

Doğaya ve Topluma Değer Veriyoruz

2018

ÇEVRESEL VE SOSYAL

PERFORMANS RAPORU

1915ÇANAKKALE
KÖPRÜSÜ VE OTOYOLU PROJESİ
2018
ÇEVRESEL VE SOSYAL
PERFORMANS RAPORU

İçindekiler



Rapor Hakkında	04-05
Genel Müdür'ün Mesajı	06-07
Şirket Hakkında	08-11
Daelim Hakkında	10
Limak Hakkında	10
SK E&C Hakkında	11
Yapı Merkezi Hakkında	11
Proje Hakkında	12-17
Rakamlarla 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu	16
Çevresel ve Sosyal Performans Yönetimi	18-21
Çevresel Performans Yönetimi	22-37
Su Yönetimi	24
Enerji Takibi ve Sera Gazı Emisyonları	26
Atık Yönetimi	28
Gürültü Yönetimi	30
Biyolojik Çeşitliliğin Korunması	31
Sosyal Performans Yönetimi	38-53
Paydaşların Katılımı	40
Toplum Düzeyinde Destek Programı	45
Halkın İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi	46
Halkın Katılımına Yönelik Faaliyetler	48
Ekonomik Etkiler	52
Arkeolojik ve Kültürel Miras	54-55
Deniz Trafiği Risk Değerlendirmesi	56-59
İş Sağlığı ve Güvenliği	60-61

Rapor Hakkında

Bu raporun yayımlanması ile çevresel ve sosyal yönetim yaklaşımımızı, performansımızı ve geleceğe yönelik hedeflerimizi paydaşlarımızın görüşüne sunmaktan mutluluk duyuyoruz. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin çevresel ve sosyal performansını sizlerle her yıl paylaşmayı ve paydaşlarımızı doğru, kapsamlı, anlaşılabilir ve şeffaf bir şekilde bilgilendirmeyi hedefliyoruz.

Bu rapor, 01.01.2018 - 31.12.2018 tarihleri arasındaki dönemi kapsamakta, konunun paydaşlarımızın beklentileriyle ilişkili çevresel ve sosyal boyutlarını, gösterge ve faaliyetlerini içermektedir. Verilerin farklı bir zaman aralığına ait olduğu durumlarda, gerekli açıklama ilgili bölümlerde yapılmıştır.

Çevresel ve sosyal performansımızı her yıl sürekli iyileştirmenin yanı sıra raporumuz aracılığıyla sonuçları paydaşlarımızla paylaşma kararlılığındayız. Paydaşlarımız, raporumuzun PDF versiyonuna 1915canakkale.com adresinden ulaşabilirler.

Paydaşlarımızın çevresel ve sosyal performansımızın iyileştirilmesi ve raporlanması açısından büyük önem taşıyan geribildirimleri bizim için çok değerli. Her türlü öneri, şikayet ve geribildirim için bizimle info@1915canakkale.com adresine yazarak irtibata geçebilirsiniz.

Genel Müdür'ün Mesajı

Saygıdeğer Paydaşlarımız

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin inşaatına ve işletmesine yönelik çalışmaları başarılı bir şekilde yürütürken, tüm çalışmalarımızı çevresel ve sosyal sorumluluklarımız doğrultusunda gerçekleştirmenin Çanakkale Otoyolu ve Köprüsü İnşaat Yatırım ve İşletme A.Ş. (ÇOK A.Ş.) olarak topluma yönelik üstlendiğimiz yükümlülüklerin başında geldiğinin bilincindeyiz. Bu bakımdan 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin hayata geçirilmesi sürecinde çevresel ve sosyal gerekliliklerin yerine getirilmesine öncelik veriyoruz.

Yolculuğumuz, ulusal yönetmeliklere uygun bir şekilde hazırlanmış Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Raporu'nun onaylanmasının hemen akabinde başladı. Çevre ve toplum bilincine sahip bir kurum olarak, Proje'nin çevresel ve sosyal etkileri ve bununla ilişkili azaltma önlemlerini, uluslararası standartlara uygun olan Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) raporunun hazırlanması kapsamında da ayrıca değerlendirdik.

Paydaşlarımızın ÇSED çalışmalarına katılımının başarının anahtarı olduğunun bilincindeyiz. Bu doğrultuda, Ocak 2018'de başlattığımız Paydaşlarla Danışma Süreci boyunca, tüm paydaşlarımıza ulaşmaya çalıştık ve beklentilerini mümkün olan en ileri seviyede karşılamayı amaçladığımız için kendileriyle bir çok toplantı düzenledik. Çevresel ve sosyal yönetim sistemimizi bu çalışmadan elde edilen bulgulara göre şekillendirdik ve böylece Proje'nin çevresel ve sosyal kültürünün temellerini atmış olduk. Stratejimizin omurgasını, olası her türlü olumsuz çevresel ve sosyal etkinin önüne

geçmek ve bölge sakinlerine iyi bir komşuluk etmek oluşturuyor. Bu hedeflere ulaşmak için gelecek çalışmalarımız mümkün olan en iyi uygulamaların hayata geçirilmesi suretiyle çevresel ve sosyal performansımızın sürekli olarak iyileştirilmesine odaklanacaktır.

İlk yıllık çevresel ve sosyal performans raporumuzun yayımlanmasıyla, Proje'nin çevresel ve sosyal etkilerinin yönetimine yönelik yaklaşımımızı ve uygulamalarımızı sizlerle en açık ve doğru şekilde paylaşmayı amaçlıyoruz. Bu raporda, 2018'de kurduğumuz çevresel ve sosyal yönetim sistemimizi açıklıyor ve Proje'yi en yüksek seviyede çevresel ve sosyal standartlara kavuşturmak için hayata geçirdiğimiz belirli uygulamalara dair ayrıntılı bilgiler veriyoruz. Örnek bir Kamu ve Özel Sektör İşbirliği Projesi olma yolunda ilerlerken, çevresel ve sosyal konularda gösterdiğimiz çabaların daha geniş kesimlerce tanınması için bu uygulamaları kamuya açıklamanın önemine inanıyoruz.

ÇOK A.Ş. olarak çevresel ve sosyal çalışmalarımızı sizlerle paylaşabildiğimiz için mutluluk ve gurur duyuyoruz. Tüm iletişim kanallarını sürekli açık tutmaya kararlıyız. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'ni ilgili herkese en faydalı olacak şekilde tamamlama hedefimiz doğrultusunda azim ve özenle çalışmaya devam edeceğiz. Tüm paydaşlarımıza ve başarımıza katkısı olan herkese paha biçilmez yardım ve destekleri için ayrı ayrı sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Saygılarımla,

Mustafa Tanrıverdi
Genel Müdür

Şirket Hakkında

Çanakkale Otoyolu Köprüsü İnşaat Yatırım İşletme A.Ş. (ÇOK A.Ş.), 1915Çanakkale Köprüsü de dahil olmak üzere Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'ni hayata geçirmek amacıyla 2017 yılında kuruldu. Şirketin dört ortağı, Türkiye'den Limak ve Yapı Merkezi ile Güney Kore'den Daelim ve SK E&C'dir. Portföylerinde pek çok ulusal ve uluslararası büyük ölçekli inşaat projesi bulunan Yapı Merkezi (1965) ve Limak (1976), Türkiye'nin en önde gelen inşaat şirketlerindendir. Benzer şekilde, Daelim (1939) ve SK E&C (1977) de Güney Kore'nin büyük ölçekli inşaat projeleri üstlenmiş, önde gelen şirketleri arasındadır. Bu dört şirket halihazırda, tamamlandığında Türkiye'nin dünya çapında ünlü bir mühendislik başyapıtı olacak 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi için işbirliği yapmaktadır.

Proje, farklı uzmanlıklar gerektiren 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara - Çanakkale Otoyolu'ndan meydana gelmektedir. Dolayısıyla, Proje'nin verimli bir şekilde yönetilmesi için, ÇOK A.Ş.'nin yukarıda adı geçen dört ortak şirketi, DLSY JV adında bir Mühendislik-Satın Alma-İnşaat firması kurarak, köprü ve otoyol için iki ayrı alt yapılanma oluşturmuştur.

DAELİM Hakkında**DAELİM**

Daelim Grup 1939 yılında inşaat, enerji üretimi, ticaret, lojistik, imalat ve eğlence alanlarında faaliyet gösteren 13 bağlı şirketle birlikte kurulmuş olan, Kore'nin en büyük kurumsal firmalarından biridir. Daelim Tic. Ltd. Şti. Daelim Grubu'nun ana iştiraklerinden biri, ayrıca dünya çapında bir EPC (mühendislik, tedarik ve inşaat) müteahhidi ve petrokimya firmasıdır. 35 farklı ülkede büyük ölçekli projeler yürüten, 18 milyar dolarlık bir varlık portföyüne sahip olan Daelim, 2018 yılında ENR Uluslararası En Büyük Müteahhitler sıralamasında 67. sırada yer almıştır.

Şimdiye kadar başarıyla 5 asma köprü ve 11 kablo gergili köprü inşaatı gerçekleştirmiş olan Daelim bir köprü uzmanıdır. Daelim'in asma köprüleri arasında, Ekim 2012'de tamamlanmış olan Yeosu/Gwangyang'daki Yi Sun-sin Köprüsü inşaatı da bulunmaktadır. Bu köprü Güney Kore'nin en büyük, dünyanın da beşinci en uzun asma köprüsüdür.

LIMAK Hakkında

1976 yılında bir inşaat firması olarak kurulmuş olan Limak, gerek yurt içi gerekse yurt dışında inşaat, enerji, altyapı, çimento ve turizm sektörlerinde faaliyet gösteren, Türkiye'nin önde gelen şirketlerinden biridir. Limak'ın ticari faaliyetleri arasında inşaat, elektrik üretim ve dağıtımı, çimento üretimi, havalimanı ve liman inşaatları sayılabilir. Ayrıca 2018 yılında ENR Uluslararası En Büyük Müteahhitler sıralamasında 68. olmuştur; bu derece, şirketin EPC (mühendislik, tedarik ve inşaat) müteahhitlik sözleşmelerinin nitelik ve ölçeğini yansıtmaktadır. (Bu EPC sözleşmeleri arasında 150 milyon yolcu kapasiteli İstanbul Havalimanı projesi ve 4,3 milyar dolar değerindeki Kuveyt Uluslararası Havalimanı projesi de bulunmaktadır). Limak İnşaat, Limak Grubu'nun ana işletme birimidir.

Bölgede başarısı kanıtlanmış bir şirket olan Limak, yönetim makamlarıyla güçlü müzakerelere de imza atmıştır. Ayrıca hem iyi inşaat uygulamaları kalitesine sahip olup hem de işleri erken bitirebilmesi ve sahip olduğu gelişmiş yönetim teknikleri, yüksek verimlilik ve hızlı geri dönüşlerle değerini artırmıştır. Limak hem Türkiye hem de yurt dışında birden çok Kamu Özel Ortaklığı projelerine imza atmış ve bunları hâlihazırda da işletmeye devam etmektedir. İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nı başarıyla bitirdikten sonra, dünyanın en büyük havalimanlarından biri olan İstanbul Havalimanı Kamu Özel Ortaklığı inşaatı projesini yürütmüştür. Limak ayrıca Uluslararası Kuveyt Havalimanı projesinin de temel müteahhitliğini yapmaktadır.

SK E&C Hakkında

1977 yılında kurulmuş olan SK E&C, Kore'nin üçüncü en büyük holdingi olan SK Grubu'nun bir parçası ve inşaat sektöründeki en önemli şirketlerden biridir. 2018 yılında ENR Uluslararası En Büyük Müteahhitler sıralamasında 57. sırada yer almış olan SK E&C, petrol, gaz, petrokimya, enerji, inşaat ve konut sektörlerinde dünya çapında bir EPC (mühendislik, tedarik ve inşaat) müteahhididir.

