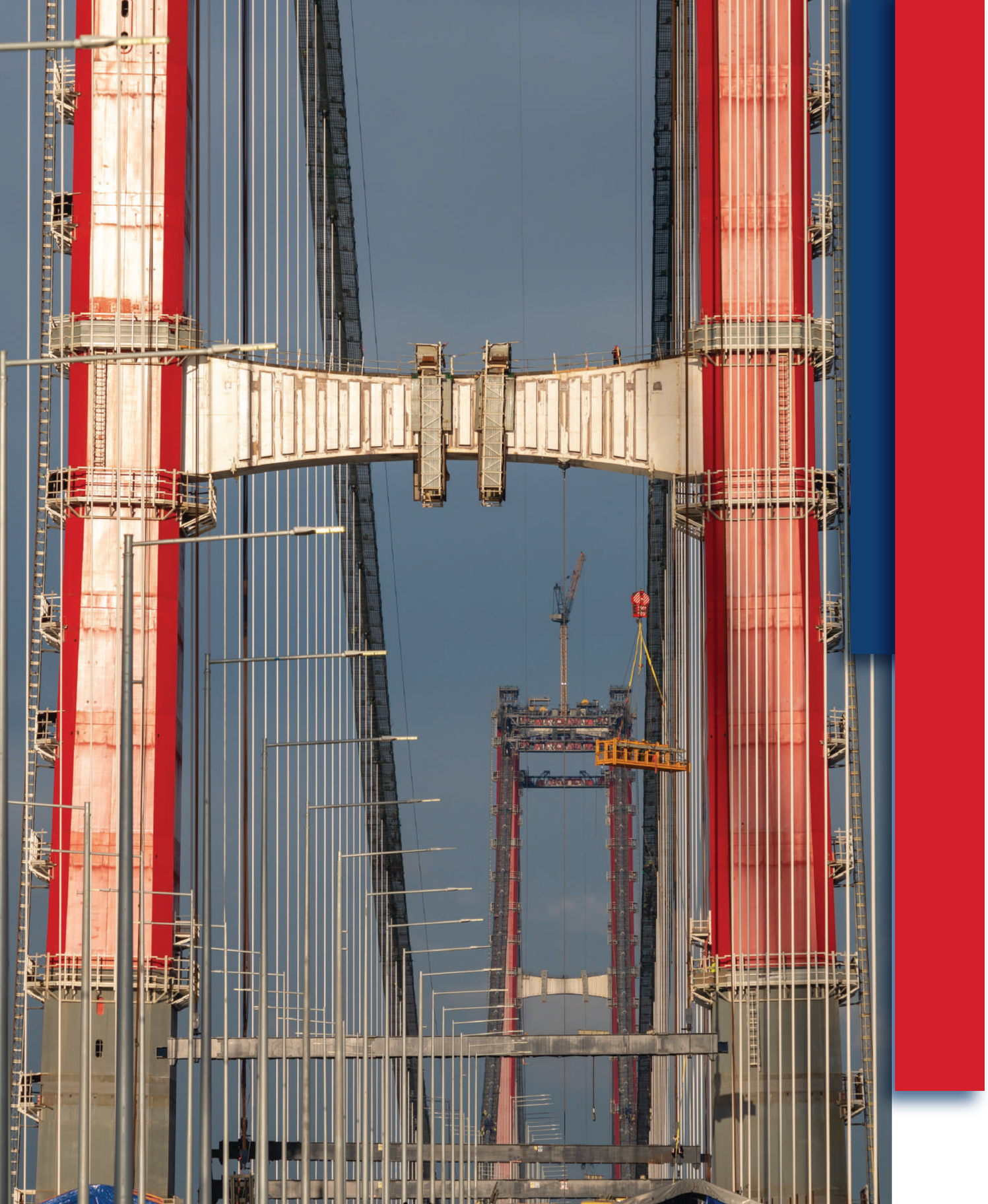
2021
ÇEVRESEL VE SOSYAL PERFORMANS RAPORU



1915 ÇANAKKALE



1915ÇANAKKALE KÖPRÜSÜ VE OTOYOLU PROJESİ

2021 ÇEVRESEL VE SOSYAL PERFORMANS RAPORU

1915 ÇANAKKALE



İçindekiler

1. Rapor Hakkında 6
2. Genel Müdür'ün Mesajı 8
3. Şirket Hakkında 10
- DL E&C Hakkında 12
- Limak Hakkında 12
- SK ecoplant Hakkında 13
- Yapı Merkezi Hakkında 13

4. Proje Hakkında 14
- Sayılarla 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi 16
- Sayılarla 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde Sürdürülebilirlik 20

5. Çevresel ve Sosyal Performans Yönetimi 22
- Kurumsal Sürdürülebilirlik Anlayışı 26
- Çevresel ve Sosyal Aksiyon Planı 30

6. Çevresel Performans Yönetimi ve İklim Krizi ile Mücadele 34
- Su Yönetimi 34
- Sera Gazı Emisyonları ve Enerji Takibi 37
- Atık Yönetimi 44
- Gürültü Yönetimi 48
- Biyolojik Çeşitliliğin Korunması 48

7. Sosyal Performans Yönetimi ve Toplumsal Değer Yaratma 50
- Şeffaf Paydaş Etkileşimi 50
- Toplum Düzeyinde Destek Programı 56
- Halkın Katılımına Yönelik Faaliyetler 58
- Etik Yönetimi 60
- İnsan Kaynakları Yönetimi 62
- Ekonomik Etkiler 66
- İş Sağlığı ve Güvenliği 67
- Arkeolojik ve Kültürel Miras 72

1. 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, 01.01.2021- 31.12.2021 tarihleri arasındaki dönemi kapsamaktadır ve 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 www.1915canakkale.com adresinden ulaşabilirler.

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



2. Genel Müdür'ün Mesajı

Değerli Paydaşlarımız,

Çevresel ve sosyal alanlarda yürüttüğümüz özenli çalışmaların uluslararası alanda takdir kazandığını bildirmekten memnuniyet duyuyorum. Dünya çapında prestijli kuruluşlardan olan the Green Organization tarafından Projemize takdim edilen Çevresel En İyi Uygulama ödülü çalışmalarımızın devamında bizler için büyük bir motivasyon kaynağı olacak. Bu doğrultuda çevre alanındaki ilk ödülümüzü kazanmış olmaktan gurur duyuyoruz. İlerleyen yıllarda da sorumluluğumuzu layığıyla yerine getirmeye ve daha ileriye taşımaya kararlıyız.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu'nun tüm sahalarında gerekli titizlik ve özenden ödün vermeksizin çalışmalarımıza hız kazandırmaya devam ediyoruz Çevresel ve sosyal yönetim sistemimizi sürekli iyileştirerek, daha iyi uygulamaları hayata geçirmeyi hedefliyoruz.

Hayatın her alanında etkisini hissettiren, "yeni normal" ile adaptasyon, çeviklik ve dayanıklılık ilkelerinin öneminin altını bir kez daha çizen pandemi, bu yılın ikinci döneminde hafifletilen önlemler ile hayatımızdaki yerini korumaya devam etti. Küresel ölçekte bir sağlık krizinde, çalışma sahalarımızda insan sağlığını her şeyin üstünde tutarak aldığımız önlemler, tüm çalışma arkadaşlarımızın dikkati ve azmi sayesinde en az etki ile süreci atlatmak üzere olduğumuza inanıyoruz.

Ekolojik dengeyi ve sosyal refahı ön planda tutarak toplumumuzla uyumlu bir ilişki sürdürme amacıyla çalışmalarımıza devam ediyoruz. Bu amaca ulaşabilmek için kökleri çevresel ve sosyal farkındalığa dayanan, ülkemiz yasalarının gerektirdiği şekilde hazırlanmış Çevresel Etki Değerlendirme Raporu'nun bulguları tarafından yönlendirilen ve Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirme Raporu'nda belirtilen küresel kriterlerle gülendirilen bir proje kültürü oluşturduk. Bu kültürü, proje boyunca aktif olarak desteklemeye devam edeceğiz.

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

Dördüncü Yıllık Çevresel ve Sosyal Performans Raporumuz ile çevresel ve sosyal performansımızı sizlerle paylaşmaktan gurur duyuyoruz. Projemize verdiğiniz destekle, 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'ni tamamlama hedefimize emin adımlarla ilerliyoruz. Tüm paydaşlarımıza ve başarımıza katkı sağlayan herkese teşekkürlerimi sunuyor, sizlerle iş birliğimizi daha da güçlü bir şekilde sürdüreceğimizi bildirmekten memnuniyet duyuyorum.

Saygılarımla,
Mustafa Tanrıverdi
Genel Müdür



3. Şirket Hakkında

Çanakkale Otoyol ve 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 DL E&C ve SK ecoplant 'dir. Portföylerinde pek ok ulusal ve uluslararası büyük ölçekli inşaat projesi bulunan Yapı Merkezi (1965) ve Limak (1976), Türkiye'nin en önde gelen inşaat şirketlerindendir. Benzer şekilde, DL E&C (1939) ve SK ecoplant (1977) de Güney Kore'nin büyük ölçekli inşaat projelerini 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.



DL E&C Hakkında

DL Grup 1939 yılında inşaat, enerji üretimi, ticaret, lojistik, imalat ve eğlence alanlarında faaliyet gösteren 13 bağlı şirketle birlikte kurulmuştur. Kore'nin en büyük kurumsal firmalarından biridir. DL E&C Tic. Ltd. Şti. DL 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 DL E&C, 2021 yılında uluslararası inşaat sektörü dergisi ENR (Engineering News-Record) tarafından düzenlenen ENR Uluslararası En Büyük Müteahhitler sıralamasında 83. sırada yer almıştır.

Şimdiye kadar başarıyla 5 asma köprü ve 11 kablo gergili köprü inşaatı gerçekleştirmiş olan DL E&C, köprü inşaatı uzmanlığı ile dünyanın önde gelen şirketleri arasında yer almaktadır. DL E&C'nin asma köprüleri arasında, Ekim 2012'de tamamlanmış olan Yeosu/Gwangyang'daki Yi Sun-sin Köprüsü de bulunmaktadır. Bu köprü Güney Kore'nin en uzun, dünyanın ise beşinci en uzun asma köprüsüdür.

DL E&C, örnek bir kurum olarak toplumsal sorumluluk aktivitelerine de önem vermektedir. DL E&C, inşaat sektörünün gereklilikleri ve DL Grup iştiraklerinin yetkinliklerini göz önünde bulundurarak toplumda değer yaratma odaklı sosyal katkı faaliyetleri yürütmektedir.

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 2021 yılında ENR Uluslararası En Büyük Müteahhitler sıralamasında Limak 56. sırada yer almıştır. 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 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 projesine imza atmış ve halihazırda söz konusu projeleri 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 Grup, 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 biçimde sürdürmektedir. Bu doğrultuda, Vakıf çalışmaları güçlü, çağdaş, saygın, toplumsal ve evrensel değerlere saygılı, sosyal ve ekonomik sorunların çözümüne katkıda bulunacak nesiller yetiştirmek üzerine inşa edilmektedir.

SK ecoplant Hakkında

1977 yılında kurulmuş olan SK ecoplant, Kore'nin üçüncü en büyük holdingi olan SK Grubu'nun bir parçası ve inşaat sektöründeki en önemli şirketlerinden biridir. 2021 yılında ENR Uluslararası En Büyük Müteahhitler sıralamasında 62. sırada yer almış olan SK Ecoplant petrol, gaz, petrokimya, enerji, inşaat ve konut sektörlerinde dünya çapında bir EPC müteahhididir.

SK ecoplant 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.

Toplum refahını sağlama amaçlı gönüllü hizmetler de şirket için için büyük önem taşımaktadır. SK ecoplant'in "Bir Hayal Kur" sloganıyla hayata geçirdiği sürdürülebilirlik 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 katkılarına ve önemli projelerine ek olarak Yapı Merkezi, Ortadoğu ve Afrika'da da aktif olarak projeler yürüten, uluslararası alanda güçlü bir firmadır. 2021 yılında ENR Uluslararası En Büyük Müteahhitler sıralamasında 68. 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 Yap-İşlet-Devret projelerinin yapılandırılma ve yönetimindeki başarısı, yakın geçmişte (SK ecoplant 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 politikalarını 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 pek çok farklı alanda çalışmalarını sürdürmektedir.

4. Proje Hakkında

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu 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 hedeflenmektedir. 1915Çanakkale Köprüsü, yaz aylarında ve tatil dönemlerinde uzun feribot kuyrukları nedeniyle 5 saate yaklaşan Çanakkale Boğazı geçiş süresini dört dakikaya indirerek ulaşımda büyük kolaylık sağlayacaktır. Otoyolun Balıkesir mevkiinde Gebze - İzmir Otoyolu'na bağlanması ile İzmir, Aydın, Muğla ve Antalya gibi önemli turizm merkezlerinin, Avrupa ülkeleri ile arasındaki karayolu mesafesi kısalacak 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 uzun 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.

