) Politikası
- Sosyal Politika
- Kurumsal Sosyal Sorumluluk (KSS) Politikası

➤ Sertifikalar

- ISO 9001:2015 Kalite Yönetim Sistemi (1 Ocak 2022 tarihine kadar geçerli)

- ISO 14001:2015 Çevresel Yönetim Sistemi (1 Ocak 2022 tarihine kadar geçerli)
- ISO 45001:2018 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi (1 Ocak 2022 tarihine kadar geçerli)
- ISO 27001:2013 Bilgi Güvenliği Yönetim Sistemi (27 Ekim 2023 tarihine kadar geçerli)

ERG Otoyol, konuya özel Ç&S yönetim planları içinde belirlenen stratejiler ve tedbirlerin sürekli olarak ve etkin bir biçimde uygulanmasını güvenceye almak için Proje ÇSYS sistemi kapsamında bir Ç&S İzleme ve Eğitim Planı oluşturmuştur.

Kurumsal Kapasite

Proje ÇSYS ve bileşenlerinin ulusal düzenleme gereklilikleri ve Kredi Kuruluşlarının geçerli uluslararası standartlarına tam uyum hedefiyle etkili biçimde uygulanmasını sağlamak için inşaat aşaması boyunca Projede yetkin Ç&S uzmanları istihdam edilmiştir.

Bu amaçla, her bir Proje kısmı için Ankara'daki Proje merkezinden Ç&S ekibini yöneten SGÇ Koordinatörü ve Kıdemli Sosyal Uzmana rapor veren mühendisler, arkeologlar ve HİS'ler görevlendirilmiştir. Yönetim ve saha ekipleri, Ç&S tedbirlerinin tüm Proje personeli tarafından günbegün uygulanmasını ve alt yüklenicilerin Proje Standartlarına uygunluğunun izlenmesini sağlamıştır.

ERG Otoyol'un kendi bünyesindeki Ç&S kapasitesi, harici uzmanlardan satın alınan Ç&S hizmetleriyle dış kaynaklı olarak desteklenmiştir:

- Biyolojik çeşitlilik yönetimi kapsamında karasal ve sucul flora ve faunanın izlenmesi için akademisyenler
- Ç&S yönetim planları ve prosedürlerinin geliştirilmesi için DOKAY EIA-Çevre Mühendisliği Ltd. Şti.
- Türkiye çevre düzenlemeleri altında izin şartlarını karşılamak için Duru Mühendislik.
- Projenin İSG yönlerinin ulusal gereklilikler ve uluslararası İSG standartları doğrultusunda yönetimi için ESSA

- Hava (toz) ve gürültü ölçümleri ve yüzey suyu kalitesi numunesi alma ve analizi dahil olmak üzere çevresel izleme çalışmaları için FEBAS Çevre Laboratuvarı

2020'de işletme aşamasının başlamasıyla birlikte ERG Otoyol kendi örgütsel yapısını işletim aşaması Ç&S yönetiminin ihtiyaçlarına ve önceliklerine uyarlamaya başlamıştır.

MALİ PERFORMANS

Proje 2020'de kısmen çalışmaya başlamıştır. ERG Otoyol'un 2020'deki mali performansı aşağıda özetlenmektedir:

Mali Performans	2020
Dağıtılan Mali Değer	
İşletme maliyetleri	5 431 124 Euro
Personel ücret ve yan hakları	691 558 Euro
Tutulan Mali Değer	525 739 992 Euro
Nakit ve nakit eşdeğerleri dışında maddi varlıklar	
Ticari alacaklar	25 394 782 Euro
Diğer alacaklar	16 520 Euro
Hizmet İmtiyaz Düzenlemelerinden Alacaklar	1 590 359 569 Euro
Maddi Duran Varlıklar	277 193 Euro
Tahakkuk eden kurumsal gelir vergisi	-25 811 514 Euro

Projenin inşaat aşaması sırasında üçüncü taraflarca verilen mal ve hizmetler Katma Değer Vergisinden (KDV) muaf bırakılmıştır.

Projede çalışan tüm personele asgari ücretin üstünde ödeme yapılırken kadın ve erkek çalışanlar tarafından doldurulan benzer pozisyonlar için eşit fırsat sağlanmıştır.

Türkiye İş Kanunu (4857 Sayılı Kanun) ve sendika anlaşmaları uyarınca, ERG Otoyol'dan emekli olan veya istemeden ayrılan çalışanlara toplu ödemeler

yapılmıştır. ERG Otoyol bu yükümlülükler altında Projenin başlangıcından beri çalışanlarına 147.221 Euro ödemiştir.

Vergi Yönetimi

ERG Otoyol ödenen vergilerin içinde buldukları sektörü desteklediği ve kamu yararına hizmet ettiği bilinciyle çalışmalarını sürdürmektedir. ERG Otoyol vergi yetkilileri, paydaşlar, müşteriler, analiz uzmanları, medya ve kamu kuruluşları dahil olmak üzere tüm paydaşlarıyla her zaman açık, dürüst ve güçlü ilişkiler kurmak gayretindedir ve her yetki alanında operasyonların yönetimi ve kontrollerinin tüm vergi yükümlülüklerine uygunluğunu güvenceye alarak ulusal düzenlemelerin hem bağlamına hem özüne uymaktadır.

ERG Otoyol, aynı zamanda vergi yönetimini de kapsayan sağlam bir risk yönetimi çerçevesine sahiptir. ERG Otoyol kamuya açık bir şirket olmadığı için vergi stratejisi kamuya açıklanmamıştır. ERG Otoyol'un vergi stratejisi 3 yıllık bir süre için Denetim Müdürlüğü tarafından hazırlanmaktadır ve ardından Yönetim Kurulu Başkanı tarafından onaylanmaktadır.

ERG Otoyol içindeki vergi yönetimi ve kontrolü her türlü hatalı ve/veya hileli işlemi tespit etmek, daha verimli bir performans için finansal analizlerde kullanılacak temel verileri belirlemek ve gerekli önlemlerin alınmasında çalışanlara yol göstermek ve yardım etmek üzere yönlendirilmektedir.

ERG Otoyol'un Denetim Direktörü Şirketin vergi stratejisinin uygunluğundan ve tüm muhasebe ve finans kayıtlarının bu pozisyonun onayı ve kontrolüyle alınmasından sorumludur.

ERG Otoyol'un vergi yönetim ve kontrol çerçevesine uygunluğu, yeminli mali müşavirler tarafından düzenli olarak denetlenmektedir ve bir tasdik raporu düzenlenmektedir. Tasdik raporları bundan sonra Vergi Dairesine sunulmaktadır. Ayrıca ERG Otoyol'un harici bağımsız denetmenleri tarafından periyodik denetim süreçleriyle vergi kontrolleri de yapılmaktadır.

ÇEVRESEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK

ERG Otoyol, uluslararası standartlara ve Projenin ISO 14001: 2015 sertifikalı Çevresel Yönetim Sistemine uygun olarak oluşturulan Proje Ç&S Yönetim Sistemi doğrultusunda tüm faaliyetlerini gerçekleştirirken bütün personeliyle bir ön koşul olarak çevre ve doğaya en yüksek hassasiyet ilkesini benimsemiştir.

ERG Otoyol, Projenin internet sitesinde yayımlanan Çevre Politikası üzerinden yaptığı işin bizzat doğasının çevre üzerinde müdahaleci olduğunun farkındadır ve bu nedenle en iyi uluslararası uygulamalara uygun biçimde faaliyet göstermek yoluyla olumsuz etkilerini azaltmaya bağlıdır. Şirket inşaat ve işletme aşamaları boyunca çevresel yükümlülüklerini yönetmek için yeterli kaynakları sağlamaya bağlıdır. Buna, kesintisiz çevresel izlemeden faydalanmak amaçlı uyarlanabilir bir yönetim sürecinin yanı sıra çevre kirliliğini kaynağında bertaraf etmeyi vurgulayan bir etki azaltma hiyerarşisinin uygulanması da dahildir.

Şirket bu amaçla faaliyetlerini geçerli tüm ulusal çevre düzenlemelerine uyacak ve DBG Genel ve Endüstriye Özel ÇSG Kılavuz İlkelerinde belirtildiği biçimde geçerli uluslararası standartların şartlarını karşılayacak şekilde tasarlamış ve yönetmiştir. ERG Otoyol, çevresel sürdürülebilirlik ve yönetime olan güçlü bağlılığı doğrultusunda danışmanları, yüklenicileri, alt yüklenicileri, tedarikçileri ve iştiraklerinin Projede benimsenmiş Çevre Politikası ilkelerini benimsemesini şart koşmaktadır.

Şirket çevresel sürdürülebilirliğe olan bağlılığını, Projede istihdam edilen yetkin çevre uzmanlarınca sunulan kapasite üzerinden güvenceye almıştır. Enerji, ham madde ve doğal kaynakların verimli kullanımı, dögüsel ekonominin önemi anlayışıyla atık üretiminden kaçınmak/asgariye indirmek ve kirliliği önlemek yollarıyla ulusal ve uluslararası çevre standartlarına uygunluğun öneminin Proje faaliyetlerinin temel bir hedefi olarak kavranmasında tüm Proje personeline verilen çevresel eğitimler anahtar bir rol oynamıştır.

Projenin Çevre Politikası uygunluğu ve uygulamasının sorumluluğu Şirketin CEO'su tarafından en üst seviyede üstlenilmiştir.

SERA GAZI EMİSYONLARI YÖNETİMİ

Projenin hava emisyonları sebebiyle insan ve ekolojik alıcılar üstündeki olası etkileri inşaat ve işletme aşamaları için ÇSED süreci kapsamında değerlendirilmiştir. Ayrıca, Projenin inşaat ve işletme aşamaları sırasında yayılması beklenen sera gazı emisyonları, uluslararası olarak kabul edilmiş yaklaşımlar ve hesaplama yöntemlerine uygun olarak hesaplanmıştır.

Projenin inşaat aşaması sırasında Kapsam 1 altındaki sera gazı emisyonları aşağıdaki faaliyetler sonucunda salınmıştır:

- İnşaat araçları, ekipmanları ve inşaat tesislerinde dizel yakıtın yanması
- Şantiye sahalarının Likit Doğal Gazla (LNG) ısıtılması
- Taş ocaklarında patlatmalar
- Arazi kullanımı tipinin değişimi (bitki örtüsünün temizlenmesi)
- SF6 emisyonları

İnşaat aşaması sırasında Kapsam 2 altındaki sera gazı emisyonları kaynağı ise Projenin elektrik kullanımınıdır.

GİRİŞ	KURUMSAL YÖNETİŞİM	ÇEVRESEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK	SOSYAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK
-------	--------------------	----------------------------	--------------------------



Toplam Sera Gazı Emisyonları (Kapsam 1 + Kapsam 2 tCO2 eş.)	2018-2019	2020	Toplam
Kapsam 1			
İnşaat araçları, ekipmanları ve tesislerinde dizel yakıtın yanması	320.034,40	108.765,15	428.799,15
Taş ocaklarında patlatmalar	10.921,77	3.655,93	14.577,70
Arazi kullanımı tipinin değişimi (bitki örtüsünün temizlenmesi)	1.412.815,39	125.585,67	1.538.401,06
Kapsam 2			
Elektrik	22.929,78	14.142,79	37.072,57
Toplam	1.766.701,34	252.149,54	2.018.850,88

*CO₂, CH₄ ve N₂O hesaplamalara faaliyet türüne bağlı olarak dahil edilmiştir.

Bitki örtüsünün temizlenmesi faaliyetlerinin çoğunluğu Projenin ilk yılı içinde tamamlandığından, sera gazı emisyonları 2018-2019 dönemine göre 2020 içinde %85,7 oranında azalmıştır.

Sera Gazı Emisyonları Yoğunluk Oranı	2019	2020
Sera Gazı Emisyonları Yoğunluk Oranı (tCO ₂ e/Milyon TL) *	-	3.801,98
Sera Gazı Emisyonları Yoğunluk Oranı (tCO ₂ e/km)	5.321,39	759,49

* Projenin toplam sera gazı emisyonu/gelir

Projenin işletme aşaması için, Ekvator Prensipleri III uyarınca, Projenin işletme aşamasının Kapsam 1 ve Kapsam 2 emisyonlarının toplamının 100.000 tonu geçmesi halinde, sera gazı emisyonları ERG internet sitesinde kamuya bildirilecektir.

DIŞ ORTAM HAVA KALİTESİ YÖNETİMİ

Şirket, Proje güzergahı boyunca konumlanmış yerleşim yerlerinde toz (PM_{2.5} ve PM₁₀), çöken toz, NO_x, SO_x ve benzen gibi bir dizi önemli parametrenin ölçümleri üzerinden kapsamlı bir biçimde dış ortam hava kalitesi referans değerlerini belirlemiştir. Bu, Projenin dış ortam hava kalitesi üzerindeki etkisinin etki öncesi koşullarla karşılaştırılmalı olarak değerlendirilmesini ve inşaat aşaması sırasında ihtiyaç duyulduğu zaman etki azaltma/düzeltilme tedbirlerinin planlanması ve uygulanmasını sağlamıştır. Dış ortam hava kalitesi ölçümleri referans değerler çalışması sırasında seçilen 23 yerleşim yerinde inşaat ve işletme dönemlerinin her ikisi boyunca alınmaya devam etmektedir.

İnşaat çalışmaları sırasında Projenin ana parçacıklı madde emisyonu kaynakları taş ocakları ve malzeme alma sahalarındaki hafriyat ve malzeme çıkarma faaliyetleri ve inşaat makinelerinden kaynaklanan egzoz emisyonları olmuştur.

ERG Otoyol izleme programı üzerinden inşaat faaliyetlerinin dış ortam hava kalitesi üstündeki etkisini üç ayda bir değerlendirmiştir. Şirket, harici şikâyet mekanizmasının etkili uygulanması ve yerel halkın katılımı sayesinde, toz seviyelerindeki geçici artışları belirleyebilmiş ve alıcılar üstündeki olumsuz etkileri azaltmak için hemen eylemde bulunabilmiştir.

Faaliyet aşamasında, Otoyol trafiğinden kaynaklı ve Otoyoldaki trafik hacminin muhtemel artışı ile zaman içerisinde kademeli olarak artacak olan egzoz gazı şeklinde hava emisyonları meydana gelecektir. Dış hava kalitesi izleme programı Otoyol işletmesinin birinci yılında üç aylık olarak devam edecek ve kalan sürede NO₂, SO₂, benzen ve VOC parametreleri için yılda iki kere olmak üzere gerçekleştirilecektir.

ENERJİ YÖNETİMİ

İnşaat faaliyetlerinin toplam enerji tüketiminin büyük bir kısmı makinelerde dizel kullanımından oluşan akaryakıttan gelirken geri kalanı LNG ve elektrikten gelmektedir. İnşaat makineleri ve ekipmanının işletilmesinden sorumlu Proje personeline sağlanan eğitimlerle Şirket inşaat faaliyetlerinden kaynaklanan enerji tüketimini asgariye indirmeyi amaçlamıştır.

