

2020 ÇEVRESEL VE SOSYAL PERFORMANS RAPORU





1915ÇANAKKALE KÖPRÜSÜ VE OTOYOLU PROJESİ

2020
ÇEVRESEL VE SOSYAL
PERFORMANS RAPORU





İçindekiler

1. Rapor Hakkında	6	6. Çevresel Performans Yönetimi ve İklim Krizi ile Mücadele	32
2. Genel Müdür'ün Mesajı	8	- Su Yönetimi	34
3. Şirket Hakkında	11	- Sera Gazı Emisyonları ve Enerji Takibi	37
- Daelim Hakkında	12	- Atık Yönetimi	42
- Limak Hakkında	12	- Gürültü Yönetimi	46
- SK E&C Hakkında	13	- Biyolojik Çeşitliliğin Korunması	46
- Yapı Merkezi Hakkında	13	7. Sosyal Performans Yönetimi ve Toplumsal Değer Yaratma	48
4. Proje Hakkında	14	- Şeffaf Paydaş Etkileşimi	48
- Sayılarla 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi	16	- Toplum Düzeyinde Destek Programı	54
- Sayılarla 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde Sürdürülebilirlik	18	- Halkın Katılımına Yönelik Faaliyetler	56
5. Çevresel ve Sosyal Performans Yönetimi	20	- Etik Yönetimi	58
- Kurumsal Sürdürülebilirlik Anlayışı	24	- İnsan Kaynakları Yönetimi	59
- Çevresel ve Sosyal Aksiyon Planı	28	- Ekonomik Etkiler	62
- Çevre, Sağlık ve Güvenlik Denetimleri ve Uygulamaları	30	- İş Sağlığı ve Güvenliği	63
		- Arkeolojik ve Kültürel Miras	68
		- Covid-19	70

1. Rapor Hakkında

Bu raporun yayımlanması ile çevresel ve sosyal yönetim yaklaşımımızı, performansımızı ve geleceğe yönelik hedeflerimizi paydaşlarımızın görüşüne sunmaktan mutluluk duyuyoruz. Amacımız, yıllık olarak güncellenen veriler ve içgörüler sağlayarak, temel konulardaki çevresel ve sosyal performansımızı toplumla düzenli olarak paylaşmaktır.

Bu rapor, 01.01.2020 - 31.12.2020 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 kararlılığımızdır.

Paydaşlarımız, raporumuzun PDF versiyonuna www.1915canakkale.com adresinden ulaşabilirler.

Paydaşlarımızın, çevresel ve sosyal performansımızın iyileştirilmesi ve raporlanması açısından büyük önem taşıyan geri bildirimleri bizim için çok değerli. Her türlü öneri, şikayet ve geri bildiriminiz için bizimle info@1915canakkale.com adresinden irtibata geçebilirsiniz.





2. Genel Müdür'ün Mesajı

Saygıdeğer Paydaşlarımız,

Geçmiş yıllarda 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin çevresel ve sosyal performansında önemli başarılar elde ettik. Projemizin ilerleyen yıllarında da sorumluluğumuzu layığıyla yerine getirmeye ve daha ileriye taşımaya kararlıyız.

Ulusal yönetmeliklere uygun Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Raporu'nun ve uluslararası standartlara uygun Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) Raporu'nun hazırlanması sonrasında Çevresel ve Sosyal Proje Kültürümüz oluşmuş ve Proje kapsamında yaygınlaştırılmıştır. Bu doğrultuda, hedeflerimize ulaşmak için mümkün olan en iyi uygulamaları hayata geçirmeye ve performansımızı sürekli olarak iyileştirmeye devam ediyoruz.

Paydaşlarımızın katılımı, çalışmalarımızın başarısının temel taşıdır. Bu nedenle, Paydaşlarla Danışma Süreci'ni güçlendirerek, sürekli iletişim halinde kalarak geri bildirimlerinizi dikkate almayı sürdüreceğiz.

Çevresel ve sosyal yönetim sistemimizi sürekli iyileştirerek, daha iyi uygulamaları hayata geçirmeyi hedefliyoruz. Amacımız, iyi bir komşu olmak, sürdürülebilir bir çevre ve toplum için çalışmaktır.

Ülkemizi ve tüm dünyayı etkisi altına alan COVID-19 pandemisi sürecinde 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu'nda inşaat çalışmalarımız güvenli bir şekilde devam ediyor. Çalışma arkadaşlarımızın sağlığı en büyük önceliğimiz iken aynı zamanda Çanakkale ruhu ile çalıştığımız bu Proje'de durmak söz konusu olamazdı. Bu anlayışla, sürecin ilk günlerinden itibaren bir COVID Komitesi kurarak bilimsel doğrulara dayalı hızlı kararlar almayı hedefledik.

Sahalarımızdaki çalışma koşulları, Sağlık Bakanlığı ve ilgili kurumların yönlendirmeleri ve salgın ile gelen gereklilikler doğrultusunda yeniden düzenlendi. Şantiyelerimiz ziyaretçilere kapatılırken çalışanlarımız belirli periyotlarda teste tabi tutuldu. Komite'nin titizliği ve tüm çalışma arkadaşlarımızın dikkati ve azmi sayesinde pandemi sürecini en az etki ile sürdürmeye devam ediyoruz.

Üçüncü Yıllık Çevresel ve Sosyal Performans Raporumuz ile çevresel ve sosyal performansımızı sürekli olarak sizlerle paylaşmanın, faaliyetlerimizi en doğru ve şeffaf şekilde sizlere aktarmanın benzer uygulamaların yaygınlaşması konusundaki önemine inanıyoruz. Kamu ve Özel Sektör İşbirliği Projesi olarak toplumun tüm kesimlerine fayda sağlamak için çalışmalarımıza hız kesmeden devam edeceğiz.

ÇOK A.Ş. olarak 2020 yılında gerçekleştirilen çevresel ve sosyal çalışmalarımızın bir özetini bu rapor aracılığıyla sizlerle paylaşmanın gururunu ve mutluluğunu yaşıyoruz. Proje'ye emek veren tüm çalışma arkadaşlarımızın azmi ve sizlerin değerli desteği sayesinde, 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'ni tamamlama hedefimize emin adımlarla ilerliyoruz. Tüm paydaşlarımıza ve başarıımıza katkı sağlayan herkese teşekkürlerimi sunuyorum, sizlerle işbirliğimizi daha da güçlü bir şekilde sürdüreceğimizi bildirmekten memnuniyet duyuyorum.

Saygılarımla,
Mustafa Tanrıverdi
Genel Müdür



3. 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 dünyaca 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.



Daelim Hakkında

İnşaat, enerji üretimi, ticaret, lojistik, imalat ve eğlence alanlarında faaliyet gösteren 13 bağlı şirketle birlikte 1939 yılında kurulan Daelim Grup, 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 varlık portföyüne sahip olan Daelim, 2020 yılında Uluslararası inşaat sektörü dergisi ENR (Engineering News-Record) tarafından düzenlenen ENR Uluslararası En Büyük Müteahhitler sıralamasında 89. sırada yer almıştır.

Şimdiye kadar başarıyla 5 asma köprü ve 11 kablo gergili köprü inşaatı gerçekleştirmiş olan Daelim, köprü inşaatı uzmanlığı ile dünyanın önde gelen şirketleri arasında yer almaktadır. 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.

Daelim, örnek bir kurum olarak sosyal sorumluluk aktivitelerine de önem vermektedir. Daelim, inşaat sektörünün gereklilikleri ve Daelim Group iştiraklerinin yetkinliklerini göz önünde bulundurarak toplumda değer yaratma odaklı sosyal katkı faaliyetleri yürütmektedir.

DAELIM

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 bulunmaktadır. Ayrıca 2020 yılında ENR Uluslararası En Büyük Müteahhitler sıralamasında 61. olmuştur. Bu derece, şirketin EPC 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 olması 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 projesine imza atmıştır ve halihazırda bunları 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 Projesi'nin de temel müteahhitliğini yapmaktadır.

Sektörel faaliyetlerinin yanı sıra sosyal yatırımlarıyla da adından söz ettiren Limak, sosyal sorumluluk projelerinin daha verimli bir şekilde yürütülmesi amacıyla 2016 yılında Limak Eğitim Kültür ve Sağlık Vakfı'nı kurmuştur. Vakıf çalışmaları ile toplumsal gelişmeye ve kalkınmaya destek vererek ülkemiz nüfusunun genç ve dinamik potansiyelinin, nitelikli insan gücüne dönüştürülmesine katkı sağlamaktadır. Limak Vakfı, çalışmalarını "Gençlik, gelecektir." anlayışıyla eğitim odaklı, güçlü, çağdaş, evrensel değerlere saygılı, sosyal ve ekonomik sorunların çözümüne katkıda bulunacak nesiller yetiştirmek üzerine inşa etmektedir.



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 şirketlerinden biridir. 2020 yılında ENR Uluslararası En Büyük Müteahhitler sıralamasında 68. sırada yer almış olan SK E&C, petrol, gaz, petrokimya, enerji, inşaat ve konut sektörlerinde dünya çapında bir EPC müteahhididir.

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

Toplumsal refahı sağlama amaçlı gönüllü hizmetler de SK E&C için büyük önem taşımaktadır. SK E&C'nin "Bir Hayal Kur" sloganıyla hayata geçirdiği sürdürülebilir iş yapma faaliyetleri, çevresel sorunları ele almaya ve toplumsal refahın önündeki engelleri aşmaya odaklanmaktadır.



Yapı Merkezi Hakkında

Yapı Merkezi, 1965 yılında Türkiye'de bir müteahhitlik şirketi olarak kurulmuş ve zamanla altyapı ve inşaat sektörlerinde önde gelen firmalardan biri haline gelmiştir. Yapı Merkezi, genel müteahhitlik, toplu taşıma sistemleri, prefabrikasyon, öngerme, boru üretimi, demiryolu, metro, özel amaçlı binalar, güçlendirme ve restorasyonun yanı sıra Kamu Özel Ortaklığı projelerine odaklanmıştır. Türkiye'nin altyapı ve inşaat sektörüne katkılarını ve önemli projelerine ek olarak Yapı Merkezi, Ortadoğu ve Afrika'da da aktif olarak projeler yürüten, uluslararası alanda güçlü bir firmadır. 2020 yılında ENR Uluslararası En Büyük Müteahhitler sıralamasında 78. sırada yer almıştır.

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

Yapı Merkezi; sürdürülebilir kalkınma konusunda sürekli artan bir bilinçle, yürüttüğü tüm faaliyetlerin, çevre ve toplum üzerindeki olumsuz etkilerini ortadan kaldırmayı veya azaltmayı amaçlamaktadır. Aynı zamanda Yapı Merkezi, gelecek kuşaklara gereksinimlerini karşılayabilecekleri bir çevre bırakma doğrultusunda çalışma politikaları belirlemiştir. "Çağımıza ve Toplumumuza Karşı Sorumluyuz" sloganı ile yola çıktıkları sosyal sorumluluk faaliyetleri yolculuğunda ise eğitim, kültür ve sanata destek, çevreye katkı ve uluslararası barışa katkı gibi birçok farklı alanda çalışmalarını sürdürmektedir.



4. Proje Hakkında

Toplam 324 km olarak planlanan Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu Projesi'nin bir bölümünü oluşturan 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi Projesi ülkemizin son dönemlerdeki en önemli altyapı yatırımlarından biridir. İstanbul Boğazı'nın iki katı uzunluğundaki Çanakkale Boğazı'nın iki yakasını birleştirecek olan Proje, tamamlandığında ülkemizin önemli hizmet, sanayi, tarım ve turizm firmalarının bulunduğu Trakya ve Batı Anadolu bölgelerinin ekonomik kalkınmasına destek olacaktır. Ayrıca, Avrupa Birliği ülkeleri ile özellikle Bulgaristan ve Yunanistan'dan gelen yük hareketliliğinin hızlı bir şekilde Ege, Batı Anadolu ve Batı Akdeniz'e yönlendirilmesi Proje'nin tamamlanması ile hedeflenmektedir. 1915Çanakkale Köprüsü, yaz aylarında ve tatil dönemlerinde uzun feribot kuyrukları nedeniyle 5 saate yaklaşan Çanakkale Boğazı geçiş süresini dört dakikaya indirerek ulaşımında büyük kolaylık sağlayacaktır. Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu Projesi'nin Balıkesir mevkiinde Gebze-İzmir Otoyolu'na bağlanması ile İzmir, Aydın, Muğla ve Antalya gibi önemli turizm merkezlerinin, Avrupa ülkeleri ile arasındaki karayolu mesafesi kılacak ve turizm sektörüne katkı sağlanacaktır. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi ile birlikte, yolculukta konforun yanı sıra, yük ve yolcu taşıma kapasitesi artacak, zamandan tasarruf edilecek ve yolcu güvenliği en üst düzeye taşınacaktır.

Proje'nin, Dünya Yol Birliği'ne (Permanent International Association of Road Congresses - PIARC) üyeliği bulunmaktadır. 100 yıldan fazla süredir karayolu ve karayolu taşımacılığı konusunda küresel tartışmaları ve bilgi paylaşımını teşvik etmeye ve kolaylaştırmaya devam eden PIARC, şu anda dünya çapında 122 hükümet üyesine sahiptir ve Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyi'nde danışmanlık statüsündedir. Proje'nin bu birliğe üye olması, uluslararası düzeyde bilgi alışverişi ve iş birlikleri açısından büyük önem taşımaktadır.



Ödüller

Tamamlandığında dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü olacak 1915Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'nde teknik ve mühendislik başarılarının yanı sıra, finansman temini sürecinde de 'referans' olarak nitelendirilebilecek başarılarla imza atılmıştır. Proje'ye %70'i yurt dışı kaynaklı olmak üzere toplam 2,3 milyar Avro kredi sağlanmıştır. Proje ortakları ise Proje'ye yaklaşık 900 milyon Avro sermaye yatırımı sağlamayı hedeflemektedir. Dünyada dikkat çeken projeler arasına girmeyi başaran 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, çoklu finansman yapısı ile dünyadaki sayılı projelerden biri olmuş ve bugüne kadar 11 ulusal ve uluslararası finans ödülüne layık görülmüştür.

- **Project Finance International (PFI) Ödülleri**
 - Yılın Türk Finansmanı Ödülü
- **Islamic Finance News (IFN) Ödülleri**
 - Yılın Proje ve Altyapı Finansmanı Ödülü
- **Infrastructure Journal Global (IJ Global) Ödülleri**
 - Yılın Avrupa Otoyol Finansmanı Ödülü
- **Türkiye Bonds & Loans Ödülleri**
 - Yılın Proje Finansmanı Ödülü
 - Yılın Altyapı Finansmanı Ödülü
- **Proximo Finans Ödülleri**
 - Yılın En İyi Exim Destekli Projesi Ödülü
- **EMEA Finans Ödülleri**
 - Avrupa'nın En İyi Proje Finansmanı Ödülü
 - Avrupa'nın En İyi Kamu Özel İşbirliği Projesi Ödülü
 - En İyi Proje Finansmanı Ödülü
 - En İyi Yol Projesi Ödülü
- **EMEA Ödülleri**
 - En İyi Sendikasyon Kredisi Ödülü

Proje Kronolojisi

Projenin Kilometre Taşları



Proje Bilgileri

2.023m Köprü Orta Açıklığı	318m Kule Yüksekliği	4.608m Köprü Uzunluğu	4 Otoyol Hizmet Tesisleri	101 Toplam Proje Uzunluğu km	6 ADET Kavşak	2 ADET Viadük	5 Ücret Toplama İstasyonu
--------------------------------------	--------------------------------	---------------------------------	--	--	-------------------------	-------------------------	--

Vizyon 2023, önemli hedeflerinden birine ulaşacak.

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

Türkiye'nin batısında otoyol entegrasyonu tamamlanacak.

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

İstanbul Boğazı geçişine yeni bir alternatif sağlanacak.

İstanbul'un Avrupa ve Anadolu arasında üstlendiği ağır transit trafik yükü hafifleyecektir. Hâlihazırda Batı Anadolu boyunca İstanbul merkezli Batı - Doğu aksı üzerinde yoğunlaşan trafik yükünün Marmara Denizi'nin Batı kıyısından Güney yönüne doğru dengelenmesi hedeflenmektedir.

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

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

Ulusal ve uluslararası turizm canlanacak.

Avrupa ülkeleri, Balkanlar ve özellikle Yunanistan ve Bulgaristan ile ticari ilişkilerin yanı sıra kültürel etkileşim de olumlu etkilenecektir. Kınalı - Tekirdağ - Çanakkale - Balıkesir Otoyolu'nun Gebze - İzmir Otoyolu'na Balıkesir mevkiinde bağlanması ile İzmir, Aydın ve Antalya gibi turizm merkezlerinin Avrupa ülkeleriyle aralarındaki karayolu mesafesi kısalacak ve turizm sektöründe gelişme sağlanacaktır.

Taşımacılıkta süreler ve maliyetler düşecek, dış ticaretin etkinliği artacak.

Proje'nin hizmete girmesiyle birlikte, taşıt işletme maliyetleriyle yolculuk sürelerinde iyileşmeler sağlanacaktır. Taşımacılığın önündeki engellerin kalkmasıyla beraber ithalat ve ihracatta yolculuk süreleri ve maliyetlerin düşmesi beklenmektedir.

Proje, inşaatından işletme aşamalarına kadar sürekli istihdam sağlayacak.

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

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 taçlanacaktır.

Büyük bir stratejik önemi olan 1915Çanakkale Köprüsü,, ayrıca kayda değer bir mühendislik projesi örneğidir. 2023 metrelik orta açıklığı ile dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü olma özelliğini taşıyacak Köprü'nün toplam uzunluğu ise yan açıklıklar ve yaklaşım viyadükleri ile birlikte 4.608 metre olacaktır. Kulelerin kırmızı-beyaz rengi al bayrağımızı sembolize etmektedir. Ayrıca, Çanakkale Zaferi'ni nesiller boyu saygıyla yaşatmak amacıyla 3'üncü ayın 18'ini temsilen köprü kulelerinin yüksekliği 318 metre olarak belirlenmiştir.

Sayılarla 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde Sürdürülebilirlik

İki aşamalı yürütülmesi planlanan ağaçlandırma çalışmasının ilk faz hesaplamaları 2019 yılında tamamlanmıştır. Uluslararası çevresel ve sosyal gereklilikler kapsamında, etkilenen her bir ağaç için 5 ağaç dikilmesi taahhüdümüz doğrultusunda, ilk fazda dikilecek ağaç sayısı 432.215 olarak belirlenmiştir. İlk faz kapsamındaki bu taahhüdü yerine getirmek için 30.03.2020 tarihinde 433.000 fidanın toprakla buluşturulması için Orman Genel Müdürlüğü ile Ağaçlandırma İşbirliği Protokolü imzalandı. Aynı yılın sonbahar aylarında ağaçlandırma çalışmaları İstanbul ve Çanakkale Orman Bölge Müdürlükleri tarafından başlatıldı. Bu çalışmalar kapsamında 2020 yılı içerisinde Çanakkale'de 154.000 ve Tekirdağ'da 83.000 olmak üzere toplam 237.000 fidan toprakla buluşturuldu. İkinci faz için hesaplama çalışmaları devam etmekte olup, 2021 yılında sonuçlandırılması planlanmaktadır.

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sualtı Araştırma ve Uygulama Merkezi ile birlikte, popülasyonundaki azalma sebebiyle koruma altına alınan *Pinna nobilis* midye türüne ait 1.054 birey, 2018 yılında güvenli bölgelere taşınmıştır. Bir ay sonra ise izleme amaçlı ilk su altı dalışı gerçekleştirilerek popülasyonun yaklaşık %95'inin sağlıklı biçimde yaşadığı saptanmıştır. Canlıların son durumlarını takip etmeye yönelik yıllık dalışlar gerçekleştirilmektedir.