Alınan Ödüller

Dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü ve 88 km otoyoldan oluşacak 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, çoklu finansman yapısı, teknik ve mühendislik özellikleri, ve çevresel ve sosyal yönetim stratejileri ile "referans" olarak nitelendirilebilecek birçok başarıya imza attı.

Bu özellikleriyle Proje, dünyanın en dikkat çekici projelerinden biri olmayı başardı ve bugüne kadar birçok ödüle layık görüldü. Proje bu yıl içerisinde de iki ödüle layık görüldü:

International Road Federation (IRF) Global Ödülleri :
En İyi Proje Finansmanı ve Ekonomisi

Green World Awards:
Çevresel En İyi Uygulama – Altın Seviye

Projenin Aldığı Bütün Ödüller:

- **International Road Federation (IRF) Global Ödülleri**
  - En İyi Proje Finansmanı ve Ekonomisi
- **Green World Ödülleri**
  - Çevresel En İyi Uygulama - Altın Seviye
- **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
- **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
  - En İyi Proje Finansmanı
  - En İyi Yol Projesi
- **EMEA Ödülleri**
  - En İyi Sendikasyon Kredisi

Projenin Kilometre Taşları



- **İhale Tarihi** — **Ocak 2017**
- **Mart 2017** — İş Başlatma Töreni
- **Mart 2017** — Uygulama Sözleşmesi İmza Tarihi
- **Temmuz 2017** — Proje Başlangıç İzni
- **Ekim 2017** — Kuru Havuz Kazı Başlangıcı
- **Mart 2018** — Keson Temel Betonu ve Kazık Çakım Töreni
- **Mayıs 2018** — Finansal Kapanış Tarihi
- **Temmuz 2018** — Koruköy Kamp Sahası Kurulumunun Tamamlanması
- **Ağustos 2018** — Otoyol Toprak İşlerinin Başlaması
- Kesonların Kuru Havuzdan Islak Havuza Taşınması — **Ocak 2019**
- **Şubat 2019** — Viyadük 6 Toprak İşlerinin Başlaması
- **Mayıs 2019** — Kesonların Yerlerine Taşınması ve Batırılması
- **Ağustos 2019** — İlk Kule Bloğu Montajı
- **Kasım 2019** — Viyadük 6 İlk İtme/Sürme Operasyonu
- **Mayıs 2020** — Son Kule Bloğu Montajı
- **Eylül 2020** — 1. ve 2. Kılavuz Halat Montajı
- **Kasım 2020** — İlk Kediyolu Montajı
- **Aralık 2020** — Gelibolu' ya İlk Tabliye Sevkiyatı
- **Ocak 2021** — Kediyolu Montajının Tamamlanması
- **Şubat 2021** — İlk Ana Kablo (PPWS) Çekimi ve Montajı
- **Mayıs 2021** — Son Ana Kablo Montajı
- **Haziran 2021** — Mastik Asfalt İmalatının Başlaması
- **Haziran 2021** — Yan Açıklık İlk Tabliye Montajı
- **Temmuz 2021** — Orta Açıklık İlk Tabliye Montajı
- **Aralık 2021** — Son Tabliye Montajı

2.023M
Köprü Orta Açıklığı

318M
Kule Yüksekliği

4.608M
Köprü Uzunluğu

4 Otoyol Hizmet Tesisi

101 KM Toplam Proje Uzunluğu

6 ADET Kavşak

2 ADET Viyadük

5 Ücret Toplama İstasyonu

Proje Bilgileri

Vizyon 2023, önemli hedeflerinden birine ulaşacak.

Proje, Türkiye'nin ulusal kalkınma hamlesinin belgesi niteliğindeki Vizyon 2023 Master Planı'nda öngörülen yurt sathında 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, inşaattan işletme aşamalarına kadar sürekli istihdam sağlayacak.

İnşaat ve işletme aşamalarında binlerce kişiye sağlayacağı istihdam ve çeşitli sektörlere 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 köprü ayrıca kayda değer bir mühendislik projesi örneğidir. 2023 metrelik orta açıklığı ile dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsü olma özelliğini taşıyacak 1915Çanakkale Köprüsü'nün toplam uzunluğu ise yan açıklıklar ve yaklaşım viyadükleri ile birlikte toplam 4,608 metreyi bulacaktır. Köprünün yüksekliği ise Çanakkale Zaferi tarihini saygıyla nesiller boyu yaşatma hedefimizle, 3'üncü ayın 18'ini temsilen 318 metre olarak belirlenmiştir.

Sayılarla 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde Sürdürülebilirlik

Projeden etkilenen her bir ağaç için beş ağaç dikilmesi taahhüdümüz doğrultusunda iki fazda yapılan ağaçlandırma çalışmalarının ilk fazına ait hesaplamalar 2019 yılı içerisinde tamamlanmıştı. İkinci faz hesaplama çalışmalarımızı 2021 yılı içerisinde tamamladık ve doğrulanması üzerine Bankaların Çevresel ve Sosyal Danışmanı ile paylaştık.

Ağaçlandırma çalışmalarımız kapsamında 33,173'ü 2021 yılında olmak üzere bugüne kadar toplam 270,173 fidanı toprakla buluşturduk.

2018 yılında gerçekleştirdiğimiz transplantasyon çalışması kapsamında 1,054 bireyi güvenli alanlara taşımış ve sonraki yıllarda yaptığımız gözlem dalışlarında %95 transplantasyon başarısı gözlemlemiştik.

İlk kez 2016'da İspanya kıyılarında gözlemlenen Haplosporidium pinnae parazitinin 2021 yılı içerisinde Akdeniz ve Ege kıyılarına kadar yayıldığı ve bu parazit nedeniyle biyoçeşitlilik uzmanları tarafından ülkemiz kıyılarında toplu pinna ölümleri meydana geldiği raporlanmıştır. 2021 yılında yapılan gözlem çalışmaları esnasında Proje tarafından transplantasyonu yapılan bireylerin de bu parazitten etkilendiği gözlenmiştir. *Pinna nobilis* bireylerinin durumu ilerleyen yıllarda da izlenmeye devam edilecektir.

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 faaliyeti 2021'de devam etmiştir. **2021 yılında toplanan 1,000 tohumla birlikte toplam 9,000 tohum** Türkiye Tohum Gen Bankasına teslim edilmiştir.

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 çalışmaları yürütülmüştür.

2021 yılında paydaşlarımız tarafından iletilen şikayetlerin yaklaşık %86'sı 30 gün içerisinde sonuçlandırılmıştır.

Paydaş katılım faaliyetlerine, pandeminin gerektirdiği önlemler alınarak 2021 yılı içerisinde de devam edilmiştir.

2021 yılı içerisinde yerel halk ile 364 danışma toplantısı, 72 kadın toplantıs, üç sağlık ve güvenlik toplantısı, bir projeden etkilenen yapı toplantısı olmak toplam 440 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 geribildirimlerin 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, kreditörlerin 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

Planlama
Projeye özgü çevresel ve sosyal yaşam gerekliliklerinin, düzenlemelerin ve standartlarının tanımlanması

Nisan 2017
Çevresel ve Sosyal Etki Analizi (ÇSEA)

Ocak 2018
Paydaşlarla Dayanışma Süreci

Mart 2018
Çevresel ve Sosyal Durum Tespiti Çalışmasının Sonuçlandırılması

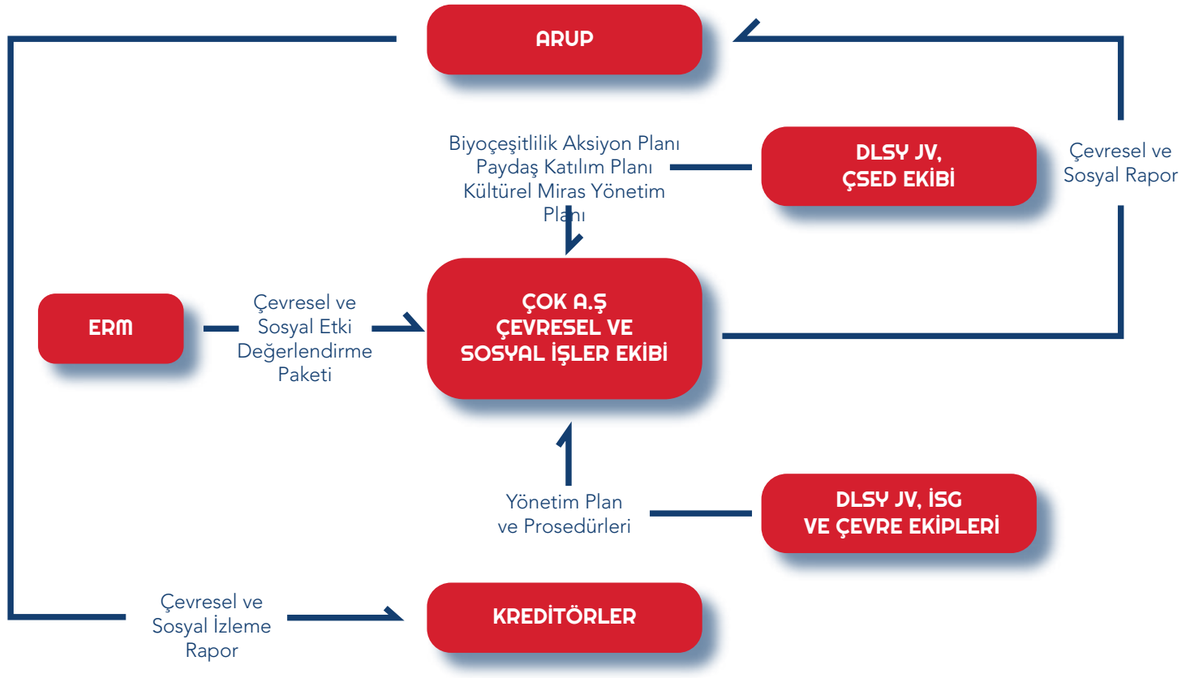
Mart 2018
Çevresel ve Sosyal Etki Analizi, Çevresel ve Sosyal Yönetim Planı ve Çevresel ve Sosyal Aksiyon Planı'nın final hale getirilmesi

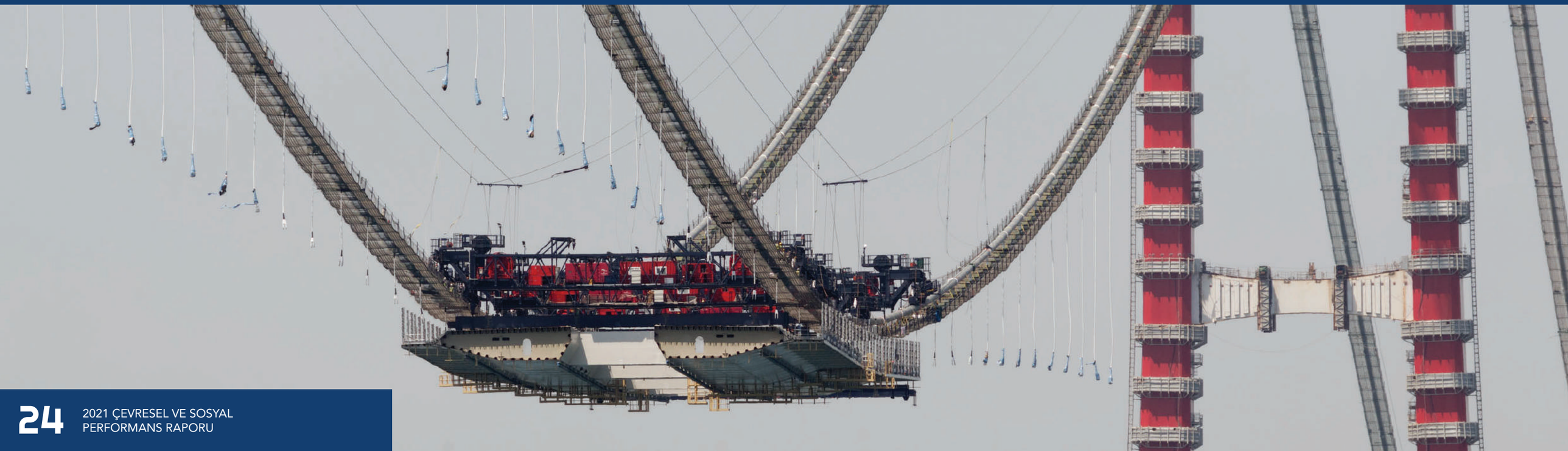
Ağustos 2018
Toplum Düzeyinde Destek Programı ve Tamamlayıcı Arazi Edinimi, Tazminat ve Yeniden Yerleşim Planı'nın final hale getirilmesi

Mayıs 2019
Toplum Düzeyinde Destek Programı'nın Başlatılması

Uygulama

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





Kurumsal Sürdürülebilirlik Anlayışı

ÇOK 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.

