



2023
ÇEVRESEL VE SOSYAL
PERFORMANS RAPORU

1915 ÇANAKKALE



1915ÇANAKKALE KÖPRÜSÜ VE OTOYOLU PROJESİ

2023
ÇEVRESEL VE SOSYAL
PERFORMANS RAPORU

1915ÇANAKKALE

İçindekiler

1. Rapor Hakkında	6
2. Genel Müdür'ün Mesajı	8
3. Şirket Hakkında	11
- DLE&C Hakkında	12
- Limak Hakkında	12
- SK ecoplant Hakkında	13
- Yapı Merkezi Hakkında	13
4. Proje Hakkında	14
- Alınan Ödüller	16
- Projenin Kilometre Taşları	20
- Proje Bilgiler	22
- Sayılarla 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde Sürdürülebilirlik	26
5. Çevresel ve Sosyal Performans Yönetimi	28
- Çevresel ve Sosyal Performans Yolculu	30
- 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi Çevresel ve Sosyal Performans Yönetimi Ağı	31
- Kurumsal Sürdürülebilirlik Anlayışı	32
- Çevresel ve Sosyal Aksiyon Planı	36
- Çevre, Sağlık ve Güvenlik Denetimleri ve Uygulamaları	38
- Çevresel Performans Ve İklim Krizi İle Mücadele	40
- Su Yönetimi	40
- Sera Gazı Emisyonları Ve Enerji Tüketimi Takibi	42
- Atık Yönetimi	48
- Gürültü Yönetimi	52
- Biyolojik Çeşitliliğin Korunması	54
- Sosyal Performans Yönetimi Ve Toplumsal Değer Yaratma	56
- Şeffaf Paydaş Etkileşimi	56
- Toplum Düzeyinde Destek Programı	62
- Halkın Katılımına Yönelik Faaliyetler	64
- Etik Yönetimi	66
- İnsan Kaynakları Yönetimi	68
- Ekonomik Etkiler	72
- İş Sağlığı Ve Güvenliği	74
- Arkeoloji Ve Kültürel Miras	78
Bize Ulaşın	81



1. Rapor Hakkında

Bu raporu yayımlayarak 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, 01.01.2023 - 31.12.2023 tarihleri arasındaki dönemi kapsar ve paydaşlarımızın beklentileriyle ilişkili konuların çevresel ve sosyal boyutlarını, gösterge ve faaliyetlerini içerir. 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 geribildirimleri çevresel ve sosyal performansımızın iyileştirilmesi ve raporlanması açısından büyük önem taşımaktadır. Her türlü öneri, şikâyet ve geribildiriminiz için info@1915canakkale.com adresine yazarak bizimle irtibata geçebilirsiniz.



2. CEO'nun Mesajı

Değerli paydaşlarımız,

1915Çanakkale Köprüsü'nün birinci yaşını kutladığımız 2023 yılını, projemizin küresel çapta aldığı prestijli ödüllerle taçlandırdık. Sadece Türkiye'nin değil, dünyanın en büyük mühendislik harikalarından biri olduğunu uluslararası arenada kanıtlamaya devam ettik.

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) Kamu-Özel Sektör İş Birliği ve Altyapı Ödülleri'nde birincilik, Engineering News-Record (ENR) Global En İyi Proje Ödülleri'nde Köprü ve Tünel Kategorisi'nde birincilik, Uluslararası Köprü ve Yapısal Mühendislik Kurumu (IABSE) Proje ve Teknoloji Ödülleri'nde Büyük Otoyol ve Demiryolu Köprüleri kategorisinde birincilik ve Engineering News-Record (ENR) Yılın Projesi Ödülü olmak üzere dört önemli uluslararası ödülün sahibi olduk. Bu ödüller, projemizin teknik mükemmelliğinin yanı sıra çevresel ve sosyal sorumluluk alanındaki öncü yaklaşımımızın da tescili niteliğindedir.

Köprümüzün bir yıllık işletme deneyimi, beklentilerimizi aşan sonuçlar ortaya koydu. Çanakkale Boğazı'ndaki geçiş süresini altı dakikaya indiren bu stratejik bağlantı, bölgesel kalkınmada öngördüğümüz pozitif etkileri göstermeye başladı. Özellikle Çanakkale ve Balıkesir'in hem batıya hem de İstanbul'a doğrudan bağlanması, bölge ürünlerinin değerini artıran, Yunanistan ve Bulgaristan'dan bir saatte Çanakkale'ye ulaşımı mümkün kılan bir dönüşüm yarattı.

Projemizin çevresel ve sosyal boyutundaki öncü uygulamalarımız, 2023 yılında aldığımız uluslararası ödüllerin de temelini oluşturdu. Çanakkale Boğazı'ndaki yunusların korunması için aldığımız önlemlerden, Pinna Nobilis midye türünün güvenli alanlara taşınmasına, 32 yerleşim yerinde gerçekleştirdiğimiz 321 çevresel ve sosyal projeden Gelibolu Öncü Kadın Üretim Kooperatifi'nin kuruluşuna kadar uzanan geniş yelpazemiz, "iyi komşuluk" anlayışımızın somut yansımalarıdır.