SK E&C, Türkiye'de aralarında Avrasya Sualtı Tüneli Projesi ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü (3. Boğaz Köprüsü) projesinin de bulunduğu bir dizi stratejik projenin başarılı bir şekilde gerçekleştirilmesinde etkin rol oynamıştır.

YAPI MERKEZİ Hakkında

Yapı Merkezi, 1965 yılında Türkiye'de bir müteahhitlik şirketi olarak kurulmuş ve zamanla altyapı ve inşaat sektörlerinde önde gelen firmalardan biri haline gelmiştir. Genel müteahhitlik, toplu taşıma sistemleri, prefabrikasyon, öngerme, boru üretimi, demiryolu, metro, özel amaçlı binalar, güçlendirme & restorasyon ve Kamu Özel Ortaklığı projelerine odaklanmıştır. Türkiye'nin altyapı ve inşaat sektörüne katkılarına ve önemli projelerine ek olarak, Yapı Merkezi Ortadoğu ve Afrika'da da aktif olarak projeler yürüten, uluslararası alanda güçlü bir firmadır. 2018 yılında ENR Uluslararası En Büyük Müteahhitler sıralamasında 82. sırada yer almıştır.

Yapı Merkezi yıllar içinde, devasa inşaat projelerini planlanan tarihten önce, bütçeyi aşmadan ve hedeflenen kaliteyi tutturarak gerçekleştirme beceri ve kapasitesini göstermiştir. Yapı Merkezi'nin Kamu Özel Ortaklığı ve Yap-İşlet-Devret (YİD) projelerinin yapılandırılma ve yönetimindeki başarısı, yakın geçmişte (SK E&C ile birlikte) gerçekleştirdiği Avrasya Sualtı Tüneli projesinde de görülmüştür. Şirketin pek çok uluslararası finans kuruluşuyla da güçlü ilişkileri vardır.

Proje Hakkında

1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu, ulusal otoyol ağına entegrasyonu ile sağladığı gelişmiş erişim olanağı, yüksek yük ve yolcu taşıma kapasitesi, azalan seyahat süreleri ve artan yol emniyeti sayesinde, Türkiye'ye ekonomik ve sosyal değer katan, güvenilir, modern bir ulaşım altyapısıdır.



1915Çanakkale Projesi, çoklu finansman yapısı ile dünyadaki sayılı projeler arasına girmiştir.

10 farklı ülkeden toplam 25 banka ve finans kuruluşundan kredi sağlamış olan 1915Çanakkale Projesi bugüne kadar 11 global finans ödülü kazanmıştır.

Londra'da 6 Şubat 2019'da **Project Finance International** (PFI) tarafından 'Yılın Türk Finansmanı' ödülü verilen 1915Çanakkale Projesi, Islamic Finance News (IFN) tarafından 10 Mart'ta Dubai'de düzenlenen **IFN Ödülleri**'nde 'Yılın Proje ve Altyapı Finansmanı Ödülü'nü almıştır.

Yine Londra'da 21 Mart'ta **IJGlobal** tarafından düzenlenen törende **Avrupa'da Otoyol Kategorisi'nin birincisi** olan 1915Çanakkale Projesi, 'Türkiye'nin Finans Oscarları' olarak bilinen **Türkiye Bonds & Loans Ödülleri**'nde de 'Yılın Proje Finansmanı' ve 'Yılın Altyapı Finansmanı' kategorilerinde birincilik ödülleri kazanmıştır.



Lizbon'da 31 Mayıs'ta gerçekleştirilen Proximo Finans Ödülleri'nde 'Yılın En İyi Exim Destekli Projesi' seçilen 1915Çanakkale Projesi, son olarak Haziran ayında Londra'da düzenlenen EMEA Proje Finans Ödülleri'nde orta ve doğu Avrupa'nın 'En İyi Proje Finansmanı' ve 'En İyi

Kamu Özel İşbirliği Projesi', EMEA bölgesinin 'En İyi Proje Finansmanı', 'En İyi Yol Projesi' ve 'Yılın En İyi Sendikasyon Kredisi' seçilerek beş ödül birden almıştır.



88 kmTOPLAM PROJE
UZUNLUĞU**4.608 m**KÖPRÜ
UZUNLUĞU**2.023 m**KÖPRÜ
ORTA AÇIKLIĞI**4**VİYADÜK
SAYISI**12**KAVŞAK
SAYISI**4**HİZMET TESİSİ
SAYISI**318 m**KULE
YÜKSEKLİĞİ**7**GİŞE
SAYISI

Vizyon 2023,
önemli
hedeflerinden
birine ulaşacak.

Proje, Türkiye'nin ulusal kalkınma hamlesinin belgesi niteliğindeki Vizyon 2023 Master Planı'nda öngörülen yurt dışında karayollarının iyileştirilmesi hedefinde önemli bir rol oynayacak.

Türkiye'nin
batısında otoyol
entegrasyonu
tamamlanacak.

Proje, 324 km'lik Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu Projesi'nin önemli bir parçasını oluşturuyor. Proje, bu otoyolun tamamı Gebze-İzmir Otoyolu'na bağlandığında, Marmara'yı çevreleyen otoyol zincirinin halkaları birleşecek.

İstanbul Boğazı
geçişine
yeni bir alternatif
oluşacak.

İstanbul'un Avrupa ve Anadolu arasında üstlendiği ağır transit trafik yükü hafifleyecek. Halihazırda Batı Anadolu boyunca İstanbul merkezli Batı-Doğu aksı üzerinde yoğunlaşan trafik yükü Marmara Denizi'nin Batı kıyısından Güney yönüne doğru dengelenecek.

Trakya ve
Batı Anadolu'daki
sanayi, ticaret ve
hizmet sektörleri
ivme kazanacak.

Daha hızlı ve daha düşük maliyetli yük taşımacılığı, üretken nüfus barındıran bu bölgelerimizin sadece ekonomik faaliyetlerini değil, sosyal bağlarını da güçlendirecek.

Ulusal ve
uluslararası
turizm
canlanacak.

Avrupa ülkeleri, Balkanlar ve özellikle Yunanistan ve Bulgaristan ile ticari ilişkilerin yanı sıra kültürel etkileşim de olumlu etkilenecek. Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu'nun Gebze-İzmir Otoyolu'na Balıkesir civarında bağlanması ile İzmir, Aydın ve Antalya gibi turizm merkezlerinin Avrupa ülkeleriyle aralarındaki mesafe kılacak ve turizm sektöründe gelişme sağlanacak.

Taşımacılıkta
süreler ve
maliyetler
düşecek,
dış ticaretin
etkinliği artacak.

Proje'nin hizmete girmesiyle birlikte, taşıt işletme maliyetleriyle yolculuk sürelerinde iyileşmeler sağlanacak. Taşımacılığın önündeki engellerin kalkmasıyla beraber ithalat ve ihracatta yolculuk süreleri ve maliyetler düşecek.

Proje,
inşaattan işletme
aşamalarına
kadar sürekli
istihdam
sağlayacak.

İnşaat ve işletme aşamalarında binlerce kişiye sağlayacağı istihdam ve çeşitli sektörlerle katacağı canlılıkla, Türkiye ekonomisine önemli katkılarda bulunacak.

Çanakkale,
şanlı tarihine ve
21. yüzyıl'a
yaraşır bir
“eser proje”ye
kavuşacak.

Çanakkale, taşıdığı öneme ve kentsel dinamiğine uygun, estetik ve çağdaş bir asma köprü ile taçlanacak.



Değişiklik Yönetimi (DY), tasarım ve inşaat metodolojisi gelişiminin çevresel ve sosyal içerimlerinin nasıl değerlendirileceğini ortaya koyar. Bu konulara ilişkin değerlendirmenin amacı, ÇSED’de tarif edilen şemadan herhangi bir sapma önerildiğinde bunun etkilerinin minimize edilmesi ya da bu etkilerden kaçınılması için yeterli hafifletici önlemlerin alınmasını sağlamaktır.

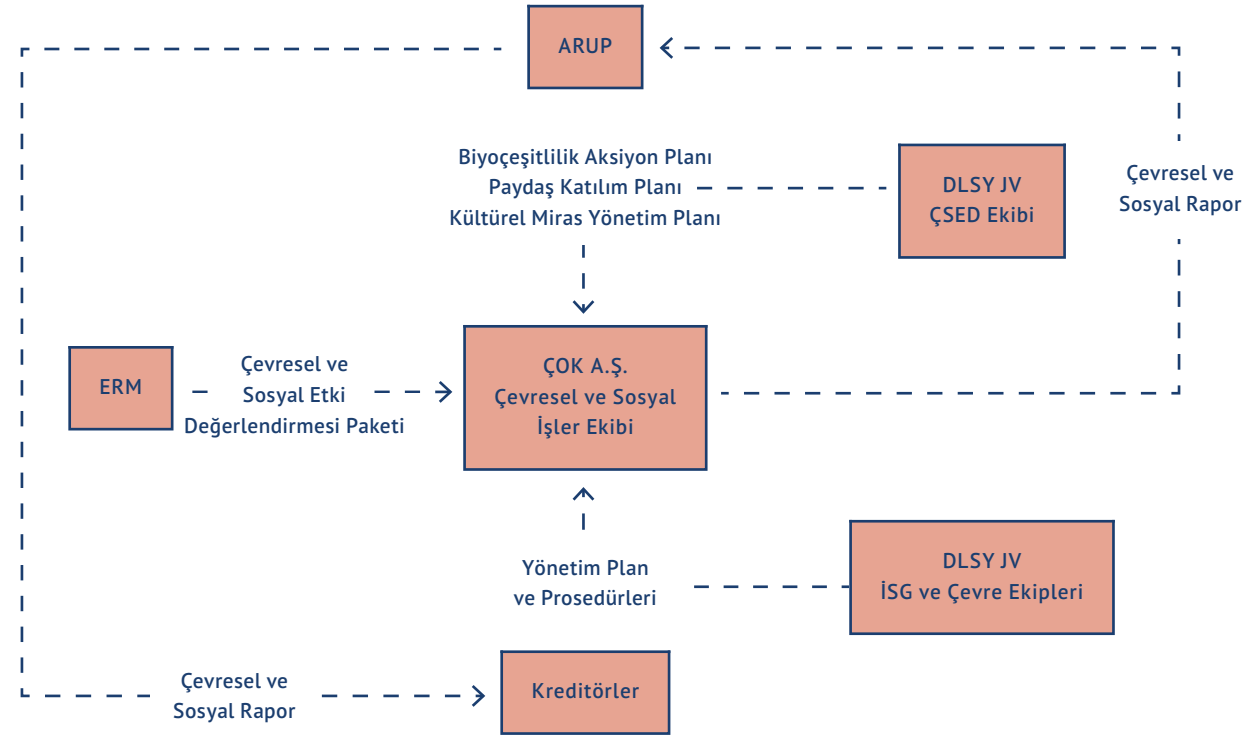
Çevresel ve sosyal farkındalık, 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi’ndeki temel değerlerimizden biridir. Çevresel ve sosyal risk ve etkilere gösterdiğimiz hassasiyet doğrultusunda, yerel ÇED Raporu’nun onayını takiben, ERM GmbH tarafından, çevresel ve sosyal etkilerin ve ilgili azaltım önlemlerinin daha ayrıntılı bir şekilde belirlenmesi amacıyla, IFC Performans Standartları ile uyumlu bir Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi çalışması gerçekleştirilmiştir. Ardından, 31 bölgede (Gelibolu, Lapseki ve Malkara’daki köyler ve ilçeler) 30 gün boyunca yaklaşık 1000 kişinin (yerel halk, yetkililer ve sivil toplum kuruluşları da dahil) katılımıyla Paydaşlarla Danışma süreci yürütülmüştür. Bu süreçte, halkın görüş ve yorumlarının öğrenilmesi ve geribildirimlerinin Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi Raporu’nun nihai haline yansıtılması amaçlanmıştır.