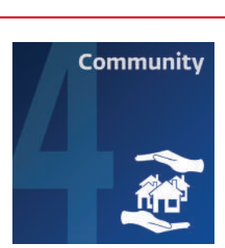
Proje süreçlerimizin etkin bir şekilde iyileştirilmesi ve kazalar gibi istenmeyen durumları ortadan kaldırmak için gerekli aksiyonlarilgili politika kapsamında tanımlanmaktadır.
Çalışanlarımız için uluslararası standartlara uygun çalışma koşullarının sağlanmasına önem vererek çalışanlarımıza güvenli çalışma ortamı sağlayacak gerekli tedbirleri almaktayız.

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

Çevresel ve Sosyal İşler Ekibimizin süreç yönetimi yaklaşımı Rehberlik-Yardım-Denetleme ilkesi aracılığıyla özetlenebilir. Kapsamında olduğumuz uluslararası standartlara uyum sağlanması için 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 aksiyonlarını hayata geçirmekte ve düzenli
raporlamasını gerçekleştirmekteyiz.

IFC Performans Standardı	Uygulanan IFC Performans Standardı Gerekliliği	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 olması 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
 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 arsalara giriş yapılmaması, Toplum Düzeyinde Destek Programı ve İlave Taşınmaz Alımı, Karşılık Ödemesi ve Yeniden Yerleşim Planı

IFC Performans Standardı	Uygulanan IFC Performans Standardı Gerekliliği	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 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 İlgili 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	

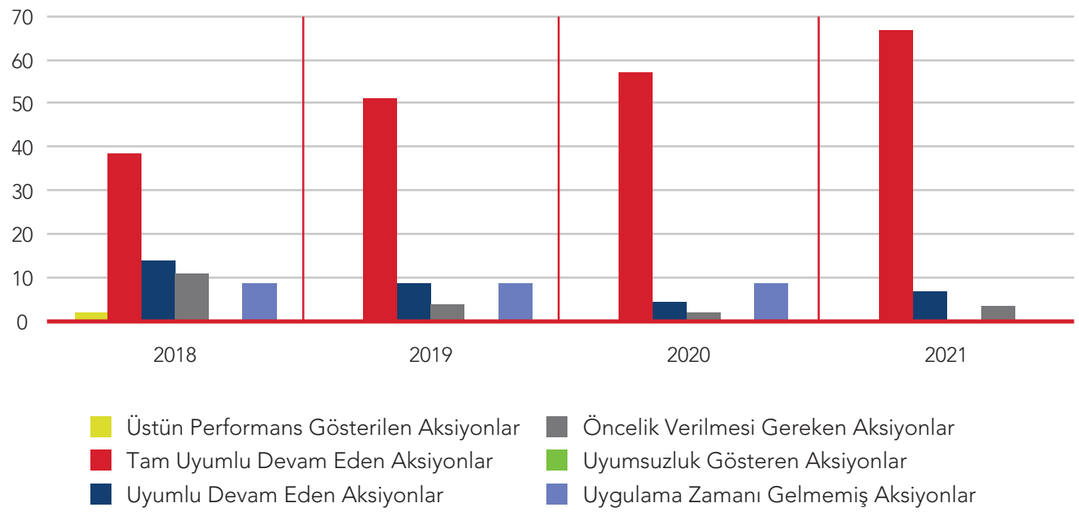
Çevresel ve Sosyal Aksiyon Planı

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 çalışmalarımızı saha ekiplerimizin yardımı ile hayata geçirmekteyiz.

Çevresel ve Sosyal Aksiyon Planı İlerleme Tablosu

	2018 Sonu İtibarıyle	2019 Sonu İtibarıyle	2020 Sonu İtibarıyle	2021 Sonu İtibarıyle
Üstün Performans Gösterilen Aksiyonlar	1	0	0	0
Tam Uyumlu Devam Eden / Tamamlanan Aksiyonlar	38	51	57	66
Uyumlu Devam Eden Aksiyonlar	14	9	5	6
Öncelik Verilmesi Gereken Aksiyonlar	11	4	2	1
Uyumsuzluk Gösteren Aksiyonlar	0	0	0	0
Uygulama Zamanı Gelmemiş Aksiyonlar	9	9	9	0

Çevresel Ve Sosyal Aksiyon Planı İlerlemesi



Proje bileşenlerinin çevresel ve sosyal yönetimle ilgili bilgi ve becerilerinin sistematik olarak geliştirilmesini sağlamak için yürüttüğümüz kapasite geliştirmeğitimlerine 2021 yılında da devam ettik.

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.

2021 yılı içerisinde Projemize daha yoğun bir iş gücüyle dahil olmaya başlayan ve Projenin işletme döneminde önemli sorumluluklara sahip olacak İşletme ve Bakım Altyüklenicimiz ve kendilerinin özellikle İSG-Ç ekibiyle kapasite geliştirme faaliyetlerine başladık.

2021 yılında farklı seviyelere yönelik 53 kapasite geliştirme eğitimi ile çalışanlarımıza çevresel ve sosyal faaliyetlerimize dair detaylı bilgilendirme yaptık.

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.

2021 yılına ait mevcut durum bu sayfadaki tablolarda görülebilir.



		2019	2020	2021
Şirket Tarafından Yapılan Denetim Sayısı	Köprü	17	7	16
	Otoyol	23	12	18
Yüklenici Tarafından Yapılan Denetim Sayısı	Köprü	290	311	381
	Otoyol	794	257	111
Altyüklenici Komite Toplantı Sayısı	Köprü	63	37	46
	Otoyol	47	31	9
İSG Ve Çevre Komitesi Toplantı Sayısı	Köprü	12	12	12
	Otoyol	13	8	12



6. Çevresel Performans Yönetimi ve İklim Krizi ile Mücadele

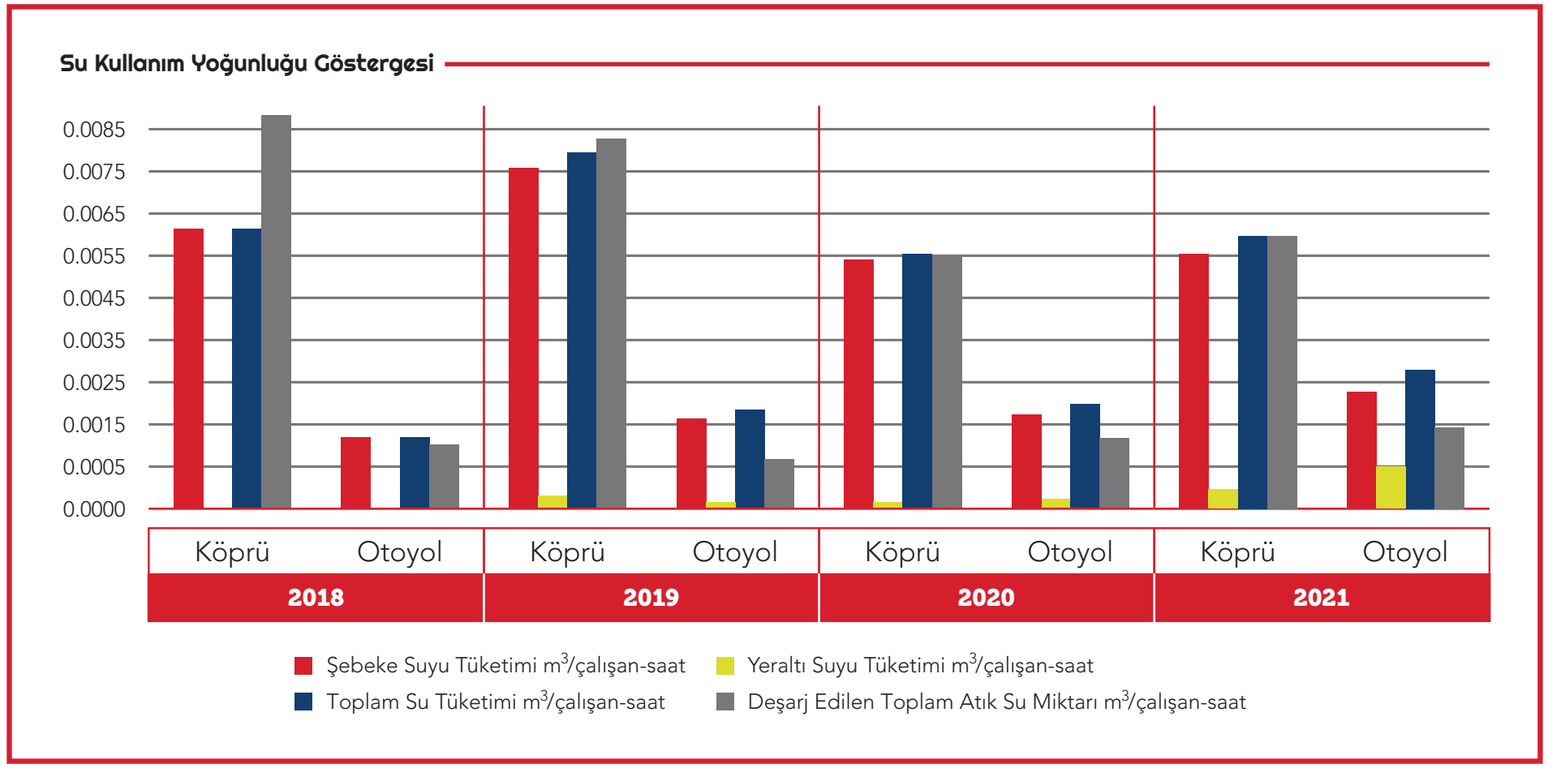
Su Yönetimi

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 gerçekleşmektedir. Su kullanımını etkin bir şekilde takip etmek için şebeke suyu tüketimi, şişe suyu tüketimi ve yeraltı suyu tüketimi izlenmektedir.



		2018		2019		2020		2021	
Su Yoğunluğu Göstergesi	**Birim**	**Köprü**	**Otoyol**	**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	0,048	0,019
Yeraltı Suyu Tüketimi	m^3/çalışan-saat	-	-	0,003	0,001	0,001	0,002	0,001	0,003
Toplam Su Tüketimi	m^3/çalışan-saat	0,059	0,015	0,075	0,021	0,054	0,022	0,049	0,022
Deşarj Edilen Toplam Atık Su Miktarı	m^3/çalışan-saat	0,083	0,083	0,078	0,010	0,053	0,015	0,049	0,013



Önceki yıllarda olduğu gibi su yoğunluğunun bir önceki seneye göre çalışan-saat başına m^3 su tüketimi birimi üzerinden %5 azaltılması hedeflenmiştir. Yoğunluk göstergesi ilerleyen inşaat aktiviteleri ile paralel şekilde sapma göstermesi beklenen bir trend olarak kabul edilmektedir. Projemizde 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.
- Saha sulama ve imalat işlemleri için gerekli su, öncelikli olarak saha içinde yağışlar sonucu biriken su kütlelerinden 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.
- Kontrolsüz atık su deşarjını önlemek için drenaj yapıları, kontrollü şekilde tasarlanmaktadır.
- 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.