İleri teknoloji uygulamalarımız da işletmenin ilk yılında başarıyla test edildi. Türkiye'de ilk kez kullanılan fiber optik kablo ağı entegrasyonu, TIER 3 seviyesindeki veri merkezi altyapımız, %100 LED aydınlatma sistemi ve 98 termal kamerayla desteklenen akıllı ulaşım sistemlerimiz, köprümüzü dijital çağın gerekliliklerine uygun bir altyapı haline getirdi.

2023 yılındaki çevresel ve sosyal çalışmalarımızın raporunu sizlerle paylaşmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Bu rapor, projemizin sadece bir ulaşım altyapısı olmadığını, aynı zamanda sürdürülebilir kalkınma ve toplumsal refah için örnek bir model olduğunu göstermektedir.

Bir yaşını doldurduğumuz bu özel yılda, projemize emek veren tüm çalışma arkadaşlarıma, değerli paydaşlarımıza ve başarıma katkı sağlayan herkese şükranlarımı sunuyor, gelecekte de bu başarı hikayesini birlikte yazmaya devam edeceğimize inanıyorum.

Saygılarımla,
Mustafa Tanrıverdi
CEO





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 'dır. 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, 2023 yılında uluslararası inşaat sektörü dergisi ENR (Engineering News-Record) tarafından düzenlenen ENR Uluslararası En Büyük Müteahhitler sıralamasında 95. 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 dağıtım, çimento üretimi, havalimanı ve liman inşaatları sayılabilir. Ayrıca 2023 yılında ENR Uluslararası En Büyük Müteahhitler sıralamasında Limak 50. 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. 2023 yılında ENR Uluslararası En Büyük Müteahhitler sıralamasında 77. 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 büyük önem taşımaktadır. SK ecoplant'ın "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 katkılarını ve önemli projelerine ek olarak Yapı Merkezi, Ortadoğu ve Afrika'da da aktif olarak projeler yürüten, uluslararası alanda güçlü bir firmadır. 2023 yılında ENR Uluslararası En Büyük Müteahhitler sıralamasında 58. sırada yer almıştır.

Yapı Merkezi yıllar içinde, devasa inşaat projelerini planlanan tarihten önce, bütçeyi aşmadan ve hedeflenen kaliteyi tutturarak gerçekleştirmeye dair beceri ve kapasitesini göstermiştir. Yapı Merkezi'nin Kamu Özel Ortaklığı ve Yapı-İşlet-Devret projelerinin yapılandırılma ve yönetimindeki başarısı, yakın geçmişte (SK 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 birleştiren Proje, ülkemizin önemli hizmet, sanayi, tarım ve turizm firmalarının bulunduğu Trakya ve Batı Anadolu bölgelerinin ekonomik kalkınmasına destek olmaktadır. 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 sağlamıştır. Otoyolun Balıkesir mevkiinde Gebze - İzmir Otoyolu'na bağlanması ile İzmir, Aydın, Muğla ve Antalya gibi önemli turizm merkezlerinin, Avrupa ülkeleri ile arasındaki karayolu mesafesi kısalmış ve turizm sektörüne katkı sağlanmıştır. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi ile birlikte, yolculukta konforun yanı sıra, yük ve yolcu taşıma kapasitesi artmış, zamandan tasarruf sağlanmış ve yolcu güvenliği en üst düzeye taşınmıştır.

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 89 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 dört ödüle layık görüldü:

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE)
Kamu-Özel Sektör İş Birliği ve Altyapı Ödülleri: Birincilik Ödülü

Engineering News-Record (ENR) Global En İyi Proje
Ödülleri: Köprü ve Tünel Kategorisi, Birincilik Ödülü