Deniz tabanında yürütülen kazık çakma operasyonları süresince deniz memelilerinin gürültü kaynaklı zarar görmesinin önüne geçmek amacıyla 2018 yılında, sekiz ay boyunca Pasif Akustik İzleme ve Deniz Memelileri Gözlem çalışmaları yürütülmüştür. Bu gözlem çalışmaları sırasında memeliler 43 defa görülmüş ve 9 defa akustik olarak tespit edilmiştir. Buna ek olarak, yaklaşık 200 deniz memelisine rastlanmıştır ve çalışmalara toplam 2 saat 11 dakika ara verilmiştir.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin biyolojik çeşitlilik üzerine potansiyel etkilerinin incelenmesi ve yönetilmesinden sorumlu ekoloğumuz, nadir bitkiler ve vahşi hayvanlar için günde 10 bin adımlık saha gezileri düzenlemektedir. Otoyol güzergâhında bulunan nadir bitki türlerini koruma çalışmaları kapsamında, tohumların toplanıp Türkiye Tohum Gen Bankası'na gönderilmesi için çalışmalar yapılmaktadır. Tohum sayma faaliyetleri devam etmekle birlikte, 2020 yılında 3.000'den fazla tohum toplanmıştır.

Kültürel mirası koruma amacıyla 88 kilometrelik otoyol güzergâhının tamamı yürünmüş, 200 metre genişliğindeki alanda olası kültürel varlıkların saptanması gerçekleştirilmiştir. Kültürel mirasa rastlanma olasılığının yüksek olduğu tespit edilen alanlarda arkeojeofizik çalışmalar yürütülmüştür.

2020 yılında paydaşlarımız tarafından iletilen şikayetlerin ortalama %94'ü sonuçlandırılmıştır. Erkeklerden gelen toplam 137 şikayetten 129'u, kadınlardan gelen toplam 4 şikayetin ise tamamı belirlenmiş periyot içerisinde çözümlenmiştir.

2020 yılı içerisinde yerel halk ile 276 danışma toplantısı, 68 sağlık ve güvenlik toplantısı, 55 COVID-19 bilgilendirme toplantısı ve 35 kadın toplantısı olmak üzere toplam 434 toplantı düzenlenmiştir.



5. Çevresel ve Sosyal Performans Yönetimi

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde sürdürülebilirlik çerçevesinde gerçekleştirdiğimiz faaliyetler ile gelecek nesillere yaşanabilir bir miras bırakmaya çalışmaktayız. Raporumuzun bu bölümü, geçtiğimiz yıl boyunca projemizde uygulanan çevresel ve sosyal sürdürülebilirlik stratejilerine genel bir bakış sağlamaktadır.

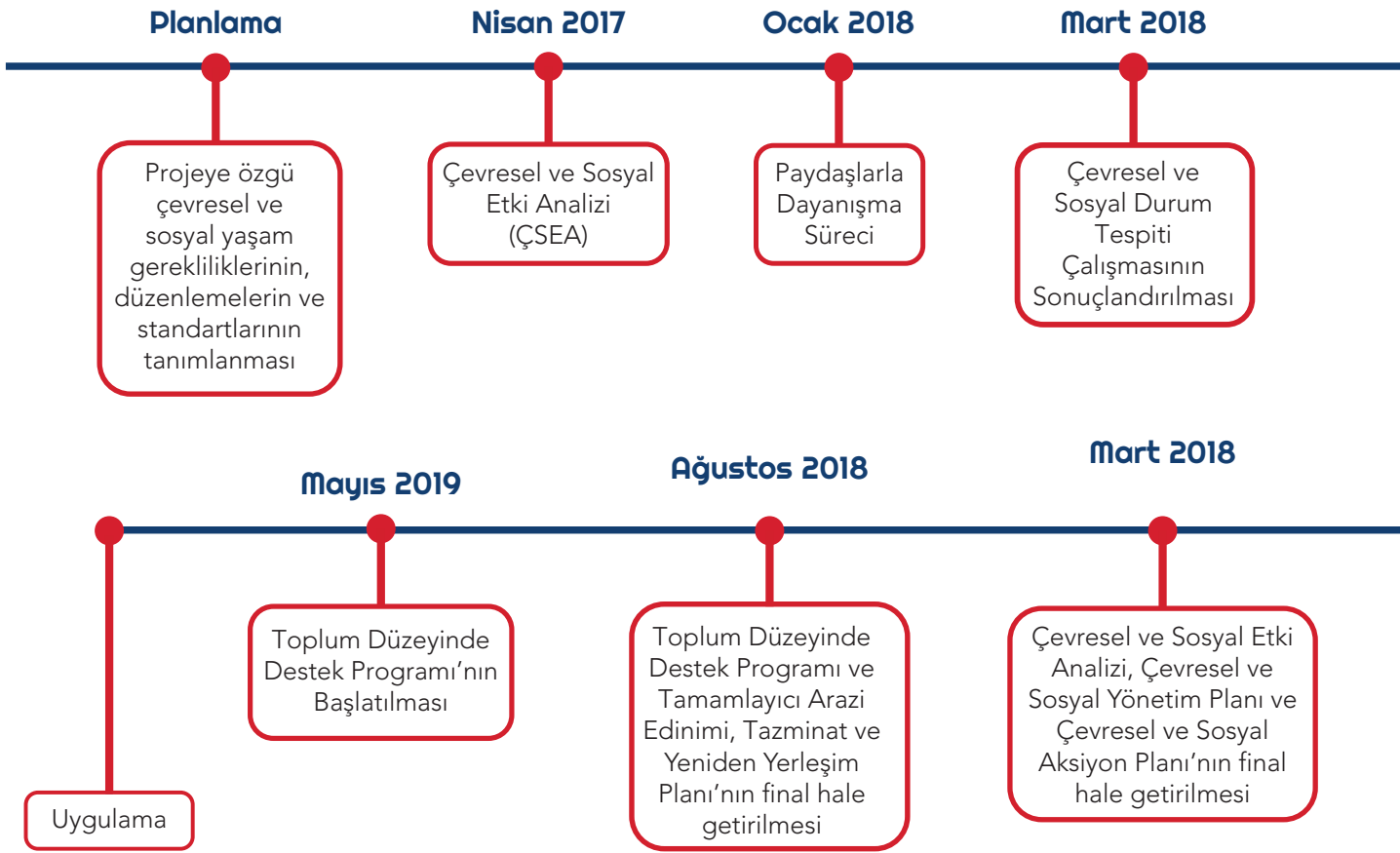
1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde, çevresel ve sosyal farkındalık doğrultusunda aldığımız aksiyonlar ile iş faaliyetlerimizi sürdürmekteyiz. Ulusal mevzuatlar gereğince Proje başlangıcında Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Raporu'nun onayı sağlanmıştır. ÇED onayını takiben ERM GmbH şirketi tarafından, International Finance Corporation (IFC) Performans Standartları ve Ekvator Prensipleri ile uyumlu bir Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) çalışması yapılmıştır. ÇSED çalışması ile Proje'nin çevresel ve sosyal etkilerinin ve ilgili azaltım önlemlerinin ayrıntılı bir şekilde belirlenmesi amaçlanmıştır.

Ardından, 32 yerleşim yerinde (Gelibolu, Lapseki ve Malkara'daki köyler ve ilçeler) 30 gün boyunca Projemizin başlıca faydalanıcılarını ve etkilenen gruplarını temsilen yaklaşık 1.000 kişinin (yerel halk, yetkililer ve sivil toplum kuruluşları da dahil) katılımıyla Paydaşlarla Danışma Süreci yürütülmüştür. Bu süreçte, halkın görüş ve yorumlarının öğrenilmesi ve geri bildirimlerin nihai ÇSED Raporu'nda yansıtılması amaçlanmıştır. Paydaşlarımızın görüşleri ÇSED Raporu'na entegre edilerek inşaat ve işletme dönemleri için etkin ve güvenilir bir altyapı oluşturulmuştur.

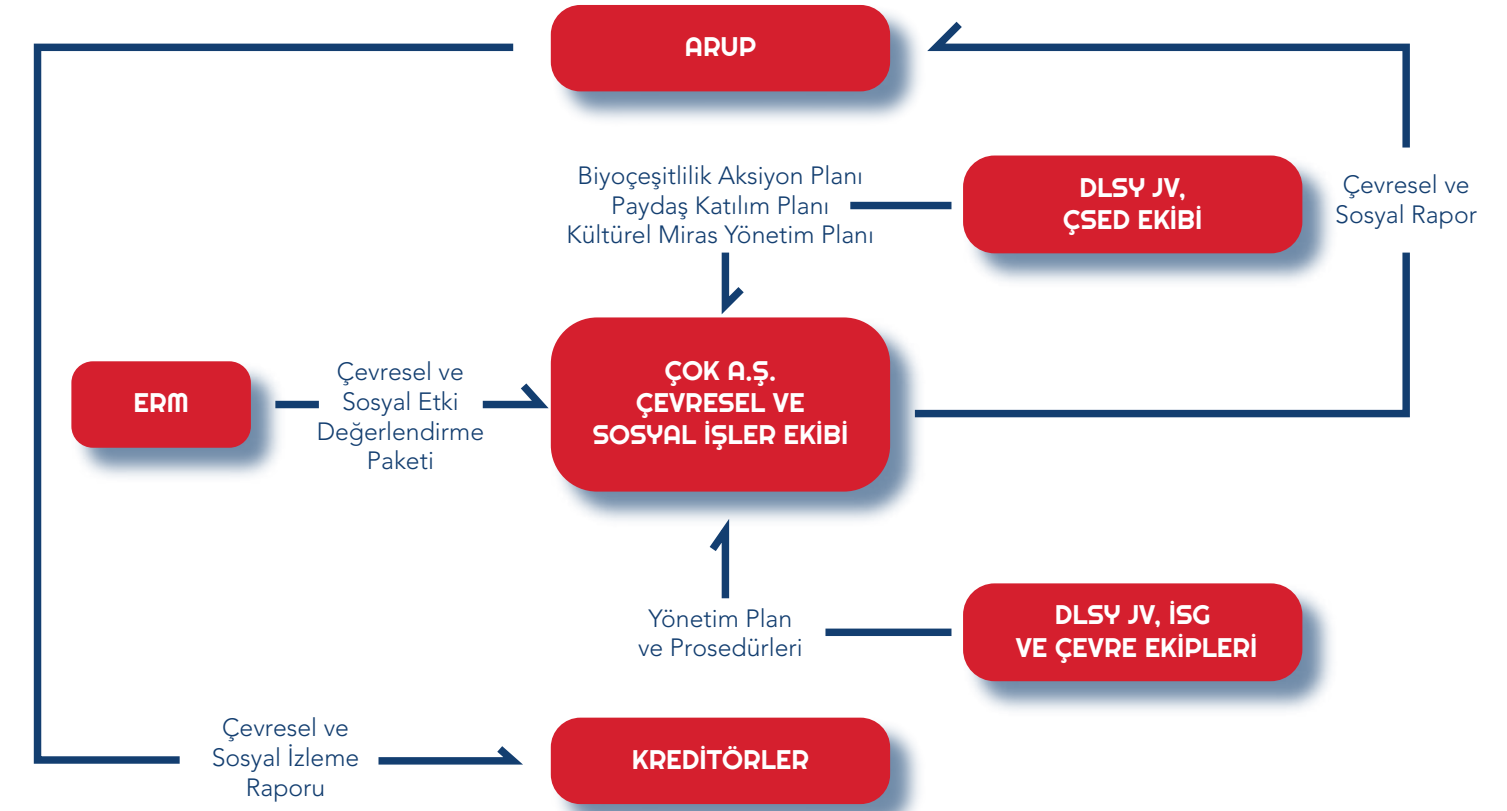
ÇSED süreci tamamlandıktan sonra, kreditorlerin Çevre ve Sosyal Danışmanı ARUP tarafından Projemizin Çevresel ve Sosyal Aksiyon Planı hazırlanmıştır. Aksiyon Planı'nda yer alan adımları etkin bir biçimde uygulamak, inşaat ve işletme aşamalarının çevresel ve sosyal performansı adına önem taşımaktadır. 2020 yılında da çevresel ve sosyal performansımız ARUP tarafından üç ayda bir yapılan saha ziyaretleri, çevresel ve sosyal raporlar ve iletişim faaliyetleri aracılığıyla denetlenmiştir. Projemiz belirlenen çevresel ve sosyal gereklilikler ile uyum içerisinde yürütülmeye devam etmektedir.



Çevresel Ve Sosyal Performans Yolculuğu



1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi Çevresel ve Sosyal Performans Yönetimi Ağı



Kurumsal Sürdürülebilirlik Anlayışı

Çanakkale Otoyol ve Köprüsü İnşaat Yatırım İşletme A.Ş. olarak tüm Proje boyunca sağlık, güvenlik, sosyal ve çevresel farkındalık anlayışıyla hareket etmeyi amaçlamaktayız.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi’nde uyguladığımız Sağlık, Emniyet, Güvenlik ve Çevre ve Sosyal Politikamız önderliğinde Proje’nin tasarım, yapım ve işletme aşamalarında etkin risk yönetimi, yasal uygunluğun sağlanması ve paydaş beklentilerinin karşılanması güvence altına alınmaktadır.

Proje süreçlerimizin etkin bir şekilde iyileştirilmesi ve kazalar gibi istenmeyen durumları ortadan kaldırmak için gerekli aksiyonlar, ilgili politika kapsamında tanımlanmaktadır.

Çalışanlarımız için uluslararası standartlara uygun çalışma koşullarının sağlanmasına önem vererek güvenli bir çalışma ortamı sağlayacak gerekli tedbirleri almaktayız.

Toplum gelişiminin ve refahının sağlanması için, etkili iletişim kurmak ve toplumun güvenliğini sağlamak hedefleri doğrultusunda çeşitli faaliyetler hayata geçirmektedir. İş yapış şeklimizin bir parçası olarak hem doğaya hem de insana saygılı bir şekilde çalışmalarımızı yürütmekteyiz.

Bünyemizdeki Çevresel ve Sosyal İşler Ekibinin süreç yönetimi yaklaşımı “Rehberlik-Yardım-Denetleme” şeklinde özetlenebilir. Projemizin tabi olduğu uluslararası standartlara uyum sağlanması adına kurum genelinde Çevresel ve Sosyal Yönetim Sistemi işletilmektedir. Sahadaki İSG ve Çevre ekiplerine rehberlik edilmesi, Toplum Düzeyinde Destek Programı, arkeolojik mirasın korunması, biyoçeşitlilik, paydaş yönetimi gibi çevresel ve sosyal konular, ÇSED ekibi (ekolog, arkeolog ve halkla ilişkiler uzmanları) tarafından yönetilmektedir. İSG ve Çevre ekiplerine uygun araç, kaynak ve bilgiler sağlanarak faaliyetlerine yardımcı olunmaktadır. Proje’nin çevresel ve sosyal gerekliliklerinin yerine getirilmesine ilişkin denetimler gerçekleştirilmektedir. İnşaat döneminde sahada yürütülen atık yönetimi, kaynak kontrolü, hava kalitesi ve iklim, gürültü ve titreşim, su kalitesi ve toprak kirliliği gibi uygulamalar düzenli olarak denetlenmektedir. Saha ekipleri tarafından sağlanan bilgiler ile paydaşlarımıza düzenli olarak çevresel ve sosyal performans raporlaması yapılmaktadır. Aynı zamanda Toplum Düzeyinde Destek Programı ve kamulaştırmadan etkilenen yerel halk ile ilgili konular da ÇOK A.Ş. sorumluluğunda saha ekiplerinin destekleriyle yönetilmektedir.

IFC Performans Standartları

Proje inşaat ve işletme süreçlerimizde **IFC (International Finance Corporation) Performans Standartları** ile uyumlu Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi faaliyetlerini hayata geçirmekte ve düzenli raporlamasını gerçekleştirmektedir.

IFC Performans Standardı	Uygulanan IFC Performans Standardı Gerekliği	İlgili Proje Uygulaması
 Çevresel ve Sosyal Risk ve Etkilerin Değerlendirilmesi ve Yönetimi	Çevresel ve sosyal yönetim sistemi gerekliliği olarak risk yönetimi, temel faaliyetlere ilişkin risklerin, planların ve standartların entegre edilmesini gerektirir. Bu doğrultuda iş faaliyetlerinin yarattığı çevresel ve sosyal risklerin tahmin edilmesi ve gerektiğinde olumsuz etkilerin önlenmesi, en aza indirilmesi ve telafi edilebilir olmasını sağlar.	Çevresel ve sosyal risk ve etkilerin yerel mevzuat ve IFC Performans Standartları ile uyumlu şekilde yönetilmesi, Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi ve Çevresel ve Sosyal Aksiyon Planı uygulamaları, ÇSED baz alınarak hazırlanan Çevresel ve Sosyal Yönetim Planı ve Çevresel ve Sosyal Yönetim Sistemi

IFC Performans Standardı	Uygulanan IFC Performans Standardı Gerekliği	İlgili Proje Uygulaması
 İş ve Çalışma Koşulları	İşletmelerin en değerli varlığı olan iş gücünü koruyan etkin bir işçi-yönetim ilişkisi için, çalışanlara adil davranmayı, güvenli ve sağlıklı çalışma koşulları sağlamayı, çocuk veya zorla çalıştırma kullanmaktan kaçınmayı ve birincil tedarik zincirlerindeki risklerin belirlenmesini talep eder.	İşçiler için şikâyet mekanizması, İş Sağlığı ve Güvenliği uygulamaları, çocuk işçi ve zorla işçi çalıştırılmaması, göçmen işçiler için eşit haklar sağlanması, çalışanlar için konaklama koşullarının yerel mevzuat ve IFC/EBRD İşçi Konaklama Rehberi’ne uyumlu şekilde sağlanması
 Kaynak Verimliliği ve Kirliliğin Önlenmesi	Şirketlere enerji verimliliğini artıran, enerji ve su da dahil olmak üzere kaynakları sürdürülebilir şekilde kullanma ve sera gazı emisyonlarını azaltma uygulamaları ve teknolojileri entegre etme konusunda rehberlik eder.	Enerji ve su tasarrufu çalışmaları, gürültü ve titreşim seviyesi ölçümleri, atık yönetimi, Çevre Yönetim Planı, Su ve Hava Kalitesi Ölçümleri, Sera Gazı Yönetimi Çalışması, Çevresel Drenaj Tasarımı ve İklim Değişikliği Risk Değerlendirmesi
 Toplum Sağlığı, Güvenliği ve Emniyeti	İş faaliyetleri ve altyapı projeleri, yerel toplulukları şantiye kazaları, tehlikeli maddeler, hastalıkların yayılması veya özel güvenlik personeli ile etkileşimlerle ilgili risklere ve olumsuz etkilere maruz bırakabilir. 4. Performans Standardı, şirketlerin acil durumlara hazırlık ve müdahale, güvenlik gücü yönetimi ve tasarım güvenliğine ilişkin risklerini azaltmak için sorumlu uygulamalar benimsemelerine yardımcı olur.	Toplum Sağlığı ve Güvenliği Prosedürü (önleyici ve savunucu amaçlar hariç güç kullanılmaması), Toplum Düzeyinde Destek Programı, Paydaşlarla İletişim ve Şikâyet Mekanizması Prosedürü
 Arazi Alımları ve Zorunlu Yeniden Yerleştirme	Şirketler ticari faaliyetleri için arazi edinmeye çalıştıklarında, topluluklar ya da bireysel hane halkları için sığınak ya da geçim kaynaklarının yer değiştirmesine ve kaybına yol açabilir. 5. Performans Standardı ile şirketlere mümkün olan her yerde istem dışı yeniden yerleşimden kaçınmalarını ve adil tazminat, iyileştirmeler ve yaşam koşulları gibi hafifletici önlemler yoluyla yerlerinden edilen kesimler üzerindeki etkilerini en aza indirmelerini tavsiye eder. Süreç boyunca aktif toplum katılımını destekler.	Zorla yerinden edilme yoluna başvurulmaması (kişilerin kalıcı veya geçici olarak iradeleri dışında, bulundukları yerden çıkarılmamaları), yasal izin süreçleri tamamlanmadan arsalarla giriş yapılmaması, Toplum Düzeyinde Destek Programı ve İlave Taşınmaz Alımı, Karşılık Ödemesi ve Yeniden Yerleşim Planı