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 CO_2 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

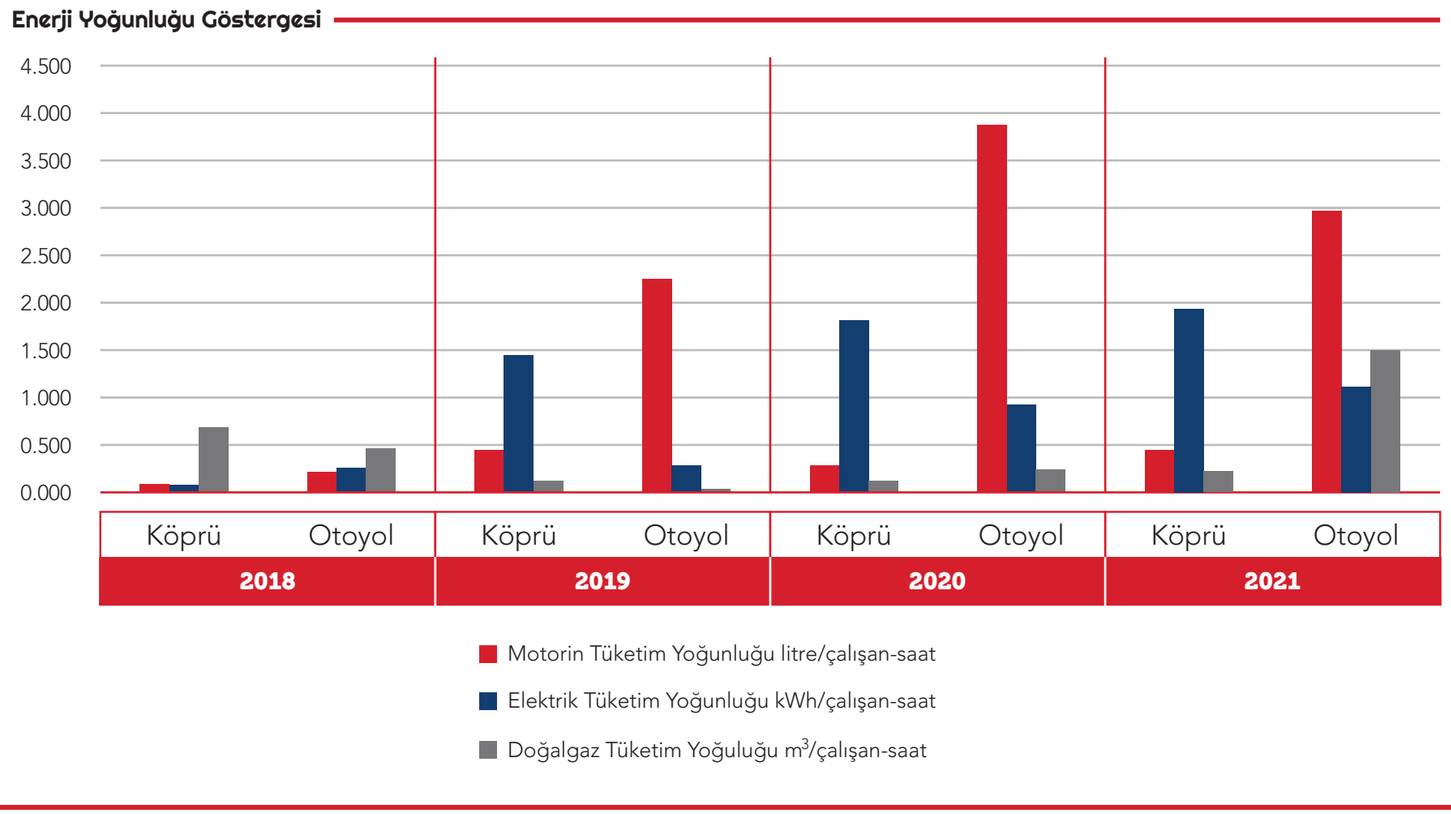
Hızlı nüfus artışı, plansız kentleşme, sanayi faaliyetleri kaynaklı hammadde tüketimi artışı gibi insan kaynaklı sebepler, enerji talebini ve dolayısıyla sera gazı emisyonlarını artırmaktadır. Ayrıca ozon tabakasının incelmesi ve iklim değişikliği gibi küresel sorunlar ortaya çıkmaktadır. Proje'nin yürütülmesi 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.

2021 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.



		2018		2019		2020		2021	
Enerji Yoğunluğu Göstergesi	**Birim**	**Köprü**	**Otoyol**	**Köprü**	**Otoyol**	**Köprü**	**Otoyol**	**Köprü**	**Otoyol**
Motorin Tüketim Yoğunluğu	litre /çalışan-saat	0,090	0,202	0,432	2,228	0,271	3,842	0,442	2,974
Elektrik Tüketim Yoğunluğu	kWh /çalışan-saat	0,068	0,257	1,419	0,287	1,811	0,925	1,771	1,196
Doğal Gaz Tüketim Yoğunluğu	m^3/çalışan-saat	0,685	0,458	0,106	0,035	0,119	0,242	0,256	1,484



2021 yılında enerji tüketimi yoğunluğunun, 2020 yılına göre çalışan-saat başına %5 azaltılması hedeflenmiştir. Yoğunluk göstergesi ilerleyen inşaat aktiviteleri ile paralel şekilde sapma göstermesi beklenen bir trend olarak kabul edilmektedir. Hedefin gerçekleştirilmesi doğrultusunda Projemizde alınan bazı aksiyonlar ve önlemler şunlardır:

- Deniz işleri çalışmalarının başlaması ile birlikte motorin tüketimi yerine yılın ikinci çeyreği itibarıyla elektrik tüketimine geçilmiştir.
- Sefer sayısını azaltmak ve tek seferde daha çok personelin taşınmasını sağlamak için daha önceden kullanılan küçük tekneler yerine büyük yolcu tekneleri kiralanmıştır.
- 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

Projemiz kapsamında sera gazı emisyonu değerlendirme çalışmaları 2018 yılında başlamıştı. 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 websitemizde 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.

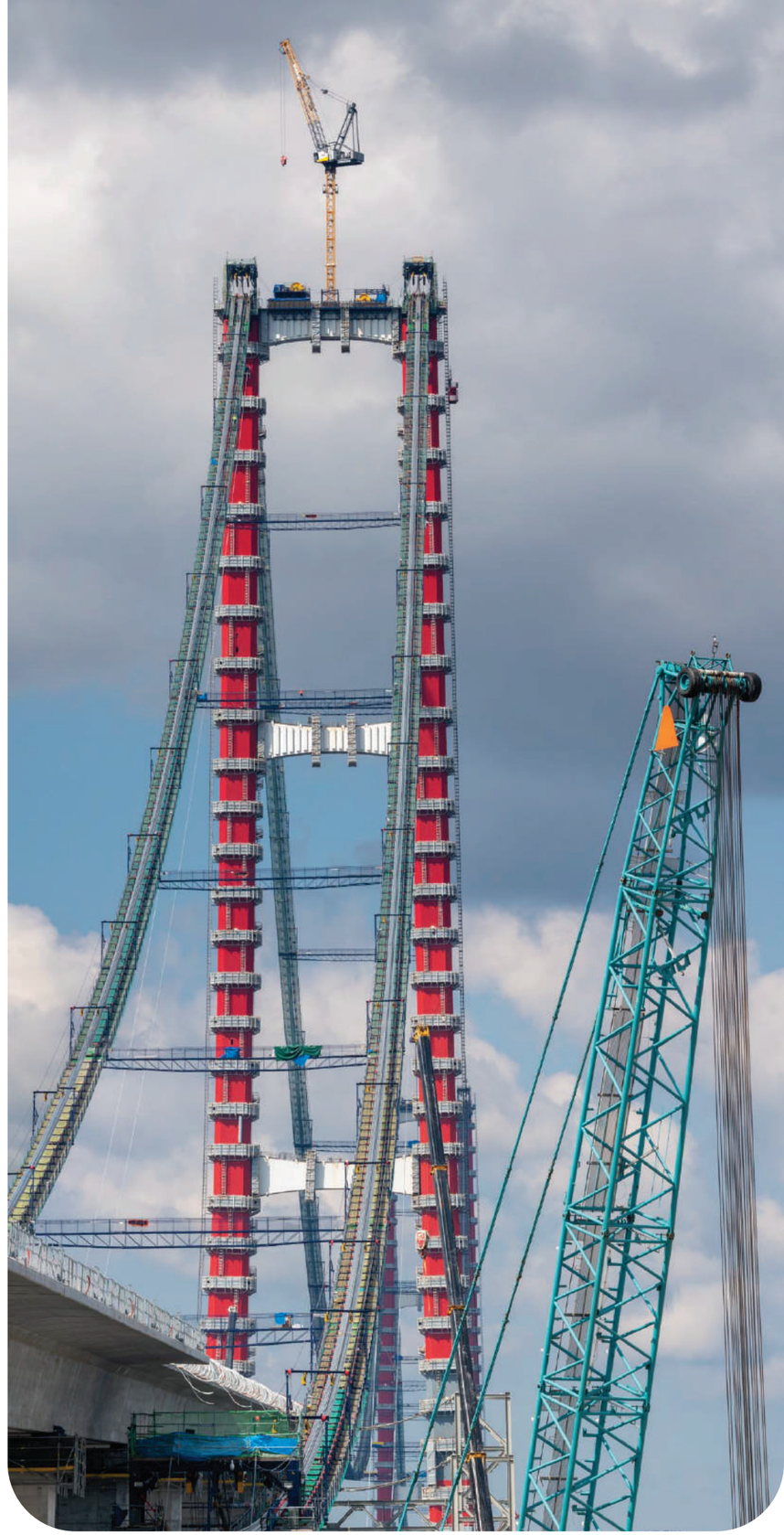
Proje sera gazı emisyon kaynakları kapsamlarına göre aşağıda listelenmiştir:

- 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

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 eşiğinin 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 CO2e)	2019 Yılında Gerçekleştirilen 45 Ay Süreli Sera Gazı Emisyonu Değerlendirme Güncellemesi (t CO2e)	
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 tutulmakta, 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:

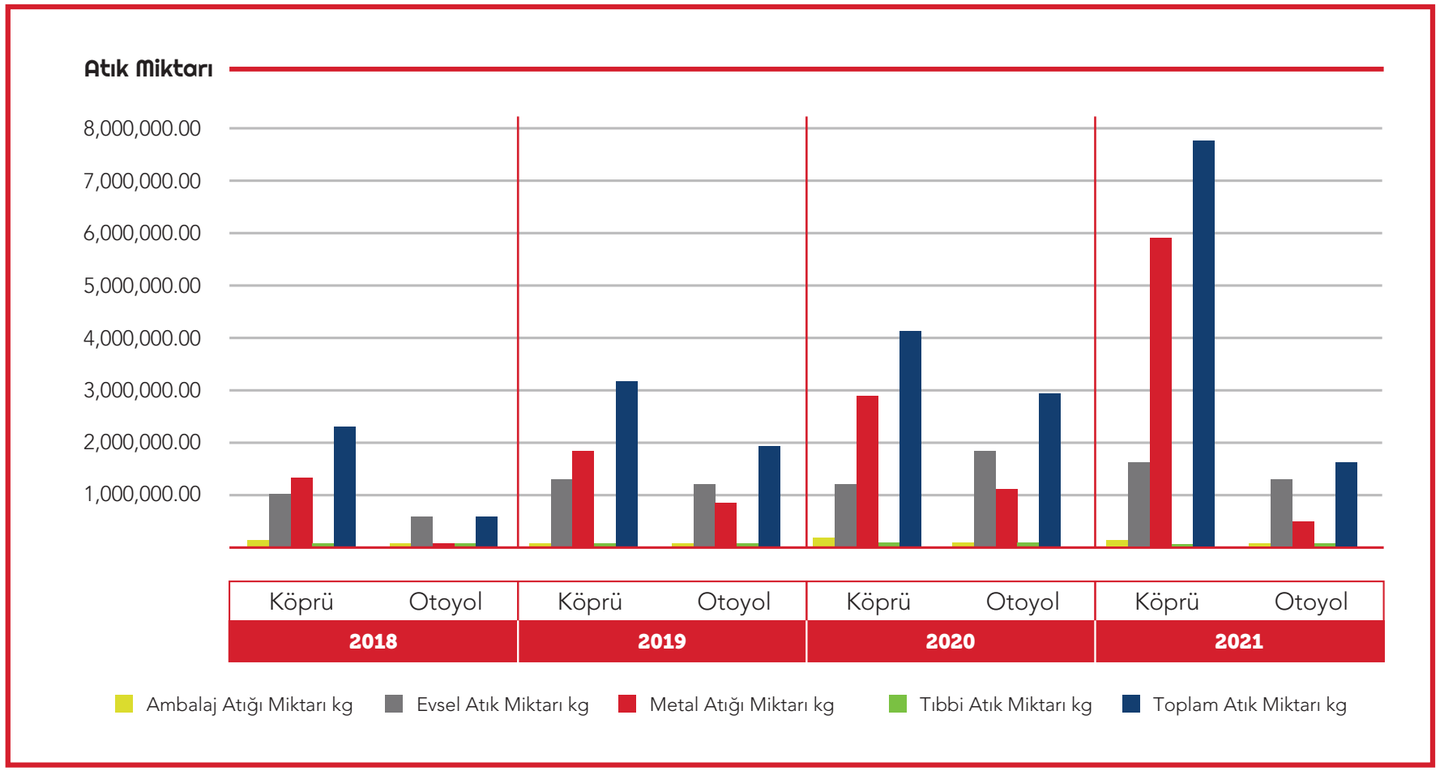
- Atıklar ve ikincil malzemelerin izni olmayan sahalara ve tesislere teslimi yapılmamalıdır. Sadece yetkili (ilgili devlet kurumu ruhsatına sahip) sahalara ve tesislere teslim gerçekleştirilmektedir.
- Atık üretimi mümkün olduğunca azaltılmaktadır.
- Ambalaj atıklarının en az miktarda oluşması için malzeme alımı, toptan veya yeniden kullanılabilir/iade edilebilir ürün satın alımları şeklinde 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 maksimumda 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.