Kontrol merkezleri, operasyon ve bakım tesisleri ve hizmet alanlarında operasyonel tesislerin tasarımına entegre edilmiş en gelişmiş altyapı ve teknolojilerin kullanımını Projenin ömrü boyunca enerji tüketimini asgariye indirmesine yardımcı olacaktır.

2019'da toplam enerji tüketimi 169,85 TJ olurken 2020'de 104,74 TJ'ye düşerek %38,33'lük bir azalma kaydedilmiştir. Proje 2 yıl boyunca toplamda 247,59 TJ enerji tüketmiştir.

Projenin Toplam Enerji Tüketimi		2019	2020
Toplam yakıt tüketimi (J)	Akaryakıt Doğalgaz	4 x 10 ¹⁵	1 x 10 ¹⁵
Toplam enerji tüketimi (kWh)		47.180.618	20.100.389
Toplam enerji tüketimi (TJ)		169,85	104,74

*Standartlar ve dönüşüm katsayıları bu sayfanın altında belirtilmiştir.¹

SU YÖNETİMİ

Proje, tüm güzergahı boyunca üç nehir havzasından (Sakarya, Kızılırmak ve Konya) ve yer üstü su kaynaklarından geçmektedir. Yer üstü su kaynaklarının akış

devamlılığını sürdürmek için tasarlanan mühendislik yapıları Projenin yer üstü su kaynakları üstündeki etkilerini asgariye indirmesini sağlamıştır.

ERG Otoyol, Projenin Çevre Politikası doğrultusunda Otoyol inşaatı için gereken tatlı su miktarını asgariye indirmeyi ve inşaat şantiyeleri ve tesis sahalarında üretilen atıksuyu ulusal düzenlemeler ve uluslararası standartların en sıkı şartlarına uyacak biçimde sağlam bir şekilde yönetmeyi amaçlamıştır.



Su Tüketimi

Projenin inşaat aşamasında sırasında inşaat ve malzeme çıkarma faaliyetlerinden kaynaklanan tozların bastırılması, yol inşaatı için malzeme tedariki (beton, asfalt, tesis karışımı, vb.) ve Proje personelinin sıhhi ihtiyaçları için kullanılan su tüketimi şehir suyu şebekesi ve yeraltı su kaynaklarından sağlanmıştır. İlgili yönetim mercilerinden yeraltı suyu kullanım izinleri alınmıştır. Proje personeli için içme suyu şişelenmiş su olarak sağlanmıştır.

¹ Dönüşüm katsayıları

Mazot için: 1 litre mazot = 10,7 kWh; 1kWh = 3.600.000 Jul

LNG için: 1 kg LNG = 1,3043 m³ doğal gaz; 1 m³ doğal gaz = 10,64 kWh; 1kWh = 3.600.000 Jul

Proje için 2019'da tedarik edilen su miktarı 276,01 mega litreyken bu miktar 2020'de inşaat çalışmalarının sonuçlanmaya doğru ilerlemesiyle %59,92 oranında düşmüştür.

Kısım	Su Tüketimi (Megalitre)	
	2019	2020
Oğulbey Merkez Ofis	16,04	4,71
1. Kısım	144,20	62,84
2. Kısım	78,27	30,32
3. Kısım	37,49	12,74
Toplam	276,01	110,62

Su Koruma Tedbirleri

ERG Otoyol inşaat aşaması sırasında su kaynaklarının verimli kullanımı ve tatlı su ihtiyaçlarının asgariye indirilmesi için gayret göstermiştir.

ERG Otoyol'un su koruma tedbirlerinin odak noktası günlük su tüketiminin çoğundan sorumlu olan beton tesisleri olmuştur. Projede kullanılan her bir beton tesisinde inşa edilen çökeltme havuzları Şirketin yıkama operasyonlarından çıkan atıksuyu çökeltmesini ve çökeltilen suyu beton üretimi ve yıkama operasyonlarında yeniden kullanarak Projeye ilişkili temiz su tüketimini önemli ölçüde azaltmasını sağlamıştır.

Atıksu Yönetimi

Derekışla (Kısım 1), Kütüklü (Kısım 2) ve Osmanlı (Kısım 3) konumlarında bulunan üç ana Proje inşaat şantiyesinde, geçerli düzenlemelerin şartları doğrultusunda paket atıksu arıtma tesisleri kurulmuş ve inşaat aşaması boyunca işletilmiştir. İnşaat çalışmalarının sonuçlanmaya doğru ilerlemesiyle, arıtılan atıksu deşarjı 2019'da 220 mega litre olurken bu miktar 2020'de yaklaşık 90 mega litreye düşmüştür.

Paket atıksu arıtma tesislerinden en yakın alıcı çevreye boşaltılan arıtılmış atıksuyun kalitesi ERG Otoyol tarafından Türkiye Su Kalitesi Kontrol Düzenlemesi ve DBG Genel ÇSG Kılavuz İlkeleri içinde belirlenen ilgili sınır değerlere uygunluğun güvenceye alınması için üç aylık dönemlerle izlenmiştir. Ayrıca ilgili İl Müdürlükleri

tarafından alınmış Çevre İzinleri şartlarına uygun olarak düzenli aralıklarla harici atıksu izleme çalışmaları da yapılmıştır.

Yüklenici ve alt yüklenicilerin diğer inşaat şantiyeleri ve tesis sahalarında evsel atıksuların yönetimi için sızdırmaz foseptik tanklar kullanılmıştır. Foseptik tanklarda toplanan evsel atıksular Projenin vidanjörleri aracılığıyla düzenli olarak alınmış (evsel atıksu Projenin en yakında bulunan paket evsel atıksu arıtma tesisine aktarılmış) ve ilgili belediyelere boşaltılmıştır.

Kısım	Arıtılmış Su Deşarjı (Megalitre)	
	2019	2020
Oğulbey Merkez Ofis	12,84	3,77
1. Kısım	115,36	50,28
2. Kısım	62,62	25,25
3. Kısım	30,00	10,20
Toplam	220,81	89,49

Yüzey Suları Kalitesinin İzlenmesi

ÇSED 17 yüzey suyu kalite istasyonunda Şubat 2018'de gerçekleştirilen numune alma ve analiz çalışmasıyla Proje güzergahı ve tesisleri tarafından geçilen ve/veya bunların civarında bulunan yüzey suyu kaynaklarının referans kalite değerlerini belirlemiştir.

ERG Otoyol inşaat aşaması boyunca üç aylık dönemlerde yüzey suyu kalitesini izlemeye devam etmiştir. Bu amaçla 8 farklı üç aylık çalışma kapsamında akredite bir laboratuvar tarafından toplanan ve analiz edilen yüzey suyu numunelerinin kalitesi, Kıtaiçi Yerüstü Su Kaynakları su kalitesi kriterleriyle karşılaştırılmıştır. Mevsimsel değişiklikler ve bölgede yürütülen tarım uygulamalarının etkisi bir yana bırakıldığında, izleme sonuçları yüzey suyu kaynaklarının kalitesi üstünde herhangi önemli bir Proje etkisi olmadığını göstermiştir.

Projede inşaat aşaması sırasında yüzey suyu kaynaklarının kalitesi üstünde önemli olumsuz etkilere neden olan herhangi bir arıtılmamış atıksu boşaltımı, dökülmesi veya sızıntısı olmamıştır.

MALZEME VE ATIK YÖNETİMİ

Malzeme ve atık yönetimi kaynakların korunmasında hayati bir rol oynamaktadır. Entegre edilmiş bir malzeme ve atık yönetimi yaklaşımı, malzemelerin tüm ekonomik ömürlerinin etkili biçimde yönetildiği ve geri dönüşüm ve yeniden kullanımın azamiye çıkarıldığı dögüsel ekonomi perspektifini mümkün kılmaktadır.

ERG Otoyol bu Projede yeniden kullanım potansiyelini görmüş ve gerçekleştirmiştir. Daha yüksek bir malzeme yeniden kullanım oranı yalnızca çevreye değil aynı zamanda işletme başarısına da katkıda bulunmaktadır.

Malzeme Yönetimi

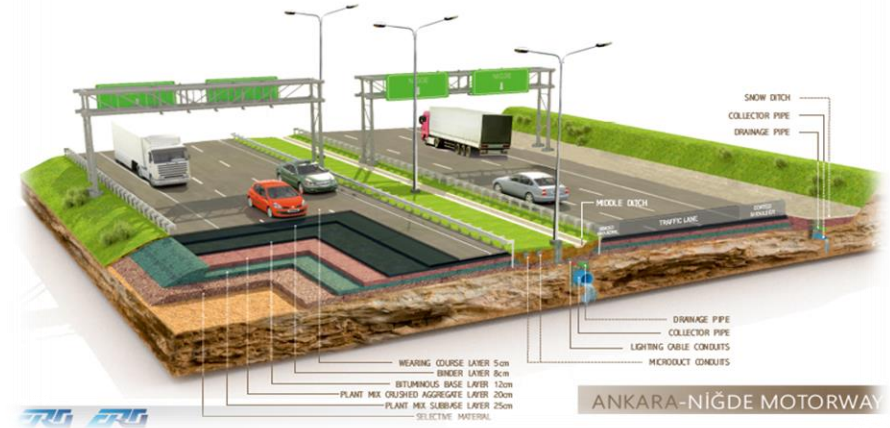
Bu ölçekteki bir altyapı Projesi hafriyattan mühendislik yapılarının inşasına ve yol yüzeyi kaplama çalışmalarına kadar her aşamada malzeme kullanımını gerektirmektedir.

2019-2020 döneminde Projenin inşaat aşaması sırasında kullanılan malzeme üretim tesislerinin sayısı aşağıda verilmiştir.

44 > Ankara-Niğde Otoyolu Projesi | Sürdürülebilirlik Raporu 2019/2020

Yıl	Kırıcı	Soğuk Tesis Karışımı (PMT/PMAT)	Asfalt Tesisi	Polimer Modifiyeli Bitüm Tesisi (PMB)
2019	27	22	16	7
2020	11	14	12	4

Aşağıdaki rakam, taş ocakları ve malzeme alma sahalarından çıkarılan malzemelerle oluşturulan seçilmiş malzeme katmanı üzerine yapılmış beş katmanlı yol yüzeyi kaplamasının merkezi bileşenlerini ve malzemelerini vurgulamaktadır. 2019 ve 2020'de bu amaçla sırasıyla toplam olarak 1,63 milyon m³ ve 2,44 milyon m³ malzeme kullanılmıştır.



Doldurma işlemleri için yeterli kaliteye sahip kazılmış malzeme inşaat işlerinde yeniden kullanılmıştır. Bu, kaynak verimliliğini güvenceye almış ve malzeme alma sahalarından çıkarılacak malzeme miktarını asgariye indirmişken ilişkili maliyetleri de azaltmıştır.

Otoyolun kazı çalışmalarının çoğu (%94,7) 2019'da tamamlanmıştır. 2020'de kazılmış malzemelerin bir kısmı altyapı çalışmalarında yeniden kullanılmıştır.

Ankara-Niğde Otoyolu Projesi | Sürdürülebilirlik Raporu 2019/2020 < 45

GİRİŞ	KURUMSAL YÖNETİŞİM	ÇEVRESEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK	SOSYAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK
-------	--------------------	----------------------------	--------------------------

Toplamda tüm kazılmış malzemelerin %73,3'ü 2019 ve 2020'de yeniden kullanılmıştır.

Kısım	Toplam hafriyat miktarı (Milyon m ³)		Yeniden kullanılan toplam hafriyat malzemesi miktarı (Milyon m ³)	
	2019	2020	2019	2020
1. Kısım	27,63	1,39	19,90	2,41
2. Kısım	18,05	1,49	14,22	0,32
3. Kısım	5,95	0,00	4,20	0,00
Toplam	51,62	2,88	38,32	2,73

Atık Yönetimi

Projenin atık yönetim stratejisi, kaçınmayı önceliklendirmek ve kaçınmanın mümkün olmadığı yerlerde atık üretimini asgariye indirmek amacıyla etki azaltma hiyerarşisine dayanmaktadır. Atık yönetimi tüm Proje boyunca Projenin Çevre Politikası doğrultusunda ISO 14001:2015 Çevresel Yönetim Sistemleri şartlarına uygun olarak planlanmış ve uygulanmıştır.

Projenin inşaat şantiyesi, tesisleri ve iş sahalarında tehlikeli ve tehlikeli olmayan atıklar üretilmiştir. Kentsel ve geri dönüştürülebilir atıkların yanı sıra tehlikeli maddeler, atık yağ, lastik, çözücüler, metaller, bitkisel yağ ile kirlenmiş ambalaj malzemeleri ve revirlerden gelen tıbbi atıklar vb. içeren bu atıklar kaynaklarında ayrı ayrı toplanmış, düzenleme gereklilikleri ve uluslararası iyi uygulamalara uygun olarak inşa edilmiş özel atık depolama alanlarında geçici olarak sahada saklanmış, mümkün olan zamanlarda inşaat işlerinde yeniden kullanılmış ve sahada kullanımın mümkün olmadığı zamanlarda şantiye dışındaki lisanslı geri dönüşüm, geri kazanım veya bertaraf tesislerine gönderilmiştir.

Başlangıç ve yenileme eğitimleri üzerinden atıktan kaçınma, asgariye indirme ve yeniden kullanma teknikleri tüm doğrudan ve sözleşmeli Proje çalışanları arasında vurgulanmış ve sağlam bir atık yönetimi sağlanmıştır.



2019 ve 2020'de üretilen atıklar için resmi atık beyanları ulusal düzenlemelerin şartları uyarınca ERG Otoyol tarafından Çevre ve Şehircilik Bakanlığına verilmiştir.