IFC Performans Standardı	Uygulanan IFC Performans Standardı Gerekliği	İlgili Proje Uygulaması
 Biyolojik Çeşitliliğin Korunması ve Canlı Doğal Kaynakların Sürdürülebilir Yönetimi	Biyolojik çeşitlilik kaybı, dünya ekosistemleri tarafından sağlanan kaynaklarda, ekonomik refah ve insani gelişmeye katkıda bulunan kritik azalmalar ile sonuçlanabilir. Bu, özellikle doğal kaynak temelli geçim kaynaklarının yaygın olduğu gelişmekte olan ülkelerde olumsuz sonuçlar doğurabilir. 6. Performans Standardı, biyolojik çeşitliliğin korunmasının, ekosistem hizmetlerinin sürdürülmesinin ve canlı doğal kaynakların adil yönetilmesinin sürdürülebilir kalkınma için temel olduğunu savunur.	Kritik öneme sahip doğal alanlarda bitki ve hayvanlara zarar verilmemesi, yabani ve istilacı bitki türlerinin yeni alanlara taşınmaması, biyolojik çeşitliliği koruma aktiviteleri, Biyolojik Çeşitlilik Aksiyon Planı, Pasif Akustik İzleme ve Deniz Memelileri Gözlemi, Kuş Gözlemleri ve Önemli Kuş Alanı Uygulaması, Akdeniz bölgesine özgü endemik deniz canlılarından Pinna Nobilislerin Taşınması
 Kültürel Miras	Arkeolojik, tarihi, kültürel, sanatsal ve dini öneme sahip özelliklerin ve alanların korunmasını amaçlayan performans standardıdır. Bu kapsamda, kültürel mirasın proje faaliyetlerinin olumsuz etkilerinden korunmasını amaçlamaktadır. Aynı zamanda kültürel mirasın kullanılmasından sağlanan faydaların eşit paylaşımını teşvik eder.	Tesadüfi buluntulara zarar verilmemesi, Kültürel bulguların yerinden oynatılmaması ve zarar görmemesi, Kültürel Miras Yönetim Planı, Edirne ve Çanakkale Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulları ile Tekirdağ ve Çanakkale Arkeoloji Müzeleri ile İş Birliği

Ekvator Prensipleri

Ekvator Prensipleri; Dünya Bankası'nın özel sektör kolu olan IFC'nin öncülüğünde finans sektörünün, proje finansmanında, sosyal sorumluluk ve çevre risklerinin yönetilmesi konusunda örnek olarak kabul ettiği prensiplerdir. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi kapsamında, Ekvator İlkeleri III (Haziran 2013) gereklilikleri takip edilmektedir. Buna bağlı olarak ÇSED süreci yürütülmüş ve çıktıları kamuoyu ile paylaşılmıştır. ÇSED'i takiben hazırlanan Çevresel ve Sosyal Yönetim Planı, Proje süresince uygulanmaktadır.

Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları

Kıtaları birleştiren 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA) temel gerekliliklerini de gözeterek çevresel ve sosyal uygulamalarına yön vermektedir. Yerel ve küresel boyutta sürdürülebilirlik ilkeleri ile insanlığa hizmet etmeyi amaçlamaktadır. Proje hedeflerimiz, uygulamalarımız ve Proje sonucu toplumumuza sağlanacak faydalar ile hizmet ettiğimiz SKA'ların başında **Amaç 9: Dayanıklı Altyapıların İnşası, Kapsayıcı ve Sürdürülebilir Sanayileşmenin Desteklenmesi ve Yenilikçiliğin Güçlenmesi** yer almaktadır.

Ana Çevresel ve Sosyal Faaliyetlerimiz	İlgili SKA
Yerel İstihdam Uygulamaları	
Toplum Düzeyinde Destek Programı ve Halkla İlişkiler Projeleri	      
İşçiler ile ilgili Sosyal Taahhütler ve İş Sağlığı ve Güvenliği Uygulamaları	 
- Yerel Kaynak Kullanımı ve Yerel Satın Alma Çalışmaları - Yıllık Çevresel ve Sosyal Performans Raporu'nun Paydaşların Bilgisine Sunulması	
- Atık Yönetimi - Enerji ve Su Tüketiminin Azaltılması - Emisyon Yönetimi - Toz Kirliliğinin Önlenmesi - Gürültü Kirliliğinin Önlenmesi - Ağaçlandırma Çalışmaları	  
Biyolojik Çeşitlilik Aksiyon Planı	 
Kültürel Miras Yönetim Planı	 

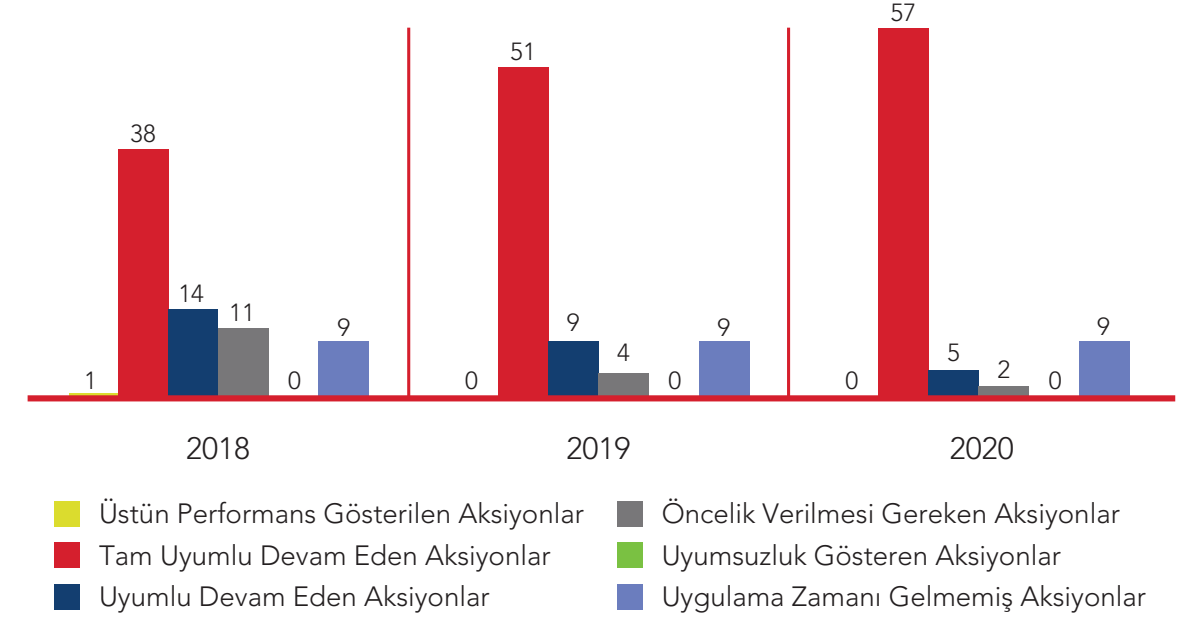
Çevresel ve Sosyal Aksiyon Planı

Çevresel ve sosyal performans yönetimimizi, Çevresel ve Sosyal Aksiyon Planımız çerçevesinde yürütmekteyiz. Bu plan doğrultusunda belirlenen hedeflerimizi, öngörülen zaman aralıklarında gerçekleştirmek için çalışmaktayız. İnşaat ve işletme süreçlerimizin çevresel ve sosyal yönetim planlarının oluşturulması, paydaş katılım planı, iş sağlığı ve güvenliği, kaynakların korunması, enerji verimliliği, sera gazlarının değerlendirilmesi ve gürültü kirliliği gibi konular başta olmak üzere, çevresel ve sosyal etki aksiyonlarımızı sahalardaki ekiplerimizin yardımı ile hayata geçirmektediriz.

Çevresel ve Sosyal Aksiyon Planı İlerleme Tablosu

	2018 Sonu İtibarıyla	2019 Sonu İtibarıyla	2020 Sonu İtibarıyla
Üstün Performans Gösterilen Aksiyonlar	1	0	0
Tam Uyumlu Devam Eden / Tamamlanan Aksiyonlar	38	51	57
Uyumlu Devam Eden Aksiyonlar	14	9	5
Öncelik Verilmesi Gereken Aksiyonlar	11	4	2
Uyumsuzluk Gösteren Aksiyonlar	0	0	0
Uygulama Zamanı Gelmemiş Aksiyonlar	9	9	9

Çevresel Ve Sosyal Aksiyon Planı İlerlemesi



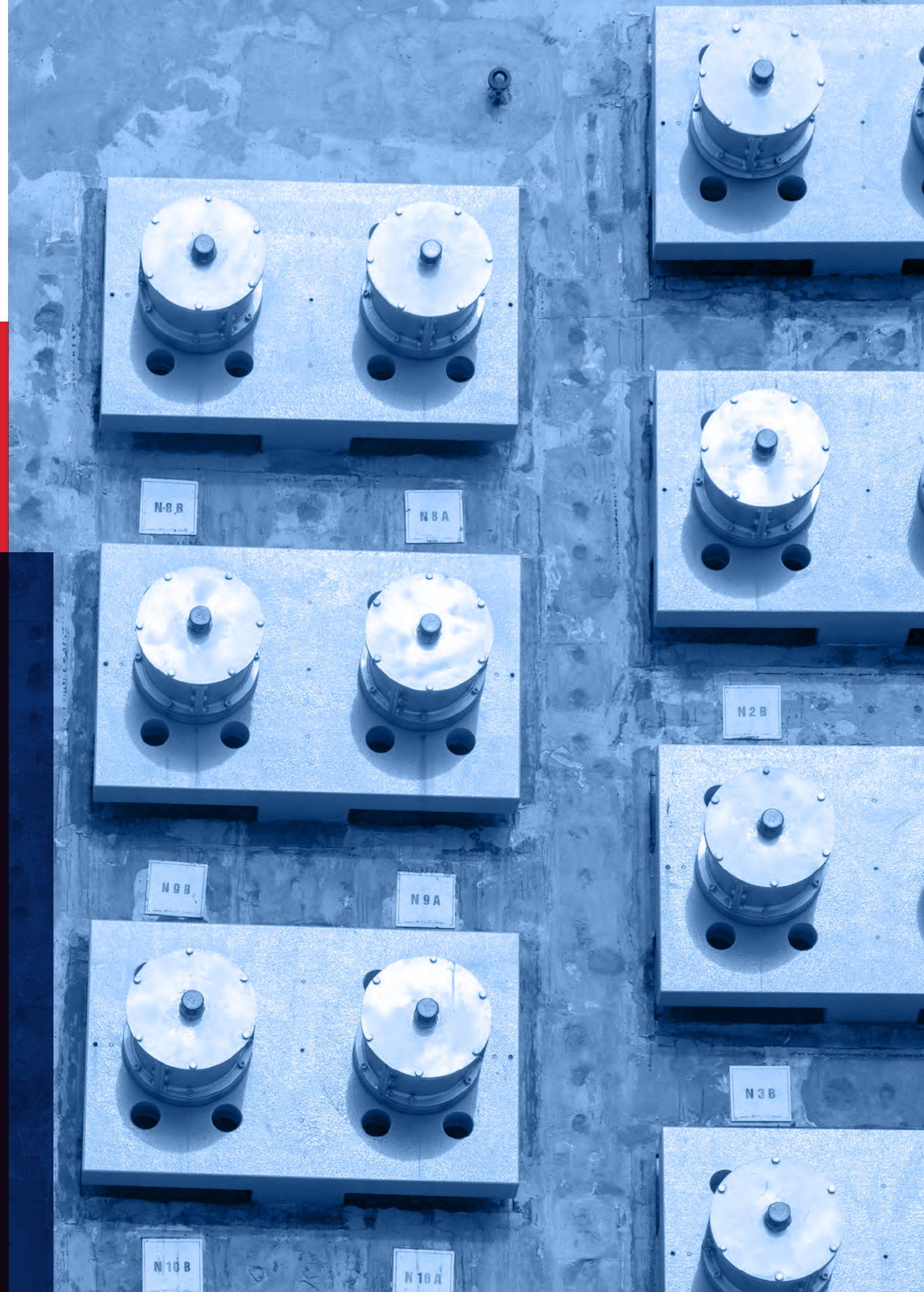
2020 yılında düzenlediğimiz Çevresel ve Sosyal Kapasite Geliştirme Eğitimleri ile Projemizin çevresel ve sosyal yönetimi ile ilgili bilgi ve becerilerin sistematik olarak geliştirilmesini sağlamak için tüm birimlerimiz koordineli bir şekilde çalışmaktadır. Projemiz çalışanlarının çevresel ve sosyal konulardaki genel uzmanlığının ve farkındalık düzeyinin artması, kapasite geliştirme eğitimlerimizin en temel amacıdır. Eğitim konularımız arasında Ekvator Prensipleri, IFC Performans Standartları, İş Sağlığı ve Güvenliği uygulamaları, Çevre, Ekoloji, Arkeoloji, Halkla İlişkiler ve İşçiler ile ilgili Sosyal Taahhütler ana başlıkları yer almaktadır. **2020 yılında farklı seviyelere yönelik 21 kapasite geliştirme eğitimi ile çalışanlarımıza çevresel ve sosyal faaliyetlerimize dair detaylı bilgilendirme yapılmıştır.**



Çevre, Sağlık ve Güvenlik Denetimleri ve Uygulamaları

Projemizde periyodik olarak çevre, sağlık ve güvenlik denetimleri gerçekleştirilmektedir. Denetim bulgu ve sonuçları, sürekli gelişim ilkemiz doğrultusunda görevli komiteler tarafından toplantılar düzenlenerek değerlendirilmekte ve gerekli aksiyonların takibi sağlanmaktadır. 2020 yılına ait mevcut durum aşağıdaki tabloda görülebilir.

		2020
Şirket Tarafından Yapılan Denetim Sayısı	Köprü	7
	Otoyol	12
Yüklenici Tarafından Yapılan Denetim Sayısı	Köprü	311
	Otoyol	257
Altyüklenici Komite Toplantı Sayısı	Köprü	37
	Otoyol	31
İSG Ve Çevre Komitesi Toplantısı Sayısı	Köprü	12
	Otoyol	8



6. Çevresel Performans Yönetimi ve İklim Krizi ile Mücadele

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde iklim kaynaklı risklerin yönetilmesi amacıyla uygulamalarımızda sera gazı emisyonumuzu asgari düzeyde tutmaya özen gösteriyoruz.

Dünya Ekonomik Forumu (WEF) 2020 Küresel Risk Raporu'na göre gerçekleşmesi en muhtemel uzun dönemli risklerin tümü iklim ile ilişkili risklerdir. Bu riskler, ekstrem hava şartları, iklim eyleminin başarıya ulaşamaması, doğal afetler, biyoçeşitlilik kaybı ve insan kaynaklı çevresel felaketler şeklinde sıralanmaktadır. Tüm bu risklerin iklim krizi ile bağlantısı, küresel boyutta karşı karşıya kaldığımız iklim krizinin ciddiyetini ortaya koymaktadır. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde iklim kaynaklı risklerin yönetilmesi amacıyla uygulamalarımızda sera gazı emisyonumuzu asgari düzeyde tutmaya özen gösteriyoruz.

Araştırmalara göre inşaat yapıları, malzeme kaynaklarının %30'unu, enerji kaynaklarının ise %40'ını tüketirken, küresel ısınmaya neden olan CO₂ salımının %35'inin de inşaat sektörü kaynaklı olduğu öne sürülmektedir*. Proje'nin olası çevresel etkilerini göz önüne alarak, su yönetimi, gürültü yönetimi, biyolojik çeşitliliğin korunması, Proje sürecinde oluşan atık miktarının azaltılması ve sürdürülebilir kaynak kullanımı uygulamalarını da içeren çevresel performans yönetimimizi iş önceliklerimizden biri haline getirmekteyiz.

2020 yılında, ISO 14001:2015 Çevre Yönetim Sistemi dokümanında yer alan ana yedi madde (Madde 4 – Madde 10) kapsamında, Proje'nin çalışanlarının verdiği yanıtlar ve saha ziyareti gözlemleri değerlendirilerek bir boşluk analizi çalışması yapılmıştır. Çalışma sonucunda Proje'de mevcut çevre yönetim sisteminin etkin bir şekilde uygulandığı ve çalışanların, sistemin gereklilikleri hakkında yeterli bilgiye sahip oldukları görülmüştür.

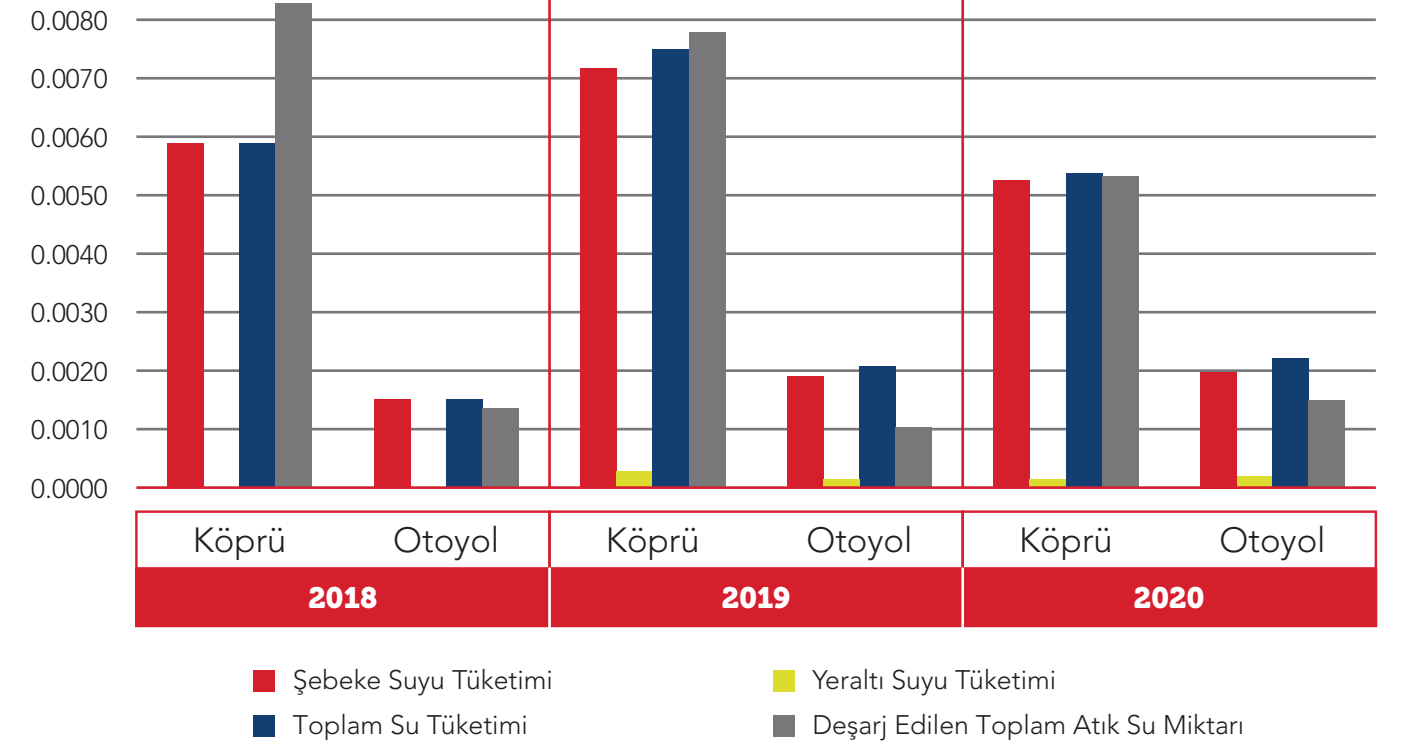


Su Yönetimi

Çanakkale Boğazı, göller, sulama kanalları ve şebeke suyu dağıtım boruları da dahil olmak üzere Proje alanımızda bulunan çeşitli su kaynakları üzerindeki potansiyel etkilerimizi Ekvator Prensipleri ve IFC Performans Standartları rehberliğinde yönetmekteyiz. Proje'nin inşaatı sırasında belirlenen kısa, orta ve uzun vadeli etkilerin ve risklerin en düşük düzeyde tutulması için çalışmaktayız. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde hijyen, yemek hizmetleri, beton uygulamaları, ekipman temizliğinin gerçekleştirilmesi, sahanın sulanması ve tekerlek yıkaması gibi alanlarda su tüketimi gerçekleştirilmektedir. Su kullanımını etkin bir şekilde takip etmek için şebeke suyu tüketimi, şişe suyu tüketimi ve yeraltı suyu tüketimi izlenmektedir.