ÇSED Paketi (nihai ÇSED Raporu da dahil olmak üzere) tamamlandıktan sonra, kreditorlerin Çevre ve Sosyal Danışman’ı ARUP tarafından bir Çevresel ve Sosyal Aksiyon Planı hazırlanmıştır. Bu planda yer alan tüm faaliyetleri zamanında ve etkin bir biçimde uygulamak ve projenin çevresel ve sosyal farkındalığını geliştirmek konusunda kararlıyız. Bu nedenle 1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi çalışanlarının uyması gereken zorunlulukları ve taahhütleri içeren Proje Sağlık, Güvenlik, Emniyet, Sosyal ve Çevresel Politikası hazırlanmıştır.

Bünyemizdeki Çevresel ve Sosyal İşler Ekibi’nin süreç yönetimi yaklaşımı

Rehberlik-Yardım-Denetleme ilkesi aracılığıyla özetlenebilir:

- Uluslararası standartlara uyum sağlanması için, etkili bir Çevresel ve Sosyal Yönetim Sistemi kurularak sahadaki İSG ve Çevre ekiplerine rehberlik edilmesi ve Toplum Düzeyinde Destek Programı, arkeoloji, biyoçeşitlilik, paydaş yönetimi gibi spesifik çevresel ve sosyal konuların, sahadaki ÇSED ekibi (ekolog, arkeolog ve halkla ilişkiler uzmanları) ile birlikte yönetilmesi.
- Sahadaki İSG ve Çevre ekiplerine uygun araç, kaynak ve bilgiler sağlanarak faaliyetlerine yardımcı olunması.
- Sahadaki İSG ve Çevre ekiplerinin, Proje’nin çevresel ve sosyal gerekliliklerin yerine getirilmesiyle ilgili olarak denetlenmesi.



Bu raporlama döneminde, çevresel ve sosyal performansımız ARUP tarafından iki ayda bir yapılan ziyaretler, çevresel ve sosyal raporlar ve iletişim faaliyetleriyle denetlenmiştir. Projemiz önemli ölçüde, Çevresel ve Sosyal Gereklilikler ile uyumlu şekilde yürütülmeye devam etmektedir.



Çevresel Performans Yönetimi

Ortak Geleceğimiz için
Önce Doğa

2018'de
3.043
adam-saati
kapsayan
318
çevre eğitimi
verildi

Su Yönetimi

Çanakkale Boğazı ve Proje alanındaki göller, dereler, sulama sistemleri, şebeke suyu dağıtım boruları ve yeraltı su kaynakları üzerindeki potansiyel etkiler, ÇSED döneminde IFC Performans Standardı 3 ile uyumlu olacak şekilde değerlendirilmiştir. 1915Çanakkale Köprüsü'nün inşaatının etkilerinin çoğunun geçici, kısa ve orta vadeli etkiler oldukları öngörülmüştür. Yine de etkimizi en az düzeyde tutmak için artacak deniz taşıtı sayısına, inşaat sırasında oluşabilecek beklenmedik olaylara ve belirli yüksek riskli inşaat faaliyetlerine yönelik azaltıcı önlemler önerilmiştir.

Otoyol inşaatının göller, dereler, sulama sistemleri, şebeke suyu dağıtım boruları ve yeraltı suları üzerindeki etkisi, ÇSED döneminde Proje öncesi mevcut durum tespiti ve etki belirlenmesi çerçevesinde de değerlendirilmiştir. Proje güzergâhı bütünüyle Marmara Havzası'nda yer almaktadır. Bu bölge, 24.100 km²'lik yağış alanıyla Türkiye'deki en büyük dokuzuncu havzadır ve 25 havzanın toplam yağış alanının % 3,1'ini kapsamaktadır. Marmara Havzası'ndaki başlıca kirlilik kaynakları, endüstriyel, evsel, tarımsal atıklar ve gemicilik faaliyetleri sonucu ortaya çıkan atıklardır. Özellikle Proje bölgesi, arıtılmamış kentsel atık sudan, sanayi ve madencilik atık sularından, aşırı ve yoğun sulama nedeniyle düşen debiden zarar görmektedir. Otoyol inşaatının akarsu, dere ve sulama kanalları üzerinde tıkama, yön değiştirme gibi nedenlerle olumsuz etki yaratacağı tahmin edilse de bu etkileri azaltıcı önlemler alındıktan sonra tatlı su üzerindeki kalıcı etkilerin ihmal edilebilir düzeyde olacağı öngörülmektedir. Değerlendirme sonuçları, tüm etki azaltma çalışmalarının uygulanması halinde hiçbir su kaynağının kalıcı zarar görmeyeceğini ortaya koymaktadır.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin tatlı su ve deniz suyu üzerindeki etkileri hakkında daha fazla bilgi edinmek için lütfen Proje'nin internet sitesinde yer alan Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi Raporu'na bakınız. 1915canakkale.com

Sahada uygulanacak etki azaltma çalışmalarından bazıları şunlardır:

- Kazılar sırasında çıkan drenaj suları, deşarj edilmeden önce mevzuata uygun bir şekilde toplanıp çökelme işlemine tabi tutularak askıda katı maddelerden arındırılacaktır.
- Dereler ve kanallar (akarsu yatakları vb.) hassas bölgeler çitler aracılığıyla araçların ve diğer inşaat faaliyetlerinin etkisinden korunacaktır.
- Erozyonun önlenmesi için inşaat faaliyetleri hava durumu tahminleri dikkate alınarak programlanacaktır.
- Tüm drenaj yapıları (menfezler, çökeltme havuzları vb.) yüzeydeki su kaynaklarına ve tarım arazilerine kontrolsüz atık su deşarjını önleyecek şekilde tasarlanacaktır.
- Arıtılan atık su, mümkün olan yerlerde (yangın mücadelesi, toz azaltmak için kullanılan sulama tankerleri, beton uygulamaları vb.) tekrar kullanılacaktır.
- İnşaat ekipmanları yüzeydeki su kaynaklarının uzağında temizlenecektir.
- Atık su, Proje'nin ulusal ve uluslararası şartlarına uygun olarak deşarj edilecektir.
- Yakıt ikmalleri kazı alanlarında yapılmayacaktır. Ağır ekipmanlar uygun yakıt ikmal noktalarına taşınamıyorsa yeraltı suyu akiferlerine karışma olmaması için su geçirmez zeminlerden (damlama tavası vb.) faydalanılacaktır.

- Yeraltı sularının kullanımı DSİ onayına tabi olacaktır.

Proje'nin ana su tüketim alanları aşağıda sıralanmıştır:

- Tuvaletler, yemek hizmetleri, yıkama
- Sahada ekipman temizliği
- Beton uygulamaları
- Saha sulamaları ve tekerlek yıkama

Verimli su kullanımı performansımızı doğru bir şekilde takip etmek için inşaat faaliyetleri hesaba katılacak, su tüketimi ve atık su deşarj verileri raporlama dönemindeki adam-saat süresine bölünecektir. Mart 2018 ile Şubat 2019 arasındaki şebeke suyu tüketimi ve deşarj edilen atık su miktarı aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

İZLENEN BÖLGE	KÖPRÜ	OTOYOL
	m ³ /adam-saat	m ³ /adam-saat
Şebeke Suyu Tüketimi	0,059	0,015
Yeraltı Suyu Tüketimi*	-	-
Deşarj Edilen Atık Su	0,083	0,014

*Bu veri bir sonraki Çevresel ve Sosyal Performans Raporu'nda sunulacaktır.

Önümüzdeki raporlama döneminde su tüketimini %5 azaltmayı hedefliyoruz. Bu bağlamda, önümüzdeki raporlama döneminin hedefleri, bu rapordaki su tüketim verileri ve ulaşılması amaçlanan %5 tasarruf temel alınarak hesaplanacaktır. Bu ilk raporumuz olduğu için hedef ulaşımı ve performans değerlendirmeleri bir sonraki Çevresel ve Sosyal Performans Raporu'nda yer alacaktır.

2019 için Planlarımız

- 2019'da operasyon aşamasında suyla ilişkili olarak ortaya çıkabilecek çevresel etkilerin azaltılması için Drenaj Tasarım Çalışması yürütülecektir.
- Üç ayda bir su kalitesi izleme çalışmaları yapılacaktır.

Enerji Takibi ve Sera Gazı Emisyonları**Enerji Takibi**

Sahada yürütülen bazı etki azaltma uygulamaları:

- İnşaat sahası dışından yakıt alınması durumunda sürücüler faturaları saklayıp DLSY JV'ye iletilecektir.
- Ekipmanların yakıt tüketimi takip edilecektir.
- Makine ve araçların motorları kullanılmadıkları sırada kapalı tutulacaktır.
- Enerji tüketimi faturalar üzerinden takip edilecektir.
- Fotoseller uygun yerlerde mümkün olduğunca fazla kullanılacaktır.
- Mümkün olan yerlerde enerji tasarrufu sağlayan ekipman tercih edilecektir.

2019 yılının başlangıcından itibaren, 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin

kaynak ve enerji tüketimi verileri izlenip inşaat süreci boyunca üç aylık dönemlerde raporlanacaktır. Performansımızı doğru şekilde takip edebilmek için inşaat faaliyetleri de göz önünde bulundurulacak, kaynak ve enerji tüketim verileri rapor döneminde çalışılan adam-saat süresine bölünecektir. Mart 2018 ile Şubat 2019 arasındaki dizel, doğal gaz ve elektrik tüketimi aşağıdaki tabloda sunulmaktadır.

2019 için kaynakların korunması ve verimlilik hedefi %5 olarak belirlenmiştir. Bu bağlamda, 2019 hedefleri 2018'in kaynak tüketim verileri ve bu %5'lik oran üzerinden hesaplanacak, 2019'un hedef başarı ve performans değerlendirmesi bir sonraki Çevresel ve Sosyal Performans Raporu'nda yer alacaktır.

İZLENEN GÖSTERGE	KÖPRÜ	OTOYOL
	TÜKETİM / ADAM-SAAAT	TÜKETİM / ADAM-SAAAT
Dizel	0,090	0,202
Doğal Gaz	0,068	0,257
Elektirik	0,685	0,458

Sera Gazı Emisyonu Değerlendirme Çalışmaları

Sera gazı emisyonu değerlendirme alanındaki ilk çalışmalar, IFC Performans Standardı 3'e uygun olarak Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) kapsamında 2018 yılında ERM tarafından gerçekleştirilmiştir. Sera gazı emisyonu inşaatın beş buçuk yılı için hesaplanmış ve bu süreçte uygun yerlerde önceki çalışmaların verileri, kamuya açık kaynaklar ve proje planları kullanılmıştır.

Verilerin mevcut olmadığı durumlarda belirli faaliyetler için emisyon miktarının belirlenmesinde tahminler yürütülmüştür. Yapılan tahminler ve çalışma sırasında kullanılan hesap yöntemleri, Proje internet sayfamızda yer alan ÇSED raporumuzda net bir şekilde belirtilmiştir. İnşaat dönemine dair başlıca sera gazı emisyonu kaynakları aşağıda yer almaktadır.

- **KAPSAM 1** Jeneratörler, proje araçları, asfalt ve beton üretimi dahil olmak üzere sahadaki inşaat makinelerinin yaktıkları yakıtlardan kaynaklanan doğrudan emisyon.
- **KAPSAM 2** Sahada ve işçi kamplarında kullanılan elektrikten kaynaklı dolaylı emisyon.

- **KAPSAM 3** İnşaat sırasında, üçüncü taraflar tarafından sağlanan malzemelerin üretiminden kaynaklı emisyon.