Atık Oluşumu (ton)	2019	2020
Tehlikesiz atık	1.810	978
Tehlikeli atık	161	99
Toplam atık oluşumu	1.970	1.078

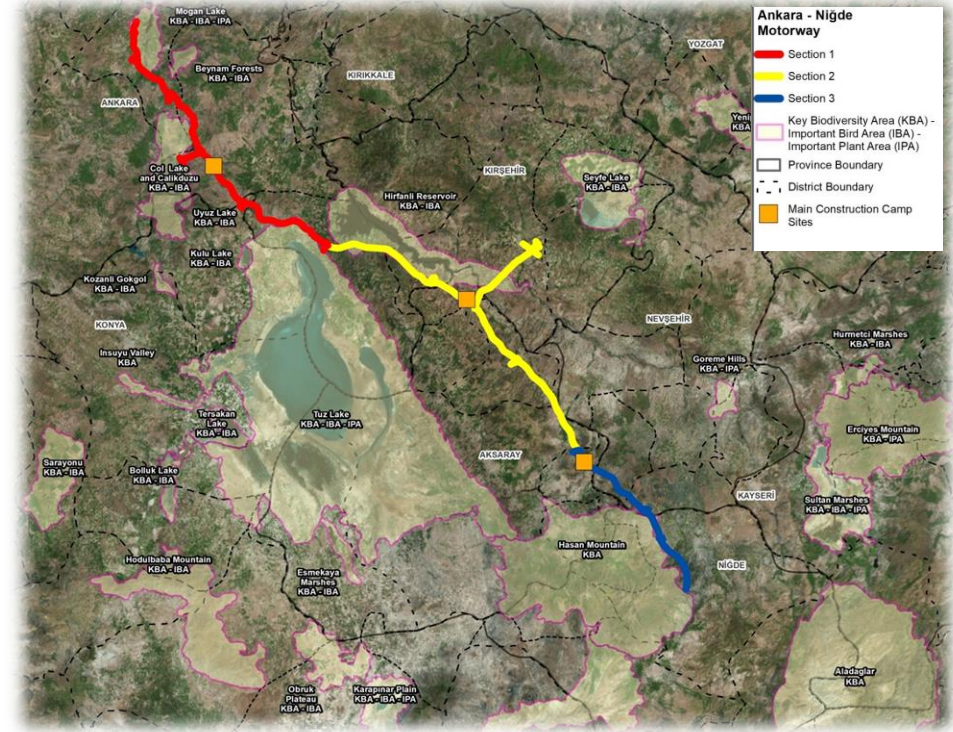
BIYOÇEŞİTLİLİK

Zengin ve serpilmiş bir biyolojik çeşitlilik, çevresi için ekolojik, rekreasyonel, kültürel ve ekonomik değer yaratır. ERG Otoyol, kalifiye uzmanlar tarafından yürütülen karasal ve sucul saha etütleri üzerinden biyoçeşitlilik referans değerlerini belirlemiştir. Sağlam bir biyoçeşitlilik referans değerleri tabanı üzerinde IFC PS6 gereklilikleri doğrultusunda geliştirilen ve önde gelen akademisyenlerin desteğiyle uygulanan Biyoçeşitlilik Eylem Planı (BEP) Proje güzergahı boyunca mevcut olan biyoçeşitlilik bileşenlerinin korunmasını güvenceye almıştır.

Otoyol Güzergahı Üzerindeki Yasal Olarak Korunan ve Uluslararası Ölçekte Tanınan Alanlar

Gölbaşı Özel Çevre Koruma Alanı (ÖÇKA) ve Tuz Gölü ÖÇKA, Otoyol güzergahı üzerindeki iki resmi olarak korunan alandır (Otoyol, Gölbaşı ÖÇKA'nın içinden geçerken, Tuz Gölü ÖÇKA'nın sınırı da Otoyolun 200 m güneyinde kalmaktadır). Bu koruma alanlarının yönetimi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü sorumluluğu altındadır. Barcelona Sözleşmesi ve Özel Koruma Alanları ile ilgili Protokolün hükümlerine uyma taahhüdü sebebiyle 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 olup, bunlar da Proje'nin özellikle bu alanların bütünlüğünün korunmasına yönelik taahhütler verilmesine yol açmıştır. 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.



Biyoçeşitlilik Eylem Planı

Proje BEP'i Mayıs 2018'de akademisyenlerin saha etütleriyle toplanan biyoçeşitlilik referans değerleri verilerine dayalı olarak Eylül 2018'de nihai şekline kavuşturulmuştur.

BEP eylemlerinin uygulanmasına Ekim 2018'de, koruma önemine sahip türlerin yerlerinin değiştirilmesiyle başlanmıştır. BEP uyarınca, Mayıs 2019'dan beri biyoçeşitlilik özelliklerinin durumunu ve BEP eylemlerinin uygulanma kapsamını izlemek amacıyla biyoçeşitlilik uzmanları tarafından yılda iki kere olmak üzere biyoçeşitlilik izlemesi yapılmaktadır. 2019-2020 döneminde akademisyenler tarafından altı (6) biyoçeşitlilik izleme çalışması yapılmıştır.

Kritik Habitatlarda

Proje KM 97+200'de bir Alçı Taşı Step Habitatından ve KM 17+000'da Mogan Gölü'nü besleyen ve Gölovası Viyadüğünün üzerinden geçtiği Bataklık Habitatından geçmektedir. Bu habitatlar IFC PS6 uyarınca kritik habitatlar olarak tanımlanmıştır ve BEP uygulaması kapsamında alınan tedbirler üzerinden yönetilmiştir.

Alçı Taşı Step Habitatının yeri, uzman botanist (akademisyen) kılavuzluğunda Ekim 2018'de değiştirilmiştir. Habitat için önemli olan türler bunu takiben ofset konumuna taşınmıştır. Temmuz 2019'da ofset alanı, alçı taşı içeren yeni toprak malzemeleri getirilerek daha da iyileştirilmiştir. Uzman botanist tarafından yapılan periyodik izleme çalışmaları ve devam eden BEP uygulaması desteği üzerinden uzmanlar, Haziran 2020'de habitatın yeni konumunda başarıyla kurulduğunu belirlemiştir. Yeri değiştirilen *Gypsophila eriocalyx*, *Cousinia halysensis* ve *Astragalus mesogitanus*'un yanı sıra habitatın *Thymus sipyleus* subsp. *rosulans*, *Festuca valesiaca*, *Artemisia austriaca* ve *Teucrium polium*'u içeren baskın türleri için başarı oranının %80 olduğu değerlendirilmiştir Alandaki bitki örtüsü çalışmaları, genel habitat başarı oranını daha da arttırmak için devam eden eylemlerle sürdürülmüştür.



Alçı Taşı Step Habitatının Ofset Konumu (Ekim 2018)

Gölovası Viyadüğünün üzerinden geçtiği Bataklık Habitatı, bir dolgu üzerinde paralel bir servis yoluyla kısımlara ayrılmıştır. Servis yolu çapında ve viyadük altındaki hidrolik devamlılık, bataklığın iki kısmını birbirine bağlayan üç boru hattının kurulmasıyla korunmuştur. Ekosistem, biyoçeşitlilik uzmanları tarafından periyodik olarak izlenmektedir.



Bataklık Habitatı (Gölovası KBA; KM 17+000)

Korunması Önemli Olan Türler

Proje güzergahında iki hassas flora türü belirlenmiştir:

- *Centaurea tchihatcheffii*: Yerel Endemik ve IUCN Ulusal Kırmızı Liste uyarınca Kritik Derecede Tehlikede olarak kategorize edilmiş
- *Astragalus simonii*: Bölgesel Endemik ve IUCN Ulusal Kırmızı Liste uyarınca Tehlikede olarak kategorize edilmiş

Yerel endemik *Centaurea tchihatcheffii* kısıtlı bir kapsamla yalnızca Gölbaşı mahallesinde dağılmış durumdadır ve Proje güzergahı boyunca iki popülasyon belirlenmiştir. Birincisi Mahmatlı'nın batısı civarında KM 28'de konumlanmıştır ve yaşama yeteneği açısından en iyi popülasyon olarak bilinmektedir. Bu popülasyonda yaklaşık olarak 5.000 birey mevcuttur. İkincisi neredeyse 1.000 bireye sahip olan Sofular Viyadüğü yakınlarında KM 71+300'de konumlanmış popülasyondur. *Centaurea tchihatcheffii* bireylerinin sayısını arttırmak için dikilmek üzere tohumlar toplanmıştır. Yeni sahada yeniden dikme çalışmaları Kasım 2019'da gerçekleştirilmiştir.



Orijinal olarak Mahmatlı yakınında mevcut olan *Centaurea tchihatcheffii* (Mayıs 2019)

KM 237'de bulunan bölgesel endemik *Astragalus simonii* popülasyonu gözlenen habitatında çok düşük bir popülasyon bolluğuna sahipti. Doğal yeri dışında koruma tedbiri olarak Haziran 2020 ve Ağustos 2020'de alandan tohumlar toplanmış ve Türkiye Tohum Geni Bankası'na gönderilmiştir. Doğal yerinde koruma tedbiri olarak, uygun habitatlarda, özellikle de volkanik toprak içeren yerlerde, otoyol güzergahının şevlerine dikme çalışmaları yapılmıştır. Dikme çalışmaları Mayıs 2019'da KM 240+000'da gerçekleştirilmiştir. Büyüme başarısı uzman botanist tarafından periyodik olarak izlenmektedir.



Astragalus simonii dikim alanı (KM 240+000; Mayıs 2020)

Üçüncü Taraflarla (Akademisyenler) Ortaklık

BEP uygulaması ve periyodik izleme çalışmaları şu akademisyenlerce yürütülmüştür:

- Prof. Dr. Hayri Duman (Gazi Üniversitesi): Flora uzmanı, yılda iki kere saha izleme çalışmaları yürütmekte ve saha koruma tedbirlerini koordine etmektedir.
- Prof. Dr. Aydın Akbulut (Hacettepe Üniversitesi): Sucul flora ve fauna izleme çalışmalarını yürütmektedir.
- Prof. Dr. Zafer Ayaş (Hacettepe Üniversitesi): Fauna ve ornitoloji izleme çalışmalarını yürütmektedir.

ÇEVRESEL UYUM

Proje Ç&S Yönetim Sistemi (ÇSYS) Projenin çevresel uyumunun güvencesidir. ERG Otoyol, Proje ÇSYS altında geliştirilen ve uygulanan Çevre Politikası üzerinden, faaliyetlerini tüm geçerli yerel ve ulusal yasalar ve düzenlemelere uyacak ve geçerli uluslararası standartların şartlarını karşılayacak biçimde tasarlamaya ve yönetmeye bağlıdır.

Şirket, Proje Ç&S şartlarını yüklenici ve alt yüklenici anlaşmalarına dahil ederek tüm yükleniciler, alt yükleniciler, tedarikçiler ve Projeye hizmet sağlayan yüklenicilerden aynı bağlılığı talep etmektedir.

ERG Otoyol, 2019 ve 2020'deki inşaat aşaması boyunca tüm Proje faaliyetlerini ISO 14001:2015 Çevresel Yönetim Sistemi çerçevesi içinde yönetmiştir. Şirket Entegre Yönetim Sistemleri kapsamında harici denetmenler tarafından düzenli olarak denetlenmektedir.

ERG Otoyol ana İnşaat Yüklenicisinden bir İç Denetim Prosedürü oluşturmasını talep etmiştir ve bu prosedür 24 Şubat 2018'de yayımlanmıştır. Prosedürün hedefi, iç denetimlerin planlaması ve uygulanmasının sistematik bir biçimde yapılmasını sağlamak, temel bulgular/uyumsuzlukların raporlanmasını sağlamak ve düzeltici eylemlerin gerektiği gibi planlanması ve uygulanmasını güvenceye almaktır. İç Denetim Planları, Prosedür uygulaması kapsamında 2019 ve 2020 için geliştirilmiş ve uygulanmıştır. İç denetim raporları sırasında belirlenen uyumsuzluklar 'Uyumsuzluk Takip Kaydı' üzerinden kaydedilmiş ve izlenmiştir, bu kayıt uyumsuzluğun açıklamasını, Alt Yüklenici Şirketi, uyumsuzluk tarihini, kapanış tarihini, sonucu/eylemi ve durumu (açık/kapalı) içermiştir. Bu iç denetim sistemi ERG Otoyol'un inşaat aşaması boyunca alt yüklenicilerin çevresel uyumlarını yakından izlemesine yardımcı olmuştur.

Ulusal Mevzuat Gereğince Çevresel Etki Değerlendirmesi

Projenin geliştiricisi olan Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) tarafından tam bir Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) süreci başlatılmıştır. Hazırlanan bu ÇED Raporuna göre, 5 Eylül 2016 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığında ÇED Olumlu Kararı (Karar No.: 4280) alınmıştır. 2016 Ulusal ÇED Raporu hem Otoyolu hem de o tarihteki tasarım uyarınca inşaat sırasında kullanılması planlanan taş ocakları ve malzeme alma sahalarını kapsamıştır.

ÇED sonrası dönemde Proje ihtiyaçları uyarınca tasarıma eklenen Proje tesisleri olmuştur (ör. taş ocakları, kırma tesisleri, beton tesisleri, asfalt tesisleri, vb.). Bu tesisler için ulusal izin alma süreçleri, Proje kapsamında görevlendirilen yetkilendirilmiş bir çevre danışmanlığı şirketinin gözetmenliği altında geçerli ulusal düzenlemelerin şartlarına uygun olarak yürütülmüştür. Ulusal ÇED Yönetmeliği

uyarınca gerekli olan şartları karşılamak için, 22 taş ocağı ve malzeme alma sahası için ek bir entegre ÇED Raporu hazırlanmış ve 16 Ağustos 2019'da ÇŞB'den ÇED Olumlu Kararı alınmıştır (Karar No.: 5617).

Projenin inşaat aşaması boyunca hem Otoyol hem de malzeme çıkarmak için kullanılan taş ocakları ve malzeme alma sahalarında kurulmuş tesisler Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından denetlenmiştir. Projede kullanılan tesisler, taş ocakları ve malzeme alma sahaları için 2019'da 41, 2020'de 12 dış denetim gerçekleştirilmiştir. Yetkililer tarafından belirlenen ve/veya bildirilen uyumsuzluk olmamıştır.

Proje kapsamındaki izin alma durumu, periyodik Ç&S izleme çalışmaları kapsamında Kredi Kuruluşları tarafından da izlenmiştir.

SOSYAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK

Ankara-Niğde Otoyol Projesinde ERG Otoyol'un önceliği sosyal sürdürülebilirliği güvenceye almak olmuştur çünkü yatırımın tüm Proje paydaşları tarafından sosyal olarak kabul edilmesi, ulus ve yerel halkın yanı sıra Projenin doğrudan ve sözleşmeli çalışanlarına da sağlanan azami faydalar ve yükseltilmiş güvenlik ve refah seviyesi Şirket tarafından çevresel, finansal ve teknik ölçütlerden ayrılmaz bir biçimde değerlendirilen temel başarı ölçütleridir.

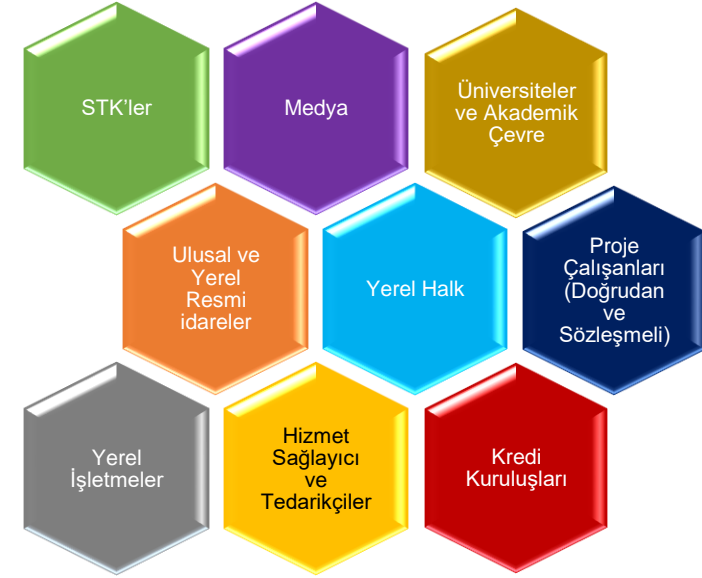
ERG Otoyol'un bu yatırım kapsamında sosyal sürdürülebilirliğe yaklaşımı Projenin Sosyal Politikası, İnsan Kaynakları Politikası ve İş Sağlığı ve Güvenliği Politikası içinde ortaya konmuştur.