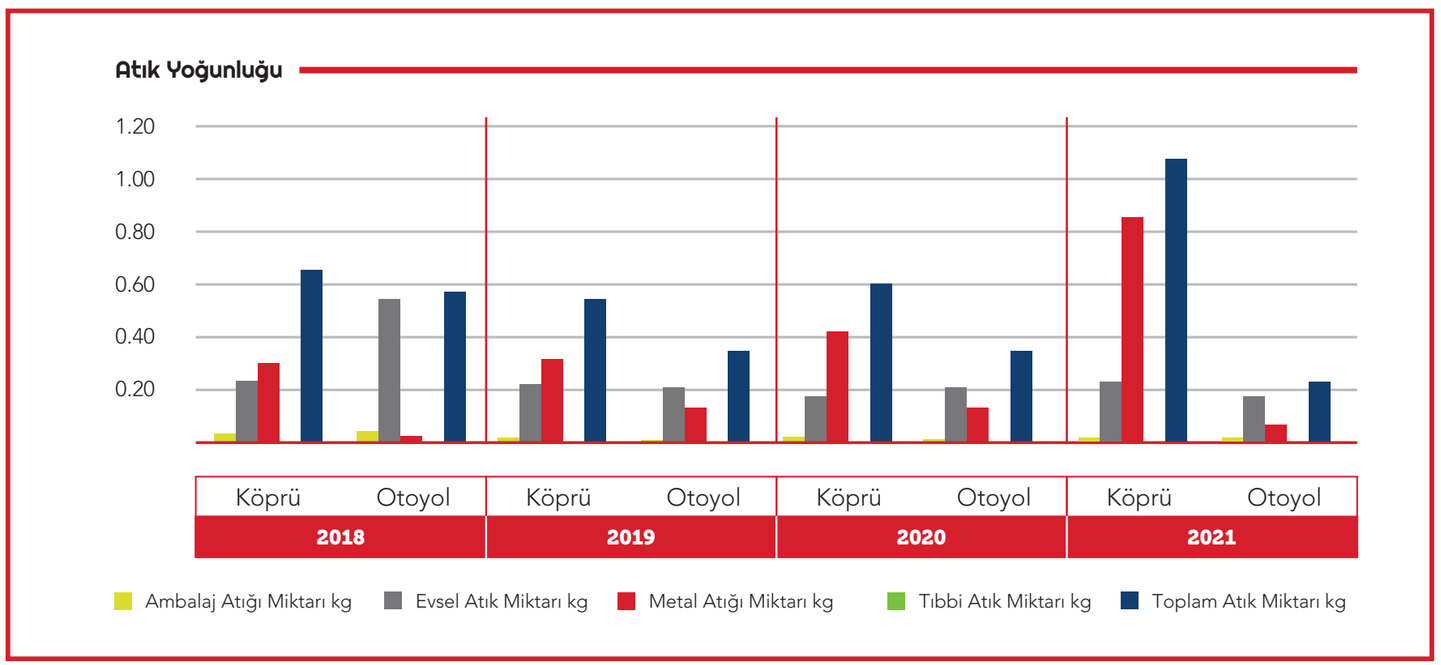
Atık Yönetimi kapsamında; ambalaj atığı, evsel atık, metal atığı ve tıbbi atık miktarları izlenmektedir.

		2018		2019		2020		2021	
İzlenen Gösterge	**Birim**	**Köprü**	**Otoyol**	**Köprü**	**Otoyol**	**Köprü**	**Otoyol**	**Köprü**	**Otoyol**
Ambalaj Atığı Miktarı	kg	80.212	14.176	52.707	25.710	76.880	46.070	109.620	67.620
Ambalaj Atığı Yoğunluğu	kg/ çalışan-saat	0,017	0,019	0,009	0,004	0,01	0,01	0,02	0,01
Evsel Atık Miktarı	kg	1.035.580	416.640	1.272.000	1.164.000	1.160.544	1.781.095	1.531.200	1.270.594
Evsel Atık Yoğunluğu	kg/ çalışan-saat	0,230	0,550	0,207	0,198	0,17	0,21	0,22	0,17
Metal Atığı Miktarı	kg	1.331.390	7.640	1.840.000	744.000	2.821.564	1.115.320	5.957.500	398.230
Metal Atığı Yoğunluğu	kg/ çalışan-saat	0,296	0,010	0,299	0,126	0,42	0,13	0,85	0,05
Tıbbi Atık Miktarı	kg	90	22	198	234	381	584	403	400
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	7.598.723	1.736.844
Toplam Atık Yoğunluğu	kg/ çalışan-saat	0,643	0,579	0,515	0,328	0,60	0,34	1,09	0,23

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







2020 yılına kıyasla, 2021 yılı çalışan–saat başına üretilen atık miktarındaki iyileşme oranı etkin atık yönetimi performansımızı ortaya koymaktadır. 2021 yılında atıkların azaltılmasına yönelik uygulamalarımız şunlardır:

- 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 aşımları ölçümlenmiştir. Nihai etki boyutu "Büyük" ve "Orta" olarak bulunan bölgeler için ilave etki azaltma önlemleri tasarlanmıştır. Buna göre, "Büyük" etkiye maruz kalması beklenen bir bölgede yapısal bir tedbir olarak gürültü bariyeri inşa edilmesine karar verilmiştir. Sonrasında yürütülen ilave modelleme çalışmalarıyla Yülüce köyü yakınlarında 900 m uzunluğunda ve 2,5 m yüksekliğinde bir gürültü bariyerinin inşasıyla nihai etkinin azaltılabileceği öngörülmüştür. Projemizin çevresel ve sosyal etki yönetimi konusundaki özeni doğrultusunda geri dönüştürülmüş kauçuktan gürültü bariyeri üretimi ve montajı yapan bir firma altyüklenici olarak seçilmiş ve 2021 yılı içerisinde gürültü bariyerinin inşası tamamlanmıştır.

"Orta" nihai etkiye maruz kalması beklenen bölgelerdeki gürültü seviyesinin izlenmesi için ilave ölçümler tanımlanmış ve işletme dönemi izleme programına dahil edilmiştir.

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 uygulamalarımızdan 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.

Ağaç hesaplama projesinin iki fazda yürütülmesi 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. Faz-2 hesaplama çalışmaları 2021 yılı içerisinde tamamlanmış ve kontrol için Bankaların Çevresel ve Sosyal Danışmanı ile paylaşılmıştır.

2020'de başlayan ağaçlandırma çalışmaları kapsamında 33,173'ü 2021 yılında olmak üzere bugüne kadar toplam 270,173 fidan toprakla buluşturulmuştur.

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 niversitesi 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 yüzdesni takip etmek amacıyla dalışlar gerçekleştirilmiştir. **Bu dalışlar sonucunda popülasyonun %95'ine yakın bir kısmının yaşadığı saptanmıştır.**

Nadir Bitkiler ve Vahşi Hayvanlar için Günde 10 Bin Adım Projemizin 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. **2021 sonu itibariyle toplanan tohumların sayısı 9,000'e ulaşmıştır.**

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. Paydaşlarımızın 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.
- Paydaşlarla Danışma Süreci dahilinde, Proje'den herhangi bir düzeyde etkilenen paydaşlarımıza 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

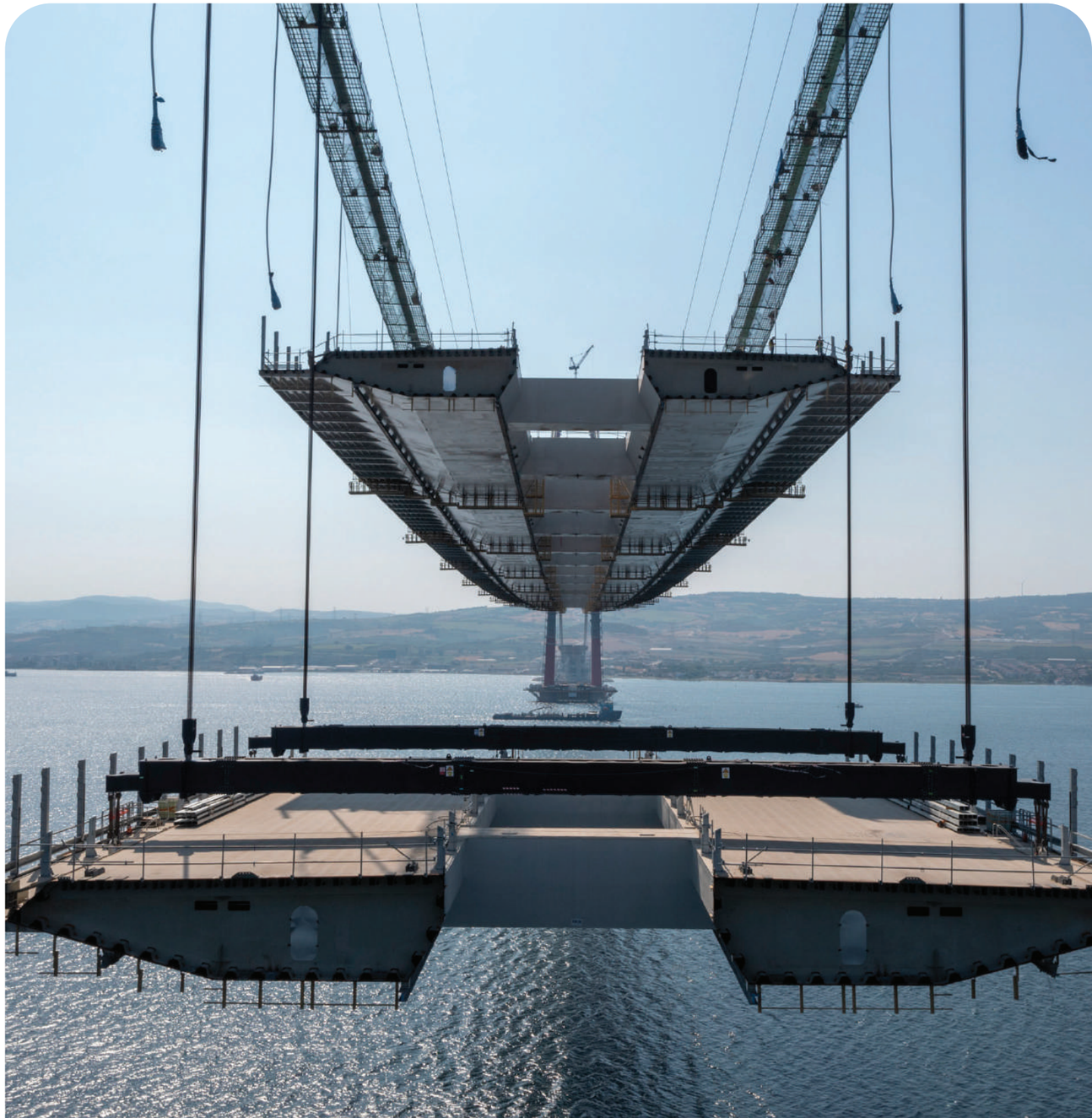
Paydaşlar	İletişim Aracı	İletişim Sıklığı
Resmi Makamlar	Raporlar	Ayda Bir
	Toplantılar	Ayda Bir
	Özel Etkinlikler (Fuar, Seminer, Konferans vb.)	Duruma Özel
	Resmi Yazışmalar	Sürekli
	E-Posta	Sürekli
	Medya (Televizyon, Gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal Medya	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
Proje Çalışanları	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
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 (DL E&C, Limak ,SK ecoplant, 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 iletilmesi

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 temel odak noktası, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) tarafından Türk mevzuatı ile uyumlu olarak ödenmiş ya da ödenecek tazminatlara ek olarak, ailelerin yaşamlarını Projemizden olumsuz etkilenmeden devam ettirebilme veya yeni yöntemlerle geliştirebilmelerine imkân sağlayacak programlar uygulanmasıdır. 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.

Toplum Düzeyinde Destek Programı 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 yürütülmesidir.
- Proje'den etkilenen hassas grupların Toplum Düzeyinde Destek Programı'na katılımının teşvik edilmesidir.
- Proje'den etkilenen çeşitli paydaş gruplarının (çiftçiler, balıkçılar vb.) farklı geçim kaynaklarına erişim sağlayabilmeleri için desteklenmesidir.
- İş başında eğitim ve uygulamalı çalışmaların yürütülmesi ile gelir sağlayabilecek faaliyetlerin desteklenmesidir.
- Sivil toplum kuruluşları ve özel girişimlere eğitim desteği verilmesidir.