Hesaplamaların sonuçları aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

GRUP	EMİSYON KAYNAKLARI	ÇSED DÖNEMİ (tCO ₂ e)
		KÖPRÜ VE OTOYOL
Kapsam 1	Dizel	50.000
	Dizel (Kamyon Taşımacılığı Kaynaklı)	100.000
	Asfalt ve Çimento Üretimi	300.000
	Doğal Gaz	-
Ara Toplam		450.000
Kapsam 2	Elektirik	5.000
Ara Toplam		5.000
Kapsam 3	Çimento	-
	Çelik	130.000
	Agrega ve Harç Katkısı	-
Ara Toplam		130.000
Toplam (1, 2 ve 3'üncü Kapsamlar)		585.000
Toplam (1ve 2'inci Kapsamlar)		455.000
Toplam (1ve 2'inci Kapsamlar) - Yıllık Ortalama		80.000

1. ve 2. kapsamlardaki salınımların yıllık ortalaması Ekvator Prensipleri'ndeki 100.000 tCO₂e değerini aşmadığı için alternatif analizlere ihtiyaç duyulmadığı sonucuna varılmıştır.

2019'da inşaatın ilk yılının tamamlanmasının ardından, inşaat aşamasındaki sera gazı değerlendirmelerinin güncellenmesi için bir çalışma daha yürütülecek ve inşaatın ilk yılında sahadan toplanan veriler ve güncellenen değerlendirmelerle Sera gazı emisyon hesabı, gerçeğe daha yakın tahminler ve kayıtlı tüketim verileri kullanılarak güncellenecektir.

Atık Yönetimi

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin kaynaklar ve atıklar üzerindeki etkileri, IFC Performans Standardı 3'e uygun olarak Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) sürecinde belirlenmiştir. Proje bölgesinde hammaddelerin ve kaynakların çıkarılması, dökme malzemenin bertarafı, malzeme ve atıkların taşınması, inşaat hafriyatının, operasyonların rutin atıklarının bertarafı gibi kilit hususlar değerlendirilmiştir. ÇSED çalışmasının yapıldığı dönemde sahaya özgü etki değerlendirmesinin yapılması mümkün olmamışsa da, etkili atık yönetimi ve azaltım önlemleri uygulanması durumunda potansiyel etkilerin büyüklüğünün çok az veya ihmal edilebilir düzeyde olacağı öngörülmüştür.

- **ATIK OLUŞUMUNUN ENGELLENMESİ** Oluşacak ve müdahale gerektirecek atık miktarının en baştan asgari seviyeye indirilmesi.
- **SAHADA YENİDEN KULLANIM** Mümkün olduğunda, hafriyatın, Proje sahasında yeniden kullanımının en yüksek seviyeye çıkarılması. Bu yaklaşım, sahaya dışarıdan getirilecek malzeme miktarını azaltırken saha dışı yeniden kullanım alanlarının veya döküm sahalarının aranması ihtiyacını azaltacak, ayrıca işçilik ve ulaşım sorunlarını ortadan kaldırarak kullanılan yakıt miktarını düşürecek, böylece Proje'nin çevresel ayak izini küçültecektir.
- **SAHA DIŞINDA YENİDEN KULLANIM** Hafriyatın sahada kullanılması için tüm yollar denendikten sonra saha dışında yeniden kullanım alanları bulunmalıdır. İlgili planlama yetkililerinin (örneğin belediye meclisi) belirli atıklar için onay verdiği sahaların bulunması da buna dahildir.
- **BERTARAF** Bertaraf, en son ve en az tercih edilecek seçenek olacaktır.

Yukarıda sıralanan Atık Yönetimi Hiyerarşi Prensipleri temel alınarak ÇSED'de belirtilen etki azaltma önlemlerine uygun bir Atık Yönetimi Prosedürü hazırlanmıştır. Alınacak önlemler şunlardır:

- Atıklar ve ikincil malzemeler ancak yetkili (ilgili devlet kurumu ruhsatına sahip) sahalara ve tesislere bırakılacaktır.
- Uygulanabilir olduğu her yerde atık üretimi azaltılacaktır.
- Ambalaj atıklarının ve atık haline gelmiş boş kapların en düşük düzeyde tutulması için malzemeler toptan veya yeniden kullanılabilir/iade edilebilir kaplarda alınacaktır.
- Sızıntı ve dökülmeler en aza indirilecektir.
- Mümkün olan yerlerde tehlikesiz veya daha az tehlikeli malzeme seçenekleri tercih edilecektir.
- Mümkün olduğunda malzemeler yeniden kullanılacaktır.
- İyi saha bakım ve temizlik uygulamaları yürütülecektir.
- Atıklar düzgün şekilde depolanacaktır.
- Tüm atık türleri (ahşap, çelik, plastik ve kâğıt) ayrılacaktır. Tehlikeli, tehlikesiz ve geri dönüştürülebilir atıklar bertaraf öncesi karıştırılmayacaktır.
- Yağmur suyuna karışma ihtimali de dahil olmak üzere sızıntı riskinin söz konusu olduğu durumlarda atık kapları ikinci bir korumanın içine alınacaktır.

İnşaat aşamasında ortaya çıkacak olan atık türleri şunlardır:

- Evsel atık
- Kazı ve yıkım atıkları
- Ambalaj atıkları
- Atık yağ
- Atık akü ve piller
- Tehlikeli atıklar
- Tıbbi atıklar

Atık Yönetimi performansının hassas bir şekilde takip edilebilmesi için inşaat faaliyetleri de göz önünde bulundurulacak ve atık üretimi verileri raporlama döneminde çalışılan adam-saat süresine bölünecektir. Mart 2018 ile Şubat 2019 arasındaki dönemde üretilen atıklar aşağıdaki tabloda sunulmuştur:

İZLENEN GÖSTERGE	KÖPRÜ		OTOYOL	
	kg	kg / adam-saat	kg	kg / adam-saat
Ambalaj Atığı	80.212	0,017	14.176	0,019
Evsel Atık	1.035.580	0,230	416.640	0,550
Metal Atığı	1.331.390	0,296	7.640	0,010
Tıbbi Atık	90	-	22	-

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin atık üretimiyle bağlantılı etkileri hakkında daha fazla bilgi için lütfen Proje internet sitesinde bulunan Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi Raporu'na bakınız.
1915canakkale.com

Gürültü Yönetimi

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin neden olacağı gürültünün etkisine ilişkin ilk değerlendirmeler ÇSED döneminde gerçekleştirilmiştir. Gürültünün inşaat faaliyeti başlamadan önceki düzeyinin tespit, inşaat sürecindeki düzeyinin de etkin bir şekilde takip edilebilmesi için proje alanında bulunan altı konumda mevcut durumu tespiti yönelik ölçümler yapılmıştır. İnşaat döneminde gürültünün neden olacağı etkilerin yanı sıra işletme süreci de değerlendirilmiştir. İşletme dönemindeki gürültüyü öngörebilmek için 52 alıcılı bir gürültü modeli hazırlanmıştır.

ÇSED döneminde yapılmış olan çalışmaların ardından 2018'in Aralık ayında mevcut gürültü seviyesinin tespitine yönelik ek ölçüm çalışmaları yürütülmüştür. Kapsamlı bir veri paketi oluşturabilmek için dokuz inşaat öncesi mevcut durum ölçümü daha yapılmıştır. Elde edilen veriler İSG ve Çevre bölümlerince periyodik gürültü izleme faaliyetlerinde kullanılmaktadır. Proje'nin gürültü yönetim süreci, ulusal mevzuata ve IFC Standartları'na uygun bir şekilde yürütülmektedir.

2019'da Proje'nin işletme döneminde oluşacak gürültü seviyesinin değerlendirilmesi ile ilgili ek çalışmalar yürütülecektir.

Biyolojik Çeşitliliğin Korunması

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin biyoçeşitlilik üzerindeki etkileri Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) döneminde tespit edilmiş ve biyolojik çeşitlilik üzerinde risk oluşturabilecek proje faaliyetlerinin yönetimi ve kontrolü için Nisan 2018'de IFC Performans Standardı 6'ya uygun olarak bir Biyolojik Çeşitlilik Aksiyon Planı hazırlanmıştır.

Biyolojik Çeşitlilik Aksiyon Planı, olası etkileri, etki alanlarına dayanarak karasal ekoloji, tatlı su ekolojisi ve deniz ekolojisi olarak üç grup altında toplanmıştır. Bu grupların tanımları aşağıda yer almaktadır:

- **KARASAL EKOLOJİ** Etki alanı, Proje sahası (Malkara'dan Çanakkale'ye 88 km) boyunca her iki yanda 500 metrelik tampon bölgeler içeren 1000 metre eninde bir ara bölge olarak tanımlanmıştır.
- **TATLI SU EKOLOJİSİ** Etki alanı, Proje ile kesiştiği tespit edilen tatlı su kaynakları olarak tanımlanmıştır.
- **DENİZ EKOLOJİSİ** Etki alanı 1915Çanakkale Köprüsü ve ilgili inşaat sahalarının deniz ortamıyla kesiştiği yerler olarak tanımlanmıştır.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde biyolojik çeşitliliğin korunması büyük önem taşımaktadır. Biyolojik çeşitlilik üzerindeki etkimizi etki azaltma hiyerarşisiyle uyum içindeki en iyi uygulamalara (kaçın, azalt, düzenle, gözlemle) baş vurarak en düşük düzeyde tutmakta kararlıyız. Bu raporlama döneminde uygulanan biyolojik çeşitlilik koruma uygulamalarını paylaşmaktan mutluluk duyuyoruz. Biyolojik çeşitlilik üzerindeki etkimizi Biyolojik Çeşitlilik Aksiyon Planı'nda belirtilen uygulamalarla daha da azaltmak için çalışmaya devam edeceğiz.





Deniz Memelileri Gözlemi

Mart ve Kasım 2018 tarihleri arasında Çanakkale Boğazı'nda iki bölgede kazık çakma çalışmaları yapılmıştır. Bu uygulamanın deniz memelileri üzerindeki başlıca olumsuz etkisi sualtındaki gürültüden duyacakları rahatsızlık olduğu için kazık çakma operasyonları sırasında Pasif Akustik İzleme ve Deniz Memelileri Gözlemi çalışmaları yürütülmüştür. Etki azaltma çalışmaları sırasında, uluslararası standartlara uyulmuş ve en iyi uygulamalar hayata geçirilmiştir.

- Ses kaynağının merkezinden 500 m yarıçaplı bir Koruma Bölgesi tesis edilmiştir.
- Bu 500 metrelik Koruma Bölgesi'nde memelilere rastlanması durumunda, memeli Koruma Bölgesi'ni terk edene kadar faaliyetler durdurulmuştur.
- Kazık çakma uygulaması sırasında çekicinin etkisinin yoğunluğunun kademeli olarak artırılması için yumuşak başlangıç yöntemi kullanılmıştır.
- Kazık çakma uygulamaları başlamadan önce 30 dakikalık ön gözlem ve dinlemeler yapılmıştır.

Önemli Bilgiler

- Memeliler 43 kere görülmüş, 9 kere akustik olarak tespit edilmiştir.
- 500 metrelik Koruma Bölgesi'nde 7 defa memelilere rastlanmıştır.
- Deniz memelileri nedeniyle çalışmalara toplam 2 saat 11 dakika ara verilmiştir.
- Yaklaşık 200 deniz memelisine (*Tursiops truncatus* ve tanımlanamamış *Delphinidae* türleri) rastlanmıştır.

Ortak Doğa Koruma Komitesi (JNNN) ve Mücavir Atlantik Deniz Bölgesi, Akdeniz ve Karadeniz'deki Deniz Memelilerinin Korunmasına Dair Anlaşma (ACCOBAMS) etki azaltma protokolleri gereğince deniz memelilerinin görsel ve akustik gözlemi için en iyi uygulama yaklaşımı benimsenmiş, eğitimli gözlemcilerle çalışılmıştır. İnşaat faaliyetleri Biyolojik Çeşitlilik Aksiyon Planı'na tamamen uygun şekilde yürütülüp tamamlanmıştır.