PAYDAŞ KATILIMI

Paydaş katılımı başından beri Projenin merkezinde yer almıştır. Projenin erken aşamalarında devlet tarafından başlatılan yetkili merciler ve yerel halk katılımı, ulusal ÇED süreci sırasında hız kazanmıştır.

ERG Otoyol, kurumsal kültürünün ve Projenin Sosyal Politikasının ayrılmaz bir parçası olarak 2018'de ÇSED sürecinin başlangıcıyla birlikte Proje paydaşlarıyla sürdürülebilir ilişkiler kurma bağlılığı doğrultusunda Projeye yapılandırılmış ve sistematik bir paydaş katılımı yaklaşımı getirmiştir ve bu yaklaşım 2019-2020'deki tüm inşaat aşaması boyunca etkili bir biçimde devam ettirilmiştir. Uluslararası standartlar ve iyi uygulamaların şartlarını karşılayan harici ve dahili şikâyet ve geri bildirim mekanizmalarının kurulması ve çalıştırılması buna dahil olmuştur.

Ankara-Niğde Otoyol Projesinin paydaşları uluslararası olarak kabul edilen tanımlara uygun bir biçimde Proje tarafından doğrudan veya dolaylı olarak etkilenen kişiler veya grupların yanı sıra Projenin sonuçları açısından çıkarlara ve/veya bunları etkileme yeteneklerine sahip olabilecek kişiler olarak tanımlanmıştır.



Projenin Paydaşları

ÇSED çalışmaları kapsamında Şubat 2018'de Proje tarafından etkilenen halk, haneler ve yerel yönetsel ve kurumsal paydaşların (il ve mahalle valilikleri, belediyeler ve muhtarlar) katılımını içeren sosyoekonomik saha etütleri yapılmıştır. Toplamda 446 bireysel paydaşın katılımı sağlanmış ve bunlara danışılmıştır, bunlardan 22'si yönetsel kurum temsilcileri, 34'ü muhtarlardan oluşurken 4 odak grup araştırması ve 375 hane görüşmesi yapılmıştır.

ÇSED Paketi kapsamında IFC PS1 şartlarına uygun bir Paydaş Katılım Planı (PKP) geliştirilmiştir. PKP 2018'den beri mevcuttur ve devam eden danışma faaliyetlerinin bağlamı ve sonuçlarını entegre etmek için periyodik olarak güncellenmektedir. Yerel halkla iletişim faaliyetlerini yönetmek üzere tüm inşaat aşaması için üç Halkla İletişim Sorumlusu (HİS) görevlendirilmiştir. İlgili departmanların müdürleri, teknik saha personeli ve arkeologlar paydaşların bilgi ihtiyaçlarına ve şikâyetlerine zamanında ve etkili bir şekilde yanıt vermek için gerektiği gibi HİS'leri desteklemiştir.

2019'da yerel halkla yoğun bir şekilde periyodik toplantılar yapılmıştır. ERG Otoyol, endişelerini ve şikâyetlerini anlamak ve bunları Projenin uygulamasına uygun olduğu gibi yansıtmak için etkilenen halk içindeki hassas kişilere, kadınlara ve Projeye ilişkili arazi ediniminden etkilenen hanelere erişmeye büyük bir önem vermiştir.

Şirketin Kıdemli Sosyal Uzmanı ve HİS'lerden biri, özellikle kadın paydaşlarla görüşmeleri yönlendirmek için kadındır. Şirketin kadın mühendisleri de gerektiğinde etkilenen halkın kadın üyeleriyle yapılan görüşmeler kapsamında HİS'leri desteklemiştir.

Bu amaçla ayrıca kadın ve geçim kaynaklarını geri kazandırma toplantıları düzenlenmiştir. 2020'de COVID-19 pandemisi sebebiyle paydaşlarla görüşmeler yüz yüze toplantılardan ziyade uzaktan telefonla yürütülmüştür. Toplantılar sırasında paydaşlar tarafından dile getirilen endişeler, geri bildirimler ve şikâyetler Proje HİS'leri tarafından kaydedilmiş ve bunlara Proje PKP'si ile aynı doğrultuda yanıt verilmiştir.

Projeden Etkilenen Yerleşim Yerlerinde Yapılan Toplantı Sayısı

	2019	2020
Halkın katılımı toplantıları	82 yerleşim yerinde yapılan 116 toplantıya toplam 754 katılımcı iştirak etti	COVID-19 pandemisi sebebiyle halk toplantıları yapılmadı
Kadın toplantıları	23 yerleşim yerinde yapılan 23 toplantıya toplam 221 katılımcı iştirak etti	10 yerleşim yerinde yapılan 10 toplantıya toplam 56 katılımcı iştirak etti
Geçim Kaynaklarının Yeniden Yapılandırılması Planı ile ilgili toplantılar	33 yerleşim yerinde yapılan 33 toplantıya toplam 373 katılımcı iştirak etti	





İletişim Kanalları

Uluslararası standartlara ve Proje Şirketinin kendi kurumsal politikalarına uygun olarak, ERG Otoyol Projeyle ilişkili tüm faaliyetleri hakkında paydaşlarıyla açık biçimde iletişim kurmayı taahhüt etmektedir. PKP uygulaması kapsamında paydaşların katılımını sağlamak için çeşitli iletişim kanalları kullanılmıştır. Paydaşlarla bireysel, kamusal ve odak grup toplantıları düzenlenmiştir, Projenin internet sitesinde dijital bilgiler yayımlanmıştır, etkilenen halka basılı materyaller dağıtılmıştır ve özellikle COVID-19 pandemisi sırasında telefon, e-posta ve dijital mesajlar gibi uzaktan katılım yöntemleri kullanılmıştır. Projenin İnternet sitesi Ocak 2018'den beri yayımdadır (<http://www.ergotoyol.com.tr>).

ÇSED Raporu, PKP, TOÖ ve ÇSEP'i içeren ÇSED Paketi GKYYP ve YYEP ile birlikte ERG Otoyol tarafından Şirketin internet sitesi üzerinden açıklanmıştır ve YİD Sözleşmesinin sonuna kadar kamuya açık alanda kalacaktır. ÇSED, TOÖ, PKP'nin Türkçe dilindeki basılı kopyaları ve GKYYP ve YYEP broşürleri de 2019'un ilk çeyreğinde etkilenen halka dağıtılmıştır.

Etkilenen 81 yerleşim yerine şikâyet kutuları ve görüş formları yerleştirilmiştir. Projenin paydaşlarına, Proje hakkındaki görüşleri, soruları, yorumları veya şikâyetlerini doğrudan ERG Otoyol'a iletmeleri için Projenin internet sitesini veya

yerleşim yerlerine ve inşaat şantiyelerine yerleştirilen şikâyet kutularını/formlarını kullanma fırsatı sunulmuştur.

Projede görevli HİS'ler Projenin paydaşlarının mesajlarını ERG Otoyol'a kişisel olarak iletebilmeleri için onlarla doğrudan ve devam eden ilişkiler kurmuştur. HİS'ler etkilenen her topluluğu periyodik olarak ziyaret etmiştir ve HİS'lerin iletişim bilgileri topluluk üyeleri arasında yaygın biçimde kullanılabilir durumda olmuştur.

Çok sayıda paydaşla, özellikle de etkilenen halk ve yerleşim yerleriyle iletişimde kullanılan temel yöntemlerden biri de Proje [internet sitesi](http://www.ergotoyol.com.tr/cevre-ve-sosyal-etki-yonetimi/cevresel-ve-sosyal-ilerleme-raporu/) (<http://www.ergotoyol.com.tr/cevre-ve-sosyal-etki-yonetimi/cevresel-ve-sosyal-ilerleme-raporu/>) üzerinden paylaşılan ve etkilenen halka basılı kopyaları dağıtılan üç aylık Ç&S İlerleme Raporları olmuştur.

Raporlar Proje hakkında genel bilgiler; Projenin güncel durumu, çevresel etkilerin yönetimi, eğitim, hava emisyonları, su kalitesi ve atıksu yönetimi, atık yönetimi, üst toprak yönetimi; iş sağlığı ve güvenliği çalışmaları; sosyal etkilerin yönetimi; arazi edinimi, yerel istihdam, şikâyet mekanizması, açıklama toplantıları, kültürel miras yönetimi; ve Şirketin iletişim bilgilerini içermektedir. 2019 ve 2020'de toplam sekiz Ç&S İlerleme Raporu etkilenen halkla paylaşılmıştır.

COVID-19 pandemisi sırasında ERG tüm paydaş katılım faaliyetlerini yüz yüze iletişimden telefonla iletişime çevirmiş ve bu dönemde de muhtarlar ve etkilenen yerleşim yerleri ve gruplarla iletişim kurmaya devam etmiştir.

Paydaşlarla İletişim Kanalları

İnternet Sitesi	http://www.ergotoyol.com.tr/en http://www.ergotoyol.com.tr/en/complaint-and-suggestion/
Telefon	+90-0312-499-5080 HİS'lerin doğrudan telefon numaraları halkın kullanımına açıktır
Posta adresi	Gaziosmanpaşa Mahallesi 79/1 Sokak No: 6 M Gölbaşı / Ankara
Eposta	info@ergotoyol.com.tr

ÖNSÖZ	KURUMSAL YÖNETİŞİM	ÇEVRESEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK	SOSYAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK
-------	--------------------	----------------------------	--------------------------



Şikâyet Kutuları ve Formlar	Etkilenen tüm yerleşim yerlerinde Şantiye Sahaları
Birey, grup ve kamu toplantıları	Tüm etkilenen yerleşim yerlerinde HİS'ler tarafından düzenlenir
Basılı materyallerin dağıtımı	Proje internet sitesinde yayımlanan ve tüm etkilenen yerleşim yerlerinde basılı kopyaları dağıtılan çeyreklik Ç&S İlerleme Raporları (Türkçe) Basılı kopya olarak dağıtılan proje broşürleri ÇSED Raporu

Paydaş Grupları ile İletişim Yöntemi ve Sıklığı

Paydaş Grubu	İletişim Yöntemi ve Sıklığı	Önemli Konu Başlıkları ve Endişeler
Ulusal yetkili merciler (Bakanlıklar, devlet kurumları)	<ul style="list-style-type: none"> Yüz yüze görüşmeler Resmi yazışmalar Proje internet sitesinde yayımlanan çeyreklik Ç&S İlerleme Raporları (Türkçe) 	<ul style="list-style-type: none"> Projeyle ilişkili izin alma süreçleri Proje seviyesinde ve kümülatif Ç&S etkilerinin yönetimi
Yerel yönetimler (İl valilikleri, ilçe kaymakamlıkları, belediyeler, bakanlıkların ilçe müdürlükleri)	<ul style="list-style-type: none"> Yüz yüze görüşmeler Resmi yazışmalar Proje internet sitesinde yayımlanan çeyreklik Ç&S İlerleme Raporları (Türkçe) Etkilenen yerleşim yerlerine yerleştirilmiş şikâyet kutuları üzerinden paydaş geri bildirimleri, önerileri, şikâyetlerinin ayda iki kere toplanması ve yönetilmesi 	<ul style="list-style-type: none"> Projeyle ilişkili izin alma süreçleri Projenin çevresel ve sosyal etkilerinin ve toplam etkilerinin yönetilmesi Topluluk kalkınma projeleri için iş birliği Acil durumlara karşı hazırlıklı olma ve koordinasyon
Devlet Kurumları		

Paydaş Grubu	İletişim Yöntemi ve Sıklığı	Önemli Konu Başlıkları ve Endişeler
Etkilenen topluluklar ve yerleşimler (Projeyle ilişkili arazi edinimi ve inşaat aşaması etkilerinden etkilenen yerleşim yeri yöneticileri, hassas kişiler ve kadınlar dahil etkilenen yerel topluluklar)	<ul style="list-style-type: none"> Muhtarlarla duruma göre kendi ofislerinde, şantiye sahalarında veya kamusal alanlarda düzenli veya talep üzerine yüz yüze görüşmeler HİS ve şantiye müdürleri tarafından yürütülen birey veya grup toplantıları Etkilenen topluluklarla yüz yüze bireysel veya kamusal/odak grup toplantıları (ör. yerel kadınlarla) Muhtarlar ve etkilenen topluluklarla telefon veya mesajlaşma üzerinden Etkilenen yerleşim yerlerinde basılı kopyalar olarak dağıtılan veya halka açık ilan tahtalarına asılan proje broşürleri (GKYYP dahil), el ilanları, duyurular TOÖ ve PKP'nin tüm etkilenen yerleşim yerlerinde dağıtılması Tüm etkilenen yerleşim yerlerinde basılı kopyaları dağıtılan çeyreklik Ç&S İlerleme Raporları (Türkçe) 	<ul style="list-style-type: none"> Projenin Çevresel ve Sosyal Etkilerinin Yönetilmesi Projeyle ilişkili istihdam ve tedarik fırsatlarından gelen faydaları azamiye çıkarmak için iş birliği Toplumsal kalkınma projeleri için iş birliği
Proje yakınlarında bulunan yerel işletmeler ve Projeden doğrudan etkilenenler	<ul style="list-style-type: none"> Talep üzerinde ve gerektiğinde 	<ul style="list-style-type: none"> Projenin Çevresel ve Sosyal Etkilerinin Yönetilmesi Projeyle ilişkili istihdam ve tedarik fırsatlarından gelen faydaları azamiye çıkarmak için iş birliği
Sivil Toplum	<ul style="list-style-type: none"> Talep üzerine ve gerektiğinde 	<ul style="list-style-type: none"> Projenin çevresel ve

ÖNSÖZ	KURUMSAL YÖNETİŞİM	ÇEVRESEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK	SOSYAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK
-------	--------------------	----------------------------	--------------------------



Paydaş Grubu	İletişim Yöntemi ve Sıklığı	Önemli Konu Başlıkları ve Endişeler
Kuruluşları (STK)		sosyal etkilerinin ve toplam etkilerinin yönetilmesi
Üniversiteler		
Medya	<ul style="list-style-type: none"> • Temel Proje bilgileriyle ilgili görsel materyaller/reklamlar/duyurular 	<ul style="list-style-type: none"> • Proje paydaşlarıyla bilgi paylaşımı
Dahili Paydaşlar (Doğrudan ve yüklenicinin ve ana/alt sıradaki alt yüklenicilerin sözleşmeli personeli dahil olmak üzere Proje çalışanları)	<ul style="list-style-type: none"> • Dahili Şikâyet Mekanizması • İşe başlangıç ve Ç&S eğitimi ile • Proje çalışanlarının katıldığı düzenli ve talep üzerine yapılan toplantılar (bireysel veya grupla) • İş/şantiye sahalarında asılan duyurular • Proje internet sitesinde yayımlanan projeye ilişkili duyurular 	<ul style="list-style-type: none"> • İnşaat faaliyetleri yönetimi • İş sağlığı ve güvenlik (İSG) dahil olmak üzere iş gücü risklerinin yönetimi • İstihdam olanakları

Paydaş Grubu	İletişim Yöntemi ve Sıklığı	Önemli Konu Başlıkları ve Endişeler
Kredi Kuruluşları (Credit Suisse AG, güvence veren kuruluşlar Danış Export Credit Agency (EKF) ve Swiss Export Credit Agency (SERV), bazı ticari Türk bankaları tarafından sağlanan yerel finansmanla birlikte)	<ul style="list-style-type: none"> • Üç Ayda Bir Finansal Kapanış Sonrası İzleme Amaçlı Saha Ziyaretleri ve Ç&S İzleme Raporları 	<ul style="list-style-type: none"> • Projenin finansmanı • Ç&S riskleri ve etkilerinin tanımlanması ve yönetimi, değerlendirilmesi



Şikâyet Mekanizması

ERG Otoyol, Proje PKP'si kapsamında uluslararası standartların şartlarına uygun biçimde oluşturulan Harici (Kamusal) Şikâyet Mekanizmasının uygulanmasına son derece büyük bir önem atfetmiştir. Şirket bu mekanizma üzerinden 2019 ve 2018'deki tüm inşaat dönemi boyunca yerel toplulukların Proje hakkındaki şikâyetlerini ve geribildirimlerini etkili bir biçimde toplamış ve yanıtlamıştır.