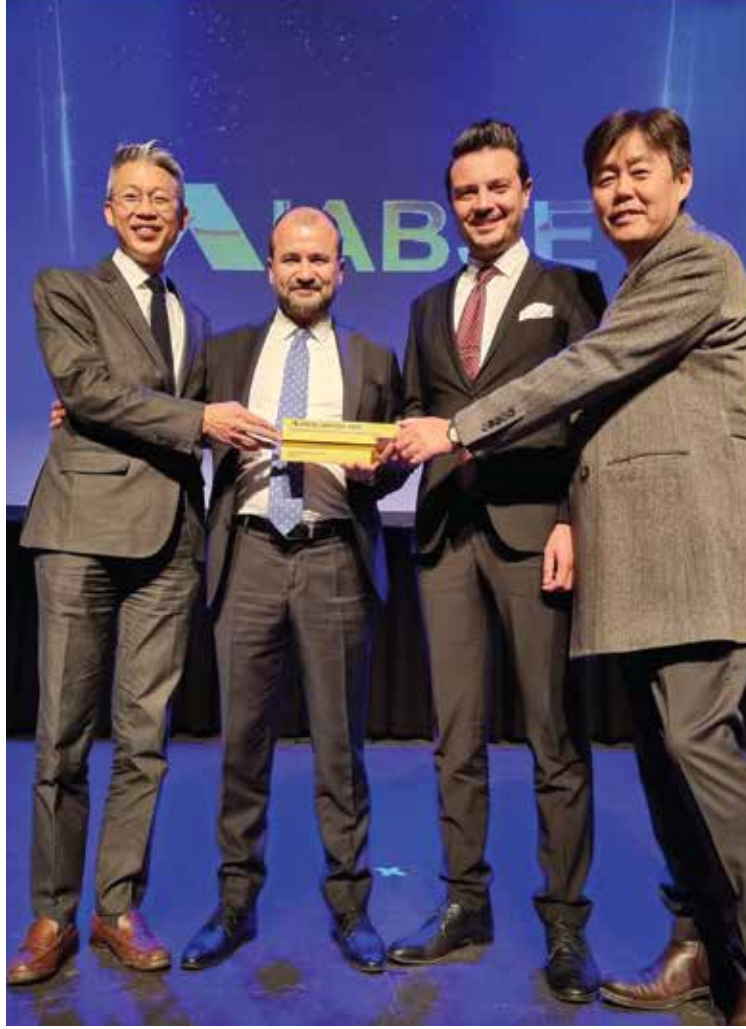
Uluslararası Köprü ve Yapısal Mühendislik Kurumu (IABSE) Proje ve
Teknoloji Ödülleri: Büyük Otoyol ve Demiryolu Köprüleri, Birincilik Ödülü

Engineering News-Record (ENR):
Yılın Projesi Ödülü

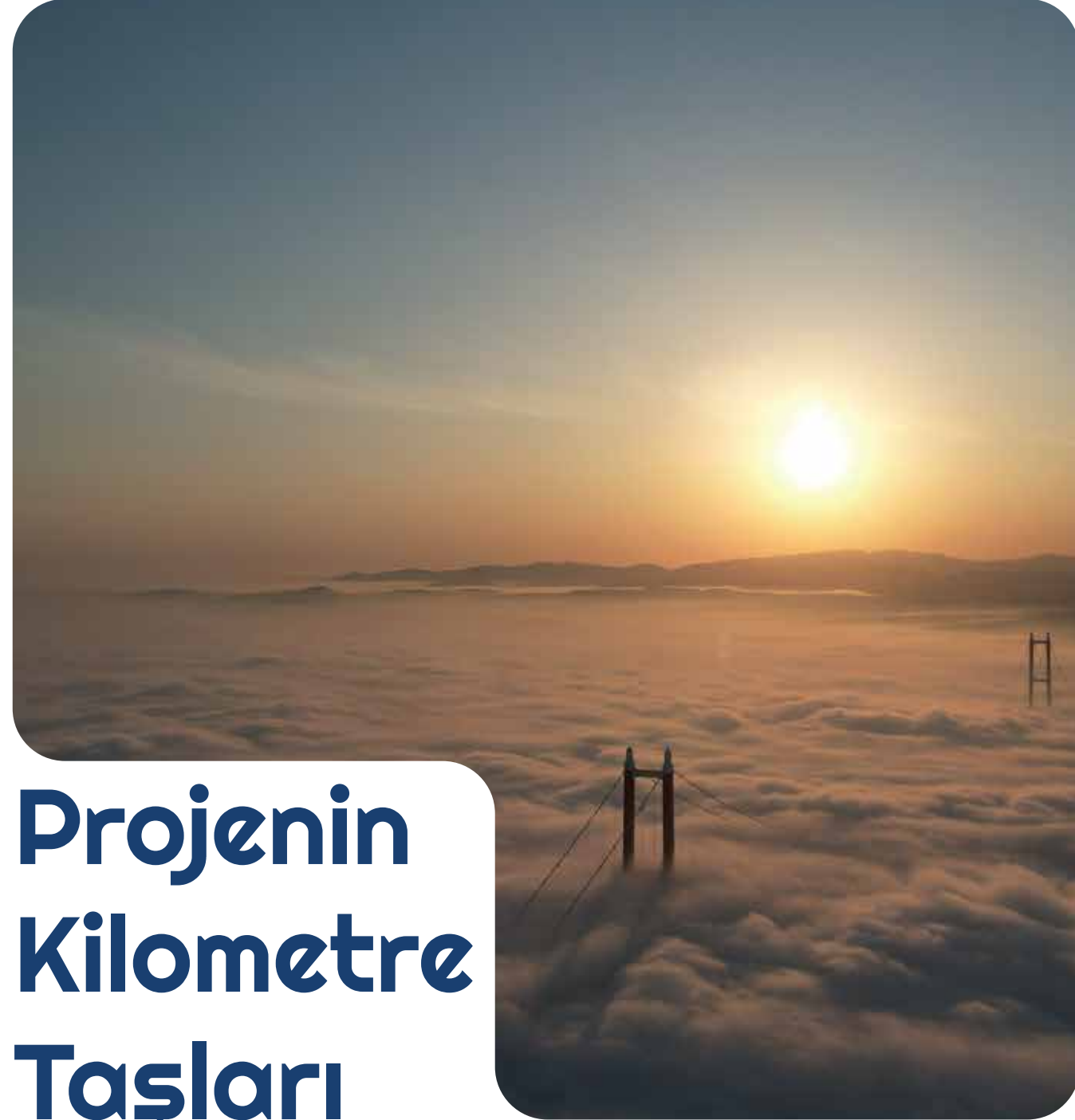
YIL	ÖDÜL	KATEGORİ	DETAY
2018	Project Finance International (PFI) Ödülleri	Finans	Yılın Türk Finansmanı
2018	Islamic Finance News (IFN) Ödülleri	Finans	Yılın Proje ve Altyapı Finansman Ödülü
2018	Infrastructure Journal Global (IJ Global) Ödülleri	Finans	Avrupa'da Otoyol Kategorisi Birincisi
2018	Proximo Finans Ödülleri	Finans	Yılın En İyi Exim Destekli Projesi
2018	EMEA Finans Ödülleri	Finans	Avrupa'nın En İyi Proje Finansmanı
2018	EMEA Finans Ödülleri	Finans	Avrupa'nın En İyi Kamu Özel İşbirliği Projesi
2018	EMEA Finans Ödülleri	Finans	En İyi Proje Finansmanı
2018	EMEA Finans Ödülleri	Finans	En İyi Yol Projesi
2018	EMEA Başarı Ödülleri	Finans	Yılın En İyi Sendikasyon Kredisi
2019	Bonds & Loans Ödülleri	Finans	Yılın Proje Finansmanı
2019	Bonds & Loans Ödülleri	Finans	Yılın Altyapı Finansmanı
2021	International Road Federation (IRF) Global Ödülleri	Finans	En İyi Proje Finansmanı ve Ekonomisi
2021	Green World Ödülleri	Çevresel / Sosyal	Çevresel En İyi Uygulama - Altın Seviye