Deniz memelilerinin

zarar görmemesi adına çalışmalara

toplam **2** saat **11** dakika

ara verilmiştir.



Değişiklik Yönetimi Kazık çakma uygulamaları ÇSED Raporu'nda yer alanlardan farklı ekipmanla ve farklı zamanlarda yapılmıştır. Gece yapılan kazık çakma uygulamaları ve farklı gürültü hassasiyetine sahip kazık çakma başlıkları ÇSED Raporu'na dahil edilmemiş olduğu için Deniz Memelileri Gözlem Ekibi'nin gündüz yaptığı görsel gözlem faaliyetlerine ek olarak etkinin azaltılması için Pasif Akustik İzleme ekipmanı kullanılarak gece gözlemleri de yapılmıştır.



Pinna Nobilislerin Taşınması

Pinna nobilis (pina midyesi) Akdeniz bölgesine özgü endemik deniz canlılarından biridir ve popülasyonlarındaki ciddi düşüş nedeniyle Avrupa Konseyi Yönergesi 92/43/EEC ile sıkı koruma altına alınmıştır. Çanakkale Boğazı'nda yaşamakta olan bu tür üzerindeki etkimizi azaltmak için Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sualtı Araştırma ve Uygulama Merkezi ile birlikte Temmuz ve Ağustos 2018'de bir taşıma çalışması yürüttük. Bu etki azaltma çalışmaları sırasında aşağıdaki uygulamalar gerçekleştirilmiştir:

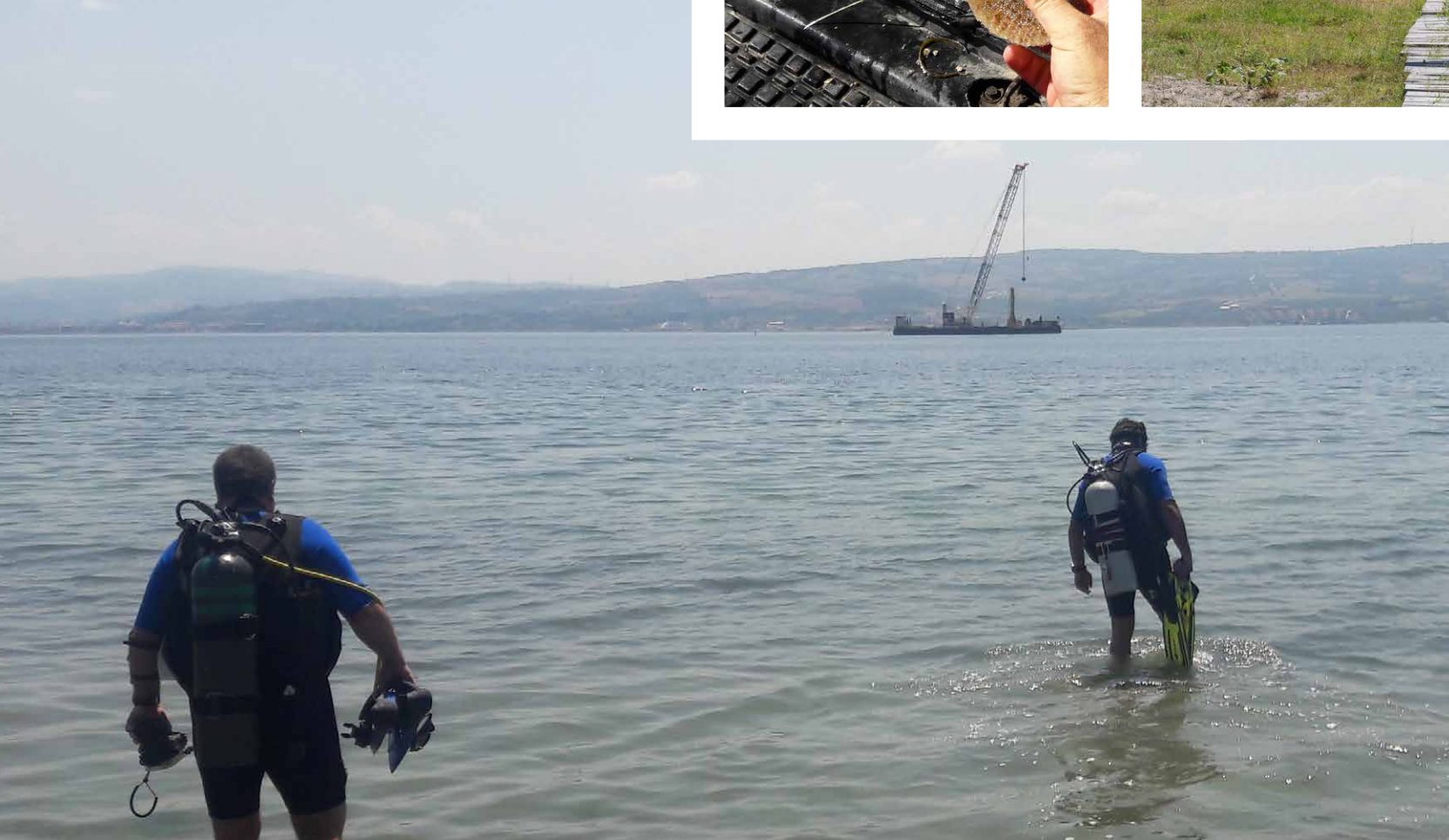
- *Pinna nobilis*lerin yaşam alanlarının tespiti için üç farklı konumda (dip tarama ve ıslah faaliyetleri için) ön çalışmalar yapılmıştır.
- Dip tarama, dolgu ve olası yeni yaşam yerlerinden su ve çökelti örnekleri alınmıştır.

- Su ve çökelti numuneleri incelenip uygun yeni yaşam bölgeleri tespit edilmiştir.
- *Pinna nobilis*ler taşınmadan önce toplanmış ve ölçülmüştür.
- Toplanan *Pinna nobilis*ler güvenli bölgelere taşınıp yeni yaşama ortamlarına canlı halde yerleştirilmiştir.
- Taşınmadan bir ay sonra gözlem faaliyetleri yürütüldüğünde *Pinna nobilis*lerin canlı oldukları ve yeni ortamlarına uyum sağladıkları görülmüştür.



Pinna nobilis türü üzerindeki etkimizi azaltmak için yerel bir kurum olan Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sualtı Araştırma ve Uygulama Merkezi'nin uzman ve akademisyenleri ile işbirliği yaparak Biyolojik Çeşitlilik Aksiyon Planı'nı başarıyla uyguladık. 2019'da taşınmış olan canlıları, bir kez daha kontrol etmek için bir gözlem daha yapılacaktır.

1.054 adet
Pinna nobilis
taşınmıştır.





Kuş Gözlemleri

ÇSED döneminde mevcut biyolojik çeşitlilik durumunu tespit etmeye yönelik çalışmalar yapılmıştır. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin, mevsim sınırlamaları nedeniyle yelkovan kuşu (*Puffinus yelkouan*), iki kaz türü (*Anser erythropus* ve *Branta ruficollis*) ve bataklık kırlangıcı (*Glareola pratincola*) dışındaki kuş türleri üzerindeki etkisi tespit edilmiştir ve düşük/orta seviyelerde olduğu belirlenmiştir. Yukarıda verilen kuş türleri için ise ek kuş gözlem çalışmaları yapılması tavsiye edilmiştir.



Şubat-Mart 2018'de Proje'nin etkisini belirlemek üzere kaz türleri ve yelkovan kuşları için ek kuş gözlem çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Kaz türleriyle ilgili gözlemler konaklama ve beslenme bölgeleri olan Saros Körfezi'nde (Önemli Kuş Alanı) yürütülmüştür. Proje ve proje etki alanı (500 m - 2 km arası tampon bölge) ile Saros Körfezi'nin kesiştiği yerler araştırılmıştır. Saha araştırmasında bu türlerin ikisine de rastlanmamıştır. Yelkovan kuşlarıyla ilgili gözlemler göç alanları olan Çanakkale Boğazı'nda yapılmıştır. Proje'nin bu tür için oluşturduğu risk uçuş yükseklikleriyle kesişme ihtimali olan yüksek yapıların varlığıydı, ancak araştırmada yelkovan kuşlarının uçuş yüksekliklerinin hava şartlarına bağlı olarak 2 ila 20 m arasında değiştiği ve köprü'nün yüksekliğinin bu açıdan bir risk oluşturmadığı görülmüştür.

Haziran-Temmuz 2018'de Proje'nin etkisini belirlemek için bataklık kırlangıçları ile ilgili ek kuş araştırmaları, üreme alanları olan Saros Körfezi'nde (Önemli Kuş Alanı) yapılmıştır. En yakın üreme bölgesiyle otoyol arasındaki mesafenin 3,5 km'den fazla olduğu ve bu nedenle Proje'yle bağlantılı hiçbir olumsuz etki görülmeyeceği sonucuna varılmıştır.

Önemli Bilgiler

- Yelkovan kuşları ve kaz türleri Dünya Doğa ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği'ne göre "Hassas" türler arasındadır.
- Bataklık kırlangıçları Dünya Doğa ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği'ne göre "Asgari Endişe Altındaki Türler" sınıfındadır.
- 3.500'den fazla yelkovan kuşu görülmüştür.
- 100'den fazla bataklık kırlangıcı görülmüştür.



3.500'den fazla
yelkovan kuşu görülmüştür.

2019 Yılı için Planlanan Biyolojik Çeşitlilik Çalışmaları

- Sınırlı yayılma alanı olan bitki örtüsünden (*Rorippa thracica*, *Ferulago confuse*, *Thymus atticus*) tohum toplanacaktır.
- Ağaçlandırma çalışmaları başlatılacaktır.
- Nakledilen *Pinna nobilis*ler ile ilgili gözlem çalışmaları yapılacaktır.



Paydaşların Katılımı

Paydaşlarla sağlıklı ve verimli iletişim kurulması, 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi için büyük önem taşımaktadır. Farklı kanallardan iletişim kurduğumuz çok sayıda paydaş grubuna sahibiz. Projemizle ilişkili ilk paydaş faaliyetleri 2016 yılında Çevresel Etki Değerlendirme Raporu onaylandıktan sonra başlamıştır. Ardından, Ocak 2018'de Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi süreci kapsamında IFC Performans Standartları ile uyumlu Paydaşlarla Danışma Süreci yapılmıştır.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Paydaşlarla Danışma Süreci otuz gün boyunca devam etmiş ve Proje'den herhangi bir düzeyde etkilendiğini düşünen birey ve kurumlarla iletişim kurulması hedeflenmiştir. Bu süreçte, içinde taslak ÇSED raporunun da bulunduğu ilgili Proje dokümanları, kapsamlı saha aktiviteleri aracılığıyla paydaşlarla paylaşılmış ve 30 gün boyunca halkın yorumuna açılmıştır. 68 sivil toplum kuruluşuna davetiyeler gönderilmiş ve etkinliklere yaklaşık 1.000 kişilik katılım olmuştur. Bu süreçte alınan geribildirim ve yorumlar, Paydaş Katılım Planı'nın da içinde bulunduğu Çevresel ve Sosyal Etki

Değerlendirmesi çalışmaları tamamlanırken göz önünde bulundurulmuştur.