Harice Şikâyet Mekanizması aşağıdaki bileşenlerden oluşmaktadır:

- Proje [internet sitesinde](#) bulunan bir şikâyet ve yorum formu
- Otoyol güzergahında bulunan 81 etkilenen mahalle/köye yerleştirilmiş şikâyet kutuları
- Ana yüklenici ve alt yüklenicilerin şantiyelerine koyulmuş şikâyet formları, kutuları ve ilgili kılavuzlar.
- Proje HİS'lerinin yüz yüze görüşmeler (birey veya halk ile), telefon çağrıları, dijital mesajlar, vb. üzerinden sözlü ve yazılı şikâyetleri toplaması ve kaydetmesi
- Toplulukla muhatap olan başka personellerin sözlü şikâyetleri alması ve bunları kayıt ve yönetim için Proje HİS'lerine iletmesi
- Kamu idareleri (KGM, il valilikleri ve ilçe kaymakamlıkları, belediyeler, muhtarlar ve Cumhurbaşkanlığı İletişim Merkezi - CİMER)
- Sosyal medya platformları

Yukarıda belirtilen kanallar üzerinden alınan tüm şikâyetler ve geri bildirimler Proje veri tabanına kaydedilmiş ve Proje PKP'si içinde belirlenen zamanlar içinde yanıtlanmıştır. Bu durumda HİS, şikâyet bildiren paydaşlarla onay için 7 gün içinde iletişim kurarken sorun ilgili birimler ve departmanlar tarafından soruşturulur. Şikâyetin/geri bildirim alınmasından sonraki 30 gün içinde paydaşa telefon/e-posta üzerinden tam bir yanıt verilir.

Şikâyetler, mümkün olan ölçüde tekrarı önlemek ve düzeltici eylemleri planlamak için kök sebepler ve eğilimleri konuya, yerleşim yerine vb. göre tanımlamak amacıyla SGÇ departmanı, Kıdemli Sosyal Uzman ve HİS'ler tarafından analiz edilmiştir.

Şikâyet Sayısı

	2019	2020
Halktan gelen şikâyetler	74	54
Çözülen şikâyetler	71	41

Alınan ve inşaat aşaması için olan ilk beş şikâyet konusu:

- Arazi ve ekinlerde hasar
- Toz oluşumu
- Altyapıda hasar
- Patlama sebebiyle evde hasar
- Araziye erişimin kısıtlanması

ERG Otoyol şikâyetleri özenle analiz etmiş ve soruşturmuştur. Düzeltici eylemler, şikâyet sahibiyle iş birliği içinde planlanmış ve uygulanmıştır. 2019 ve 2020'de alınmış şikâyetlerin sırasıyla %96'ı ve %76'sı şikâyet sahiplerinin onayıyla gerçekleştirilen eylemlerin sonucunda çözülmüştür. Geri kalan açık şikâyetler için teknik soruşturmalar ve/veya ilgili olduğu ölçüde üçüncü taraflardan alınan bilgilerle eylem planlama/uygulama süreçleri devam etmektedir.

KÜLTÜREL MİRAS

Ankara-Niğde Otoyolu güzergahı, Medeniyetler Beşiği olan Türkiye'nin çoğu kısmı gibi çok sayıda önemli medeniyete ev sahipliği yapmış Orta Anadolu'nun kalbinden geçmektedir. Projenin ulusal ÇED süreci kapsamında, Proje alanında ve yakınlarında bulunan arkeolojik alanlar ve diğer taşınmaz kültür mirası varlıklarının resmi kayıtları ilgili Kültür Varlıklarının Korunması Bölge Konseyinden alınmıştır. Bu süreçte Aksaray'da Otoyolun ana güzergahı üstünde 1. Dereceden Arkeolojik Alan olan Duguz Höyük belirlenmiştir ve bu arkeolojik alan üstünde fiziksel etkilerden kaçınmak için güzergahın değiştirilmesiyle buradan kaçınılmıştır.

Proje güzergahı üzerinde bulunan yüksek kültür mirası potansiyelinin farkında olan ve büyük saygılı duyan ERG Otoyol, uluslararası standartlara uyum konusunda yüksek bir hassasiyet ve bağlılıkla Projenin güzergah seçimi ve ulusal ÇED süreci sırasında alınmış olan tedbirleri desteklemek üzere kayıtlı ve kayıtlı olmayan/bilinmeyen kültürel miras varlıkları üstündeki riskleri ve etkileri tanımlaması ve yönetmesi için kalifiye bir kültürel miras ekibini görevlendirmiştir.

Bu amaçla ulusal düzenleme ve IFC PS8 doğrultusunda Proje etkilerinin kültürel miras üstündeki etkilerinin kapsamlı bir değerlendirmesi yapılmıştır. Buna, inşaat faaliyetlerinin fiziksel etkilerine maruz kalabilecek Otoyol güzergahı ve Proje ile ilişkili tesisler boyunca kıdemli arkeologlar tarafından yürütülen ziyaret etütleri ve kültürel miras yetkilileriyle yapılan derinlemesine görüşmelerden oluşan yoğun bir saha etüdü programı dahil olmuştur.

Bu çalışmalarda Projenin arazi edinimi koridoru ve Proje/ilişkili tesislerin ayak izleri içinde bulunan ve kayıtlı olmayan 35 arkeolojik sit alanı belirlenmiştir.

Tesadüfi Buluntu Prosedürünü de içeren bir Kültürel Miras Yönetim Planı (KMYP) IFC PS8 doğrultusunda geliştirilmiştir. KMYP doğrultusunda kültürel miras yetkilileri ÇSED süreci kapsamında keşfedilen/belirlenen ve kayıtlı olmayan sit alanları hakkında bilgilendirilmiştir. Kültürel miras yetkilileriyle yürütülen süreci idare etmek için ERG Otoyol tarafından referans değer çalışmalarını yapan bir kültürel miras yönetim firmasıyla sözleşme yapılmıştır.

Kayıtlı olmayan arkeolojik sit alanlarının tümü için Mart ve Haziran 2018'de resmi yazışmalar yoluyla kültür mirası yetkililerine koordinatlar ve yerleşim planları verilmiştir. Bu resmi yazışmalarda ERG Otoyol, bu sahaların arkeolojik özellikleri

hakkında makamın değerlendirmesini ve koruma ve yönetim için alınması gereken eylemler/önlemlerle ilgili görüşlerini talep etmiştir.

Kültürel miras yetkilileri ERG Otoyol'un resmi başvurularına istinaden tüm sahalara saha etütleri için uzmanlar göndermiş ve 35 sahanın tümü için nihai kararlar vermiştir. Yetkiler tarafından gerektirilen ve sahaların özelliklerine bağlı olarak kurtarma kazısı çalışmaları, izleme, vb. içeren eylemler inşaat çalışmaları sırasında gerçekleştirilmiştir.

Toprak bozucu faaliyetler sırasında potansiyel sahalarda arkeolojik izlemeyi güvenceye almak için ERG İnşaat (Ana İnşaat Yüklenicisi) tarafından iki arkeolog istihdam edilmiştir. Doğrudan ve sözleşmeli tüm saha personeli Tesadüfi Buluntu Prosedürü uygulaması konusunda eğitilmiştir.

Kültürel Miras Alanları

Harhar Deresi (KM 75+570 – KM 75+710)

ERG Otoyol tarafından verilen resmi bildirimlere dayalı olarak Kültür Varlıklarını Koruma Ankara 2. Bölge Konseyi Harhar Deresi sahasında kurtarma kazısı çalışmalarının yapılmasını istemiştir.

Kültürel miras yetkilileri gözetimi altında 4-18 Mart 2019 arasında kurtarma kazısı çalışmaları ve takiben yeniden doldurma faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. Kurtarma kazısı çalışmaları ve geri doldurmanın tamamlanmasını takiben yetkililerin onayıyla bu sahada inşaat çalışmaları devam etmiştir.

Projenin arazi edinimi koridorunun ötesine uzayan sahanın geri kalanı yetkililer tarafından kayda alınmıştır.



Harhar Deresi'nde Kurtarma Kazıları



Geri Doldurmadan Önce Saha



Geri Doldurmadan Sonra Saha

Kurtarma kazısı çalışmaları sırasında sahada önemli arkeolojik buluntular belirlenmiştir. Bunlar içinde çömlekler, hayvan figürleri ve tarihi ticaret faaliyetlerinin izlerini gösterdiği için en dikkat çekici parça olarak değerlendirilen bir mühür vardır. Buluntular sahanın Erken Bronz Dönemine (MÖ 3.000) kadar geriye gittiğini göstermektedir. Çömlekler ve diğer arkeolojik buluntular Kültürel Varlıklar ve Müzeler Konya Bölge Müdürlüğü tarafından Konya Müzesi'ne aktarılmıştır.



Harhar Deresi'nde Keşfedilen Arkeolojik Buluntular

Harharbeli (KM 74+500 – KM 74+710)

Kültürel Varlıkların Korunması Ankara 2. Bölgesel Konseyi, Anadolu Medeniyetleri Müzesi'nden uzmanların saha araştırmalarına dayalı olarak bu sahada kültürel miras yetkililerinin gözetimi altında test çukurlarının kazınmasını talep etmiştir. Test çukurlarına dayalı olarak sahanın belgelenmesi ve takip eden kurtarma kazıları Mart 2019'da tamamlanmıştır ve geri doldurma çalışmaları Otoyol inşaat çalışmalarının devam etmesine resmi olarak izin veren Konsey kararı uyarınca Nisan 2019'da gerçekleştirilmiştir.



Kurtarma Kazıları ve Geri Doldurma Çalışmalarından Önce Açılan Test Çukurları



Geri Doldurmadan Sonra Saha

Yılgınlı (KM 50+080 – KM 50+085)

Kültürel Varlıkların Korunması Ankara 2. Bölge Konseyi bu sahada bulunan ve kayıtlı olmayan mezar stelinin Anadolu Medeniyetleri Müzesi'ne taşınmasını talep etmiştir. Bu taşınabilir kültür mirası varlığının taşınması Haziran 2019'da tamamlanmıştır.



Yılgınlı Çeşmesi'ndeki Mezar Taşı Taşınmadan Önce

Çömlekçilik-1 (KM 223+855 – KM 223+895)

Bu sahada belirlenen taşınmaz kültürel miras varlıkları kültürel miras yetkililerinin talebi üzerine jeotekstil malzemeye kaplanmıştır. Saha yeniden doldurulmuş ve inşaat faaliyetleri müze yetkililerinin gözetimi ve onayıyla devam ettirilmiştir.



Çömllekçilik-1 Sahasında Jeotekstil Kaplama Uygulaması

Çölova (KM 16+770 – KM 16+900)

Çölova arkeolojik sit alanı, Çölovası Deresi ve havzasının batısında bulunan bir yamaç yerleşimidir. Mayıs 2018'de Bakanlık yetkililerinin gözetimi altında test kazıları yapılmıştır. Geri doldurma gibi gerekli çalışmalar Bakanlık Yetkilileri gözetimi altında gerçekleştirilmiştir.

Hanefi Çeşmesi (KM 25+850 – KM 25+998)

Hanefi Çeşmesi, tüm yüzey alanı üstünde Erken Bronz Çağına tarihlenen seramik parçalarına sahip düz bir yerleşim yeridir. Ayrıca bu yerleşimin kuzeyinde İslami döneme ait bir mezarlık görülmüştür. Bakanlık yetkililerinin gözetimi altında Mayıs 2018'de kazılar yapılmıştır ve geri doldurma gibi gerekli çalışmalar gerçekleştirilmiştir.

Gavurkale-2 (KM 32+280 – KM 32+450)

Gavurkale-2 üstünde arkeolojik kalıntıların bulunduğu bir yerleşim höyüğüdür. Kültürel Varlıkların Korunması Ankara 2. Bölge Konseyi tarafından alınan karara uygun olarak sahada Haziran 2018'de test kazılarını takiben genişletme kazıları yapılmıştır. Kültürel Varlıkların Korunması Ankara 2. Bölge Konseyi kararı uyarınca, Anadolu Medeniyetleri Müzesi uzmanları tarafından kazılar yapılmıştır. Müze Yetkilileri kalıntıları Anadolu Medeniyetleri Müzesi'ne taşımaya karar vermiştir ve geri doldurma gibi gerekli çalışmalar gerçekleştirilmiştir.

Rastlantısal Buluntu Sahası Yılanlı Kaya Mezarlığı (KM 26+000)

İnşaat çalışmalarının başlamasından önce yapılan kapsamlı kültürel miras referans değerleri etütlerinin sonucunda, inşaat çalışmaları sırasında keşfedilen tek bir tesadüfi buluntu sahası olmuştur. Yılanlı Kaya Mezarı (Mezarlık) için 23 Mayıs 2018'de Tesadüfi Buluntu Prosedürü uygulanmıştır. Kültür ve Turizm Bakanlığı 25 Ekim 2018'de bu saha için bir karar çıkararak (Karar No.: 6073) Anadolu Medeniyetleri Müzesi'nden uzmanların gözetiminde inşaat çalışmalarının devamına izin verildiğini belirtmiştir.