Alınan Ödüller



YIL	ÖDÜL	KATEGORİ	DETAY
2021	T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Sosyal Güvenlik Kurumu	İstihdam	2021 Yılında Çanakkale'nin En Çok Sigortalı İstihdamı Sağlayan Şirketi
2021	T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Sosyal Güvenlik Kurumu	İstihdam	2021 Yılında Çanakkale'nin En Çok Prim Ödeyen Şirketi
2021	T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Sosyal Güvenlik Kurumu	İstihdam	2021 Yılında Çanakkale'nin En Çok Engelli İstihdamı Sağlayan Şirketi
2021	T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Sosyal Güvenlik Kurumu	İstihdam	2021 Yılında Çanakkale'nin En Çok Kadın Sigortalı İstihdamı Sağlayan Şirketi
2022	International Road Federation (IRF) Global Ödülleri	Teknik	İnşaat Metodoloji
2022	Kore İnşaat Mühendisleri Derneği	Teknik	2022 Uluslararası Yılın Yapısı Ödülü
2022	Avrupa Yapısal Çelik Birliği	Teknik	Avrupa Çelik Köprü Ödülleri - Karayolu ve Demiryolu Köprüleri Kategorisi Birincisi
2023	Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Kamu- Özel Sektör İşbirliği ve Altyapı Ödülleri	Çevresel / Sosyal	Birincilik
2023	Engineering News-Record (ENR) Küresel En iyi Proje Ödülleri	Teknik	Birincilik - Köprü/ Tünel Kategorisi
2023	Uluslararası Köprü ve Yapısal Mühendislik Kurumu (IABSE) Proje ve Teknoloji Ödülleri	Teknik	Birincilik - Büyük Otoyol ve Demiryolu Köprüleri
2023	Engineering News-Record (ENR) Yılın Projesi Ödülü	Teknik	Birincilik