Parametreler	Birim	2018		2019		2020	
		Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol
Şebeke Suyu Tüketimi	m ³ /çalışan-saat	0,059	0,015	0,072	0,019	0,053	0,020
Yeraltı Suyu Tüketimi	m ³ /çalışan-saat	-	-	0,003	0,001	0,001	0,002
Toplam Su Tüketimi	m ³ /çalışan-saat	0,059	0,015	0,075	0,021	0,054	0,022
Deşarj Edilen Toplam Atık Su Miktarı	m ³ /çalışan-saat	0,083	0,083	0,078	0,010	0,053	0,015

Su Tüketim Oranı (m³/çalışan-saat)



Çanakkale Boğazı, göller, sulama kanalları ve şebeke suyu dağıtım boruları da dahil olmak üzere 2020 yılında su yoğunluğunun bir önceki seneye göre çalışan-saat başına m³ su tüketimi birimi üzerinden %5 azaltılması hedeflenmiştir. Yoğunluk göstergesinin ilerleyen inşaat aktiviteleri ile paralel şekilde sapma göstermesi, beklenen bir trend olarak kabul edilmektedir. Proje’de su tüketiminin azaltılması için alınan önlemler ve aksiyonlar şunlardır:

- Tesislerde toz bastırma sistemleri için pulverize sulama sistemi kullanılmış ve mevcut sistem arozözlerde de kullanılarak su kullanımından tasarruf edilmiştir.
- Beton santrallerinde oluşan mikser yıkama suları çökeltme havuzlarında dinlendirilerek üretim sırasında tekrar kullanımı sağlanmıştır.
- Araç yıkama noktalarından çıkan ve fiziksel arıtım işlemine tabii tutulan su, araç lastiklerinin yıkanması için kullanılmıştır. Araçların yıkanması sırasında otomatik durdurmalı başlıklı hortumlar kullanılarak su tasarrufu sağlanmıştır.
- Mutfak, banyo ve lavabo gibi bölümlerdeki muslukların gereksiz yere kullanılmaması ve açık bırakılmaması için eğitimler verilerek çalışanların su tasarrufuna dair bilinçlenmesi sağlanmış, ilgili noktalara uyarı afişleri asılmıştır.
- Proje sahalarında su tüketiminin kontrolü periyodik olarak sağlanmış ve raporlanmıştır.
- Drenaj suları deşarj edilmeden önce mevzuata uygun şekilde toplanıp çökeltme işlemi gerçekleştirilmektedir.
- Dereler ve kanallar çitler kullanılarak araçların ve diğer inşaat faaliyetlerinin neden olabileceği etkilerden korunmaktadır.
- İnşaat süreçleri hava durumu tahminleri dikkate alınarak programlanmaktadır. Böylece erozyon tehlikesi önlenerek, erozyon kaynaklı su kirliliğinin önüne geçilmesi hedeflenmektedir.
- Arıtılan atık su, mümkün olan yerlerde yeniden kullanılmaktadır.
- İnşaat ekipmanlarının temizliği, su kaynaklarından uzak bir noktada gerçekleştirilmektedir.
- Atık su, ulusal ve uluslararası limitlere uygun olarak arıtılıp, deşarj edilmektedir.
- Yeraltı su kaynakları, Devlet Su İşleri (DSİ) onayı alındıktan sonra sorumlu kaynak tüketimi bilinci ile kullanılmaktadır.
- Yakıt ikmal işlemleri, bu işler için özel olarak belirlenmiş, geçirimsiz zemine sahip alanlarda yapılmaktadır. Böylelikle olası kazalar sonucunda ortaya çıkabilecek su ve toprak kirliliğinin önüne geçilmiştir.



Drenaj Tasarım Çalışması

2019 yılında uzman danışmanlar ile gerçekleştirilen ve hassas alanların korunması ve iklim değişikliği etkilerinin hafifletilmesine yönelik Drenaj Tasarımlarında İklim Değişikliği Risklerinin Değerlendirilmesi çalışmasının çıktıları 2020 yılı içerisinde drenaj tasarımına entegre edilmiştir. Böylece, Proje’nin ekonomik ömrü boyunca, drenaj sistemlerinin iklim değişikliğinden kaynaklanabilecek ekstrem yağış olayları ile baş etmesi beklenmektedir.

Sera Gazı Emisyonları ve Enerji Takibi

İklim krizi; ekstrem hava olayları, sıcaklık artışı, yağış döngülerinin değişmesi, buzulların erimesi gibi olaylar ile gezegenimizi hızla etkisi altına almaktadır. İklim krizinin en büyük etkeni insan faaliyetleri kaynaklı sera gazı emisyonlarıdır. Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (UNFCCC) verilerine göre atmosferdeki CO₂ konsantrasyonu, 2019 Haziran ayı itibarıyla 411,57 milyonda bir birim (ppm) ile tarihin en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Emisyonların azaltılması, iklim krizi kaynaklı etkilerin önüne geçebilmek için atılabilecek adımların başında gelmektedir.

Proje faaliyetleri kapsamında, enerji tüketimi düzenli olarak takip edilmekte ve enerji tüketimi kaynaklı emisyonların azaltılması için çalışılmaktadır.



Enerji Takibi

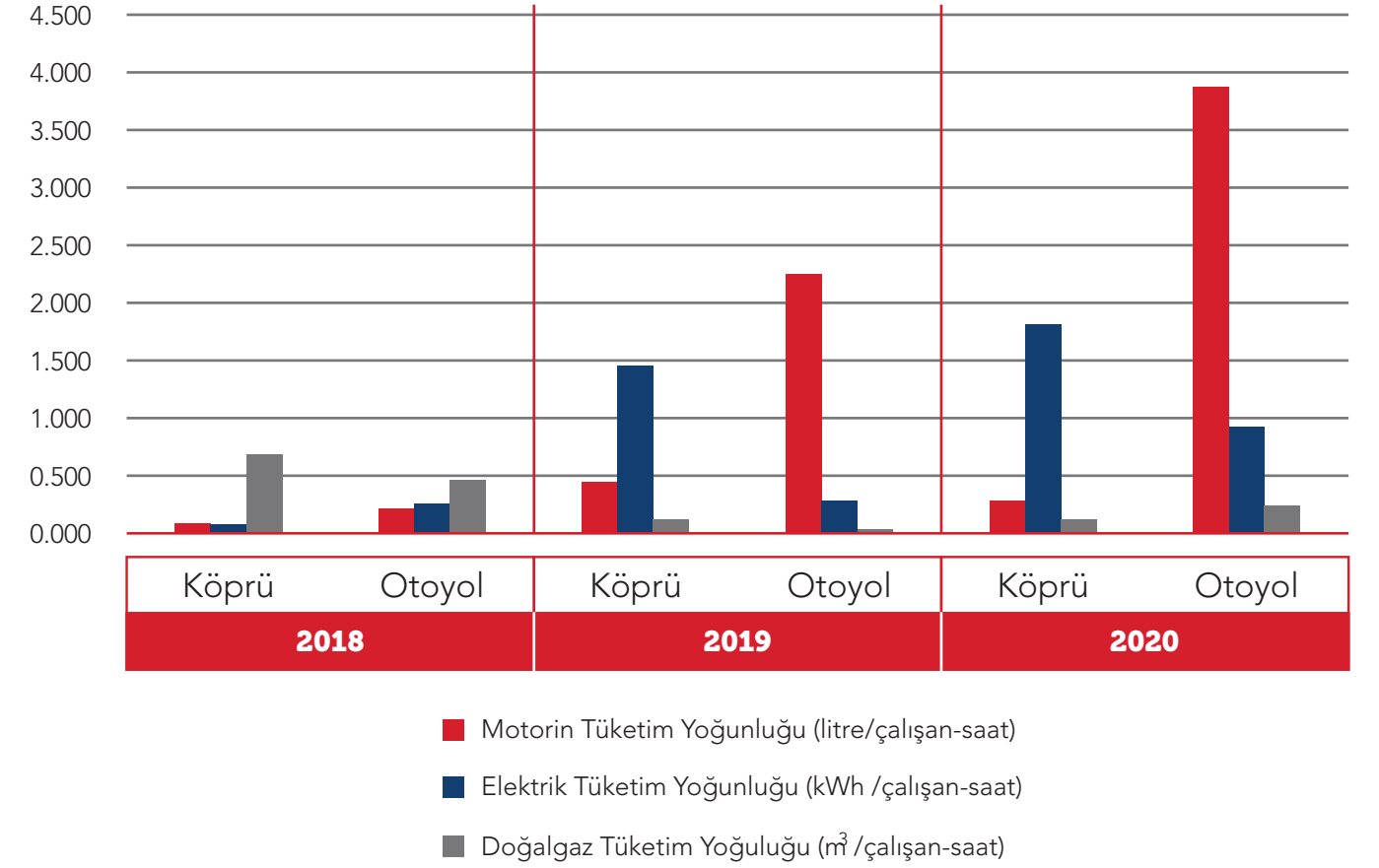
Hızlı nüfus artışı, plansız kentleşme, sanayi faaliyetleri kaynaklı hammadde tüketimi artışı gibi insan kaynaklı sebepler, enerji talebini ve dolayısıyla sera gazı emisyonlarını artırmaktadır. Ayrıca ozon tabakasının incilmesi ve iklim değişikliği gibi küresel sorunlar ortaya çıkmaktadır. Proje'nin yürütülmesi esnasında hayata geçirilen enerji tüketimi takip ve azaltma uygulamalarından bazıları şunlardır:

- Faturalar üzerinden enerji tüketimi takip edilmektedir. İnşaat sahası dışındaki herhangi bir alandan yakıt satın alımı sonrasında sürücüler mutlaka ilgili faturayı saha ekiplerine iletmektedir.
- Tüm ekipmanların yakıt tüketimi takip edilmektedir.
- Makine ve araçların, kullanılmadığı zamanlarda motorları mutlaka kapalı tutulmaktadır.
- Elektrik tasarrufu için fotosel kullanımı sağlanmaktadır.
- Mümkün olan durumlarda enerji tasarrufu sağlayan ekipmanlar tercih edilmektedir.

2020 yılı boyunca, kaynak ve enerji tüketimi verileri düzenli olarak izlenmiş ve üç aylık dönemlerde raporlanmıştır. Enerji tüketiminin etkin biçimde izlenmesi için motorin, elektrik ve doğal gaz tüketimi hesaplanmaktadır.

Parametreler	Birim	2018		2019		2020	
		Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol
Motorin Tüketim Oranı	litre /çalışan-saat	0,090	0,202	0,432	2,228	0,271	3,842
Elektrik Tüketim Oranı	kWh /çalışan-saat	0,068	0,257	1,419	0,287	1,811	0,925
Doğalgaz Tüketim Oranı	m ³ /çalışan-saat	0,685	0,458	0,106	0,035	0,119	0,242

Enerji Tüketimi



2020 yılında enerji tüketimi yoğunluğunun, 2019 yılına göre çalışan-saat başına %5 azaltılması hedeflenmiştir. Yoğunluk göstergesinin ilerleyen inşaat aktiviteleri ile paralel şekilde sapma göstermesi beklenen bir trend olarak kabul edilmektedir. Hedefin gerçekleştirilmesi doğrultusunda Proje'de alınan bazı aksiyonlar ve önlemler şunlardır:

- Deniz işleri çalışmalarının 2020 yılıyla beraber hız kazanması nedeniyle Köprü kesiminde motorin tüketiminde azalış gözlenirken, elektrik tüketiminde artış gözlenmiştir. Doğalgaz tüketimi de 2019'a göre azalış göstermiştir.
- 2020 yılında Otoyol kesiminde inşaat çalışmaları oldukça yoğun geçmiş, proje işgücü ve makine sayılarında artış meydana gelmiş ve bu nedenle tüm kaynaklarda tüketim oranları artmıştır. Yukarıda da açıklandığı gibi inşaat çalışmalarının yoğunluğu kaynak tüketimlerini doğrudan etkilediği için tüketim oranlarındaki artış doğal karşılanmıştır.
- Tasarruflu ampul kullanımı sağlanmıştır.
- İş makinesi park alanları oluşturulmuş ve araçların kısa mesafelerde çalışması sağlanmıştır.
- Araçların kullanımında hız sınırının sağlanması için levhalar yerleştirilmiş ve eğitimler düzenlenmiştir.
- Kaçakların önüne geçmek için yakıt tanklarında sızdırmazlık sağlanmıştır.
- Araç kontaklarının açık bırakılmaması için eğitimler verilmiştir.
- Doğal gaz kullanımını azaltmak amacıyla kamp alanına ısı yalıtımı yapılmıştır.



Sera Gazı Emisyonları Takibi

Proje kapsamında sera gazı emisyonu değerlendirme çalışmaları 2018 yılında başlamıştır. ÇSED döneminde gerçekleştirilen bu çalışma Ekvator Prensipleri ve IFC Performans Standardı 3'e uygun olarak ERM tarafından yürütülmüştür. İnşaatın beş buçuk yıl süreceği öngörüsü ile bu dönem öncesinde gerçekleştirilen çalışma kapsamında, kamuya açık kaynaklar ve Proje planları kullanılarak potansiyel sera gazı salımı hesaplanmıştır. Gerekli verilere erişilemeyen durumlarda, ilgili faaliyetler için emisyon salım miktarları göz önünde bulundurularak ihtiyatlı kabul yaklaşımı uygulanmıştır. Yapılan tahminler ve hesaplama yöntemlerine ait detaylar Proje internet sayfasında paylaşılan ÇSED Raporu'nda da yer almaktadır.

ERM tarafından 45 aylık inşaat sürecini kapsayacak şekilde, ÇSED'de yapılan ilk varsayımların, inşaatın birinci yılında sahada toplanan veriler ışığında Sera Gazı Emisyonu Değerlendirme Güncellemesi yapılmıştır.

Proje sera gazı emisyon kaynakları kapsamlarına göre aşağıda listelenmiştir:

- Kapsam 1: Jeneratörler, Proje araçları, asfalt ve beton üretimi dahil olmak üzere sahadaki inşaat makinelerinin kullandıkları yakıtlardan kaynaklanan doğrudan emisyonlar
- Kapsam 2: Sahada ve işçi kamplarında kullanılan elektrik kaynaklı dolaylı emisyonlar
- Kapsam 3: İnşaat sırasında, üçüncü taraflarca sağlanan malzemelerin üretimi kaynaklı diğer dolaylı emisyonlar

ERM tarafından yürütülen iki farklı döneme ait sera gazı emisyonları tabloda yer almaktadır.

2019 yılında güncellenen hesaplar sonucunda, Proje inşaatının 2018 yılında öngörülenden daha düşük emisyon değerleri ile tamamlanacağı görülmüştür. Bu farkın, yakıt tüketimi ile ilgili yapılan varsayım, daha kısa inşaat süresi, ihtiyaç duyulan malzemelerin bir kısmının azalmış olması gibi bir dizi faktöre bağlı olduğu saptanmıştır.

Kapsam 1 ve Kapsam 2 emisyonlarının yıllık ortalaması, Ekvator Prensipleri'nin 100.000 t CO₂e eşiğini aşmadığı için alternatif bir analize gerek duyulmamıştır. Bununla birlikte, sürekli performans gelişimi için enerji tüketimi izlenmesi ve sera gazı emisyonlarını azaltmak için gerekli uygulamaların hayata geçirilmesi planlanmıştır. Ayrıca, hesaplanan yıllık ortalama 25.000 t CO₂e, Ekvator Prensipleri gönüllü raporlama emisyon eşliğinin altındadır. Buna rağmen, Proje boyunca enerji tüketimi izlenerek, sera gazı emisyonlarını azaltmak için uygulamalara devam edilecektir.

Sera Gazı Emisyonları		2018 yılında ÇSED Dönemi'nde Gerçekleştirilen 5,5 Yıl Süreli Projeksiyon Hesaplaması (t CO ₂ e)	2019 Yılında Gerçekleştirilen 45 Ay Süreli Sera Gazı Emisyonu Değerlendirme Güncellemesi (t CO ₂ e)	
Kapsam	Emisyon Kaynakları	Köprü & Otoyol	Köprü	Otoyol
Kapsam 1	Motorin	50.000	4.088	2.470
	Motorin (Kamyon Taşımacılığı)	100.000	0,113	28.460
	Asfalt ve Çimento Üretimi	300.000	-	-
	Doğal gaz	-	2.475	2.450
TOPLAM KAPSAM 1 EMİSYONU		450.000	6.680	33.380
Kapsam 2	Elektrik	5.000	6.563	1.180
TOPLAM KAPSAM 2 EMİSYONU		5.000	6.563	1.180
Kapsam 3	Çimento	-	45.375	136.950
	Çelik	130.000	13.550	165.300
	Agrega ve Harç Katkısı	-	-	62.230
TOPLAM KAPSAM 3 EMİSYONU		130.000	58.930	364.480
TOPLAM (Kapsam 1 & 2 & 3)		585.000	471.213	
TOPLAM (Kapsam 1 & 2)		455.000	47.803	
TOPLAM (Kapsam 1 & 2) Yıllık Ortalama		80.000	12.760	



Atık Yönetimi

Proje faaliyetleri sonucu oluşan atıkların kontrolünü sağlamak ve gerekli aksiyonları almak da çevresel performans göstergelerimiz arasında yer almaktadır. Proje'nin atık yönetimi dahil çevresel etkileri, IFC Performans Standardı 3'e uygun olarak Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi aşamasında belirlenmiştir. Proje atık yönetimi; kaynak çıkarımı, dökme malzemesi bertarafı, malzeme ve atıkların taşınması, hafriyat ve inşaat faaliyetleri kaynaklı diğer atıkların bertarafı gibi süreçlerden oluşmaktadır. Proje süresince etkin bir atık yönetim sistemi uygulamak, ortaya çıkabilecek potansiyel etkilerin mümkün olan en düşük miktarda tutulabilmesi için önem arz etmektedir.

- Oluşan atık miktarının Proje'nin başlangıcından itibaren en az seviyede tutulması temel alınmaktadır.
- Yeniden kullanımın mümkün olduğu durumlarda, hafriyat atıkları ve operasyonel atıkların yeniden kullanımı sağlanmaktadır. Satın alımı gereken malzeme miktarı azaltılarak, ulaşım ve işçilik giderleri en az düzeyde tutulmakta ve yakıt tasarrufu sağlanmaktadır.
- Sahada yeniden kullanım en üst düzeyde tutulurken, geriye kalan atıklar için ise saha dışında yeniden kullanım seçenekleri belirlenmektedir.
- Bertaraf, Proje atık yönetim sistemi kapsamında tercih edilen en son seçenektir.