Yılanlı Kaya Mezarlığı

İŞGÜCÜ

ERG Otoyol çalışanlarını, saygın bir Şirket olmak ve başarılı bir Proje gerçekleştirmek için sahip olduğu temel kaynak olarak görmektedir. Hedeflenen zaman çerçeveleri içinde gerekli kalite standartlarını güvenceye almak için Projenin iş gücünün refahı ve güvenliği temel önemdedir.

ERG Otoyol, Projenin iş gücü yönetimi için kurumsal doğruluk, dürüstlük, saygı ve güçlendirme değerlerini içeren bir İnsan Kaynakları (İK) Politikası geliştirmiş ve uygulamıştır.

Ankara-Niğde Otoyol Projesi, ciddi ölçüde iş gücünün istihdam edilmesini gerektiren devasa bir girişim olmuştur. Proje 2019 ve 2020'de ERG Otoyol bünyesinin yanı sıra Ana İnşaat yüklenicisi (ERG İnşaat) ve tüm ana ve daha alt sıradaki alt yükleniciler altında toplam 140 bin kişiye doğrudan istihdam olanağı sunmuştur.

2019 ve 2020'de Projeye sırasıyla kümülatif toplam olarak 302 ve 383 alt yüklenici şirket dahil olmuştur. Proje çalışanlarının çoğunluğu alt yüklenici firmaların çalışanları olmuştur. Özellikle alt yüklenicilerin çalışanları olmak üzere toplam çalışan sayısı, inşaat aşaması boyunca özellikle de mevsimsellik ve Proje kısımlarının tamamlanması temel etkenleri sebebiyle dalgalanmalar yaşamıştır. Kış mevsiminde (Aralık 2019'dan Şubat 2020'ye) olduğu kadar 4 Eylül 2020 itibarıyla işletimde olan 1. ve 3. Kısımların tamamlanmasıyla da çalışan sayısında bir düşüş görülmüştür. 2. Kısımdaki saha çalışması Aralık 2020'ye kadar devam etmiştir ve bu kısım 16 Aralık 2020'de işleme girmiştir.

Çalışan sayısı, üç Proje kısmında tüm doğrudan ve sözleşmeli çalışanlar dahil olmak üzere 9.142 personelle Ağustos 2019'da zirve yapmıştır. Ortalama olarak çalışanların %2'si kadın, %98'i erkek olmuştur.

ERG Otoyol çalışanları, zirve inşaat yılı olan 2019'da toplam 53 kişiden oluşurken 2020'de Projenin işletmeye doğru ilerlemesiyle 37 kişiye düşmüştür. Her iki yılda da ortalama olarak %38 kadın çalışana karşılık %62 erkek çalışan oranı gerçekleşmiştir.

ERG Otoyol Bünyesinde Yaş Grupları ve Cinsiyete Göre Çalışan Sayısı

	2019		2020	
	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek
ERG Otoyol Çalışanları				
30 Yaş Altı	6	10	4	6
30-50 Yaş Arası	9	15	7	11
50 Yaş Üzeri	5	8	3	6
Toplam	20	33	14	23

Proje İK Politikası doğrultusunda, güvenlik ve nitelik kriterleri adaylar tarafından karşılanabildiği ölçüde yerel insanların istihdam edilmesine öncelik verilmiştir. Projenin inşaat aşaması boyunca saha personelinin %55'i Otoyolun geçtiği illerden istihdam edilmiştir.

Ulusal düzenlemeler ve uluslararası standartlara uygun Şirket İK Politikası, tüm Proje çalışanları çapında ayrımcılık karşıtlığını ve çocuk işçiliği ve zorla çalıştırmayı önlemeyi güvenceye almaktadır. Bu da eşit fırsat ve adil muamele ilkesine ve işe alma, istihdam şartları, terfi, çalışma koşulları, eğitime erişim, tazminat, istihdamın sona erdirilmesi, emeklilik ve disiplin uygulamaları gibi istihdam ilişkisinin herhangi bir yönü açısından ayrımcılıktan kaçınmaya dayalı istihdamı gerektirmektedir. Kadın çalışanlar ve göçmen işçilere özel bir dikkat gösterilerek taciz, korkutma ve istismardan kesin bir biçimde kaçınılmaktadır. Çalışanların işçi örgütü kurma ve tercih ettikleri herhangi bir işçi örgütüne katılma hakları ve toplu pazarlık hakkı Proje İK Politikası tarafından güvenceye alınmıştır.

Dahili Şikâyet Mekanizması tüm çalışanlara, iş gücü ve çalışma koşuluyla ilişkili her türlü şikâyeti dile getirmeleri ve İK Politikası prensiplerine dayalı düzeltici ve iyileştirici eylemlerin uygulanması için gereken kanalı sağlamaktadır.

Nisan 2019'da RINA tarafından İş Gücü ve Çalışma Koşulları Durum Tespiti yapılmıştır. Çalışmada alt yüklenici şantiyelerindeki konaklama koşulları, şikâyet mekanizması, ücretler, yan haklar ve çalışma koşulları gibi iş gücü standartlarını geliştirmek için iyileştirmenin gerektiği alanlar belirlenmiştir. Denetim sonucunda

toplam 51 eylem belirlenmiştir ve Şirket tüm eylemlerin uygulamasını Kasım 2019 itibarıyla tamamlamıştır.

EĞİTİM VE GELİŞİM

ERG Otoyol'un İK Politikası, çalışanların görevlerini güvenli, etkili ve verimli bir biçimde tamamlamaları amacıyla gereken bilgi ve becerilere sahip olmasını güvenceye almak için kapsamlı bir eğitim programını gerektirir. Bu amaç doğrultusunda çalışanların becerilerini ve bilgilerini güncel tutmak ve onların mesleki ve kişisel gelişimini desteklemek ERG şirketlerinin öncelikleri arasında ön sıralardadır.

ERG Otoyol, Ç&S Yönetim Planları tarafından belirlenen stratejiler ve tedbirlerin sürekli ve etkili uygulanmasını ve Projenin SGÇ hedeflerinin gerçekleştirilmesini güvenceye almak için bir Çevresel ve Sosyal İzleme ve Eğitim Planına sahiptir.





Tüm doğrudan ve sözleşmeli çalışanlara işlerinin başlamasından önce istihdam zamanında mevzuata ilişkin (temel) SGÇ eğitimi ve işe başlama eğitimi verilmektedir. Bu eğitim aşağıdaki konuları içermektedir:

- Genel SGÇ Özellikleri
 - İş gücü düzenlemesi, çalışan hakları, İSG kültürü ve kuralları, iş yeri düzeni.
- Sağlık
 - Meslek hastalıklarının sebepleri, hastalıktan korunma, biyolojik ve psikolojik risk faktörleri, ilk yardım, tütünün zararları.
- Teknik
 - İSG kültürü ve kuralları, kimyasal, fiziksel ve ergonomik risk faktörleri, fiziksel iş, yangın ve patlamadan korunma, güvenli ekipman kullanımı, elektrik riskleri, iş kazalarının vaka incelemeleri, tahliye.

➤ Çevresel ve Sosyal

- Paydaş katılımı, şikâyet mekanizması, atık yönetimi, kirlilik kaynakları, kültürel miras yönetimi ve tesadüfi buluntu prosedürü, vb.

İstihdam üzerine çalışanlar spesifik görevlerine göre şu gibi çeşitli eğitimler alırlar:

- Profesyonel Yetkinlik Eğitimi
- Kalite Eğitimi
- İşe Özel Eğitim
- Acil Durumlara Karşı Hazırlıklı Olma ve Müdahale Eğitimi
- İleri Sürüş Teknikleri Eğitimi
- Günlük İş Başı (toolbox) Eğitimleri
- COVID-19 pandemisiyle ilişkili eğitim (Mart 2020'den itibaren başlamıştır)

Bu eğitimler gerektiği gibi harici İSG profesyonelleri veya şirket içindeki İSG Uzmanları tarafından yürütülür.



Bu Proje kapsamında toplamda 593.295 saatlik eğitim verilmiştir. ERG Otoyol için 2019 ve 2020'de çalışan başına ortalama 16,7 saat eğitim verilmiştir. Yüklenici ve alt yüklenici çalışanları için eğitim saati (işe özel eğitimler ve iş başı konuşmaları dahil) ortalamaları 2019'da 42,7 ve 2020'de 33,9 ile daha yüksek olmuştur.

Sayılarla Çalışan Eğitimleri

	2019		2020	
	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek
Toplam eğitim adam-saati (çalışan x saat)				
ERG Otoyol	334	550	234	380
Yükleniciler / Alt Yükleniciler	5.091	273.108	5.215	191.574
Çalışan Başına Ortalama Eğitim Saati				
ERG Otoyol	16,7	16,7	16,7	16,7
Yükleniciler / Alt Yükleniciler	42,7	42,7	33,9	33,9



İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ

ERG Otoyol'un İSG Politikası, ulusal düzenlemeler ve uluslararası İSG standartları ve iyi uygulamalar tarafından gerektirildiği biçimde emniyetli ve Proje çalışanlarının sağlık ve güvenliği için risk taşımayan bir çalışma ortamı sağlamak için "Sıfır Zarar" yaklaşımını gerektirmektedir.

Projenin İSG Yönetim Sistemi ISO 45001 ile onaylanmıştır. Bu sistemin altında yatan prensip, "Önce Güvenlik" yaklaşımını benimsemek ve kayıp zamanlı yaralanmaya sahip olmamak hedefiyle Sıfır Zararı elde etmektir. Bu da aşağıdakileri gerektirir:

- Güvenli çalışma sistemlerinin tasarımı ve bakımı üzerinden güvenli ve sağlıklı çalışma koşulları
- İSG ile ilgili riskler ve tehlikelerin sistematik bir biçimde ve sürekli olarak belirlenmesi ve acil önlemlerin geliştirilmesi
- Bakımları düzgün olarak yapılan yeterli makineler
- Yetkinlik ve kendine güveni iyileştirmek için uygun genel ve işe özel İSG eğitimi
- Çalışanlarla günlük sağlık ve güvenlik konusunda düzenli katılım ve görüşmelerin sağlanması
- Ciddi kazalar durumunda acil durum ve tahliye prosedürlerinin uygulanması
- Uygulamanın etkililiğini daha da geliştirmek için İSG performansı ve ilgili belgelerin periyodik olarak gözden geçirilmesi

Projenin İSG riskleri ve etkisi ilk olarak ÇSED Raporunda belirlenmiştir. Bunlar hareket eden nesnelere ve makinelerle çarpışmalar, yüksekte çalışmak, ergonomik yaralanmalar, patlatma faaliyetlerinden yaralanmalar, kaymalar ve düşmeler gibi fiziksel tehlikelerin yanı sıra düzgün önleyici ve etki azaltıcı tedbirlerin eksikliğinde ortaya çıkabilecek başka spesifik tehlikelerden kaynaklanan riskleri ve etkileri içermiştir.

İSG Planı

ERG Otoyol Haziran 2018'de Proje uygulamasının başlangıcından önce, ulusal düzenlemeler ve uluslararası İSG standartları şartlarını karşılayan bir İSG Planı geliştirmiştir.



İSG Planının Temel Bileşenleri

İnşaat aşamasında Projenin İSG boyutları, Ana İnşaat Yüklenicisinin (ERG İnşaat) İSG Müdürü ve Projeye geçerli ulusal İSG düzenlemeleri şartları doğrultusunda İSG hizmetleri sunan harici bir uzman şirket (ESSA Sağlık ve Güvenlik; <http://www.essa-isg.com/>) ile koordinasyon halinde çalışan Şirketin İSG Koordinatörü tarafından yönetilmiştir. Her bir Proje kısmında sahadaki İSG uygulamalarını gözetlemek ve denetlemek için Ana İnşaat Yüklenicisi altında bir İSG Şefi görevlendirilmiştir.

ESSA ulusal düzenlemelerin şartları uyarınca Proje için detaylı bir İSG risk analizi yapmış, İSG prosedürleri biçiminde gerekli iş tehlikesi analizi ve etki azaltma tedbirleri geliştirmiş ve risk analizinin çıktılarına dayalı olarak bir çalışma izni sistemi kurmuştur.

Sağlam bir olay/kaza soruşturma ve raporlama sistemi kurulmuştur. Bu, iyi işleyen bir ramak kala olay raporlama ve değerlendirme sistemini de içermiştir. Yüksek öneme sahip kazalar ve ramak kala olayları için kök neden analizleri yapılmıştır. Tekrarlayan olaylardan kaçınmak için gerekli tedbirlerin/eylemlerin gerçekleştirilmesi amacıyla kök neden analizlerinin sonuçları iş başı eğitimleri, aylık İSG komitesi toplantıları, vb. üzerinden tüm ilgili Proje ekipleriyle paylaşılmıştır. Kazalar ve büyük ramak kala olaylar durumunda, risk analizi belgeleri gerekli iyileştirmeler/eylemleri yansıtacak biçimde yeniden gözden geçirilmiştir.

İnşaat aşaması boyunca Projeye hizmet eden her ana inşaat şantiyesi bir revir, hasta nakil ambulansı ve tıbbi ekipman ve kitlerle donatılmıştır. Bir doktoru da içeren tıbbi personel, ulusal düzenlemelere uygun olarak revirlerde hazır bulunmuştur. Çalışanların kişisel sağlık bilgileri kesinlikle gizli olarak tutulmuştur.

İSG standartları ve uygulamalarının tüm Proje çapında tutarlı olması için yüklenici ve tüm alt yükleniciler İSG hizmetlerini aynı İSG Şirketinden almıştır. Buna uygun olarak Şirketin İSG Planı altında geliştirilen İSG prosedürleri, eğitim planları ve materyalleri, olay soruşturma ve raporlama sistemleri ve Projenin diğer tüm İSG boyutları standartlaştırılmıştır.

Harici uzman İSG şirketi sahada denetim ve uygulama uzmanlarını görevlendirmiştir. İnşaat aşamasının en yoğun döneminde, Proje içinde 100 çalışan başına 1 sağlık ve güvenlik uzmanı görevlendirilmiştir ve bu da ulusal düzenlemelerde belirlenen asgari yasal şartı aşmaktadır. Ağustos 2019'da inşaat aşamasının en yoğun döneminde, harici şirketten 215 sağlık ve güvenlik uzmanı farklı Proje sahalarında İSG hizmetleri vermekteydi. Sahadaki denetim ve uygulama uzmanları dışında, Projenin araç/kamyon faaliyetlerini ve yol kullanımını kontrol

ÖNSÖZ	KURUMSAL YÖNETİŞİM	ÇEVRESEL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK	SOSYAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK
-------	--------------------	----------------------------	--------------------------

etmek amacıyla bir yol güvenliği ekibi kurulmuştur. Projenin en yoğun döneminde, 33 yol güvenliği ekibi üyesi iş faaliyetleri için 11 özel araçla birlikte sahada bulunmuştur.