2. Program – Kurumların Kapasitelerinin Geliştirilmesi

- Mevcut yerleşim yerlerinde bulunan kurumlara gerekli kapasite geliştirme eğitimlerinin verilmesidir.
- Proje bölgesinde mevcut olan ortaokulların onarımının gerçekleştirilmesidir.

3. Program – Doğal Kaynaklar ve Sürdürülebilir Enerji Kaynakları

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

4. Program – Toplum Sağlığı, Güvenliği ve Refahı

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

Toplum Düzeyinde Destek Programı'nı 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.

Mayıs 2019'da saha uygulaması başlayan Toplum Düzeyinde Destek Programı, 2021 yılında da plana uygun şekilde yürütülmüştür. 2021 yılı içerisinde yapılan çeşitli aktiviteler aşağıda detaylandırılmıştır:

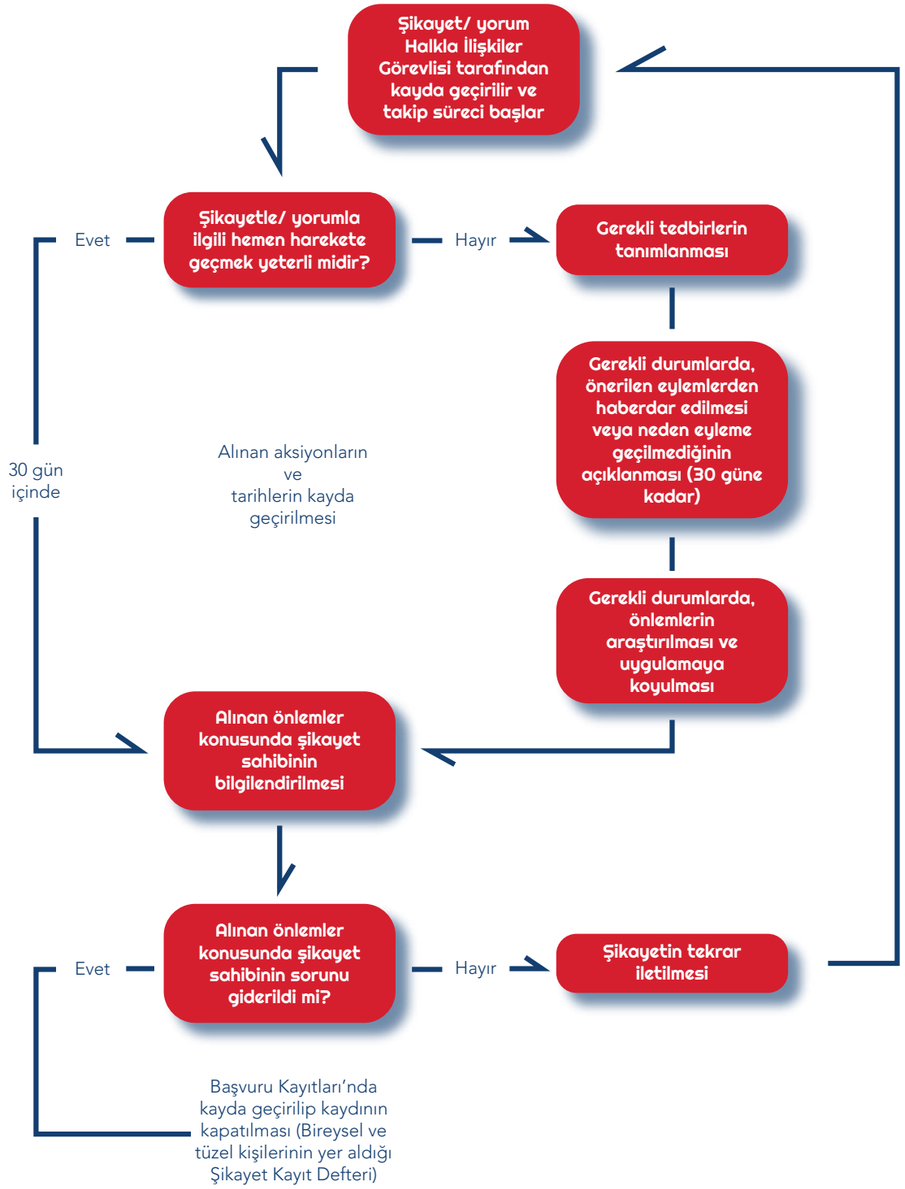
- Proje alanında hayvancılıkla uğraşan hanelerin kapasitelerinin artırılması amacıyla Yem Bitkileri Yetiştirme Eğitimleri verilmiştir. Eğitimlere 9 yerleşimden, 5 kadın ve 150 erkek üretici katılmış ve tüm katılımcılar tohum desteğinden yararlanmıştır. 155 hanede 1.203 dekarlık alana 6.000 kg çavdar tohumu dağıtılmış ve ekilmiştir. 2019 yılında bazı ekimler kontrol edilmiş ve tohum üretiminin devam ettiği görülmüştür.
- Cevizli Köyü'nde, nehir kenarına dikilmek üzere 70 adet fidan satın alınmıştır. Fidanların dikimi süresince, Proje ekibi yerel halk ile birlikte dikim ve koruma faaliyetlerini gerçekleştirmiştir.
- Yerel tarımı desteklemek amacı ile Proje'ye komşu köylere domates ezme makinesi, pülverizatör, yem öğütücü gibi ihtiyaç duyulan tarım ekipmanları sağlanmıştır.
- Köylerin ortak kullanımı için satın alınan tarım araç ve gereçlerin doğru kullanımının sağlanması amacıyla Proje Kurulları hayata geçirilmiştir.
- Akdeniz meyve sineği ve sirke sineği gibi istenmeyen haşerelerin önlenmesi amacıyla, haşerelere karşı mücadele eğitimleri düzenlenmiştir. Bu eğitimlere toplam 80 kişi katılmıştır. Eğitim sonrasında, akdeniz meyve sineği ve sirke sineği ile doğal mücadelede kullanılmak için gerekli ekipmanlar 159 üreticiye dağıtılmıştır.
- Tarım üreticilerine 322 su kabı ve böcek ilacı dağıtılmıştır.
- Doç. Dr. Ufuk Coşgun ile Proje ekibi, ürünler ve aromatik bitki çeşitliliği ile ilgili araştırmalar yapmıştır. Araştırma süresince köy ve kamu kuruluşları ile çeşitli görüşmeler yapılmış ve bu görüşmeler doğrultusunda bir araştırma raporu hazırlanmıştır. 2020 yılı için ise bir uygulama planı hazırlanmıştır.
- Toplamda 14 üreticiye arıcılık eğitimleri verilmiştir ve eğitim sonrasında arıcılık ekipmanlarının teslimi yapılmıştır.
- Prof. Dr. Bülent Gülçubuk önderliğinde bir piyasa değerlendirme çalışması gerçekleştirilmiş ve Eylül 2019 tarihinde Piyasa Değerlendirme Raporu hazırlanmıştır.
- Meyvecilik ve sebzecilik faaliyetlerine olumsuz etki eden hastalıklarla mücadelede üreticilere teorik eğitimlerin yanında uygulama amaçlı destek verilmesi planlanmıştır.
- Çimendere İlköğretim Okulu onarım çalışmaları kapsamında, okul çatısının tadilatı ile iç ve dış duvarların onarım ve boyası tamamlanmıştır.
- Yülüce'de öğrenciler için ısıtmalı otobüs durağı yapılmıştır.
- 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.

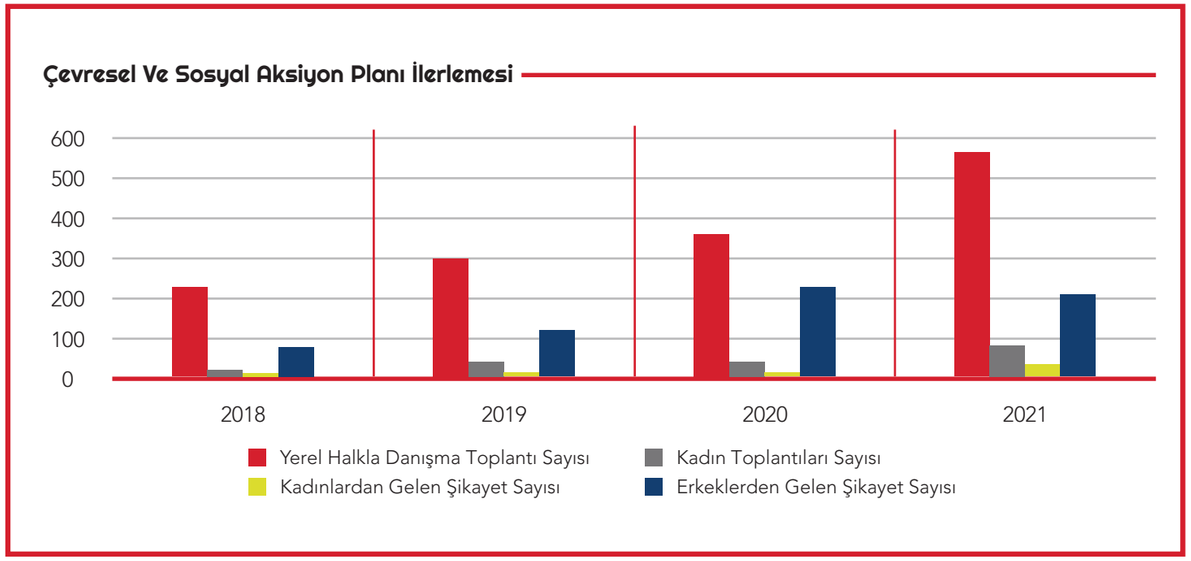
Yerel halktan gelen geri bildirim, şikâyet, yorum ve talepler titizlikle dikkate alınarak ve sürece uygun bir şekilde yönetilmektedir. Mevcut şikâyetler değerlendirilirken adil olma ve şeffaflık ilkeleri doğrultusunda gerekli aksiyonlar alınmaktadır.

Şikâyet değerlendirme süreç akışı aşağıdaki aşağıda görselleştirilmiştir:



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

Halkın Kayıtılıma Yönelik Faaliyetler	2018	2019	2020	2021
Yerel Halkla Danışma Toplantı Sayısı	220	300	399	560
Kadın Toplantıları Sayısı	14	33	35	89
Halktan Gelen Şikâyetler ile İlgilenilme Yüzdesi	%99	%99	%100	%100
Kadınlardan Gelen Şikâyet Sayısı	8	9	4	30
Erkeklerden Gelen Şikâyet Sayısı	61	122	231	204





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 tanıması 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 geçirilerek 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;

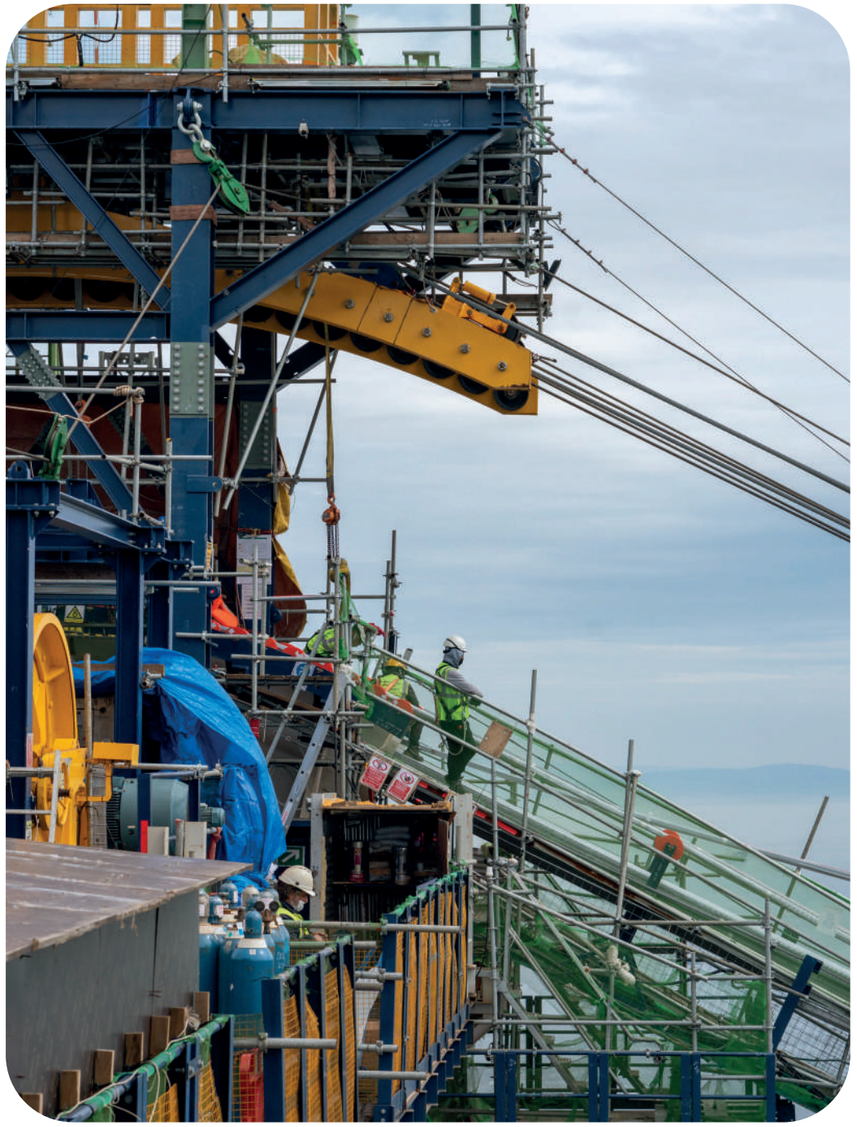
- Proje faaliyetlerinin yasal çerçeveye uygun şekilde yürütülmesi
- Bireysel haklara ve kültür farklılıklarına saygı gösterilmesi
- İş ilişkileri kurarken dürüstlüğün esas alınması
- Fikir ve görüş paylaşımı sırasında dürüst, saygılı ve sorumlu hareket edilmesi
- Her türlü istismardan, zorbalıktan ve 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 saygılı, sağlıklı, 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.