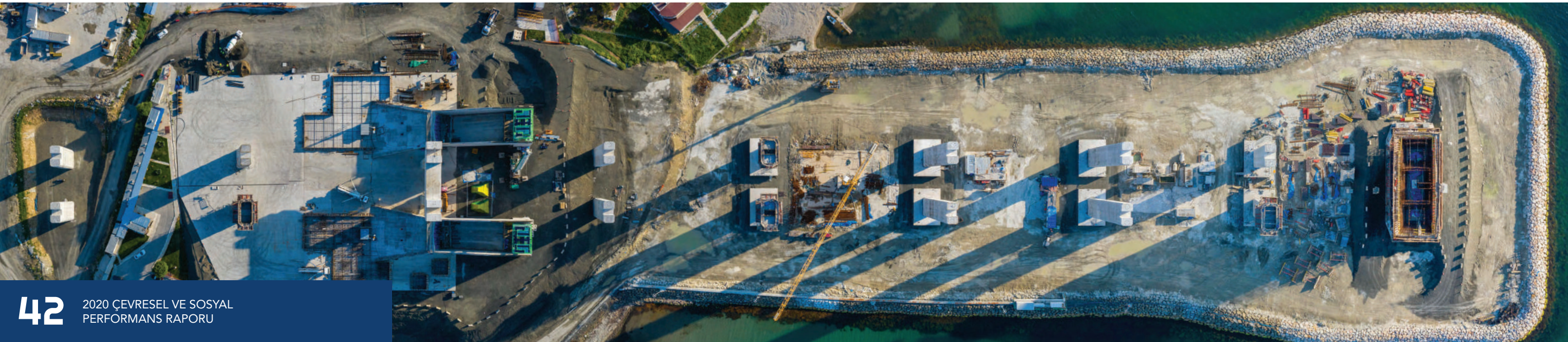
Yukarıda sıralanan atık yönetimi hiyerarşisi prensipleri temel alınarak ÇSED'de belirtilen etki azaltma önlemlerine uygun bir Atık Yönetimi Prosedürü hazırlanmıştır. Alınan önlemler şunlardır:

- Atıklar ve ikincil malzemelerin izni olmayan sahalara ve tesislere teslimi yapılmamalıdır. Sadece yetkili (ilgili devlet kurumu ruhsatına sahip) sahalara ve tesislere teslim gerçekleştirilmektedir.
- Atık üretimi mümkün olduğunca azaltılmaktadır.
- Ambalaj atıklarının en az miktarda oluşması için malzeme alımı, toptan veya yeniden kullanılabilir/iade edilebilir şekilde gerçekleştirilmektedir.
- Sızıntı ve dökülmeleri önlemek için çeşitli önlemler alınmaktadır.
- Mümkün olan yerlerde tehlikesiz malzeme sınıfına giren veya daha az tehlikeli malzemeler kullanılmaktadır.
- Malzemelerin yeniden kullanımı en yüksek düzeyde tutulmaktadır.
- Sahanın bakımının ve temizliğinin gerçekleştirilmesi için etkili uygulamalar tercih edilmektedir.
- Atıkların toplanması uygun bir şekilde yürütülmektedir.
- Ahşap, çelik, plastik ve kâğıt atık türlerinin ayrı bir şekilde toplanması sağlanmaktadır. Tehlikeli, tehlikesiz ve geri dönüştürülebilir atıkların bertaraf öncesinde birbirleri ile karışması engellenmektedir.
- Sızıntı riski olabileceği düşünüldüğü durumlarda atık kapları ikinci bir korumanın içine alınmakta ve bu şekilde muhafaza edilmektedir.

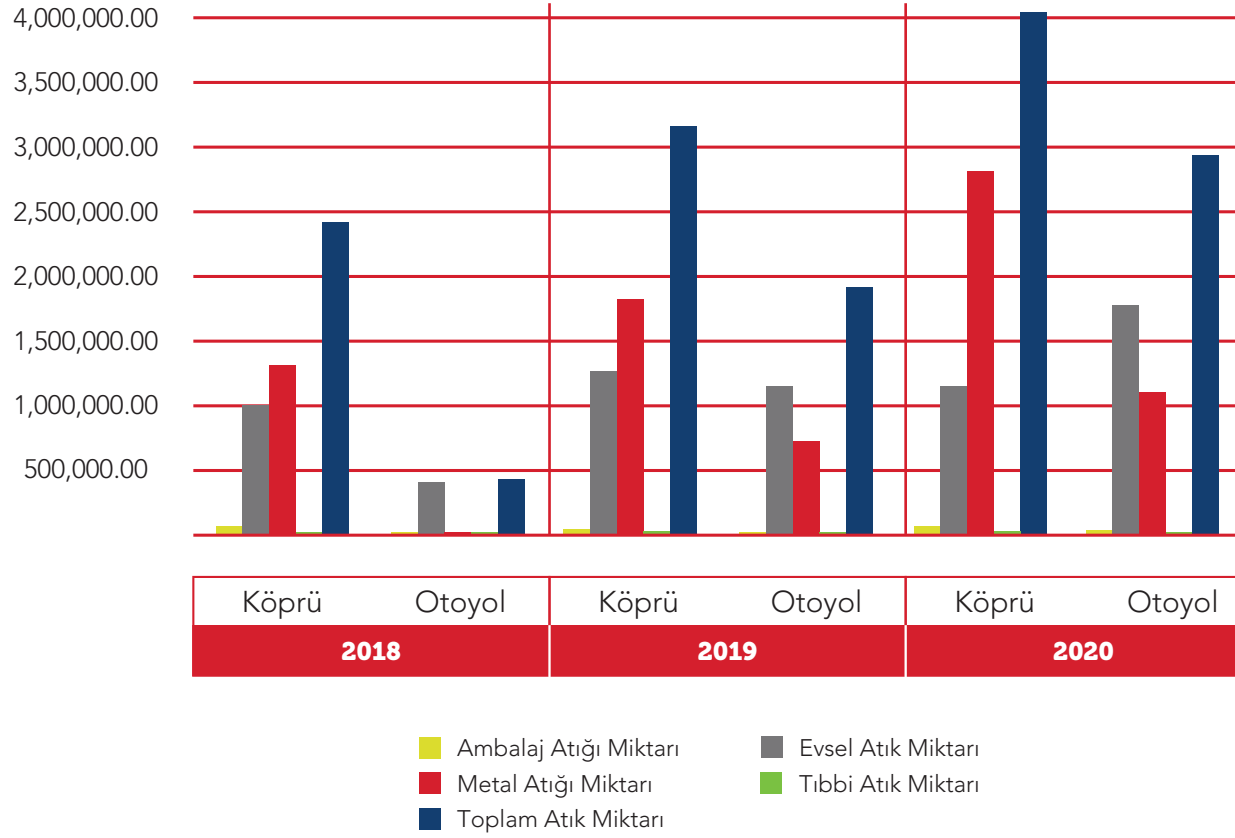
Atık Yönetimi kapsamında; ambalaj atığı, evsel atık, metal atığı ve tıbbi atık miktarları izlenmektedir.

İzlenen Gösterge	Birim	2018		2019		2020	
		Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol
Ambalaj Atığı Miktarı	kg	80.212	14.176	52.707	25.710	76.880	46.070
Ambalaj Atığı Yoğunluğu	kg/çalışan-saat	0,017	0,019	0,009	0,004	0,01	0,01
Evsel Atık Miktarı	kg	1.035.580	416.640	1.272.000	1.164.000	1.160.544	1.781.095
Evsel Atık Yoğunluğu	kg/çalışan-saat	0,230	0,550	0,207	0,198	0,17	0,21
Metal Atığı Miktarı	kg	1.331.390	7.640	1.840.000	744.000	2.821.564	1.115.320
Metal Atığı Yoğunluğu	kg/çalışan-saat	0,296	0,010	0,299	0,126	0,42	0,13
Tıbbi Atık Miktarı	kg	90	22	198	234	381	584
Tıbbi Atık Yoğunluğu*	kg/çalışan-saat	-	-	-	-	-	-
Toplam Atık Miktarı	kg	2.447.272	438.478	3.164.840	1.933.674	4.059.369	2.943.069
Toplam Atık Yoğunluğu	kg/çalışan-saat	0,643	0,579	0,515	0,328	0,60	0,34

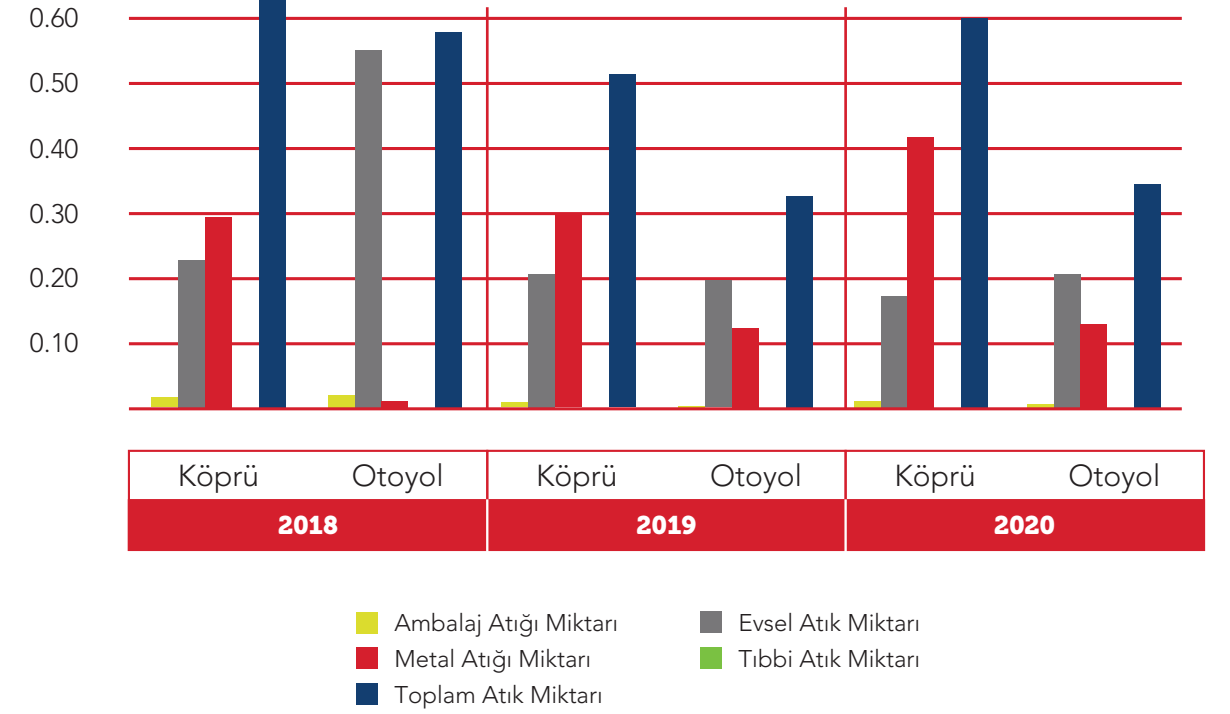
*Tıbbi atık miktarının çok düşük olması sebebiyle yoğunluk değeri göz ardı edilmiştir.



Atık Miktarı (Kg)



Atık Yoğunluğu (Kg)



2020 yılında, 2019 yılına kıyasla çalışan-saat başına üretilen atık miktarında az bir artış gözlemlenmiştir. Bu doğrultuda, 2020 yılı için belirlenmiş aşağıdaki atık azaltım önlemleri gözden geçirilmiş ve 2021 yılı için ilave eylemler belirlenmiştir.

- Geri dönüştürülebilen atıkların ve tehlikeli atık sınıfına giren atıkların kaynağında ayrı toplanması için çeşitli eğitimler düzenlenmiştir.
- Atık sahalarının tanıtımı, saha kontrolleri esnasında gerçekleştirilmiştir.
- Atıkların verimli bir şekilde toplanabilmesi amacıyla, yeni atık toplama noktaları oluşturulmuştur.
- Kamp alanlarında ve saha çalışma alanlarında ambalaj atıklarının saklanabileceği konteyner sayısı artırılarak ambalaj atıklarının evsel atıklar ile karışması önlenmiştir.
- Önem arz eden evraklar dışındaki kâğıtların, çift taraflı basılması sağlanmıştır.
- Mevcut ürünlerin kullanım sürelerinin artırılması için eğitimler gerçekleştirilmiştir.
- Tehlikesiz atıkların yeniden kullanımının sağlanabilmesi için çalışmalar yapılmıştır.
- Her bir satın alınan malzeme ile birlikte ambalaj atık miktarının artmasını önlemek üzere toptan satın alma uygulamaları gerçekleştirilmiştir.
- Ortaya çıkan asfalt ve beton atıkları, yerel belediyelerce köy yollarının iyileştirilmesi için kullanılmıştır.



Gürültü Yönetimi

Proje'nin sebep olacağı gürültü etkilerinin tespiti, ÇSED döneminde gerçekleştirilmiştir. Gürültü düzeyinin inşaat faaliyetleri başlamadan önce tespit edilmesine ek olarak inşaat ve işletme dönemlerinde de izlenmesi bir gereklilik olarak belirlenmiştir. Bu doğrultuda Proje alanında bulunan altı lokasyonda gürültü seviyesi tespit çalışmaları yürütülmüştür.

Gürültü izleme faaliyetleri, IFC Çevre, Sağlık ve Güvenlik Rehberi'ne uygun şekilde aylık olarak gerçekleştirilmektedir. Sonuçlar IFC Standartları tarafından belirlenen aşağıdaki prensiplere göre değerlendirilmektedir:

- Gürültü seviyeleri gündüz 55 dBA'yı (07:00 - 22:00) ve gece 45 dBA'yı (22:00 - 07:00) aşmamalıdır.
- Mevcut durum sonuçlarının 45/55 dBA eşiklerinin üzerinde olduğu durumlarda, gürültü seviyeleri, gürültü başlangıç verilerine kıyasla 3 dBA'dan fazla artış göstermemelidir.

Ölçüm çalışmaları sonucunda elde edilen veriler, İSG ve Çevre bölümlerinde periyodik olarak gerçekleştirilen gürültü izleme faaliyetlerinde girdi olarak kullanılmaktadır.

Proje'nin inşaat aşamasının neden olabileceği gürültü etkilerine ek olarak, işletme sürecindeki gürültü etkileri de değerlendirilmiştir. İşletme döneminde ortaya çıkabilecek gürültünün önüne geçebilmek için gürültü modellemesi yapılmıştır. Tanımlanan gürültü etki değerlendirme çalışmasına göre, tüm alıcı noktalar için nihai etki boyutları, 2023 ve 2033 yıllarına göre belirlenmiştir. Nihai etki boyutu ve en yüksek gündüz ve gece sınır aşımaları ölçümlenmiştir. Nihai etki boyutu "Büyük" ve "Orta" olarak bulunan bölgeler için etki azaltma önlemleri belirlenmiştir. Etki boyutunun daha düşük olduğu bölgeler için ise sosyal izleme önerilmektedir. Çalışmanın sonunda, otoyolun işletilmesi ile ilgili olarak "Büyük" ve/veya "Orta" düzeyde gürültü etkisi yaşaması beklenen yalnızca bir yerleşim yeri olduğu belirlenmiştir. Çalışma, bu yerleşim yeri için fiziksel bir önlem alınması gerekliliğini ortaya koymuştur. Bu doğrultuda, modelleme çalışmasının çıktıları kullanılarak bu yerleşim yerindeki gürültüyü en aza indirecek şekilde bir gürültü bariyeri yapılmasına karar verilmiştir. 2020 yılı içerisinde bariyerin tasarım çalışmaları başlatılmıştır. 2021 yılı içerisinde de imalatın yapılması hedeflenmektedir.

Biyolojik Çeşitliliğin Korunması

İnsan sağlığından ekonomik faaliyetlere, doğal kaynakların korunmasından tarım faaliyetlerine yaşamın devamlılığını sağlayan birçok unsurun sürdürülebilirliği için Proje süresince biyolojik çeşitliliğin korunması çalışmalarını titizlikle sürdürmekteyiz.

ÇSED döneminde, Proje'nin biyolojik çeşitliliğe mevcut etkilerinin tespiti gerçekleştirilmiştir. Biyolojik çeşitliliği etkileyebilecek Proje faaliyetlerinin yönetilmesi için IFC Performans Standardı 6 ışığında Biyolojik Çeşitlilik Aksiyon Planı oluşturulmuştur. Bu planda etkiler ve etki alanları; karasal ekoloji, tatlı su ekolojisi ve deniz ekolojisi olarak üç grup altında incelenmektedir.

Karasal ekoloji

Proje sahası (Malkara'dan Çanakkale'ye 88 km) boyunca her iki yanda 500 metrelik tampon bölgeler içeren 1.000 metre enindeki ara bölge, etki alanı olarak kabul edilmektedir.

Tatlı su ekolojisi

Proje ile kesiştiği gözlemlenen tatlı su kaynakları, etki alanı olarak kabul edilmektedir.

Deniz ekolojisi

Köprü ve inşaat sahalarının deniz ortamıyla kesiştiği yerler, etki alanı olarak kabul edilmektedir.

Biyolojik çeşitlilik üzerindeki etkimizi azaltma hedefiyle çeşitli aktiviteler ve ekoloji uzmanlarının yönlendirmeleri ışığında faaliyetlerimizi sürdürmekteyiz. Bu kapsamda hayata geçirmiş olduğumuz iyi uygulamalardan bazıları şunlardır:

Orman arazilerinin uzun süreli olarak farklı kullanım alanlarına dönüşmesi ve biyolojik çeşitliliğin tahribatı, iklim krizine sebep olan insan kaynaklı faktörlerin ilk sıralarında yer almaktadır. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, ormansızlaşma tehlikesine karşı üzerine düşen sorumluluğun bilinci ile taahhütler belirleyerek, yeniden ağaçlandırma çalışmalarını yürütmektedir. Bu doğrultuda, Çevresel ve Sosyal Aksiyon Planı dahilinde Proje'den etkilenecek ağaç sayısı ve orman alanlarının belirlenmesi amacıyla 2019 yılında "Ağaç Hesaplama Raporu" hazırlanmıştır. Proje'den etkilenen arazilerdeki ormansızlaşma alanı ve etkilenen ağaç sayısının hesaplama metodu, Mart 2019'da ARUP tarafından onaylanmış ve Proje'nin yeniden ağaçlandırma taahhütlerinin belirlenmesinde kullanılmıştır.

Yeniden ağaçlandırma hesaplarının iki fazda yapılması planlanmıştır.

Faz 1 kapsamındaki incelemeler sonrasında toplam 86.443 ağacın Proje'den etkileneceği belirlenmiştir. Etkilenen her bir ağaç için 5 yeni ağaç dikilmesi amaçlanmaktadır. Bu bağlamda dikilecek toplam ağaç sayısı 432.215 olarak hesaplanmıştır. 2021'de netleştirilecek Faz 2 süreci için ağaç hesaplamaları devam etmektedir.

Pinna nobilis (pina midyesi) Akdeniz bölgesine özgü endemik deniz canlılarından biridir. Popülasyonlarındaki ciddi azalma nedeniyle Avrupa Konseyi Habitat Direktifi (Doğal yaşam ortamlarının ve yabani hayvan ve bitki türlerinin korunmasına ilişkin 92/43/EEC numaralı Konsey Direktifi) ile koruma altına alınmıştır. Bu türün yoğun yaşadığı bir bölge olan Çanakkale Boğazı'nda, biyolojik çeşitlilik çalışmalarımız kapsamında 2018 yılında, **1.054 adet Pinna nobilis bireyi güvenli bölgelere taşınmıştır.** Nakil için, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi ile birlikte çalışılmıştır. Üniversite yetkilileri, keşif dalışı yaparak midye sayılarını saptamış ve nakil için bir plan oluşturmuştur. Midyelerin sağlıklı bir şekilde doğal ortamlarında yaşayıp yaşamadığı nakil işlemi üzerinden bir ay geçtikten sonra su altı dalışları ile kontrol edilmiştir. bir yıl sonra, 2019 yılında da hayatta kalma yüzdesini takip etmek için bir dalış daha gerçekleştirilmiştir. Nakilden sonraki yıllar olan 2019 ve 2020'de de hayatta kalma yüzdesini takip etmek amacıyla dalışlar gerçekleştirilmiştir. **Bu dalışlar sonucunda popülasyonun %95'ine yakın bir kısmının yaşadığı saptanmıştır.**

Projemiz'in inşaat döneminde su ve kara habitatları için ekolojik çalışmalar gerçekleştirmekte ve biyolojik çeşitliliği korumak için çalışmaktayız. Proje kapsamında hazırlanan ÇSED Raporu'nda, otoyol güzergâhında üç nadir bitki türü tespit edilmiştir: Günlük Otu, Tüylü Düzbağa ve Ergene Kekiği. Bu türlerin korunabilmesi için, **otoyol güzergâhı boyunca bitki tohumlarının toplanması ve Türkiye Tohum Gen Bankası'na gönderilmesi çalışmaları sürdürülmektedir.** Proje Toprak Erozyonu, Geri Kazanım ve Peyzaj Yönetimi Planı kapsamında, inşaat sonrası peyzaj aşamasında toplanan ve kullanılan tohumların tür ve miktarlarının kaydı tohum toplama ve sayma faaliyetleri sonucu Tohum Toplama Kaydı'na kaydedilmektedir. Tohum sayma faaliyetleri devam etmekle birlikte 2020 yılında 8.000'den fazla tohum toplanmıştır.