İş Sağlığı ve Güvenliği İstatistikleri

Parametre	2019		2020	
	ERG Otoyol	ERG İnşaat + Alt Yükleniciler	ERG Otoyol	ERG İnşaat + Alt Yükleniciler
Projenin AdamxSaati	119.250	21.465.963	83.250	16.853.914
Ölen Kişi Sayısı	-	4	-	2
Ölüm Oranı	-	0,19	-	0,12
İş Kazası Sayısı	-	713	-	404
İş Kazası Oranı	-	33,2	-	24,0
Kayıp Günlü Kaza Sayısı	-	291	-	194
Kaza Kaynaklı Kaybedilen İş Günü Sayısı	-	1.587	-	945
İlk Yardımla Sonuçlanan İş Kazası Sayısı	-	405	-	203
Ramak Kala Olay Sayısı	-	584	-	218
Tıbbi Muayene Sayısı	-	26.326	-	17.891

İSG Planı uygulaması üzerinden belirlenen tüm İSG riskleri ve uyumsuzluklar, çevrim içi sohbet grupları aracılığıyla anlık mesajlaşma, iş başı eğitimleri, aylık İSG Komitesi Toplantıları ve periyodik raporlar üzerinden Proje yönetimi, saha şefleri ve ilgili departmanlara iletilmiştir.

İSG Eğitimleri

Tüm doğrudan ve sözleşmeli Proje çalışanları, istihdam zamanında sağlanan mevzuata ilişkin İSG eğitimlerine ek olarak İSG Planı uygulaması kapsamında Projeye özel İSG Politikası, plan ve prosedürler ve işe özel tehlikeler ve tedbirler konusunda eğitilmiştir. Tüm eğitimler İSG departmanı tarafından belgelenmiştir.

2020'nin sonuna kadar, toplamda 238.160 çalışana toplam 593.295 adam-saatlik İSG eğitimi verilmiştir.

İş başı eğitimleri, İSG ile ilgili 100 farklı konuyu kapsayacak ve çalışma sahaları ve iş türlerinin riskleri ve tehlikelerine bağlı olarak günlükten haftalığa kadar değişen bir aralıkla verilecek biçimde tasarlanmıştır.



ERG Otoyol 30 Ağustos 2019'da inşaat faaliyetlerini tüm bir gün için durdurarak Otoyol boyunca konumlanan tüm çalışma sahalarında bir tazeleme eğitimi vermiştir. Tazeleme eğitimleri toplamda 7.305 saha işçisini kapsamış ve bu da 22.000 adama saate karşılık gelmiştir.



Şubat 2020'de Danimarka - Kopenhag'da Proje yönetimi ve önde gelen Danimarkalı şirketler ve danışmanların teknik işbirliğiyle Proje içinde bir güvenlik kültürü oluşturma amacıyla bir İSG Çalıştayı düzenlenmiştir. Çalışmaya ERG Otoyol, Ana İnşaat Yüklenicisi ve ana alt yüklenicilerden toplam 21 temsilci katılırken CEO seviyesinde temsil mevcut olmuştur.



İSG İzleme ve Denetleme

İSG Planı bileşenlerinin Projenin Ana İnşaat Yüklenicisi ve alt yükleniciler tarafından uygulanma durumu, dahili olarak SGÇ departmanı tarafından ESSA'dan alınan destekle ve harici olarak Finansal Kapanış Sonrası Üç Aylık Ç&S İzleme Sürecinin bir parçası olarak Kredi Kuruluşları tarafından izlenmiştir.



Mayıs 2019'da bir üçüncü taraf İSG İnceleme Denetimi Marsh Risk Danışmanlığı tarafından tamamlanmıştır. Bu Denetimin amacı, ulusal düzenlemeler, IFC Performans Standartları ve en iyi endüstri uygulamaları doğrultusunda iyileştirilecek alanların belirlenmesi için Projenin İSG süreçlerini incelemek olmuştur. Denetim sonucunda iyileşme için 93 eylem belirlenmiştir. Tüm eylemler inşaat dönemi boyunca Proje Şirketi tarafından kapatılmıştır.

92 > Ankara-Niğde Otoyolu Projesi | Sürdürülebilirlik Raporu 2019/2020

COVID-14 ile İlgili İSG Önlemleri

Tarih	Azaltıcı Önlem
Politikalar, planlar, değerlendirmeler	
Mart 2020	<ul style="list-style-type: none"> 'Pandemi Krizi Yönetim Planı' ve 'Pandemi Önleme Acil Eylem Planı' geliştirildi. Projenin Acil Eylem Planı ve Acil Durumlara Müdahale Prosedürü pandemi göz önüne alınarak revize edildi.
Nisan 2020	<ul style="list-style-type: none"> COVID-19 Salgını prosedürü revize edildi; revize edilen prosedür alt yüklenicilere dağıtıldı. Pandemi için Acil Durum Yönetim Planı Durumu hazırlandı. Tüm alt yüklenicilere Tek Kullanımlık Hijyen Malzemeleri sağlandı. Proje risk değerlendirmesi revize edildi. Hijyen ve dezenfeksiyon ve sosyal mesafe dahili denetimleri yapıldı.
İletişim ve yönetim	
Mart 2020	<ul style="list-style-type: none"> COVID-19 Komitesi kuruldu.
Nisan 2020	<ul style="list-style-type: none"> Salgın Hastalık Kriz Koordinasyon Toplantıları yapıldı. COVID-10 yayılımını planlamak ve yönetmek için tüm Sağlık birimleriyle iletişim kurmak amacıyla spesifik WhatsApp Grupları kuruldu. İzindeki personel, işe geri döndüklerinde önce İK Departmanına ve ateş kontrolü için revire uğramalarının bir zorunluluk olduğunu söyleyen prosedür hakkında SMS ile bilgilendirildi. Hükümet genelgeleri, yönetmelikler ve COVID-19 posterleri dağıtıldı.
Eğitim	
Şubat 2020	<ul style="list-style-type: none"> Tüm şantiyeler ve iş yerlerinde COVID-19 ile ilgili eğitimler ve iş başı konuşmaları yapıldı. Eğitim açık alanlarda sosyal mesafe korunarak verildi. Şantiyelere ve iş yerlerine COVID-19 posterleri asıldı.
İSG Önlemleri	
Mart-Aralık 2020	<ul style="list-style-type: none"> Tüm kısımlardaki sağlık hizmetleri personeli sayısı artırıldı. Çalışanlara günlük olarak cerrahi yüz maskesi ve eldivenler dağıtıldı. Tüm şantiyeler ve inşaat işleri alanları günlük olarak dezenfekte edildi (ortak alanlar dahil). Rekreasyonel alanlar ve hayati önemde olmadığı değerlendirilen bazı ortak sosyal alanlar kapatıldı.

Tarih Azaltıcı Önlem

- Yemek salonunda çatal-kaşık-bıçak ve çeşniler (tuz ve biber gibi) kapalı paketler içinde dağıtılmaya başlandı.
- Pandemi İzolasyon Kamp Alanları oluşturuldu (13. km'deki şantiyede ve 91. km'deki şantiyede) be bunlar Nisan 2020'de bir COVID-19 pozitif vakası sebebiyle şantiyeyi ziyarete gelen Devlet Sağlık Birimi tarafından onaylandı.
- Sosyal mesafe şartlarını karşılamak için yemekler sırasında vardiya sistemleri oluşturuldu.
- Servis otobüslerinde dezenfeksiyon yapıldı.
- Tüm şantiyelerde ve servis otobüslerinde (her vardiyada) ve araçlar ve (revir birimlerine yönlendirilen) ziyaretçiler için günlük vücut ısı kontrolleri gerçekleştirildi.
- Evden çalışabilecek personel için uzaktan çalışmaya izin verildi.
- Sanal toplantılara öncelik verildi. Yüz yüze toplantıların kaçınılmaz olduğu yerlerde, katılımcı sayısı kısıtlandı.
- İşçi konaklama tesislerinde ek refah seçenekleri sağlandı (ör. her bir yatak odasına televizyon sağlamak; ek internet erişimi, sanal egzersiz sınıfları, inanç grubu oturumları veya benzeri organizasyonlar: tüm bu seçenekler halihazırda mevcuttu).
- Sosyal mesafeyi sağlamak için tüm yatakhaneler/şantiyeler yeniden düzenlendi.
- Proje personeli için maske ve eldiven kullanımı zorunlu tutuldu.
- Alkol bazlı el dezenfektanları iş yerlerine ve şantiyelere yerleştirildi.
- Bir kampta kalan personel, özel otomobil veya araçla gelen personel ve alt yükleniciler arasında teması asgariye indirmek için renk kodlu bir kimlik sistemi oluşturuldu.
- Bir işçi bir şantiyeden ötekine transfer edildiğinde, işçiler Pandemi İzolasyon Kampında 14 gün boyunca karantinaya alındı.
- Yeni çalışanlar ve izinden dönen işçilerin de işe başlamadan veya devam etmeden önce 14 günlük bir süre için Pandemi Yalıtım Kampında kalması gerekliliği getirildi.
- Tüm servis otobüsleri her zaman normal kapasitelerinin yarısını taşıdı.



TOPLUM SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ

ERG Otoyol, inşaat aşaması boyunca toplum sağlığı ve güvenliği (TSG) konusunda büyük bir hassasiyet göstermiştir. İnşaat aşaması için toplum sağlığı ve güvenliği tedbirleri planlanırken trafik güvenliği, yaya güvenliği ve acil durum hazırlığı ve müdahalesi en önemli TSG konuları olarak değerlendirilmiştir. 2019 ve 2020'deki inşaat dönemi boyunca Projede TSG ile ilgili riskler ve/veya etkiler içeren herhangi bir kaza veya olay olmamıştır.

Proje, Otoyolun ömrü boyunca kamuya hizmet verecek altyapının uzun vadeli güvenliği göz önüne alınarak ve uzmanlar tarafından yapılan sahaya özel jeolojik, jeoteknik ve hidrojeolojik etütler ve değerlendirmelerin bulgularına dayanılarak, ulusal düzenlemelere, KGM'nin teknik şartnamelerine ve AASHTO SSHB (Otoyol Köprüleri için Standart Şartnameler, 2002) gibi uluslararası standartlara tam bir uyum içinde tasarlanmış ve inşa edilmiştir. YİD Sözleşmesinin bir şartı olarak teknik ve kalite standartlarının yerine getirildiğinden emin olmak için Proje tasarımını incelemek ve doğrulamak ve inşaat çalışmalarını denetlemek amacıyla KGM tarafından yetkin ve saygın teknik danışmanlar görevlendirilmiştir.

ERG Otoyol, inşaat aşaması sırasında yüklenici ve tüm alt yükleniciler tarafından aşağıdaki yönetim planlarının uygulanması sayesinde yerel topluluklar ve inşaat sahalarının yakın çevresinde bulunan üçüncü tarafların sağlık, güvenlik ve emniyeti üstündeki risklerden kaçınmıştır/bunları asgariye indirmiştir:

- Toplum Sağlığı ve Güvenliği Planı
- Paydaş Katılım Planı (Harici Şikâyet Mekanizması dahil)
- 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

Proje tasarımı, başka konuların yanı sıra ulaşım güvenliğini, trafik kazası risklerinin asgariye indirilmesini ve can ve mal varlığının korunmasını, mevcut trafik akışı koşullarından, meteorolojik koşullardan, vb. kaynaklanan potansiyel tehlikelerin ve risklerin zamanında tespit edilmesini, acil durumlara, kazalara, vb. etkili müdahaleyi ve tüm ağda kesintisiz iletişim ve uzaktan kontrolü güvenceye alan "**Akıllı Trafik Sistemleri**" entegrasyonunu içermiştir.

Projeye küresel ve ulusal uzmanlık ve çözümler kazandıran son teknolojileri getiren bu sistemin entegrasyonu ile, Ankara-Niğde Otoyolu 2020'de devreye alınmasından bu yana "**Türkiye'nin En Akıllı Otoyolu**" olarak adlandırılmıştır.



Akıllı Trafik Sistemi Bileşenleri

COVID-19 Pandemisi

Tüm dünyada olduğu gibi ERG Otoyol için de 2020'deki en büyük zorluklardan biri, ilk COVID-19 vakasının mart ayında çıkmasıyla birlikte Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) tarafından bildirilen COVID-19 pandemisi olmuştur. 12 Mart itibarıyla tüm Türkiye çapında ilk kısıtlama kararları yürürlüğe girmiştir ve kısıtlamaların kapsamı ve süresi vaka sayılarındaki artış ve azalışlara bağlı olarak yıl boyunca değişiklik göstermiştir.

Sağlık Bakanlığı tarafından yayınlanan verilere göre 2020'nin sonunda Türkiye'deki kümülatif COVID-19 vakası sayısı 2.208.652'ye ulaşmıştır. 2020 biterken Türkiye aşılama programını 65 yaş üstü kişiler ve sağlık hizmetleri uzmanlarıyla başlatmıştır.

ERG Otoyol, COVID-19 pandemisi sırasında doğrudan ve sözleşmeli çalışanlarını ve halkı korumak için gereken tüm önlemleri almak ve uygulamak konusunda büyük özen göstermiştir. ERG Otoyol, yasal olarak belirlenen COVID-19 önlemleri dışında Mart 2020'de bir Pandemi Önleme Acil Durum Eylem Planı ve bir Epidemik Hastalık Acil Durum Prosedürü hazırlamıştır ve bunlar Yüklenici ve tüm alt yükleniciler tarafından Proje çapında uygulanmıştır.

ERG Otoyol tarafından gösterilen yoğun özen ve etki azaltma tedbirleri sayesinde, 2020'de COVID-19 pozitif sonuçlarına sahip toplam personel sayısı (doğrudan ve sözleşmeli) 271 iken Proje içinde pozitif vakalarla yakın temas sebebiyle yalıtılan personel sayısı 1.045 olmuştur. Proje personeli arasında COVID-19 sebebiyle hayatını kaybeden olmamıştır.

COVID-19 ile ilgili risklere karşı savaşmak için 2020'de vardiyalı çalışma sistemi uygulanmıştır ve Eylem Planının uygulanması kapsamında izolasyon tesisleri kurulmuştur. 65 yaş üstü veya kronik hastalığa sahip personele Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Genelgesi doğrultusunda izin verilmiştir. Yüklenici ve alt yüklenicilerin iş yerleri/şantiyeleri ve yatakhaneleri periyodik olarak dezenfekte edilmiştir.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı COVID-19 sebebiyle ortaya çıkan atıkları yönetmek için 7 Nisan 2020'de 'Tek Kullanımlık Maskeler, Eldivenler ve Diğer Kişisel Hijyen Malzemelerinin Atık yönetimi için COVID-19 Tedbirleri' başlıklı bir Genelge çıkarmıştır (No. 2020/12). 2020 boyunca COVID-19 ile ilgili atıklar (maskeler, eldivenler, kişisel hijyen malzemeleri) toplum sağlığı ve güvenliği üstünde olası

sağlık ve güvenlik risklerinden kaçınmak için Bakanlık Genelgesi doğrultusunda yönetilmiştir.