Projenin Kilometre Taşları

İhale Tarihi

Ocak 2017

Mart 2017

Mart 2017

Temmuz 2017

Ekim 2017

Mart 2018

Mayıs 2018

Temmuz 2018

Ağustos 2018

Ocak 2019

Aralık 2022

Mart 2022

Şubat 2022

Şubat 2022

Aralık 2021

Temmuz 2021

Haziran 2021

Haziran 2021

Mayıs 2021

Şubat 2021

Ocak 2021

Aralık 2020

Kasım 2020

Eylül 2020

Son Tabliye
Montajı

İş Başlatma Töreni

Uygulama
Sözleşmesi İmza
Tarihi

Proje Başlangıç İzni

Kuru Havuz
Kazı Başlangıcı

Keson Temel
Betonu ve Kazık
Çakım Töreni

Finansal
Kapanış Tarihi

Koruköy Kamp
Sahası Kurulumunun
Tamamlanması

Otoyol Toprak
İşlerinin
Başlaması

Kesonların Kuru
Havuzdan Islak
Havuza Taşınması

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

1. ve 2.
Kılavuz Halat
Montajı

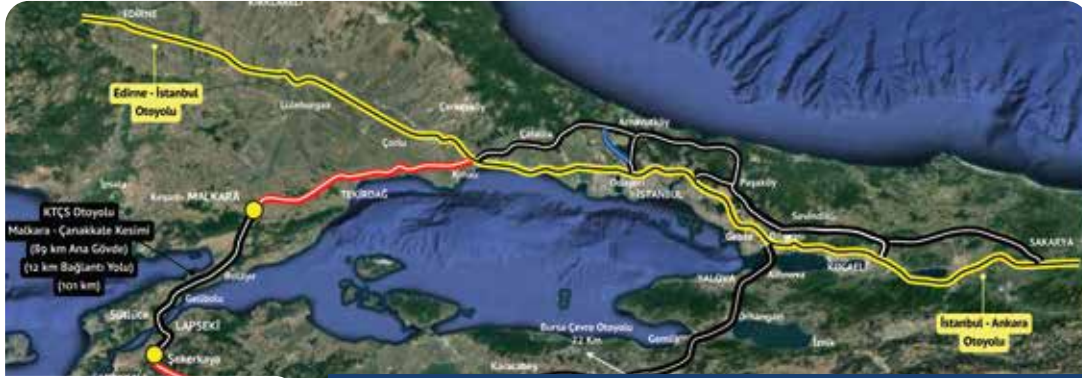
Top mermisi figürlerinin
montajı tamamlandı.

Açılış Töreni
gerçekleştirildi.
Köprü ve otoyol araç
geçişine açıldı.

Yaklaşım
viyadüklerinin asfalt
işleri tamamlandı.

Köprü çelik tabliyesi
asfalt işleri
tamamlandı.

Proje Bilgileri



89 km
Toplam Proje
Uzunluğu

Vizyon 2023, önemli hedeflerinden birine ulaştı.

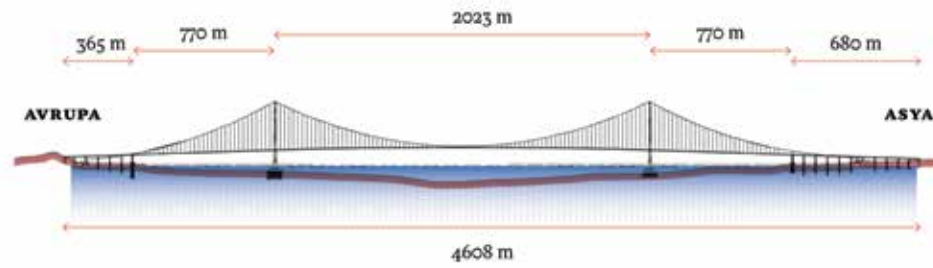
Proje, Türkiye'nin ulusal kalkınma hamlesinin belgesi niteliğindeki Vizyon 2023 Master Planı'nda öngörülen yurt sathında karayollarının iyileştirilmesi hedefinin gerçekleştirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır.



2.023 m
Köprü Orta
Açıklığı

İstanbul Boğazı geçişine yeni bir alternatif sağlandı.

İstanbul'un Avrupa ve Anadolu arasında üstlendiği ağır transit trafik yükü hafifledi. Hâlihazırda Batı Anadolu boyunca İstanbul merkezli Batı – Doğu aksı üzerinde yoğunlaşan trafik yükü Marmara Denizi'nin Batı kıyısından Güney yönüne doğru dengelendi.



4.608 m
Köprü
Uzunluğu

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.



4 ADET
Viyadük

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

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

Proje Bilgileri



12 ADET
Kavşak

Ulusal ve uluslararası turizm canlandı.

Avrupa ülkeleri, Balkanlar ve özellikle Yunanistan ve Bulgaristan ile ticari ilişkilerin yanı sıra kültürel etkileşim de olumlu etkilendi. 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 kılacak ve turizm sektöründe gelişme sağlanacaktır.



318 m
Kule
Yüksekliği

Proje, inşaatından işletme aşamalarına kadar sürekli istihdam sağlamaktadır.

İnşaat ve işletme aşamalarında binlerce kişiye sağlanan istihdam ve çeşitli sektörlerde katılan canlılıkla, Türkiye ekonomisine önemli katkılarda bulunmaktadır.



5 ADET
Ücret Toplama
İstasyonu

Çanakkale, şanlı tarihine ve 21. yüzyıl'a yaraşır bir "Eser Proje"ye kavuştu.

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



4 ADET
Otoyol
Hizmet Tesisi

Taşımacılıkta süreler ve maliyetler düşecek, dış ticaretin etkinliği arttı.

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

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 taşıyan 1915Çanakkale Köprüsü'nün toplam uzunluğu ise yan açıklıklar ve yaklaşım viyadükleri ile birlikte toplam 4,608 metredir. Köprü'nün 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 ağaççi İdmiesi 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.

2023 yılı sonu itibariyle, ağaçlandırma çalışmaları kapsamında toplam 1.301.883 fidan dikildi.