Paydaş Katılım Planımız:

- Doğrudan etkilenen nüfusa, diğer ilgili paydaşlara ve halka Proje belgelerinin içeriği ve erişimi hakkında doğrudan etkilenen kişilere, diğer ilgili paydaşlara ve halka bilgi vermektedir.
- Proje'den etkilenen kişilerin ve diğer paydaşların (STK'lar, vb.) yorum ve görüşlerini dile getirmelerine olanak sağlayan Paydaşlarla Danışma sürecini anlatmaktadır.
- ÇSED Raporu'nun son şeklini alması sürecinde bu yorumların nasıl dikkate alındığını açıklamaktadır.
- Şikâyet mekanizmamızla ilgili detaylı bilgi sunmaktadır.

Paydaş Katılım Planı yaşayan bir belge olduğu için Proje farklı evrelerden geçerken güncellenip halka sunulacaktır. Aşağıda iletişim platformlarımızı ve sıklıklarını görebilirsiniz:



PAYDAŞLAR	DİYALOG PLATFORMU	DİYALOG SIKLIĞI
Resmi Makamlar	Raporlar	Ayda bir
	Toplantılar	Ayda bir
	Özel etkinlikler (fuar, seminer, konferans vb.)	Duruma özel
	Resmi yazışmalar	Sürekli
	E-posta	Sürekli
	Medya (televizyon, gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal medya	Sürekli
	İnternet sitesi	Sürekli

PAYDAŞLAR	DİYALOG PLATFORMU	DİYALOG SIKLIĞI
Proje Çalışanları (ÇOK A.Ş., DLSY JV)	Sosyal faaliyetler	En az yılda bir
	Koordinasyon toplantıları	Ayda bir
	Tüm çalışanların katıldığı toplantılar	Üç ayda bir
	Bültenler	Üç ayda bir
	Sosyal medya	Sürekli
	İnternet sitesi	Sürekli
	E-posta	Sürekli
	İstihdam Politika Belgesi	Sürekli
	Etik Politikası	Sürekli
	Sağlık, güvenlik, çevre ve sosyal ilişkiler belgesi	Sürekli
	Eğitimler	Sürekli
	İş sağlığı ve güvenliği toplantıları	Ayda bir
	Personel şikâyet mekanizması	Sürekli
Gelecekteki Müşteriler	Proje Danışma Hattı	Sürekli
	Özel etkinlikler (fuar, seminer, konferans vb.)	En az yılda bir
	Medya (televizyon, gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal medya	Sürekli
	İnternet sitesi	Sürekli
	Çağrı merkezi	Sürekli
Yerel Halk (Proje’den etkilenen kişiler dahil)	Proje Danışma Hattı	Sürekli
	Yüz yüze görüşmeler	Günlük
	Paydaşlarla Danışma toplantıları	ÇSED döneminde
	Formlar ve bilgilendirici raporlar	En az yılda bir
	Toplum Düzeyinde Destek Programı	İnşaat süresince
	Medya (televizyon, gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal medya	Sürekli
	İnternet sitesi	Sürekli
	Çağrı merkezi	Sürekli
	Proje Danışma Hattı	Sürekli
	Şikâyet mekanizması	Sürekli

PAYDAŞLAR	DİYALOG ZEMİNİ	DİYALOG SIKLIĞI
Sivil Toplum Kuruluşları (STK’lar)	Paydaşlarla Danışma	ÇSED döneminde
	Bilgilendirici raporlar	Duruma özel
	Medya (televizyon, gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal medya	Sürekli
	İnternet sitesi	Sürekli
	Çağrı merkezi	Sürekli
	Proje Danışma Hattı	Sürekli
Konsorsiyum ortağı şirketler (Daelim, Limak, SK E&C, Yapı Merkezi)	Toplantılar	Ayda bir
	Bültenler	Üç ayda bir
	Raporlar	En az her hafta
	E-posta	Sürekli
	Sosyal medya	Sürekli
Kreditörler ve Kreditörlerin Danışmanları	İnternet sitesi	Sürekli
	Raporlar	Ayda bir
	Toplantılar, telekonferans	Sürekli
	Belge sunumları	Sürekli
	Bültenler	Üç ayda bir
	E-posta	Sürekli
	Medya (televizyon, gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal medya	Sürekli
	İnternet sitesi	Sürekli

Paydaşlarla Danışma Raporu’nu ve Paydaş Katılım Planı’nı Proje’nin internet sitesinde açık bir şekilde paylaştık. Daha fazla bilgi için lütfen internet sitemizi ziyaret ediniz.
1915canakkale.com

PAYDAŞLAR	DİYALOG PLATFORMU	DİYALOG SIKLIĞI
İş ortakları (danışmanlar, altyükleniciler, tedarikçiler, hizmet sağlayıcılar vb.)	Toplantılar	Duruma özel
	E-posta	Duruma özel
	İstihdam Politika Belgesi	Sürekli
	Etik Politikası	Sürekli
	Sağlık, güvenlik, çevre ve sosyal ilişkiler dokümanı	Sürekli
	Denetim / kontrol	Günlük / Ayda bir
	Eğitimler	Sürekli
	İş sağlığı ve güvenliği toplantıları	Ayda bir
	Personel şikâyet mekanizması	Sürekli
	Personel memnuniyeti anketi	Üç ayda bir
Akademisyenler	Proje Danışma Hattı	Sürekli
	Medya (televizyon, gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal medya	Sürekli
	İnternet sitesi	Sürekli
	Teknik ziyaretler	Duruma özel
	Medya (televizyon, gazete vb.)	Sürekli
	İnternet sitesi	Sürekli
	Çağrı Merkezi	Sürekli
	Proje Danışma Hattı	Sürekli

Yerel halkla iyi ve sağlıklı ilişkiler kurmaya önem veriyoruz. Bu nedenle, Uluslararası İyi Uygulamalar yaklaşımıyla uyum içinde bir şikâyet mekanizması Proje'ye dahil edilmiştir. Proje'den etkilenen kişiler ve diğer paydaşlar bu mekanizmanın etkin kullanımıyla Proje'yle ilgili şikâyet, soru ve yorumlarını iletebilmektedir. Proje'den etkilenen kişilerin ve diğer paydaşların şikâyetlerini iletebilmeleri için şu seçenekler hizmete sokulmuştur:

- Köyler için şikâyet formları
- Proje Danışma Hattı
- ÇOK A.Ş. Ofis'e direkt posta
- Halkla İlişkiler Uzmanları'na direkt iletme

Şikâyetler ve yerel halkla iletişim konusunda daha fazla bilgi, Yerel Halkla İletişim Faaliyetleri bölümünde bulunabilir.

Toplum Düzeyinde Destek Programı

Toplum Düzeyinde Destek Programı'nın temel odak noktası, KGM tarafından Türk mevzuatı ile uyumlu şekilde ödenmiş ya da ödenecek tazminatlara ek olarak, ailelerin yaşamlarını Proje'den olumsuz etkilenmeden devam ettirebilme veya yeni yöntemlerle geliştirebilmelerine imkan sağlayacak programlar uygulanmasıdır. Ana Uygulayıcı Ortağımız SURKAL ile beraber yolun iki yanındaki 500 metre koridorunda yer alan 32 yerleşim yerinde bu programı uygulamaya koyacağız.

Toplum Düzeyinde Destek Programı için dört ayrı program belirlenmiş, bu programların ana amaçları aşağıda sıralanmıştır:

1. PROGRAM

Beceri geliştirme ve pazara erişim

- Hedef yerleşim yerlerindeki ilgili bireyler için beceri geliştirme ve mesleki eğitim çalışmaları,
- Hassas grupların Toplum Düzeyinde Destek Programı'na katılmalarının sağlanması,
- Özellikle projeden etkilenen çiftçilerin, kadınların ve balıkçıların farklı geçim kaynaklarına sahip olabilmeleri için desteklenmeleri,
- Gelir oluşturabilecek faaliyetler için iş başında eğitim ve uygulamalı çalışmalar yapılması,
- Kırsal girişimlere, sivil toplum örgütlerine ve ilgili kurumlara eğitim ve destek verilmesi.

2. PROGRAM

Kurumların kapasitelerinin geliştirilmesi

- Hedef yerleşim yerlerinde halihazırda var olan kurumlara kapasite geliştirme eğitimlerinin ulaştırılması,
- Proje bölgesindeki bazı ortaokulların onarılması.

3. PROGRAM

Doğal kaynaklar ve sürdürülebilir enerji kaynakları

- Doğal kaynakların verimli kullanımı üzerine topluma ve yerel kurumlara eğitimler verilmesi,
- Alternatif enerji kaynaklarının kullanımının yaygınlaştırılması,
- Bir çevre bilinci kampanyasının tasarlanıp uygulamaya konulması.

4. PROGRAM

Toplum sağlığı, güvenliği ve refahı

- Hedef yerleşim yerlerinde atıklar ve temizlik konusunda farkındalığın artırılması,
- Hassas gruplara, yaşlılara, kadınlara ve gençlere sağlık koşullarının iyileştirilmesi konusunda destek verilmesi,
- Bütünlüğün refahı için yürütülen faaliyetlere destek olmak.

Yukarıda bahsi geçen programlara ek olarak, öngörülmeyen ancak toplum ve yerleşim yerlerinin ortak kullanımı için faydalı olan hızlı etki projeleri de yürütülecektir.

Toplum Düzeyinde Destek Programı Mayıs 2019'da başlayacaktır.

Halkın İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi

Toplum Düzeyinde Destek Programı'nı şekillendirmek için 2018 yılında Halkın İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi çalışmaları yürütülmüştür. Toplum Düzeyinde Destek Programı'nın temel odak noktası, KGM tarafından Türk mevzuatı ile uyumlu şekilde ödenmiş ya da ödenecek tazminatlara ek olarak, ailelerin yaşamlarını Proje'den olumsuz etkilenmeden devam ettirebilme veya yeni yöntemlerle geliştirebilmelerine imkan sağlayacak programlar uygulanmasıdır. Halkın İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi yönündeki araştırmaların amacı, Toplum Düzeyinde Destek Programı'nı halkın ihtiyaçları doğrultusunda planlayacak verinin toplanması ve Program'ın hedeflerine başarılı bir şekilde ulaşmasının sağlanmasıdır. Raporlama döneminde halkın ihtiyaçlarının değerlendirilmesi için iki çalışma yürütülmüştür. İlk çalışma mevsimlik işçiler ve yazlık ev sahipleri ile Eylül 2018'de gerçekleştirilmiş ve yazlık ev sahipleri, muhtarlar, sivil toplum kuruluşları ve mevsimlik işçilerle toplantılar yapılmıştır.

Yazlık ev sahipleriyle ilgili olarak şu faaliyetler önerilmiştir:

- Çevre, hijyen gibi konularda eğitimler verilebilir, eğitim desteği sağlanabilir.
- Özellikle de yazlık sitelerin olduğu kumsallarda temizlik ve çevre koruma faaliyetleri gerçekleştirilebilir.
- Özellikle yazlık sitelerin yakınlarındaki kumsallara ziyaretçiler için tuvaletler, duş alanları ve soyunma odaları yapılabilir.
- Örnek teşkil etmesi adına yazlık sitelerden birine (yazlık sitenin desteğiyle) su arıtma tesisi kurulabilir.
- Yazlık evlerin bulunduğu sitelere peyzaj desteği verilebilir.

Mevsimlik işçilerle ilgili olarak şu faaliyetler önerilmiştir:

- Okuma yazma dersleri verilebilir.
- Eğitimler ve kurslarla halihazırda sahip olunan müzik becerileri geliştirilebilir.
- Daha nitelikli iş fırsatlarının önünün açılması için mesleki eğitimler verilebilir.
- Bu mesleki eğitimler ile Roman halkın, otoyol inşaatında işe alınmaları yönünde adım atılabilir
- Kamp alanlarındaki şartlar düzeltilebilir. bölge yetkilileriyle işbirliği yapılarak altyapı hizmetleri, duşlar, tuvaletler vb. şartlar iyileştirilebilir.
- Kamp alanlarına şişe su veya şebeke suyu ulaştırılabilir.
- Kalıcı veya portatif duş ve tuvaletlerle yaşam şartları düzeltilebilir.