ALTYÜKLENİCİ VE TEDARİK ZİNCİRİ YÖNETİMİ

Ankara-Niğde Otoyolu, Proje için geçerli olan ulusal şartları ve uluslararası standartları içeren ERG Otoyol'un Ç&S Politikaları, ÇSYS ve yönetim planlarına göre yönlendirilen çok sayıda alt yüklenici ve tedarikçinin katılımıyla teslim edilmiş devasa bir altyapıdır. 2019'da Projeye 302 farklı alt yüklenici katılmışken bu rakam inşaat işlerinin çoğunluğunun tamamlanmasıyla Projenin devreye almaları doğru ilerlemesi sebebiyle 2020'de 383'e çıkmıştır. Otoyolun 2020'de devreye alınmasıyla birlikte alt yüklenicilerin çoğunluğunun Projedeki işleri tamamlanmıştır.

ERG Otoyol'un Sosyal Politikası doğrultusunda, ilişkili maliyetleri optimize etmek (ör. ulaşım, lojistik, vb.) ve Projenin yerel topluluklar ve işletmeler için faydalarını azamiye çıkarmak amacıyla Projede yerel istihdam ve satın alma önceliklendirilmiştir.

ERG Otoyol, alt yüklenici faaliyetlerinin Proje Standartlarına ve zamanında teslim ve iş kalitesi dahil olmak üzere idari ve teknik şartlara uyumunu güvenceye almak amacıyla Proje ÇSYS'sine dayalı sağlam bir alt yüklenici yönetim sistemi oluşturmuştur. Bu amaçla 13 Ağustos 2018'de ERG Otoyol ve ERG İnşaat (Ana İnşaat Yüklenicisi) arasında bir ÇSYS Protokolü yapılarak Yüklenicinin Proje ÇSYS'sine doğrudan bağlılığı ve tüm Proje ile ilgili faaliyetlerde ERG Otoyol'un Ç&S yönetim planlarını uygulaması güvenceye alınmıştır. Bu Protokol alt yüklenicilerin yönetimiyle ilgili olarak alt yüklenici faaliyetlerinin de aynı Ç&S şartlarına uymasını gerektirmektedir. Buna uygun olarak ERG İnşaat, tüm Proje çapında standartlara uyumlu ve tutarlı bir Ç&S uygulamasını gerçekleştirmek amacıyla Proje Ç&S gerekliliklerini üstten alta iletme için ana alt yüklenicilerle ÇSYS Protokolleri yapmıştır.

Otoyolun 2020'de devreye alınmasıyla birlikte, işletme ve bakım (İB) ve hizmetlerden iki ana yüklenici sorumludur:

- Bakım ve işletme işleri için ERG İB Şirketi
- Otoyol üzerinde bulunan servis alanlarının işletilmesi için ERG Servis Alanları

Satın Alma Yönetimi

Projenin satın alma süreçleri, ERG Otoyol'un alt yüklenici yönetiminin genel şartlarını ve ilgili gereklilikleri ortaya koyan Satın Alma Prosedürü tarafından yönlendirilmiştir. ERG Otoyol Proje Şirketi olarak alt yüklenicilerini ve tedarikçilerini "Proje gerekliliklerine uygun ürünler/hizmetler sunma kabiliyetine" göre değerlendirir ve seçer. Tedarikçilerin değerlendirilmesi ve seçimi, satın alma talebinde bulunan ilgili departmanlar tarafından yürütülür.

Değerlendirme süreci başka ölçütlerin yanı sıra aşağıdaki kriterlere dayalı olarak yürütülür:

- ISO Sertifikasyonları
 - ISO 9001 Kalite Yönetim Sistemleri,
 - ISO 14001 Çevresel Yönetim Sistemleri,
 - ISO 45001 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemleri,
- Teslim süresi
- Makul fiyatlar
- Satın Alma Sözleşmesi/Şartnamesinde belirtilen şartlara ve koşullara uygunluk

ERG Otoyol, yerel tedarikçilerden ürün ve hizmet alımını önceliklendirerek yerel toplulukları ve işletmeleri desteklemiştir (Otoyolun geçtiği illerden). Projede kullanılan malzemelerin ekipmanın yaklaşık %90'ı iç tedarikçilerden sağlanmıştır.

Proje ile ilgili satın alma süreçleri aşağıdaki temel prensiplere dayalı olarak oluşturulmuştur:

- Mal ve hizmetlerin yerel tedariki azamiye çıkarılır.
- En yüksek öncelik, ERG politikaları ve ihale koşullarına uygun olarak gerekli nitelikleri sağlayabilecek yerel tedarikçilere verilir.

- Yerel satın alma süreci hakkındaki bilgiler, bazı bilgilerin gizli tutulması için geçerli ve yasal sebepler olmadıkça yükleniciler, tedarikçiler, hizmet sağlayıcıları ve genel halkın kullanımına açıktır. Bir yerel satın alma ihtiyacı yayınlandığında veya piyasaya açıldığında, duyuru ilgilenecek yüklenici, tedarikçi ve hizmet sağlayıcılarının kendilerinin rekabet etme niteliğine sahip olup olmadıklarını belirleyebilmeleri için anlayabilecekleri yeterlilikte detay içerir.
- Yerel tedarikçiler/alt tedarikçilerle sürdürülebilir iş modelleri oluşturulur ve yönetilir.
- Mal ve hizmet satın alımları teknik özellikleri, türleri, yerel çevrede erişilebilirlikleri, vb. göz önüne alınarak kategorilere ayrılır.
- Yerel topluluklar için en yüksek iş fırsatı seviyesinin güvenceye alınması amacıyla iş gücü gerektiren işler için özellikle yerel tedarikçiler seçilir.
- Etik ve şeffaf bir tavır güvenceye almak için tüm yerel tedarikçiler izlenir.

Alt Yüklenici Yönetimi

ERG Otoyol Ana İnşaat Yüklenicisinden (ERG İnşaat) IFC Performans Standartları doğrultusunda bir Alt Yüklenici Yönetim Planı geliştirmesini ve uygulamasını talep etmiştir. Bu Planın uygulanmasıyla Projenin Ç&S Standartları alt yüklenici değerlendirmesi, seçimi ve yönetimi süreçlerine entegre edilmiştir.

Alt yüklenici değerlendirmesi ve seçimi için yöntem, Satın Alma Prosedürü ve İnşaat Alt Yüklenicileri Değerlendirme Talimatlarına dayalıdır.

Alt yüklenici değerlendirmesi ve seçimi için temel kriterler ISO 9001, ISO 14001 ve ISO 45001 Yönetim Sistemlerine uyumdur. Ayrıca iş deneyimi ve iş tamamlama belgeleri de göz önüne alınır.

Alt yüklenicilerin değerlendirilmesi için temel kriterler aşağıdakileri içermiştir:

- Sağlık ve güvenlik kayıtları dahil geçmiş çevresel, sosyal ve İSG performansları

- İşçiler ve yönetim arasında öncelikli iş gücü sorunları konusunda bildirimler
- Çevresel, sosyal ve iş yeri düzenleyicileri/yetkilileri tarafından verilen cezalar ve yaptırımlar
- Önceki projelerin güvenlik yönetimi kayıtları
- İSG konusunda şikâyet kayıtları ve raporlar

Alt yüklenicilerle yapılan sözleşmelere aşağıdaki kriterler dahil edilmiştir:

- Projeye özel Ç&S şartları
- Personel tahsisi
- Alt yüklenici tarafından geliştirilecek Ç&S yönetim/uygulama planları
- İSG eğitim ve izleme şartları
- Proje gerekliliklerine uymak konusunda açık taahhütler
- Keşif özeti (maliyet ve zaman programı dahil)
- Cezalar/yaptırımlar
- İyi bir çevresel ve sosyal performansı motive edecek teşvikler
- Çevresel ve sosyal konularda uyumsuzluklarla ilgili beyanlar

Bu kriterlere dayalı olarak alt yüklenici seçim süreci kapsamında bir ön sınıflandırma sistemi kurulmuş ve uygulanmıştır. Projenin İSG ve çevresel ve sosyal standartlarını karşılamayan alt yükleniciler Proje içinde çalışmaktan diskalifiye edilmiştir.

İşin zamanında, verilen bütçe içinde ve güvenli bir çalışma ortamında tamamlanması için alt yüklenicilerin seçimine özel olarak dikkat edilmiştir. Alt yüklenici performansları ve Proje Standartlarının uygulama durumu yıllık olarak değerlendirilmiştir.

Alt Yüklenici/Tedarikçi Çevresel ve Sosyal Değerlendirmesi²

Gösterge	2019	2020
Alt Yüklenici/Tedarikçi Seçimi ve Değerlendirmesi		
Çevresel ve sosyal kriterler kullanılarak elemenden geçirilen yeni alt yüklenici/tedarikçi sayısı	28	7
Çevresel ve sosyal kriterler kullanılarak elemenden geçirilen yeni alt yüklenici/tedarikçi yüzdesi	84,8	87,5
Alt Yüklenici/Tedarikçi Yönetimi		
Çevresel ve sosyal etkiler açısından değerlendirilen alt yüklenici/tedarikçi sayısı	28	38
Önemli fiili ve olası olumsuz çevresel ve sosyal etkilere sahip olduğu belirlenen alt yüklenici/tedarikçi sayısı (*)	25	5

(*) Belge eksikliği, çevresel ve sosyal eğitim eksikliği, atık yönetimi ve sızıntı ve dökülme yönetimi ile ilgili uyumsuzluklar.

İstihdam edilen alt yükleniciler, Proje standartlarına, prosedürlerine, programlarına ve yönetim planlarına uygun bir biçimde yapacakları işe özel planlar ve prosedürler oluşturmak ve uygulamak zorundadır.

Alt yüklenicilerin uygunluğu, Ana İnşaat Yüklenicisi tarafından gerçekleştirilen ve ERG Otoyol tarafından gözden geçirilen İç Denetim Prosedürünün uygulanmasıyla ve iş gücü, İSG, toplum sağlığı ve güvenliği, çevresel konular ve güvenlik yönetmelikleri konularında alt yükleniciler tarafından hazırlanan periyodik izleme raporlarıyla incelenmektedir. Alt yüklenici ve tedarikçilerin denetlenme sıklığı işlerinin kapsamına, sözleşmelerinin süresinde ve şirketlerin kapasitesine bağlı olmuştur.

İç Denetim Sayısı

Gösterge	2019	2020
Gerçekleştirilen Denetim Sayısı	19	53
Denetimlerde Belirlenen Uygunsuzlukların Sayısı	239	274
Aynı Dönemde Kapatılan Uygunsuzlukların Yüzdesi	97%	72%

Gözlenmiş uygunsuzlukları da içeren iç denetim sonuçları Proje yönetimine, ilgili departmanlara ve alt yüklenici ve tedarikçi Proje yönetim ekiplerine iletilmiştir.

² Projenin alt yüklenicilerinin çoğunluğu 2017 ve 2018'de Projede çalışmaya başlamıştır çünkü Projenin YİD Sözleşmesi 2017'de imzalanmıştır.

SOSYAL UYGUNLUK

ERG Otoyol, kurumsal kültürü ve Projeye özel Sosyal Politikası doğrultusunda sosyal konuların iyi yönetimini en yüksek kurumsal öncelik olarak görmektedir ve paydaşlarıyla, özellikle de projelerinin civarındaki yerel topluluklarla, sürdürülebilir ilişkiler kurma kararlılığındadır. ERG karşılıklı saygı ve anlayış, etkin ortaklık ve uzun vadeli bağlılık gösteren ilişkiler aramaktadır.

Şirket operasyonları için, faaliyetleri tarafından Projeye ilişkili arazi ediniminden etkilenen yerel toplulukların geçim kaynakları, kültürel miras varlıkları vb. üstünde oluşturulan her türlü olumsuz sosyal etkiyi asgariye indirmeyi ve azaltmayı ve uluslararası iyi uygulamalara uygun olarak faydalı sosyal etkileri arttırmayı amaçlayan bir Ç&S Yönetim Sistemini uygulamaktadır.

ERG Otoyol, Projenin yerel topluluklar üzerinde Projeye ilgili arazi ediniminden kaynaklanan fiziksel ve ekonomik yer değiştirme etkilerinin yönetimi için uzman danışmanlardan alınan destekle, IFC Performans Standartları dahil geçerli uluslararası standartların şartlarına uygun biçimde bir Geçim Kaynaklarının Yeniden Yapılandırılması Planı (GKYYP) ve bir Yeniden Yerleşim Eylem Planı (YYEP) geliştirmiş ve uygulamıştır.

ERG Otoyol, bir Harici Şikâyet Mekanizması da içeren Projenin PKP'sinin etkili biçimde uygulanması sayesinde yerel topluluklarla şeffaf ve güçlü ilişkiler kurmuştur. Şirket Proje boyunca, Projenin Ç&S performansının sürekli olarak iyileştirilmesini ve ERG, yerel topluluklar ve tüm bir ulus için faydalarının azamiye çıkarılmasını güvenceye almak amacı doğrultusunda tüm Proje paydaşlarının desteğini kazanma hedefiyle bu ilişkileri sürdürmek için gayret etmiştir ve edecektir.

KURUMSAL SOSYAL SORUMLULUK

ERG Otoyol, Proje güzergahı boyunca mevcut olan yerel toplulukların kalkınmasına katkıda bulunmak için Şirketin yaklaşımını ve odaklandığı alanları ortaya koyan Projeye özel bir Kurumsal Sosyal Sorumluluk (KSS) Politikasına sahiptir.

ERG Otoyol, Projenin sosyal performansını sürekli olarak iyileştirmeye olan bağlılığı doğrultusunda, KSS için aşağıdaki gibi odaklanma alanları belirlemiştir;

- Tarımsal eğitim programları ve teşviklerin geliştirilmesi
- Sertifikalı mesleki eğitim ve beceri geliştirme programları üzerinden istihdama ve yerel ekonomilere katkı sağlanması
- Proje GKYYYP'siyle tutarlı olacak biçimde geliştirilecek projelerle yerel toplulukların tarımsal geçim kaynaklarının desteklenmesi
- Burslar yoluyla okul çağındaki dezavantajlı çocukların desteklenmesi

ERG Otoyol, yerel toplulukların ihtiyaçlarına dayalı olarak KSS Politikası doğrultusunda özel topluluk kalkındırma projeleri geliştirmeyi ve uygulamayı taahhüt etmiştir.



ERG OTOYOL YATIRIM ve İŞLETME A.Ş

<http://www.ergotoyol.com.tr/>