Bölgede bulunan birçok yabani hayvan türünü korumak amacıyla, otoyol çalışmaları planlarında, hayvanların ve sürücülerin güvenliği için çeşitli uygulamalar yapılmasına karar verilmiştir. **Otoyol çalışmalarının yabani hayvan gruplarının geçişini engellememesi ve avlanma faaliyetlerine engel olmaması için insan ve araç geçişlerine kapalı bir ekolojik köprü yapılması planlanmıştır.**

7. Sosyal Performans Yönetimi ve Toplumsal Değer Yaratma

Şeffaf Paydaş Etkileşimi

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, Vizyon 2023 hedefleri doğrultusunda karayollarının iyileştirilmesi hususunda bir dönüm noktasıdır. Projemiz süresince çeşitli paydaş grupları ile farklı iletişim kanalları üzerinden etkileşim sağlanmaktadır. 2016 yılında ÇED Raporu'nun onaylanmasının ardından, paydaşlar ile ilk etkileşimler gerçekleştirilmiştir. Paydaşlarla Danışma Süreci ise 2018 yılı Ocak ayında IFC Performans Standartları ile uyumlu olarak yürütülmüştür (30 gün resmi süreç, 30 gün ek süre olarak). İçerisinde taslak ÇSED Raporu'nun da bulunduğu Proje dokümanları halkın yorumuna açılmıştır. Sürece 68 sivil toplum kuruluşu davet edilmiş ve düzenlenen etkinliklere yaklaşık 1.000 kişilik katılım sağlanmıştır. Paydaşların görüşleri ve verdikleri geri bildirimler, Paydaş Katılım Planı'nın temellerini oluşturmuştur.



1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi Paydaş Katılım Planı kapsamında;

- Proje'den etkilenen tüm kilit paydaşlara ve halka Proje bilgisi sunulmuştur.
- Paydaşlara Danışma Süreci dahilinde, Proje'den herhangi bir düzeyde etkilenen paydaşlara ve diğer ilgili paydaş gruplarına bilgilendirme yapılmıştır. Proje'den etkilenen kişilere (PEK), Paydaşlarla Danışma Süreci hakkında bilgi verilmiştir.
- Paydaşlarla Danışma Sürecinde alınan görüş ve geri bildirimlerin, ÇSED Raporu'na son şeklinin verilmesi sürecinde nasıl dikkate alındığı açıklanmıştır.
- Şikâyet mekanizması ile ilgili detaylı bilgi verilmiştir

Aşağıdaki tabloda her bir paydaş grubu için iletişim aracı ve sıklığı bilgisi sunulmaktadır

Paydaşlar	İletişim Aracı	İletişim Sıklığı
Resmi Makamlar	Raporlar	Ayda Bir
	Toplantılar	Ayda Bir
	Özel Etkinlikler (Fuar, Seminer, Konferans vb.)	Duruma Özel
	Resmî Yazışmalar	Sürekli
	E-Posta	Sürekli
	Medya (Televizyon, Gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal Medya	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
Proje Çalışanları	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 İlişkiler Belgesi	Sürekli
	Eğitimler	Sürekli
	İş Sağlığı Ve Güvenliği Toplantıları	Ayda Bir
	Personel Şikâyet Mekanizması	Sürekli
	Proje Danışma Hattı	Sürekli

Paydaşlar	İletişim Aracı	İletişim Sıklığı
Gelecekteki Müşteriler	Özel Etkinlikler (Fuar, Seminer, Konferans vb.)	En Az Yılda Bir
	Medya (Televizyon, Gazete Vb.)	Sürekli
	Sosyal Medya	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
	Çağrı Merkezi	Sürekli
	Proje Danışma Hattı	Sürekli
Yerel Halk (Proje'den Etkilenen Kişiler Dahil)	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
Sivil Toplum Kuruluşları (STK'lar)	Paydaşlarla Danışma Süreci Toplantıları	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
	İnternet Sitesi	Sürekli

Paydaşlar	İletişim Aracı	İletişim Aracı
Kreditörler ve Kreditörlerin Danışmanları	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
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 İlişkiler Dokümanı	Sürekli
	Denetim / Kontrol	Ayda Bir
	Eğitimler	Sürekli
	İş Sağlığı Ve Güvenliği Toplantıları	Ayda Bir
	Personel Şikâyet Mekanizması	Sürekli
	Personel Memnuniyeti Anketi	Üç Ayda Bir
	Proje Danışma Hattı	Sürekli
	Medya (Televizyon, Gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal Medya	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
Akademisyenler	Teknik Ziyaretler	Duruma Özel
	Medya (Televizyon, Gazete vb.)	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
	Çağrı Merkezi	Sürekli
	Proje Danışma Hattı	Sürekli

Paydaş etkileşimi kapsamındaki iletişim araçlarımızdan birisi de şikâyet mekanizmasıdır. Proje'den etkilenen paydaşlar veya ilgili diğer paydaşların şikâyetlerini, sorularını ve düşüncelerini paylaşabilmeleri amacıyla sunulan şikâyet mekanizması iletişim platformları aşağıdaki gibidir:

- Köyler ile şikâyet formlarının paylaşılması
- Proje Danışma Hattı
- Proje Ofisi'ne direkt posta ile bildirimlerin yapılması
- Şikâyet, soru ve görüşlerin Halkla İlişkiler Uzmanı'na direkt iletimi

Proje ile ilgili soru görüş ve şikâyetlerinizi www.1915canakkale.com internet adresimizdeki görüş formu info@1915canakkale.com e-posta adresi ya da 0850 281 4488 numaralı Proje Bilgi Hattı aracılığıyla tarafımıza iletebilirsiniz.



Toplum Düzeyinde Destek Programı

Toplum Düzeyinde Destek Programı'nın (TDDP) temel odak noktası, KGM tarafından Türk mevzuatı ile uyumlu olarak ödenmiş ya da ödenecek tazminatlara ek olarak, ailelerin yaşamlarını Proje'den olumsuz etkilenmeden devam ettirebilme veya yeni yöntemlerle geliştirebilmelerine imkân sağlayacak programlar uygulanmasıdır. TDDP, Ana Uygulayıcı Ortağımız Sürdürülebilir Kırsal ve Kentsel Kalkınma Derneği (SÜRKAL) iş birliği ile yolun iki yanındaki 500 metre koridorunda yer alan 32 yerleşim yerinde, Mayıs 2019'da uygulamaya başlanmıştır.

TDDP için dört ayrı program belirlenmiş, bu programların ana amaçları aşağıda sıralanmıştır:

1. Program – Beceri Geliştirme ve Pazara Erişim

- İlgili yerleşim yerlerindeki halkın gelişimi için beceri geliştirme ve mesleki eğitim çalışmalarının yürütülmesi,
- Proje'den etkilenen hassas grupların Toplum Düzeyinde Destek Programı'na katılımının teşvik edilmesi,
- Proje'den etkilenen çeşitli paydaş gruplarının (çiftçiler, balıkçılar vb.) farklı geçim kaynaklarına erişim sağlayabilmeleri için desteklenmesi,
- İş başında eğitim ve uygulamalı çalışmaların yürütülmesi ile gelir sağlayabilecek faaliyetlerin desteklenmesi,
- Sivil toplum kuruluşları ve özel girişimlere eğitim desteği verilmesi amaçlanmaktadır.

2. Program – Kurumların Kapasitelerinin Geliştirilmesi

- Mevcut yerleşim yerlerinde bulunan kurumlara gerekli kapasite geliştirme eğitimlerinin verilmesi,
- Proje bölgesinde mevcut olan ortaokulların onarımının gerçekleştirilmesi amaçlanmaktadır.

3. Program – Doğal Kaynaklar ve Sürdürülebilir Enerji Kaynakları

- Doğal kaynakların etkin ve verimli kullanımı, kaynak koruması doğrultusunda toplumsal ve yerel kurumlara verilen eğitimin sağlanması,
- Çevreye etkisi daha düşük olan alternatif enerji kaynaklarının kullanımının yaygınlaştırılması,
- Çevre bilincinin geliştirilmesi, bu doğrultuda kampanya tasarımı ve uygulamaya koyulması amaçlanmaktadır.

4. Program – Toplum Sağlığı, Güvenliği ve Refahı

- Mevcut yerleşim yerlerinde ortaya çıkan atıklar ve bu atıkların bertarafı konusunda çevresel bilince sahip olunması,
- Mevcut hassas gruplara, yaşlılara, kadınlara ve gençlere, sahip oldukları sağlık koşullarının nasıl geliştirilebileceği hakkında bilgi verilmesi,
- Refahın sağlanması için yürütülen tüm faaliyetlere destek olunması amaçlanmaktadır.

TDDP'yi şekillendirmek için 2019 yılında, Gelibolu ilçesine bağlı beş yerleşim yerinde ve Lapseki ilçesindeki dört yerleşim biriminde odak grup toplantıları ile Halkın İhtiyaçlarının Değerlendirilmesi (Community Needs Assessment – CNA) çalışması yürütülmüştür. Toplantılara 9 yerleşim yerinde 71 kadın ve 120 erkek olmak üzere toplam 191 kişi katılmıştır. Çalışma sonucunda ortaya çıkan bulgular, Toplum Düzeyinde Destek Programı'nı yerel halk için daha verimli kılabilmek amacıyla, detaylı uygulama planları oluşturulurken dikkate alınmıştır.

2020 yılı içerisinde TDDP kapsamında yapılan çeşitli aktiviteler aşağıdaki şekilde özetlenmiştir:

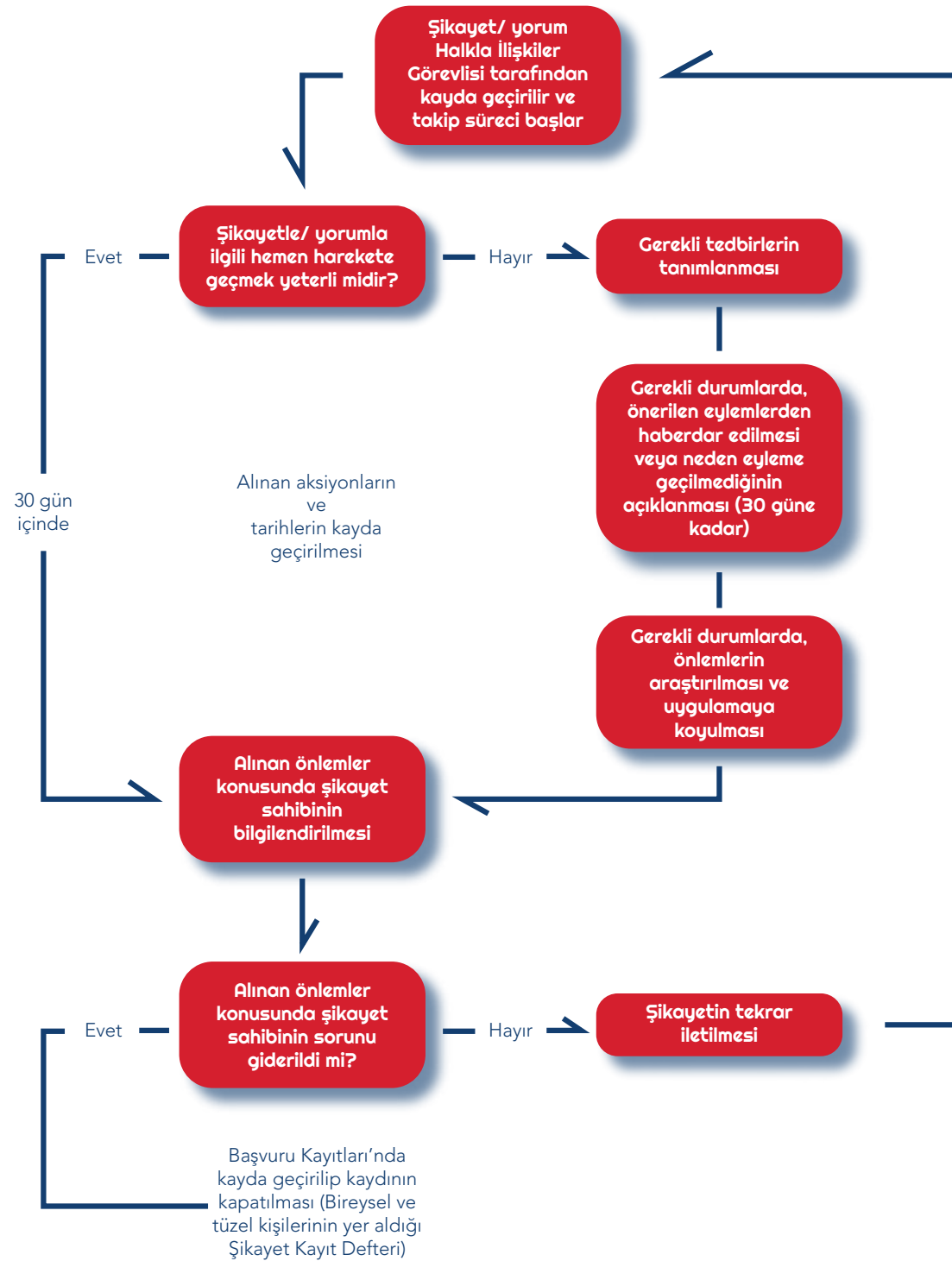
- Sütlüce merasında yürütülen ıslah çalışmaları kapsamında 300 dekar alanda ilaçlama ve ekim çalışmaları yapılmıştır. Kalan 315 dekarlık alandaki çalışmalar 2021 yılı içerisinde tamamlanacaktır.
- 752 haneye Sağlıklı Gıda Üretimi Eğitimi verilmiş ve girdi desteğinde bulunulmuştur.
- 61 üreticiye Tuta Zararlısı ile Mücadele Eğitimi verilmiş ve girdi desteğinde bulunulmuştur.
- 159 üreticiye Akdeniz Meyve Sineği ile Mücadele Eğitimi verilmiş ve girdi desteğinde bulunulmuştur.
- Hayvancılık ve tarımla ilgilenen 701 üreticiye Yem Bitkisi Yetiştiriciliği Eğitimi verilmiş ve toplam 37 ton yem bitkisi tohumu dağıtılmıştır.
- 2605 haneye Kışık Sebze Üretimi Eğitimi verilmiş ve toplam 5,5 ton sebze tohumu dağıtılmıştır.
- 61 hanede arıcılık eğitimleri düzenlenmiş ve katılımcılara arıcılık takımları hibe edilmiştir.
- 66 haneye Karadut Yetiştiriciliği eğitimi verilmiş ve 250 adet fidan teslim edilmiştir.
- Daha önce yürütülmüş İhtiyaç Analizi çalışmasıyla yerleşim yerlerine özgü belirlenmiş 11 farklı makine ve ekipmandan toplam 45 adedi satın alınmış ve yerleşim yerlerine hibe edilmiştir. Makine ve ekipmanlar yerleşim yerinde varsa üretim kooperatine, yoksa muhtarlıklara teslim edilmiş ve güvenli kullanım, bakım ve onarım gereksinimleri ile ilgili eğitimler düzenlenmiştir.
- Gelibolu Ziraat Odası ile birlikte 5 dekarlık bir Demonstrasyon Alanı oluşturulmuş ve 12,000 adet fide ile Lavanta Yetiştiriciliği faaliyetine başlanmıştır. Böylece, lavanta üretimine ilgi duyan çiftçilerin uzun süreler boyunca bu alanı kullanarak uzmanlardan teorik ve pratik eğitim alması hedeflenmiştir.
- Bölgedeki balıkçılık faaliyetlerini desteklemek için 600 paket (1.559,77 kg) balık ağı satın alınarak Gelibolu İlçe Su Ürünleri Kooperatifi 30 üyesine tutanak karşılığı teslim edilmiştir.
- Koruköy'de tarım ve hayvancılıkla uğraşan üreticilerin arazideki su kaynağını etkin ve verimli kullanabilmeleri için 800 metre uzunluğunda bir su hattı açılmıştır.

Halkın Katılımına Yönelik Faaliyetler

Yerel halkla ilişkimize değer veriyor ve onları komşularımız olarak görüyoruz. Bu nedenle, her fırsatta onları dinlemeye çalışıyor ve Proje ile ilgili görüşlerini alabilmek için yeni yollar ve araçlar geliştiriyoruz.

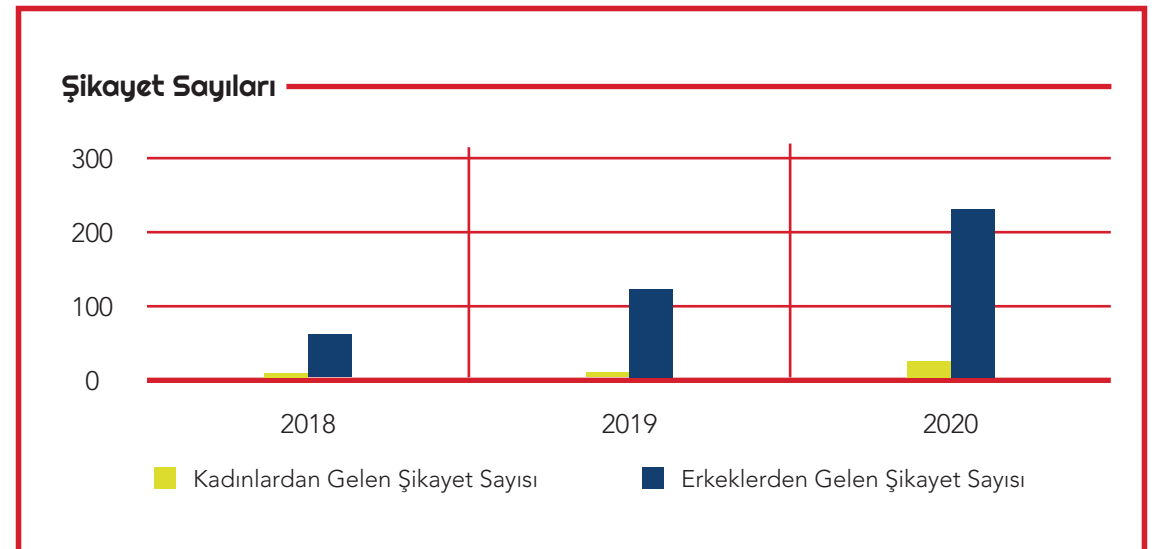
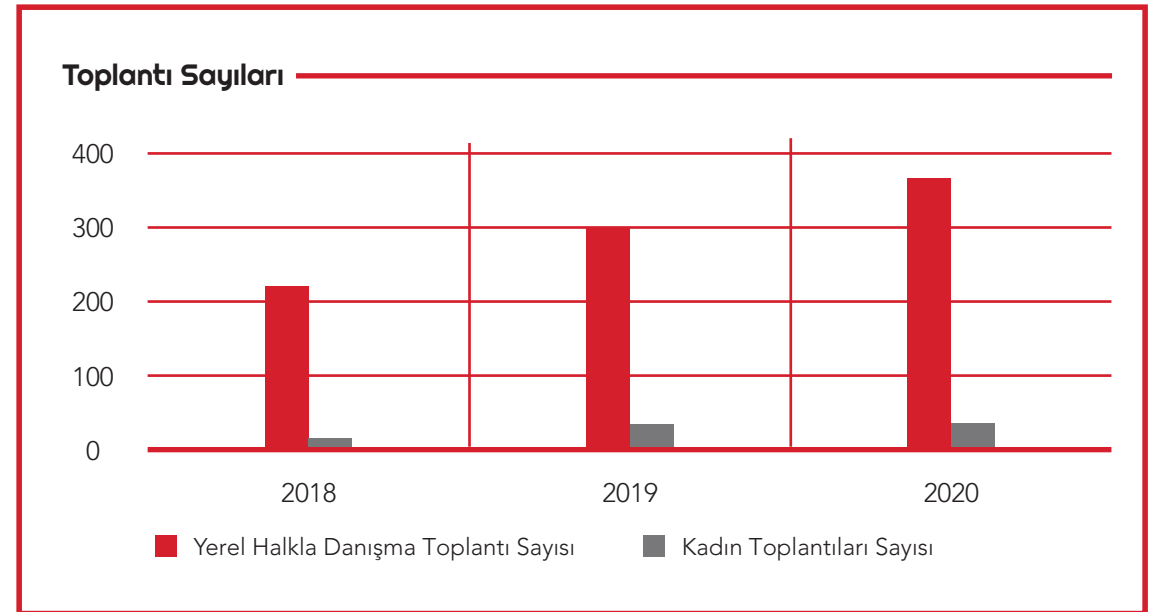
Yerel halktan gelen geri bildirim, şikâyet, yorum ve talepler titizlikle dikkate alınarak ve sürece uygun bir şekilde yönetilmektedir. Mevcut şikâyetler değerlendirilirken adil olma ve şeffaflık ilkeleri doğrultusunda gerekli aksiyonlar alınmaktadır.