Ekim 2018'de Söğütözü, Cevizli, Bayırköy, Gazi Süleyman Paşa ve Suluca'da da bir Halkın İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi çalışması daha yürütülmüştür. Çalışmada ortaya çıkan kilit bulgulardan bazıları şunlardır:

- 5 hedef yerleşim yerinde toplam 3.437 kadın yaşamaktadır. Köylerde yaşayan kadınlar çoğunlukla meyvecilik, sebzecilik ve hayvancılık faaliyetleriyle uğraşmaktadır.
- Proje bölgesindeki temel geçim kaynağı tarımdır. Tarımla ilgili birçok zorluk olmasına karşın köylülerin çoğu tarım faaliyetlerine devam etmek ve yeni tarım tekniklerini uygulamak istemektedir.
- Ziyaret edilen beş yerleşim yerinde hayvancılık ikinci sıradaki geçim kaynağıdır. Bu faaliyetle uğraşan ailelerin yüzdesi tarımla uğraşanlardan dikkate değer bir oranda azdır ve erkeklerle

kadınlar hayvancılıkta eşit rollere sahiptir.

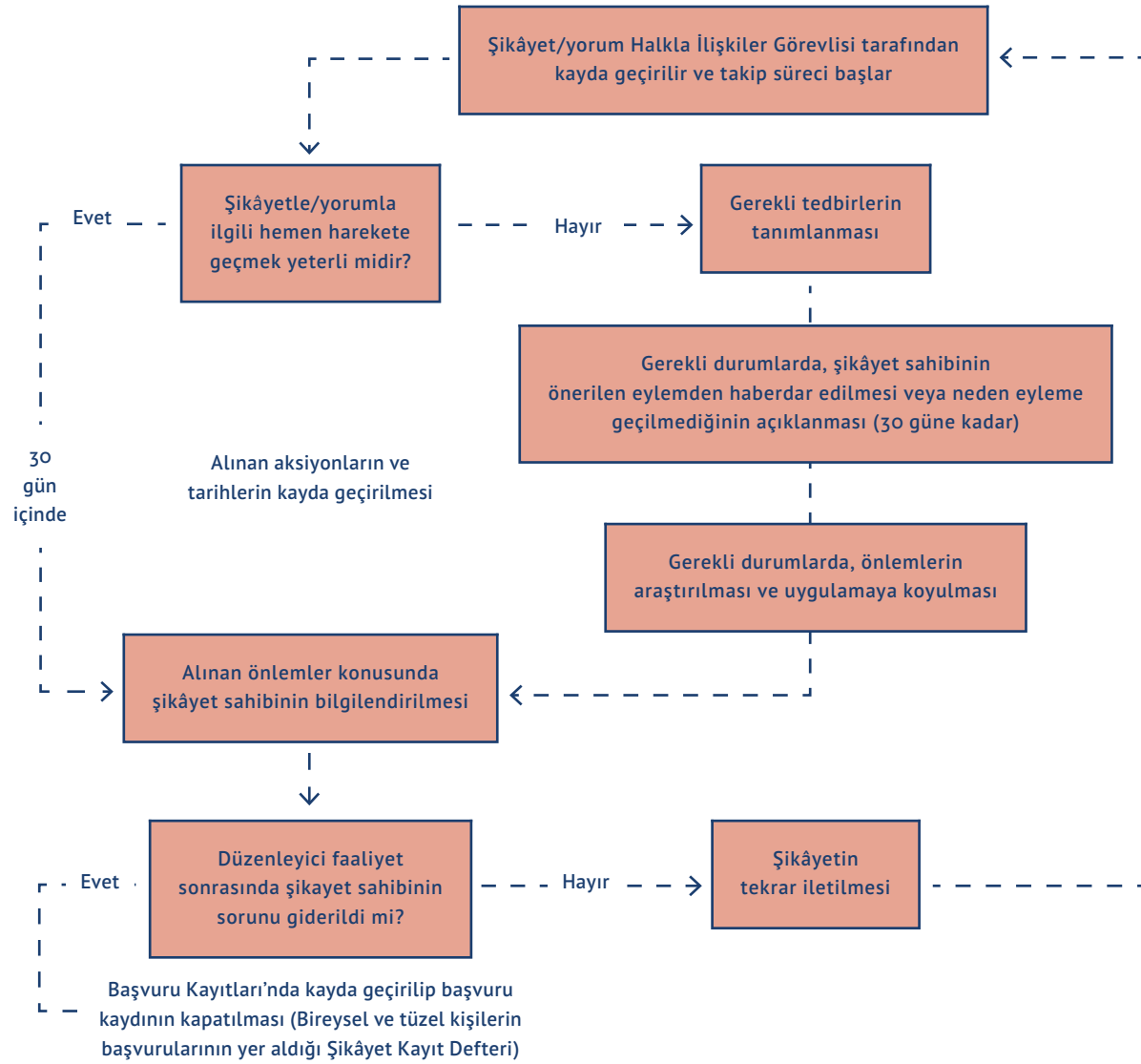
- Bu yerleşim yerlerinde arıcılık sadece aile ihtiyaçları için yapılmaktadır. Ancak, bölge göçebe arıcılığa uygun olduğu için ayçiçeklerinin çiçeklenme mevsiminde diğer bölgelerden arıcılar buraya gelmektedir.
- Hedef yerleşim yerlerinin örgütlenme ve beraber iş yapma açısından zayıf oldukları gözlemlenmiştir. Bunun sebebi, idari eksiklikler nedeniyle artık kapanmış olan tarım geliştirme kooperatiflerinin varlık gösterememesidir.

Hedef yerleşim yerlerinde üretimi ve gelir kaynaklarını artırarak yaşam kalitesini yükseltebilecek çeşitli uygulanabilir faaliyetler olduğu görülmüştür. Halkın İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi çalışmaları ve daha önce ÇSED döneminde yapılmış olan çalışmaların bulguları, bu yerleşim yerleriyle ilgili Toplum Düzeyinde Destek Programı'na dahil edilecek ve bu şekilde Toplum Düzeyinde Destek Programı'nın verimliliği artırılacaktır.

Halkın Katılımına Yönelik Faaliyetler

Yerel halkla ilişkimize değer veriyor ve onları komşularımız olarak görüyoruz. Yerel halkla sağlıklı ve yürüyen bir ilişki kurabilmek için Paydaş Katılım Planı'nda açıkladığımız üzere şikâyetleri, yorumları, talepleri ve her tür geribildirimini değerlendiriyoruz.

Şikâyetleri, konunun mahremiyet yönünü de göz önünde tutarak adil ve şeffaf bir yaklaşımla ele alıyoruz. Şikâyetlerin değerlendirilmesi ile ilgili süreç aşağıda açıklanmaktadır:



Bu raporlama döneminde, yerel halkla **220 danışma toplantısı ve **14** kadınlara özel toplantı düzenlenmiştir.**



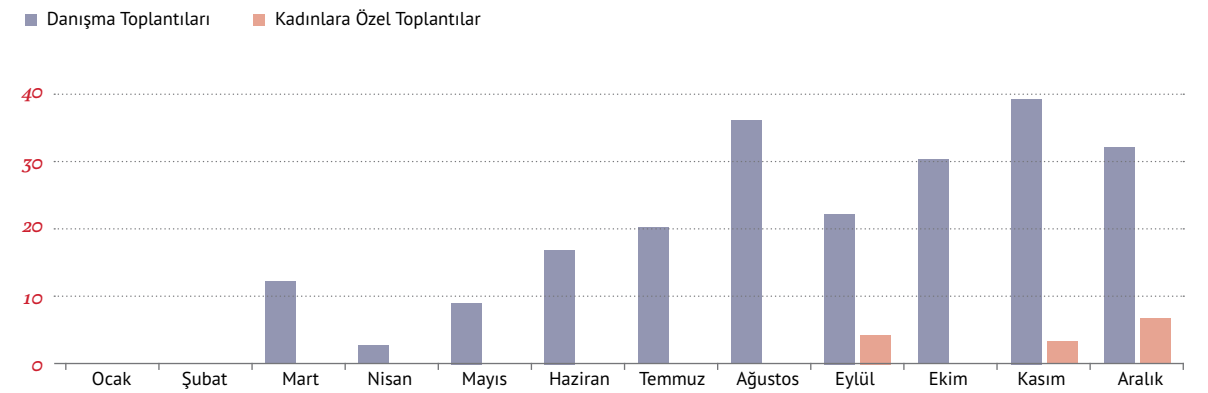


Bu mekanizmanın etkin bir şekilde kullanılması ile paydaşlarla anlamlı görüşmeler yürütülebilmesini sağlıyoruz. 2018'de, raporlama dönemi süresince şikâyetlerin %99'u ile ilgilenilmiştir. Şikâyetlerin 61'i erkeklerden, 8'i kadınlardan gelmiştir.

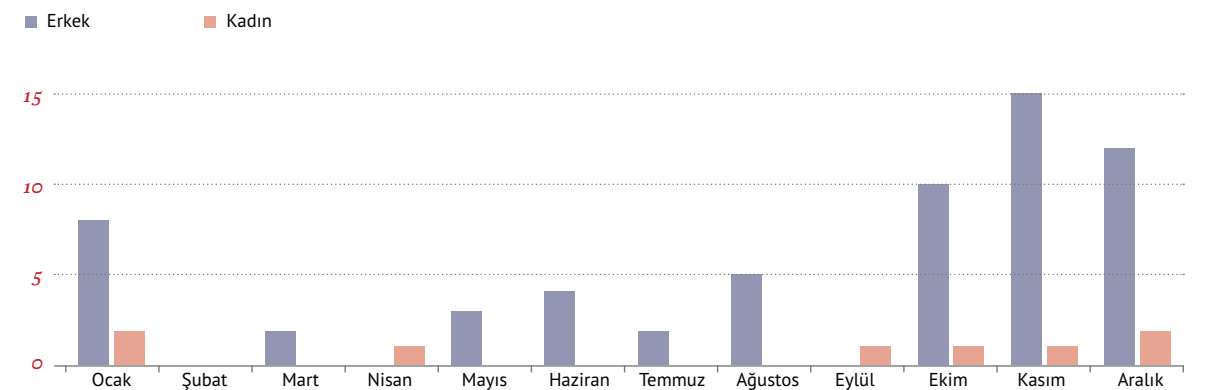
Şikâyetlerin alınabilmesi için halkla ilişkiler uzmanlarımız proje bölgesindeki köylere günlük ziyaretler yapıp görüşmeler ve kadınlara özel toplantılar düzenlemektedir. Bu raporlama döneminde, yerel halkla 200 farklı danışma toplantısı ve 14 kadınlara özel toplantı düzenlenmiştir.



Yerel Halkla Yapılan Toplantılar



Şikâyet Sayısı



Ekonomik Etkiler

Sosyoekonomik Etkiler

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin hem bölgesel hem ulusal ekonomiye artan gayrisafi katma değerle nasıl fayda sağlayacağını, yeni gelir akışı oluşturacağını, zaman ve maliyet tasarrufu sağlayacağını, iş olanakları ve vergi geliri yaratacağını göstermek için 2017'de Deloitte tarafından bir sosyoekonomik etki analizi çalışması yapılmıştır. Bu çalışmada, Proje'nin aşağıdaki etkileri saptanmıştır:

- **DOĞRUDAN ETKİ** Proje sırasında yapılacak harcamalar ile doğrudan bağlantılı ekonomik faaliyetlerdeki artış ve artan verimlilik.
- **DOLAYLI ETKİ** Tedarik zincirindeki ürün ve hizmetler için oluşacak talepten doğan etki.
- **UYARILMIŞ ETKİ** Doğrudan etkilenen işkollarında çalışanların ve tedarikçilerin gelirlerinin bir kısmını daha geniş ekonomide yer alan ürün ve hizmetlere harcaması.