2018 yılında gerçekleştirdiğimiz transplantasyon çalışması kapsamında 1,054 bireyi güvenli alanlara taşımış ve sonraki yıllarda yaptığımız gözlem dalışlarında %95 transplantasyon başarıları 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 izlenmesine 2023 yılı Aralık ayında gerçekleştirilen gözlem dalışı ile devam edilmiştir.

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 gerçekleştirilmiştir. 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.

Paydaş katılım faaliyetlerine, 2023 yılı içerisinde de devam edilmiştir. İletilen şikayetlerin yaklaşık %83'ü 30 gün içerisinde sonuçlandırılmıştır. 2023 yılı içerisinde yerel halk ile toplam 538 toplantı düzenlenmiştir.

Proje kapsamında, hem inşaat hem de işletme aşamaları için gürültü etkileri değerlendirilmiş olup, 2023 ve 2033 yıllarını kapsayan modelleme çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Yülüce Köyü yakınlarında inşa edilen 900 metre uzunluğunda ve 3 metre yüksekliğindeki bariyer, öngörülen etkileri önemli ölçüde azaltmıştır. Sürdürülebilirlik hedeflerimiz doğrultusunda, 2021 yılında tamamlanan bu bariyerin yapımında geri dönüştürülmüş kauçuk malzemeler kullanılmıştır.

Yaban hayatını korumak, yaşam alanlarının parçalanmasını önlemek ve vahşi hayvanların neden olduğu trafik kazalarını azaltmak amacıyla inşa edilen 40 metre genişliğindeki "ekolojik köprü", Mart 2022'den bu yana faaliyettedir.

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.

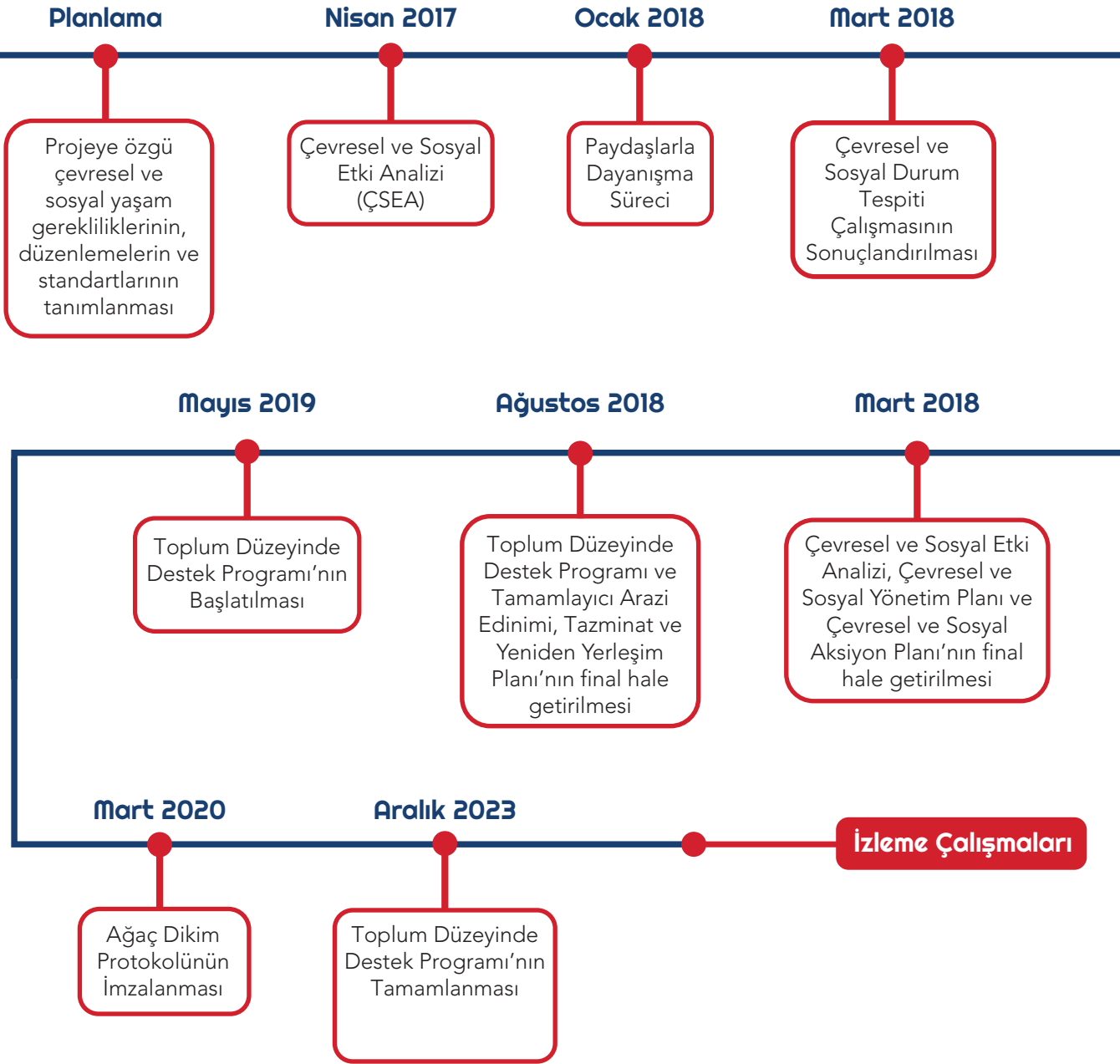
1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde, çevresel ve sosyal farkındalık doğrultusunda aldığımız aksiyonlar ile iş faaliyetlerimizi sürdürmekteyiz. Ulusal mevzuatlar gereğince Proje başlangıcında Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Raporu'nun onayı sağlanmıştır. ÇED onayını takiben ERM GmbH şirketi 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.