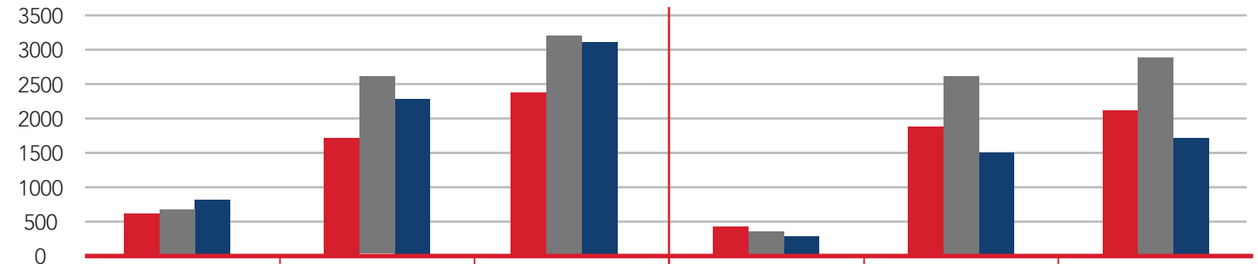
İnsan Kaynakları Yönetimi

Proje İstihdam Politikası ile çalışanlarımızın haklarını güvence altına alarak, toplum için değer üretme hedefiyle çalışmaktayız. Çalışanlarımızın düzenli eğitim alabildikleri, beceri ve yetkinliklerini artırabildikleri, insan haklarına saygılı, ayrım 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.



2021 Yılı Saha Çalışan Demografiği*				
Köprü				
Şirket	**Teknik Personel**	**İdari Personel**	**Mavi Yaka**	**Toplam**
DLSY JV Çalışanları	250	132	389	771
Altyükleniciler	392	275	1607	2274
Genel Toplam	642	407	1996	3045
Otoyol				
Şirket	**Teknik Personel**	**İdari Personel**	**Mavi Yaka**	**Toplam**
DLSY JV Çalışanları	88	75	66	229
Altyükleniciler	284	161	1092	1537
Genel Toplam	372	236	1158	1766

Personel Dağılımı



	Köprü			Otoyol		
2019	609	1771	2380	362	1888	2250
2020	619	2614	3233	345	2617	2962
2021	771	2274	3045	229	1537	1766

2021 Yılı ÇOK A.Ş. Çalışan Demografiği*	
Departman	**Çalışan Sayısı**
Üst Yönetim	4
Sözleşme ve İdari İşler	17
Teknik	12
Finans	14
Ankara Ofisi	2
Toplam	49

*2021 yılının Aralık ayı sonu itibarıyla aylık bazlarda hazırlanan raporlara ait verileri içermektedir.

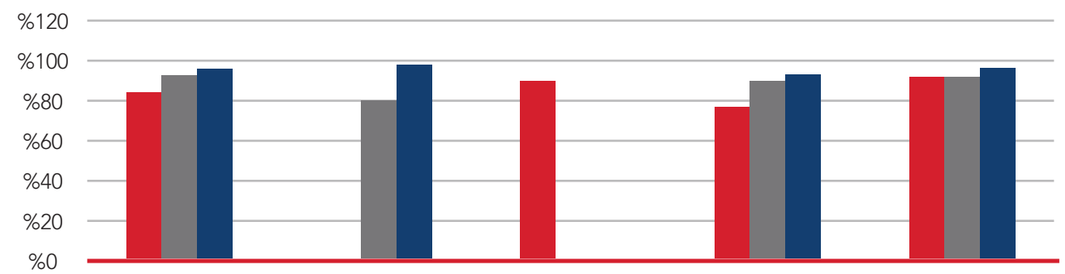
Farklı Kategorilerde Çalışan Kırılımları*	
ÇOK A.Ş. Çalışanları	
Kadın	%20
Erkek	%80
DLSY JV Çalışanları	
Köprü	%77.1
Otoyol	%22.9
Altyüklenici Çalışanları	
Köprü	%59.7
Otoyol	%40.3
Tüm Çalışanlar	
Yerel İstihdam	%14.1
Yabancı Çalışanlar	%3.2
Kadın Çalışanlar	%6.9

*2021 yılının Aralık ayı sonu itibarıyla hesaplanmıştır.

Çalışanlarımızın memnuniyeti, Şubat, Ağustos ve Kasım 2019'da düzenlenen "Çalışan Memnuniyet Anketi" ile ölçülmüştür. Toplamda 1049 çalışanımız ve 42 altyüklenicimiz ile gerçekleştirilen anket, şikâyet mekanizmasından çalışma koşullarına kadar birçok farklı konuda çalışanlarımızdan geri dönüş almamızı sağlamıştır. 2021 Çalışan Memnuniyet Anket sonuçlarımıza göre, ilgili süreçlere yönelik memnuniyet oranı aşağıdaki tablo aracılığı ile paylaşılmıştır.

	Şub. 21	May. 21	Tem. 21	Kas. 21
Şikâyet Mekanizması	%97	%95	%96	%99
Pandemi (Covid-19)	%96	%95	%100	%100
Kamp Alanları ve Yemek Servisi	%89	%92	%87	%96
İş Sağlığı ve Güvenliği Koşulları	%95	%98	%100	%99

Şikayet Mekanizması



	Şikayet Mekanizması	Pandemi (Covid-19)	Ödeme ve Çalışma Saatleri	Kamp Alanı ve Yemek Servisi	İş Sağlığı ve Güvenliği Koşulları
2019	%82	0	%89	%76	%95
2020	%92	%81	0	%88	%95
2021	%97	%98	0	%91	%98

Ekonomik Etkiler

Yerel İçerik Çalışması

Proje İstihdam Politikası ile çalışanlarımızın haklarını güvence altına alarak, toplum için değer üretme hedefiyle çalışmaktayız. Çalışanlarımızın düzenli eğitim alabildikleri, beceri ve yetkinliklerini artırabildikleri, insan haklarına saygılı, ayrım 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, ayrımcılığa ya da ayrımcılığı çağrıştıran uygulamalara izin verilmemektedir.

Deniz Trafiği Risk Değerlendirmesi ve Deniz Kirliliğini Önleme

Proje'de, 1915Çanakkale Köprüsü kapsamındaki çalışmaların çoğu denizde gerçekleşmektedir. Çanakkale Boğazı'nın yoğun deniz trafiği içinde bu çalışmaların yürütülmesi için alınan geniş kapsamlı önlemler, 2018 yılında üç aşamalı bir Deniz Trafiği Risk Değerlendirmesi Çalışması'nın sonucunda belirlenmiştir. Bu çalışmada, gemi kazalarından kaynaklanabilecek çevresel ve sosyal riskler nitel ve nicel olarak değerlendirilmiştir. Değerlendirme sırasında ticari deniz taşıtı trafiği, navigasyon yolları, balıkçılık faaliyetleri, navigasyon şamandıraları, Türk Boğazları Gemi Trafik Yönetim Sistemi, deniz kaza istatistikleri ve mevcut risk düzeyi ile yakıt sızıntısı ve yakıt sızıntısı acil müdahalesi konuları dikkate alınmıştır. 2020 ve 2021 yıllarında, Deniz Trafiği Risk Değerlendirmesi'nin bulguları yapılan toplantılarda Liman Başkanlığı, feribot işletmecileri ve balıkçılarla paylaşılmıştır. Ek olarak, halkla ilişkiler uzmanlarımız Lapseki, Çardak ve Gelibolu Balıkçılar Kooperatifleri'ni denizde yapılacak olan inşaat faaliyetleri konusunda düzenli olarak bilgilendirmiştir. Balıkçılar ile düzenli iletişim faaliyetleri devam etmektedir. İşletme dönemi için tasarımla ilgili öneriler değerlendirilip Proje tasarımına, idari konular ise İşletme ve Bakım Yönetim Sistemleri'ne dahil edilmektedir.

Yoğun bir gemi trafiği bulunan Çanakkale Boğazı, Çanakkale Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bağlı Gemi Trafik Hizmetleri tarafından dijital sistemlerle kesintisiz gözlem altında tutulmaktadır. Liman Başkanlığı ile üç ayda bir düzenlenen rutin toplantılar ile Proje ilerleyişi hakkında bilgi alışverişinde bulunulmaktadır. Olası bir kazada oluşacak çevre kirliliğine karşı acil müdahalede bulunabilmek için uzman bir firma ile çalışılmaktadır. Ek olarak, Proje'ye ait bir tekne ve dört personel 300 metrelik bir alanı çevirebilecek kapasiteyle, herhangi bir kirlilik durumunda Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ekipleri olay yerine ulaşana kadar ilk müdahaleyi yapmak için 24 saat nöbet tutmaktadırlar.



İş Sağlığı ve Güvenliği

"İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG), çalışanlarımızın refahını korumaya ve inşaat çalışmalarımızın başarılı bir şekilde yürütülmesini sağlamaya yönelik taahhüdümüz doğrultusunda Projemiz için en önemli önceliktir. Özellikle COVID-19 salgınının ardından, sağlık ve güvenliğin öneminin daha da ön plana çıkması, güvenli ve sağlıklı bir çalışma ortamı yaratma konusundaki sarsılmaz kararlılığımızın altını çizmiştir.

İSG yaklaşımımız sadece uyumluluğun ötesine geçmekle kalmayıp titiz saha denetimlerini, kapsamlı eğitim girişimlerini ve kurallar, prosedürler ve planlar gibi yönetim araçlarının kullanımını kapsayan bütünsel bir stratejiyi kapsamaktadır. Sürekli iyileştirme anlayışıyla İSG alanında mükemmellik arayışımız kurumsal kimligimize işlemiştir.

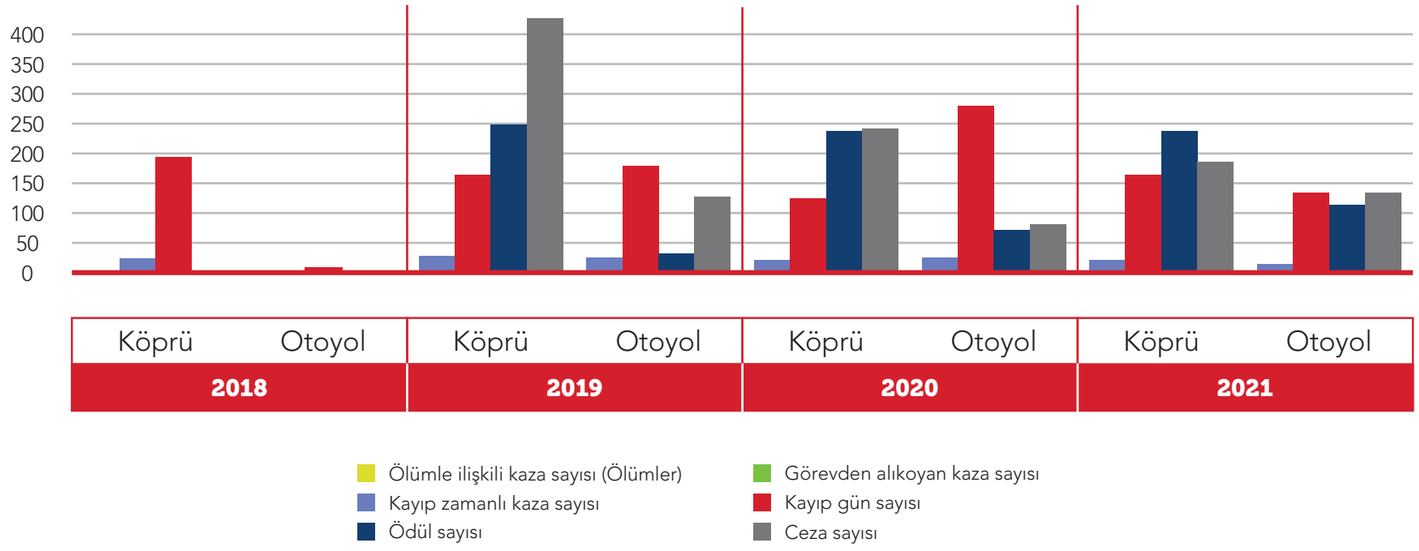
Bu zorlu dönemden geçerken, işgücümünüzün sağlık, güvenlik ve refahına öncelik verme, uygulamalarımızı sürekli gelişen ortama uyarlama ve inşaat faaliyetlerimizi güvenli ve emniyetli bir şekilde yürütme kararlılığımızı sürdürüyoruz.