Şikâyet değerlendirme süreç akışı:



Şikâyetlerin etkin bir biçimde anlaşılabilmesi için halkla ilişkiler uzmanlarımız Proje bölgesindeki köylerde çeşitli görüşmeler yapmakta ve toplantılar düzenlemektedir.

Halkın Katılıma Yönelik Faaliyetler	2018	2019	2020
Yerel Halkla Danışma Toplantı Sayısı	220	300	399
Kadın Toplantıları Sayısı	14	33	35
Halktan Gelen Şikâyetler ile İlgilenilme Yüzdesi	%99	%99	%100
Kadınlardan Gelen Şikâyet Sayısı	8	9	4
Erkeklerden Gelen Şikâyet Sayısı	61	122	137



Etik Yönetimi

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'ne çok sayıda şirket ve çalışanın dahil olması ve Proje etki alanının genişliği sebebiyle, Proje'nin etik değerlerinin belirlenmesi ve iş davranış protokollerinin tanımlanması bir gerekliliktir. Proje Etik Politikası ile inşaat dönemini kapsayan taahhütlerin çalışanlara aktarılması ve çalışanların önemli etik konuları tanınması amaçlanmaktadır. Proje dahilinde ilgili kişinin sorumluluklarını düzgün bir şekilde yerine getirebilmesi ve ahlâki değerlerin korunması açısından, Proje Etik Politikası bir rehber niteliği taşımaktadır.

Tüm çalışanlar, altyükleniciler ve danışmanlar için geçerli olan Proje Etik Politikası, IFC Performans Standardı - İş ve Çalışma Koşulları ile uyumlu şekilde oluşturulmuştur. Bu doğrultuda, Proje etik yönetimi uluslararası düzeyde kabul görmüş bir rehber ile tutarlı olacak şekilde gerçekleştirilmektedir. Proje Etik Politikası, İnsan Kaynakları ve İdari İşler Departmanı sorumluluğunda yıllık olarak gözden geçirilmekte ve ihtiyaç duyulması halinde revize edilmektedir.

Politika uygulamaları kapsamında, Proje çalışanları tarafından İşçi Şikâyet Mekanizması yolu ile aykırı davranışlar iletilmekte, davranışların değerlendirilmesi ve cezaların belirlenmesi süreçleri Proje Ödül ve Ceza Prosedürü esas alınarak yürütülmektedir.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi Etik Politikası aşağıdaki prensipler ile uygulanmaktadır;

- Proje faaliyetlerinin yasal çerçeveye uygun şekilde yürütülmesi
- Bireysel haklara ve kültür farklılıklarına saygı gösterilmesi
- İş ilişkileri kurarken dürüstlüğü esas alınması
- Fikir ve görüş paylaşımı sırasında dürüst, saygılı ve sorumlu hareket edilmesi
- Her türlü istismardan, zorbalıktan ve rahatsız edici hareketten kaçınılması
- Tarafsız davranılması ve Proje adının, kurumsal kimliğinin, itibarının ve gücünün kişisel fayda için kullanımından kaçınılması
- Bilgi paylaşımının duyarlı bir şekilde gerçekleştirilmesi ve gizli bilgi ve/veya dokümanın kullanımından ve paylaşımından kaçınılması
- Hediye verilmemesi ve kabul edilmemesi
- Proje'nin İş Sağlığı ve Güvenliği prensiplerine uyulması
- Proje'de yürütülen çevresel faaliyetlerde sorumluluk alınması
- İş ortamının güvenli ve temiz tutulması
- Yerel halka ilişkilerin iyi tutulması ve rahatsızlığa sebep olabilecek her türlü eylemden kaçınılması

Proje kapsamında çalışma ve istihdam koşulları, İstihdam Politika Belgesi dahilindeki İş Gücü, Çalışma Koşulları ve İş Sağlığı ve Güvenliği Politikaları ile güvence altına alınmıştır. Bu kapsamda çocuk çalışana izin verilmemesi ve zorla çalıştırmayı önleme, ayrımcılık yapmama ve fırsat eşitliği, yerel kaynak kullanımının önceliklendirilmesi, işçi örgütleri, ücretler, menfaatler ve çalışma koşulları, genel iş sağlığı ve güvenliği kuralları, eğitim ve sürekli farkındalık imkanları, işçi konaklaması ve yüklenici haklarının korunmasına yönelik kural ve ilkeler tanımlanmıştır.

İnsan Kaynakları Yönetimi

Proje İstihdam Politikası ile çalışanlarımızın haklarını güvence altına alarak, toplum için değer üretme hedefiyle çalışmaktayız. Çalışanlarımızın düzenli eğitim alabildikleri, beceri ve yetkinliklerini artırebildikleri, insan haklarına saygılı, ayırım gözetmeksizin fırsat eşitliğini destekleyen, adil ve eşitlikçi bir iş ortamı yaratmayı hedefliyoruz. İşe alımdan başlayarak tüm insan kaynakları süreçleri boyunca tarafsız ve şeffaf bir yaklaşım benimsenen Proje'de, yaş, cinsiyet, inanç, etnik köken veya başka bir kişisel özelliğe bakılmaksızın tüm çalışanlara eşit olanaklar sunulmakta ve ayrımcılığa izin verilmemektedir.

2020 Yılı Saha Çalışan Demografiği*				
Köprü				
Şirket	Teknik Personel	İdari Personel	Mavi Yaka	Toplam
DLSY JV Çalışanları	350	86	183	619
Altyükleniciler	126	276	2212	2614
Genel Toplam	476	362	2395	3233
Otoyol				
Şirket	Teknik Personel	İdari Personel	Mavi Yaka	Toplam
DLSY JV Çalışanları	215	47	83	345
Altyükleniciler	149	159	2309	2617
Genel Toplam	364	206	2392	2962

2020 Yılı ÇOK A.Ş. Çalışan Demografiği*	
Departman	Çalışan Sayısı
Üst Yönetim	4
Sözleşme ve İdari İşler	12
Teknik	9
Finans	10
Ankara Ofisi	2
Toplam	37

*2020 yılının Aralık ayı sonu itibarıyla aylık bazlarda hazırlanan raporlara ait verileri içermektedir.

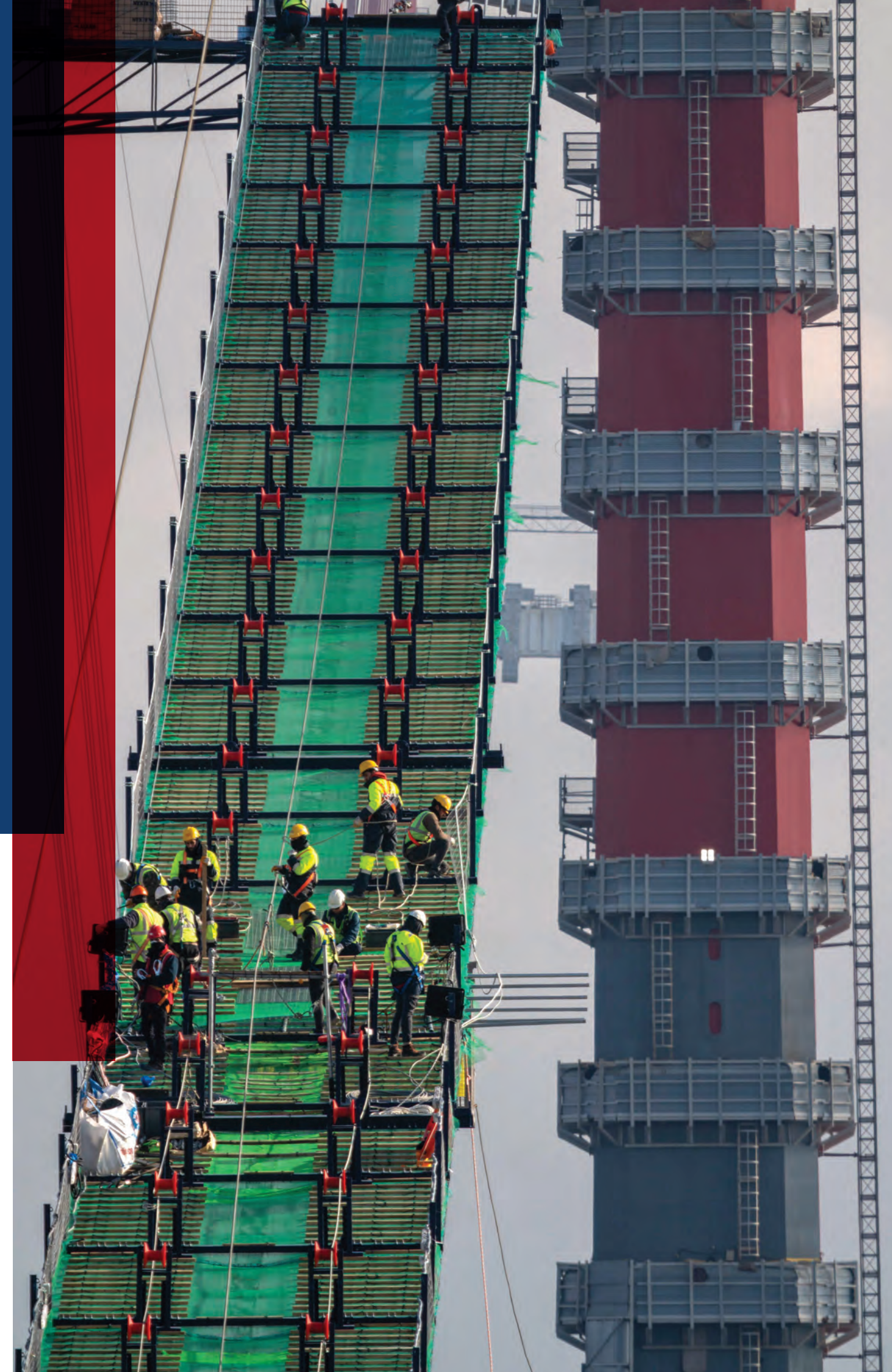


Farklı Kategorilerde Çalışan Kırılımları*	
ÇOK A.Ş. Çalışanları	
Kadın	%24
Erkek	%76
DLSY JV Çalışanları	
Köprü	%64
Otoyol	%36
Altyüklenici Çalışanları	
Köprü	%50
Otoyol	%50
Tüm Çalışanlar	
Yerel İstihdam	%19
Yabancı Çalışanlar	%3
Kadın Çalışanlar	%6

*Aralık 2020 sonu itibariyle.

Proje çalışanlarının memnuniyetini periyodik olarak düzenlediğimiz Çalışan Memnuniyet Anketleri aracılığıyla ölçmeye 2020 yılında da devam ettik. Şubat, Mayıs, Temmuz ve Kasım 2020'de düzenlediğimiz anketlerin sonuçları aşağıdaki sunulmuştur.

	Şub. 20	May. 20	Tem. 20	Kas. 20
Şikâyet Mekanizması	91%	%88	%92	%96
Pandemi (Covid-19)	0%	%78	%80	%85
Kamp Alanları ve Yemek Servisi	%85	%88	%87	%93
İş Sağlığı ve Güvenliği Koşulları	%95	%93	%94	%96



Ekonomik Etkiler

Yerel İstihdam Çalışması

İstihdam Politikamızın önemli bir bileşenini oluşturan yerel istihdamın önceliklendirilmesine dair çalışmalarımızı 2020 yılında da sürdürmeye devam ettik. Projedeki tüm yüklenici ve altyükleniciler yürütülen kapasite geliştirme aktiviteleri doğrultusunda yerel istihdama öncelik vermeleri konusunda cesaretlendirilmiş ve bu durum ayrıca kendileriyle yapıla sözleşmelere de bir taahhüt olarak eklenmiştir. Bu çabaların sonucunda proje toplam iş gücünün yaklaşık %20'sinin proje etki alanında yer alan yerleşimlerden istihdam edilmesi sağlanmıştır. Yerel istihdamın önceliklendirilmesi sayesinde yerel işgücünün kapasiteleri arttırılmış ve belli alanlarda iş tecrübesi oluşturmaları desteklenmiştir.



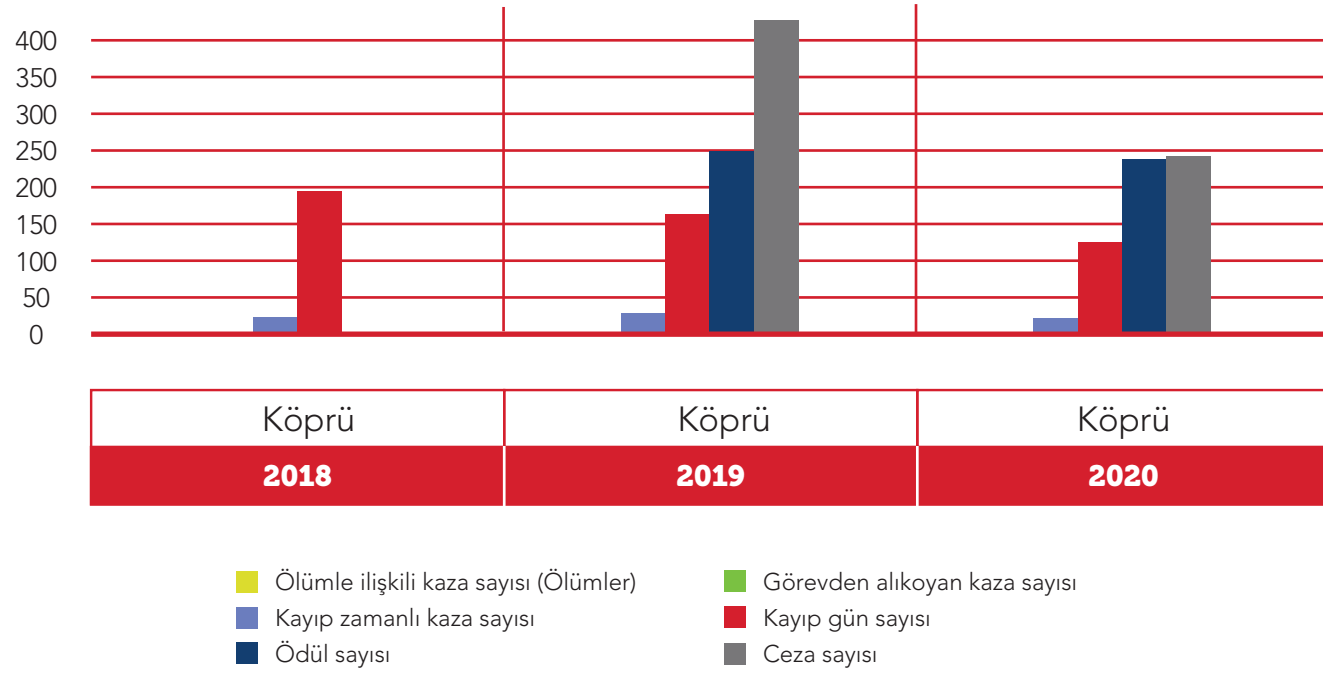
İş Sağlığı ve Güvenliği

İş Sağlığı ve Güvenliği, hem çalışanlarımızın sağlığının korunması açısından hem de yürütülen inşaat faaliyetlerinin başarıya ulaşması için odak noktalarımızın başında gelmektedir. İş Sağlığı ve Güvenliği konusunda, sahadaki denetim ve eğitimlerin yanı sıra kurallar, prosedürler ve planlar gibi yönetim araçlarını kullanarak, performansımızı artırmak için sürekli iyileşme odaklı çalışmaktayız. Proje İş Sağlığı ve Güvenliği Birimi sorumluluğunda 2020 yılında alınan aksiyonlardan bazıları aşağıda verilmiştir:

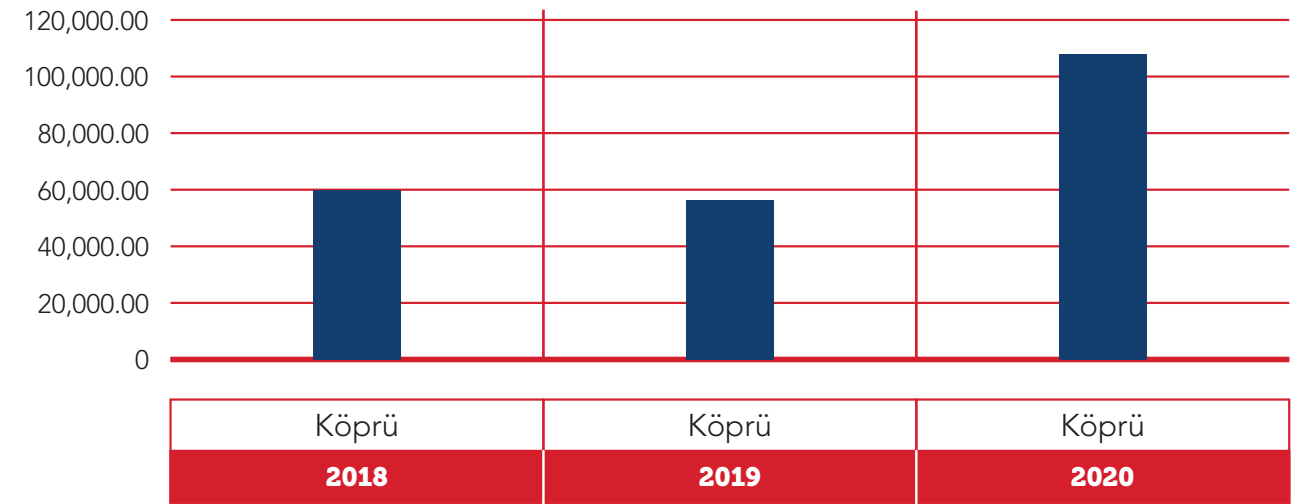
- İş Sağlığı ve Güvenliği amaçları, çalışma stratejisi ve alınması gereken aksiyonlar planlanmıştır.
- İş Sağlığı ve Güvenliği performans izlemesi gerçekleştirilmiştir.
- İş Sağlığı ve Güvenliği kurallarına uyulması için çeşitli süreçler geliştirilmiş, böylece kaza sayısı en aza indirilmeye çalışılmıştır.
- Projemizin daha etkin ve kapsamlı yürütülebilmesi için ana yüklenicilerin OHSAS 18001:2007 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi ile uyumlu strateji geliştirmeleri sağlanmıştır.
- Proje faaliyetlerini gerçekleştiren herkesin IFC Standartları ışığında İş Sağlığı ve Güvenliği gerekliliklerinin farkında olması; gerekli eğitimi almaları ve tecrübe kazanmaları sağlanmıştır.
- "Önce güvenlik" felsefesi, temel yaklaşımımız olarak kabul edilmiştir.