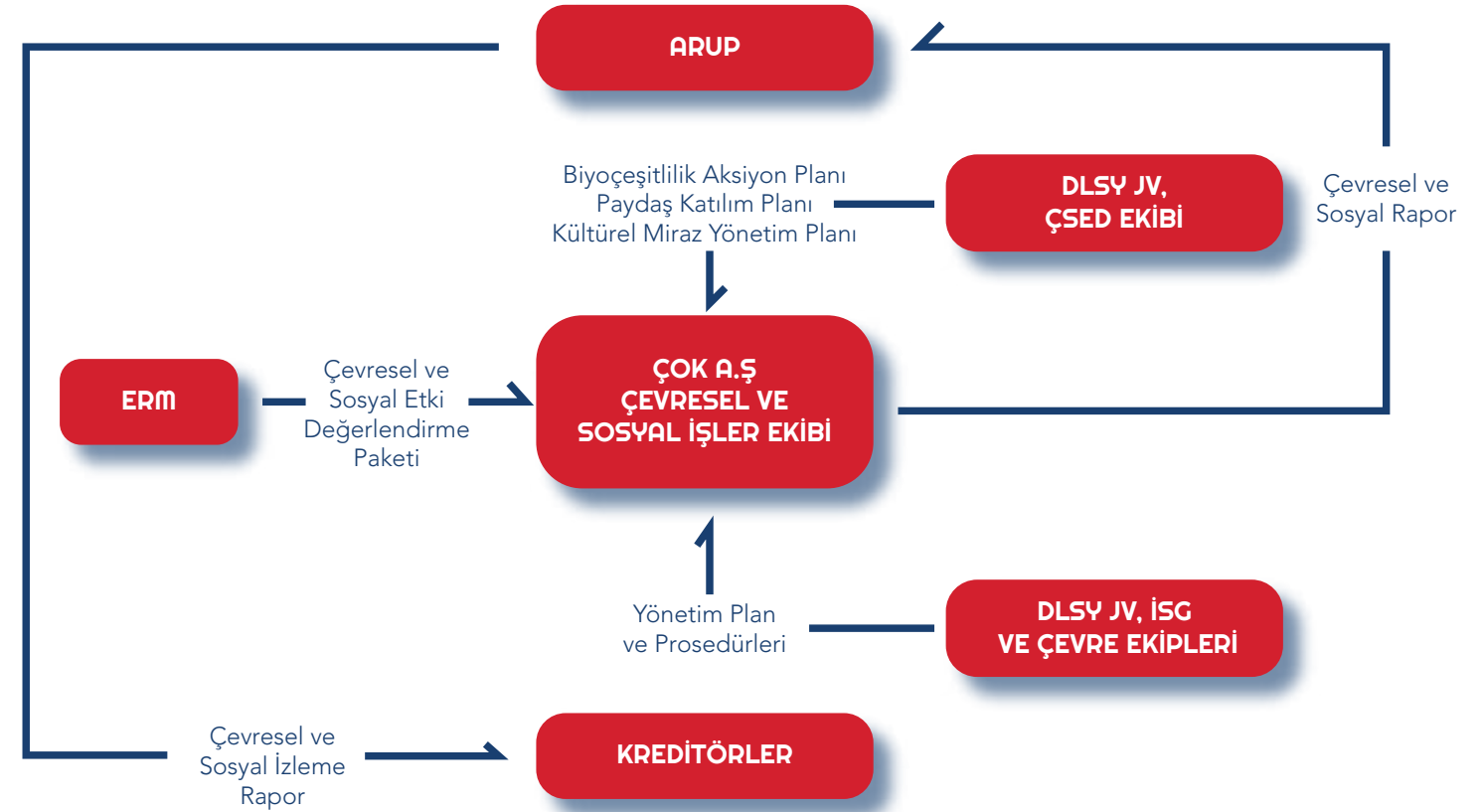
ÇSED süreci tamamlandıktan sonra, kreditorlerin Çevre ve Sosyal Danışmanı ARUP tarafından Projemizin Çevresel ve Sosyal Aksiyon Planı hazırlanmıştır. Aksiyon Planı'nda yer alan adımları etkin bir biçimde uygulamak, inşaat ve işletme aşamalarının çevresel ve sosyal performansı adına önem taşımaktadır. 2023 yılında da çevresel ve sosyal performansımız ARUP tarafından altı ayda bir yapılan saha ziyaretleri, çevresel ve sosyal raporlar ve iletişim faaliyetleri aracılığıyla denetlenmiştir. Projemiz belirlenen çevresel ve sosyal gereklilikler ile uyum içerisinde yürütülmeye devam etmektedir.