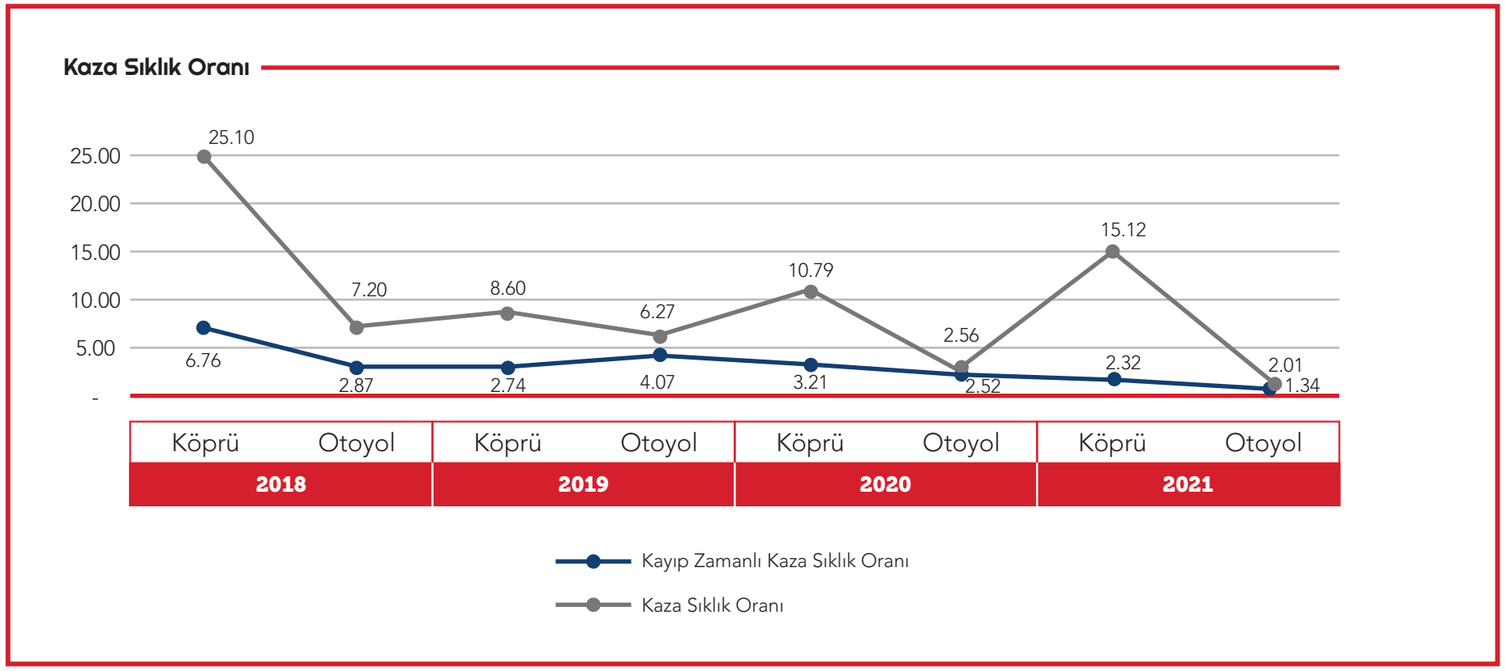


	2018		2019		2020		2021	
Performans Verisi Adı	**Köprü**	**Otoyol**	**Köprü**	**Otoyol**	**Köprü**	**Otoyol**	**Köprü**	**Otoyol**
Ölümle ilişkili kaza sayısı (Ölümler)	0	0	0	1	0	1	1	2
Görevden alıkoyan kaza sayısı	-	-	1	0	0	0	0	0
Kayıp zamanlı kaza sayısı	22	2	27	24	21	25	17	9
Kayıp zamanlı kaza sıklık oranı	6,76	2,87	2,74	4,07	3,21	2,26	2,32	1,34
Kaza sıklık oranı	25,1	7,2	8,6	6,27	10,79	2,52	15,12	2,01
Kayıp gün sayısı	196	8	165	180	125	281	104	89
Ödül sayısı	-	-	251	31	239	71	240	77
Ceza sayısı	-	-	429	129	242	81	192	88
Toplam eğitim saati (çalışan-saat)	60.430		56.790	38.684	108.496	125.383	127.131	67.340

*2021 yılında biri Köprü, ikisi Otoyol çalışanı olmak üzere toplam üç çalışanımızı iş kazası kapsamı dışında kalan durumlar neticesinde kaybettiğimizi üzülerek belirtiriz.

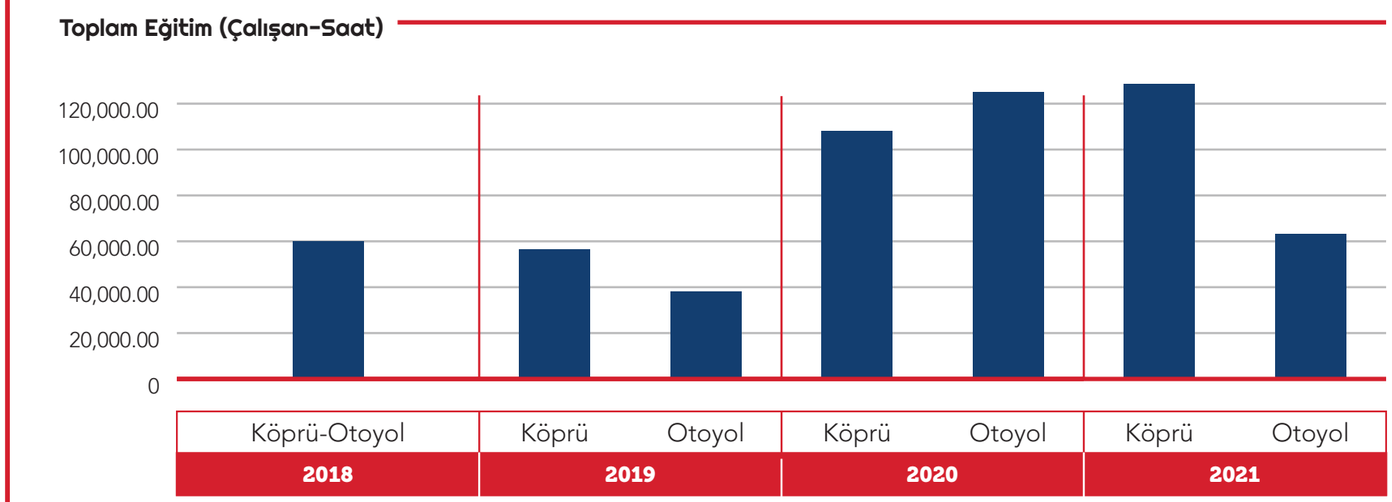
İş Sağlığı ve Güvenliği Performansı

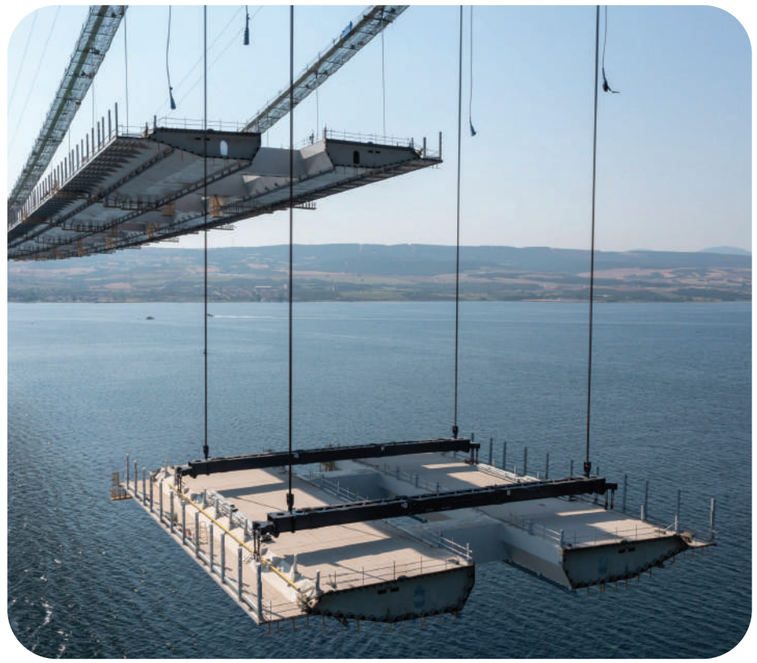




Proje genelinde iş sağlığı ve güvenliği performansının iyileştirilerek kaza ve ölümlerin önlenmesi amacıyla İş Sağlığı ve Güvenliği uzmanlarımız tarafından çeşitli çalışmalar yürütülmektedir. Bu kapsamda İş Sağlığı ve Güvenliği Departmanı'nın kapasitesi önemli ölçüde artırılmıştır. Ölümle sonuçlanan kazalara (ölüm doğal sebepler sonucu meydana gelmiş olsa dahi) yönelik iyileştirme aksiyonları hızla hayata geçirilmiştir. Risklerin ortadan kaldırılması için politika, plan ve prosedürler gözden geçirilmistir. Güncellenen politikalar ve yeni kuralları tanımlayan yeni planlar hem Köprü hem de Otoyol grubundaki tüm çalışanlar ile paylaşılmıştır. İSG Eğitimlerimizin içeriği bu doğrultuda geliştirilmiş, çalışanlarımız bilinçlendirilmiştir.

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.





Arkeolojik ve Kültürel Miras

Projemizin arkeolojik ve kültürel miras üzerine etkileri ilk olarak ÇSED döneminde IFC Performans Standardı 8 ışığında değerlendirmeye tabi 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 çalışılmıştır. 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 yılında Proje'nin Avrupa ve Asya yakalarında, tescilli ve tescilsiz 15 alanın arkeojeofizik değerlendirme çalışmaları tamamlanmıştır. Çalışmalar sonucu arkeolojik bulguların olması durumunda Arkeoloji Müzeleri ile düzenli iletişim kurularak, kültürel mirasımız güvence altına alınmıştır.

Gelibolu Alan – 5 isimli tescilli alanda yürütülen arkeolojik kazı çalışmaları sonucu, uzmanlar tarafından Geç Roma dönemine (5-6. yüzyıl) ait bir mezar içerisinden bir adet kase ve Geç Bizans dönemine ait olduğu düşünülen 43 mezar bulunmuştur. Yapılan antropolojik çalışmalar mezar sahiplerinin ölüm yaşları, cinsiyet dağılımları, beslenme alışkanlıkları ve sahip oldukları patolojik hastalıkların öğrenilmesi açısından eşsiz bilgiler sunmuştur.

Tüm çalışmalar Arkeoloji Müzeleri gözetiminde gerçekleştirilmiş olup, yaklaşık 1.000 m2'lik tescilli alanda rastlanan arkeolojik bulgulara zarar verilmeden, inşaat çalışmaları yerel arkeoloji müzeleri uzmanlığında devam etmiştir. Proje faaliyetlerimiz kapsamında arkeolojik kültür ve mirasımıza karşı sorumlu yaklaşım bilinci ile ülkemizin arkeolojik zenginliğinin gün ışığına çıkarılmasına desteklerimizi sürdüreceğiz.





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:

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

Çağdaş Cengiz
Kıdemli Çevre ve Sosyal İşler Mühendisi
T 0 530 221 23 46

Diyez Beksaç Cin
Kurumsal İletişim Yöneticisi
T 0 532 371 60 50

Temmuz 2022

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.

2021
ÇEVRESEL VE SOSYAL PERFORMANS RAPORU



1915 ÇANAKKALE

1915canakkale.com

KGM

DL E&C

Limak

SK ecoplant

yapı merkezi