	2018		2019		2020	
Performans Verisi Adı	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol
Ölümlü kaza sayısı (Ölümler)	0	0	0	1	0	1
Görevden alıkoyan kaza sayısı	-	-	1	0	0	0
Kayıp zamanlı kaza sayısı	22	2	27	24	21	25
Kayıp zamanlı kaza sıklık oranı	6,76	2,87	2,74	4,07	3,21	2,26
Kaza sıklık oranı	25,1	7,2	8,6	6,27	10,79	2,52
Kayıp gün sayısı	196	8	165	180	125	281
Ödül sayısı	-	-	251	31	239	71
Ceza sayısı	-	-	429	129	242	81
Toplam eğitim saati (çalışan-saat)	60.430		56.790	38.684	108.496	125.383

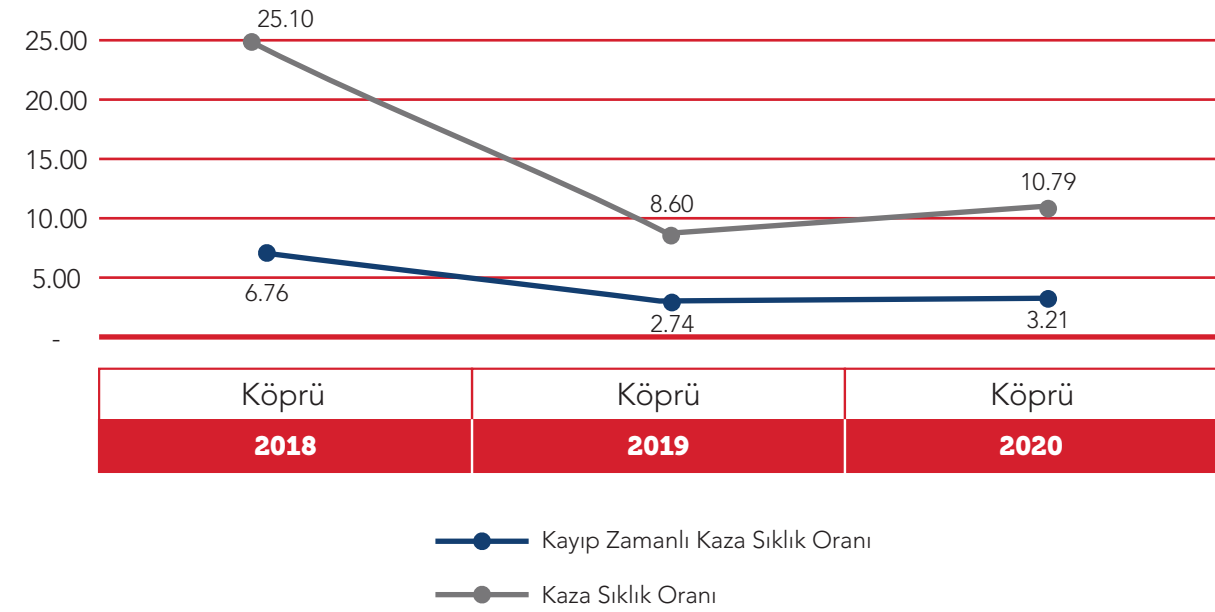
İş Sağlığı ve Güvenliği Performansı



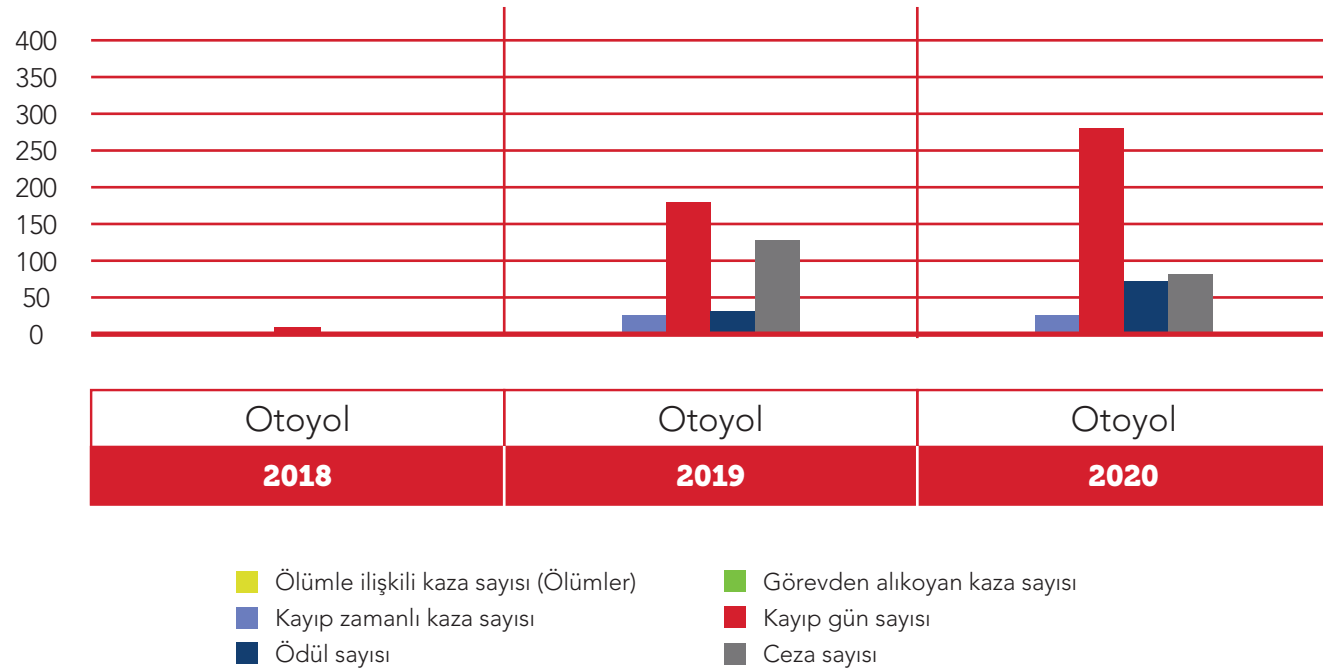
Toplam Eğitim (Çalışan-Saat)



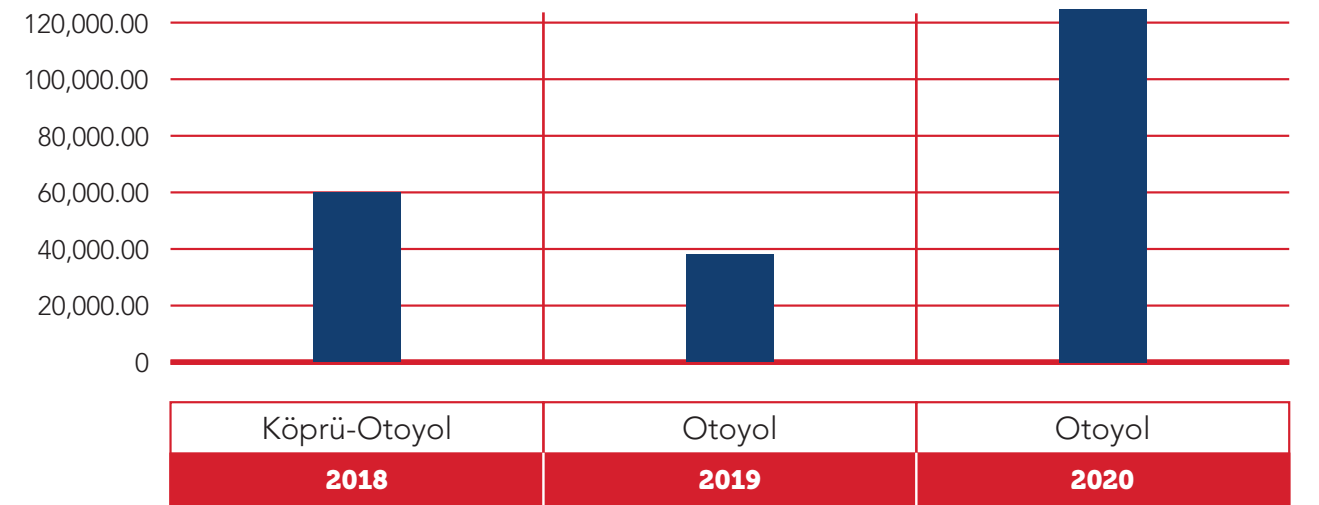
Kaza Sıklık Oranı



İş Sağlığı ve Güvenliği Performansı



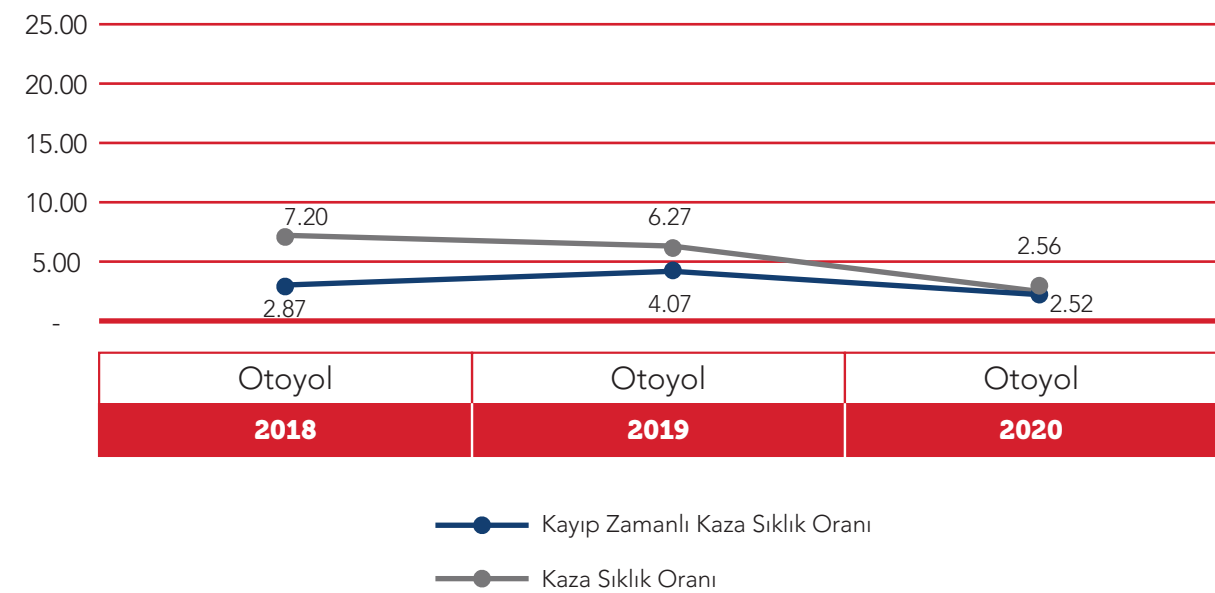
Toplam Eğitim (Çalışan-Saat)



Proje genelinde iş sağlığı ve güvenliği performansının iyileştirilerek kaza ve ölümlerin önlenmesi amacıyla İş Sağlığı ve Güvenliği uzmanlarımız tarafından çeşitli çalışmalar yürütülmektedir. 2019 ve 2020 yıllarında sürdürülen kapasite geliştirme programları ile uzmanlarımıza destek olunmuş ve İş Sağlığı ve Güvenliği performansımızın daha da artırılması hedeflenmiştir. Ancak, bu çabalara rağmen 2020 yılında bir adet ölümle sonuçlanan kaza yaşanmıştır. Yaşanan kaza detaylıca araştırılmış, yasal mevzuat takip edilmiş ve benzer kazaların tekrar yaşanmaması için iyileştirme aksiyonları belirlenerek hızla hayata geçirilmiştir.

2020 yılında, ISO 45001:2018 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi dokümanında yer alan ana yedi madde (Madde 4 – Madde 10) kapsamında, Proje'nin çalışanlarının verdiği yanıtlar ve saha ziyareti gözlemleri değerlendirilerek bir boşluk analizi çalışması yapılmıştır. Boşluk analizi sonucu belirlenen öneriler, Proje'nin işletme döneminde ISO 45001:2018 ile tam uyumlu bir İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi kurulmasında önem taşımaktadır. Analiz sonuçları değerlendirildiğinde, Proje'de mevcut İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi'nin etkin bir şekilde uygulanmaya çalışıldığı, çalışanların kurulan sistemin gereklilikleri hakkında tatmin edici bir bilgi seviyesine sahip oldukları görülmektedir.

Kaza Sıklık Oranı



Arkeolojik ve Kültürel Miras

Proje'nin arkeolojik ve kültürel miras üzerine etkileri ilk olarak ÇSED döneminde IFC Performans Standardı 8 ışığında değerlendirmeye tabii tutulmuştur. Bu çalışmada hassas bölge statüsündeki bölgeler tespit edilmiştir. ÇSED dönemini takiben planlanan arkeolojik çalışmalar yapılmış ve Avrupa yakasındaki hassas bölgelerin belirlenmesi süreci 2018 yılında tamamlanmıştır. Tasarım sürecinde bu çalışmaların sonuçları dikkate alınmış ve çalışmalar için Kültürel Miras Yönetim Planı oluşturulmuştur.

Yönetim Planı'nda yer alan önlemlere yönelik gerekli aksiyonların alınması için 2018 yılında uzman bir saha arkeoloğu ile birlikte çalışmaya başlanmıştır. Arkeologlar tarafından her bir metresi yürünerek taranan Proje güzergâhında tespit edilen potansiyel arkeolojik alanlarda yerel müze müdürlükleri iş birliğiyle çalışmalar yürütülmüştür. İnşaat çalışmaları yapılırken Tekirdağ Arkeoloji Müzesi ve Çanakkale Arkeoloji Müzesi ile iş birliği içinde çalışılmıştır. Ayrıca yeraltı kazıları sonucu karşılaşılabilecek arkeolojik yapıları saptama ve devamında alınması gereken aksiyonlar konusunda bütün çalışanlara ve kazı işlerinden sorumlu altyüklenicilere ayrıntılı eğitimler verilmiştir.

2019 ve 2020 yılında Proje'nin Avrupa ve Asya yakalarında, tescilli ve tescilsiz 15 alanın arkeojeofizik değerlendirme çalışmaları yürütülmüştür. Tescillenmiş bu alanlardaki faaliyetler arkeolog ve ilgili Arkeoloji Müzelerinin gözetiminde yürütülmüş ve tamamlanmıştır. Çalışmaların özeti aşağıdaki şekildedir:

- Çalışmalar öncesinde Çanakkale Arkeoloji Müzesi ve Tekirdağ Arkeoloji Müzesi'yle koordinasyon sağlanmıştır.
- Gelibolu Alan-3'te yürütülen bitkisel toprak sıyırma faaliyetleri Çanakkale Arkeoloji Müzesi gözetiminde Mart 2020'de tamamlanmıştır. Herhangi bir arkeolojik buluntuya rastlanmamıştır.
- Gelibolu Alan-5'te yer alan arkeolojik buluntular, Edirne Koruma Kurulu kararları doğrultusunda ve Tekirdağ Müze Müdürlüğü'nün kontrolünde kurtarılmış ve müzeye teslim edilmiştir.

Arkeoloji Müzeleri gözetiminde gerçekleştirilen çalışmalar, yaklaşık 1.000 m²'lik tescilli alanda rastlanan arkeolojik bulgulara zarar verilmeden Aralık 2020 itibarıyla tamamlanmıştır.

Proje faaliyetleri nedeniyle ortaya çıkabilecek ilave herhangi bir tesadüfi bulgu durumunda da arkeolojik ve kültür mirasımıza karşı sorumluluk bilinci ile hareket edeceğiz ve ülkemizin arkeolojik zenginliğinin gün ışığına çıkarılmasına desteklerimizi sürdüreceğiz. Proje faaliyetlerimiz kapsamında arkeolojik kültür ve mirasımıza karşı sorumlu yaklaşım bilinci ile ülkemizin arkeolojik zenginliğinin gün ışığına çıkarılmasına desteklerimizi sürdüreceğiz.



COVID-19

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi olarak ilk günden bu yana bulunduğu bölgenin tarihi önemine saygılı, bölge sakinlerine karşı duyarlı, doğal yaşamın korunmasını önceliklendiren, çalışan sağlığı ve güvenliğini ön planda tutan bir Proje olmak için çalışıyoruz. 2019 yılının sonunda Çin'in Wuhan bölgesinde ilk kez görülen ve Mart 2020'de Dünya Sağlık Örgütü tarafından küresel salgın ilan edilmesine sebep olan COVID-19 tüm dünyada etkili olurken Projemizin inşaat çalışmaları tüm hızıyla devam etmekteydi.

Bu süreçte, tamamlandığında dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü olacak ve Asya ile Avrupa'yı Çanakkale Boğazı'nda ile kez bağlayacak olan Projemizin, pandemiye rağmen, ilkelerimizden taviz vermeden sürekliliğini sağlamak en büyük önceliğimiz olmuştur. Pandemi sürecinde bilgi akışını tek merkezden yönetebilmek, hızlı ve doğru karar alabilmek adına sürecin ilk zamanlarında bir COVID-19 Komitesi oluşturulmuştur. Komite, Sağlık Bakanlığı ve ilgili kurumlar ile koordinasyon içerisinde, Proje sahalarında alınacak önlemler ve yapılacak düzenlemelere karar vermiştir.

Pandemi sürecinde sahalarımızda alınan önlemler ile COVID-19 uygulamalarından bazıları şu şekildedir:

- COVID-19 Komitesi kurularak belli periyotlarda yapılan toplantılar sonucu, kurulun aldığı kararlar doğrultusunda çalışma alanlarında gerekli düzenlemeler sağlandı.
- Sahalarımızda maske-mesafe-hijyen uygulamaları sağlandı. Konu ile ilgili çalışanlara eğitimler verildi.
- Çalışanlara konaklama imkanı sağlanan kamp alanlarının sosyal mesafe kurallarına uygun hale getirilmesi adına Lapseki ve Gelibolu ilçelerinde bulunan uygun oteller ile anlaşma yapılarak konaklama alanları genişletildi.
- Sahada mümkün olan tüm alanlarda maske ve sosyal mesafe koşulu getirildi.
- Temaslı ve/veya test sonucu pozitif olan çalışanlarımız için karantina alanları kurgulanarak sağlık durumları takip edildi ve gerekli tedavi desteği sağlandı. Bu sayede salgının saha içerisinde yayılmasının önüne geçildi.
- Yemek, ulaşım vb. destek hizmetleri veren tüm alt yüklenici çalışanları için COVID-19 test prosedürü geliştirilerek uygulamaya alındı.
- Sürecin başında tüm Proje sahaları ziyaretçiye kapatıldı. İlerleyen dönemlerde ise ziyaretçilerin sahaya kabulü için son 24 saat içerisinde alınmış negatif test sonucu gerekliliği uygulandı.





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
www.1915canakkale.com

Ayrıntılı bilgi için:

Melih Mumcu
Çevre ve Sosyal İşler Müdürü
T 0 530 794 32 25

Neslihan Gömeç
Kıdemli Çevre ve Sosyal İşler Mühendisi
T 0 533 566 33 73

Diyez Beksaç Cin
Kurumsal İletişim Yöneticisi
T 0 532 371 6050

Temmuz 2021

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.

2020 ÇEVRESEL VE SOSYAL PERFORMANS RAPORU



1915canakkale.com



DAELIM