Çalışmada, 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin doğrudan, dolaylı ve uyarılmış etkilerinin 14,5 milyar avroluk bir toplam ekonomik faaliyeti tetikleyip, gayrisafi katma değere 11,2 milyon avro katkı sağlayıp, 285 bin kişiye iş imkânı yaratıp, 2017'deki ilk inşaat giderinden 2034'teki teslim tarihine kadar ek 2,5 milyar avro vergi geliri bırakacağı saptanmıştır.

Yerel İçerik Çalışması

Yerel istihdam ve yerel tedarik uygulamalarımızı IFC Performans Standardı 1 ve IFC'nin Yerel Tedarik Kılavuzu ile uyumlu, Yerel İçerik Prosedürü, Altyüklenici Prosedürü, Tedarik Zinciri İdare - Yönetim Planı ve İstihdam İlkeleri üzerinden yürütüyoruz. 2018'de, 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin yerel istihdam ve satın alma performansının ölçülmesi ve istihdam/satın alma süreçlerinin geliştirilmesi adına bir Arz Talep Analizi çalışması yapılmıştır. Proje bağlamında “yerel” terimi tanımlanmış ve yerel içerik idaresi süreci, mevcut performans ve gelecekte doğacak ihtiyaçlar değerlendirilmiştir. Bu süreçte, Proje belgeleri gözden geçirilmiş ve ilgili şubeler, kilit altyükleniciler ve yerli halkla toplantılar düzenlenmiştir.

2018'in sonu itibariyle, Proje'deki mavi-beyaz yaka çalışanların sayısı 2660, yerel çalışanların sayısı ise 607 olarak tespit edilmiş ve projenin yerel istihdam oranı % 23 olarak belirlenmiştir. Bu, büyük kapsamlı bir altyapı projesi için yüksek bir sayı olmakla birlikte Proje bölgesindeki potansiyel nedeniyle altyapı dönemi için hedeflenen yerel işgücü oranı %50 olarak belirlenmiştir.

Arz Talep Analizi çalışmasında yürütülen veri analizinde toplam yerel tedarik oranının (görüşülen herkes veri sunamadığı ve tüm verilere ulaşmak imkânsız olduğu için) %13-15 olacağı öngörülmüştür. Proje'nin doğası gereği malzemeler ve ekipman çok teknik ve özel oldukları için bu makul bir sayı olarak kabul edilmiştir. Ancak, gelişim mümkün olduğu için Proje'nin yeni yerel tedarik hedefi %30 olarak belirlenmiştir.

Arz Talep Analizi çalışması sonucunda yerel istihdam ve tedarik hedeflerine ulaşılması için aşağıdaki geliştirilebilecek alanlara ilişkin öneriler sunulmuştur:

- Belgelerin gözden geçirilmesi
- İç ve dış optimizasyon
- İzleme ve değerlendirme
- Organizasyonel destek

2019'da, Arz Talep Analizi'nin bulguları idari plan ve prosedürlere dahil edilecektir. Bu çalışmanın sonuçları ilgili kişilerle paylaşılacak ve bu konuda kapasite geliştirme eğitimleri yapılacaktır. Yeni proje hedeflerimize ulaşmaya çalışırken yerel işgücü ve istihdam oranlarını takip etmeye devam edeceğiz.

Arkeolojik ve Kültürel Miras



1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin arkeolojik ve kültürel mirasla bağlantılı etkileri ilk olarak ÇSED döneminde IFC Performans Standardı 8'e uygun olarak değerlendirilmiştir. Bu çalışmada, hassas bölgeler belirlenmiş ve ek çalışmaların yapılması tavsiye edilmiştir. ÇSED döneminin ardından, arkeojeofizik çalışmalar başlatılmış ve Avrupa yakasındaki hassas bölgelerin etüdü 2018 yılında tamamlanmıştır. Bu çalışmaların sonuçları detaylı tasarım sürecinde göz önünde bulundurulmuştur ve sahadaki faaliyetlere rehberlik etmesi amacıyla Kültürel Miras Yönetim Planı hazırlanmıştır.

Yönetim Planı'nda yer alan önlemlerin etkin bir şekilde uygulanmasını sağlamak için 2018 yılında Proje'ye bir saha arkeoloğu alınmıştır.

Proje yolundaki tüm inşaat çalışmaları Tekirdağ ve Çanakkale Arkeoloji Müzeleri ile koordinasyon içinde yürütülmüştür.



Deniz Trafiği Risk Değerlendirmesi

Çanakkale Boğazı üzerindeki 1915 Çanakkale Köprüsü'nden, Türkiye'nin Avrupa ve Asya kısımlarını birleştiren yeni bir otoyol geçecektir. Köprü boğazın kuzeydoğusunda yer alacak ve Gelibolu ile Lapseki'yi birbirine bağlayacaktır. 1915 Çanakkale Köprüsü inşaatı, Çanakkale Boğazı'ndaki deniz faaliyetlerini artıracığı için 2018 yılında COWI tarafından üç aşamalı bir Deniz Trafiği Risk Değerlendirmesi Çalışması yapılmıştır. Bu çalışmada, gemi kazalarından kaynaklanabilecek çevresel ve sosyal riskler nitel ve nicel olarak değerlendirilmiştir. Deniz Trafiği Risk Değerlendirmesi çalışmasının aşamaları ve kapsamı aşağıda belirtilmiştir:

- **BİRİNCİ AŞAMA** Kazık çakma, çakıl serimi ve ıslak havuz inşaatını içeren ilk inşaat aşamaları.
- **İKİNCİ AŞAMA** Birinci Aşama'ya dahil olmayan inşaat çalışmaları. Dolgu ve iskele inşaatı, (çekme ve batırma dahil olmak üzere) kule temeli, kulelerin dikilmesi, kabloların gerilmesi ve çelik tabliyenin dikilmesi.
- **ÜÇÜNCÜ AŞAMA** İşletme aşaması.

Değerlendirme sırasında aşağıdaki hususlar dikkate alınmıştır:

- Ticari deniz taşıtı trafiği,
- Navigasyon yolları,
- Balıkçılık faaliyetleri,
- Navigasyon şamandıraları,
- Türk Boğazları Gemi Trafik Yönetim Sistemi,
- Kaza istatistikleri ve mevcut risk düzeyi,
- Yakıt sızıntısı ve yakıt sızıntısı acil müdahalesi.

Nitel risk değerlendirmesi sırasındaki tehlike tespiti; benzer senaryolardaki pratik bilgiler, yarı nicel tahminler, uzmanlarla yapılan görüşmeler ve mühendislik kanaatleri temel alınarak yapılmıştır. Ardından, tehlikeler, modelleme çalışması ile nicel olarak hesaplanmıştır. Tespit edilen tehlikeler, risklerle ilgili nicel ve nitel tartışmalar ve uygulanacak etki azaltma önlemleri temel alınarak bir dizi öneride bulunulmuştur.

İlk inşaat aşaması ve devamı ile ilgili öneriler dikkatle değerlendirilip uygulanmıştır. Deniz Trafiği Risk Değerlendirmesi'nin bulguları yapılan toplantılarda Liman Başkanlığı, feribot işletmecileri ve balıkçılarla paylaşılmıştır. Bunun ötesinde, halka ilişkiler uzmanlarımız Lapseki, Çardak ve Gelibolu Balıkçılar Kooperatifleri'ni denizde yapılacak olan inşaat faaliyetleri konusunda düzenli olarak bilgilendirmiştir.

İşletme dönemi için tasarımı ile ilgili öneriler değerlendirilip Proje tasarımı, idari konular ise Operasyon Yönetim Sistemi'ne dahil edilmektedir.



İş Sağlığı ve Güvenliği

İş sağlığı ve güvenliğini 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin önceliklerinden biri haline getirmekte kararlıyız. Yaklaşımımız, iş sağlığı ve güvenliği pratiklerinin Proje'nin tamamında etkin uygulanmasını sağlamaya yöneliktir. Sahadaki denetim ve eğitimlerin yanı sıra kurallar, prosedürler ve planlar gibi yönetim araçlarını kullanarak, performansımızı artırmak için sürekli çalışıyoruz.

2018'de, sahadaki iş sağlığı ve güvenliği birimlerimizle gerçekleştirilenler:

- Hedef, strateji ve faaliyetler planlanmış ve kararlaştırılmıştır.
- Performans izlenmiştir.
- Kuralların çiğnenmesine, kazalara ve çevresel kazalara engel olmak için süreçler geliştirilmiştir.

- Projemizin daha verimli, kapsamlı ve kullanışlı bir sisteme sahip olabilmesi için ana yüklenicilerin OHSAS 18001:2007 ve ISO 14001:2015 ile uyumlu iş sağlığı ve güvenliği idare sistemi geliştirmeleri sağlanmıştır.
- Proje'ye dahil olan herkesin IFC Standartları'na uygun iş sağlığı ve güvenliği gereksinimlerinin bilincinde olması; yeterli tecrübeye sahip, eğitilmiş, ehil ve nitelikli olmaları sağlanmıştır.
- Proje'nin her aşamasında "önce güvenlik" felsefesi vurgulanmıştır.

2018'deki sağlık ve güvenlik performansımız, izleme amacı için kullanılan göstergeleri içeren (bunlarla sınırlı olmayan) aşağıdaki tablo ile sunulmaktadır:

	OTOYOL	KÖPRÜ
Adam-saat	695.790	3.342.869
Ölüm sayısı	0	0
Kaza sayısı	5	93
Kalıcı sakatlık	0	2
Kayıp zamanlı kaza	2	22
Kayıp zamanlı kaza sıklığı	2,87	6,76
Kaza sıklığı	7,2	25,1
Kaybedilen çalışma günleri	8	196

2018'DE
60.430

ADAM-SAATE DENK,

14.269

MESLEK SAĞLIĞI VE
GÜVENLİĞİ EĞİTİMİ VERİLDİ.



ÇOK A.Ş.

Çanakkale Otoyolu ve Köprüsü

İnşaat Yatırım ve İşletme A.Ş.

MERKEZ

Mustafa Kemal Mahallesi

2118 Caddesi No 4A/155

Çankaya 06530 Ankara

T 0 312 222 1915

F 0 312 215 1915

ŞUBE

Büyükdere Caddesi

Yapı Kredi Plaza

B Blok, Kat 12, Daire 30

Levent 34330 İstanbul

T 0 212 270 4766

F 0 212 278 2309

1915canakkale.com

Ayrıntılı bilgi için

DİYEZ BEKSAÇ CİN

Kurumsal İletişim Yöneticisi

T 0 532 371 6050

MELİH MUMCU

Çevre ve Sosyal İşler Müdürü

T 0 530 794 32 25

Ekim 2019

Yasal Uyarı

Yıllık Çevresel ve Sosyal Performans Raporu (Rapor), ÇOK A.Ş. tarafından sadece bilgilendirme amacı ile hazırlanmıştır. Raporda yer alan tüm bilgiler iyi niyet çerçevesinde güvenilir kaynaklar tarafından paylaşılmıştır. Raporun hazırlandığı tarih itibarıyla, tüm verilerin doğru ve güvenilir olduğu düşünülmekle beraber, söz konusu veriler, bağımsız bir kuruluş tarafından doğrulanmamıştır. Rapor ile sağlanan içerik, hiçbir şekilde beyan, garanti ve/veya taahhüt anlamına gelecek şekilde yorumlanamayacağı gibi ileride, raporda yer alan bilgiler ve raporun kapsamında herhangi bir değişiklik olmayacağı da garanti edilmemektedir. Raporun tüm hakları ÇOK A.Ş.'ye aittir.



1915canakkale.com

DAELIM