Çevresel Ve Sosyal Performans Yolculuğu



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



Kurumsal Sürdürülebilirlik Anlayışı

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 aksiyonla, ilgili 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 geçirmektedir. 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 tarafından yönetilmektedir. Proje’nin çevresel ve sosyal gerekliliklerinin yerine getirilmesine ilişkin denetimler gerçekleştirilmektedir. Atık yönetimi, kaynak kontrolü, hava kalitesi ve iklim, gürültü ve titreşim, su kalitesi ve toprak kirliliği konuları düzenli olarak denetlenmektedir.

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) PerformansStandartları ile uyumlu Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi aksiyonlarını hayata geçirmekte ve düzenli raporlamasını gerçekleştirmektedir.

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

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

IFC Performans Standardı	Uygulanan IFC Performans Standardı 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 <i>Pinna Nobilis</i>lerin 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

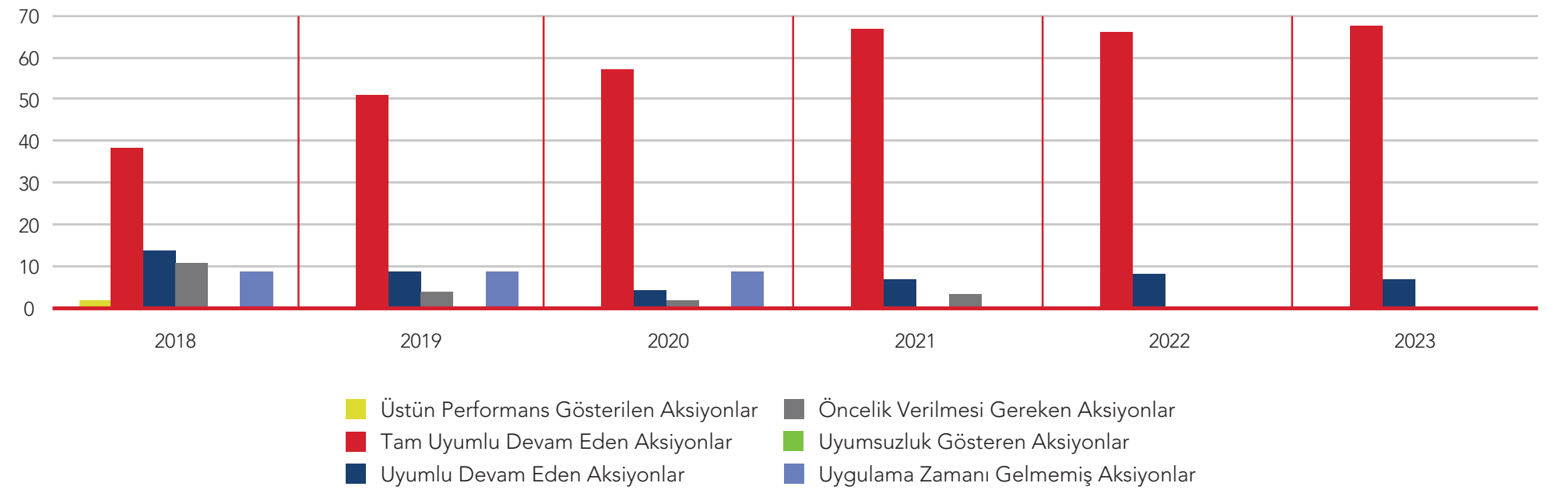
Çevresel ve sosyal performans yönetimimizi, Çevresel ve Sosyal Aksiyon Planımız çerçevesinde yürütmekteyiz. Bu plan doğrultusunda belirlenen hedeflerimizi, öngörülen zaman aralıklarında gerçekleştirmek için çalışmaktayız. İnşaat ve işletme süreçlerimizin çevresel ve sosyal yönetim planlarının oluşturulması, 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 İtibarıyla	2019 Sonu İtibarıyla	2020 Sonu İtibarıyla	2021 Sonu İtibarıyla	2022 Sonu İtibarıyla	2023 Sonu İtibarıyla
Üstün Performans Gösterilen Aksiyonlar	1	0	0	0	0	0
Tam Uyumlu Devam Eden / Tamamlanan Aksiyonlar	38	51	57	66	65	67
Uyumlu Devam Eden Aksiyonlar	14	9	5	6	8	6
Öncelik Verilmesi Gereken Aksiyonlar	11	4	2	1	0	0
Uyumsuzluk Gösteren Aksiyonlar	0	0	0	0	0	0
Uygulama Zamanı Gelmemiş Aksiyonlar	9	9	9	0	0	0

Çevresel Ve Sosyal Aksiyon Planı İlerlemesi



Çevre, Sağlık ve Güvenlik Denetimleri ve Uygulamaları

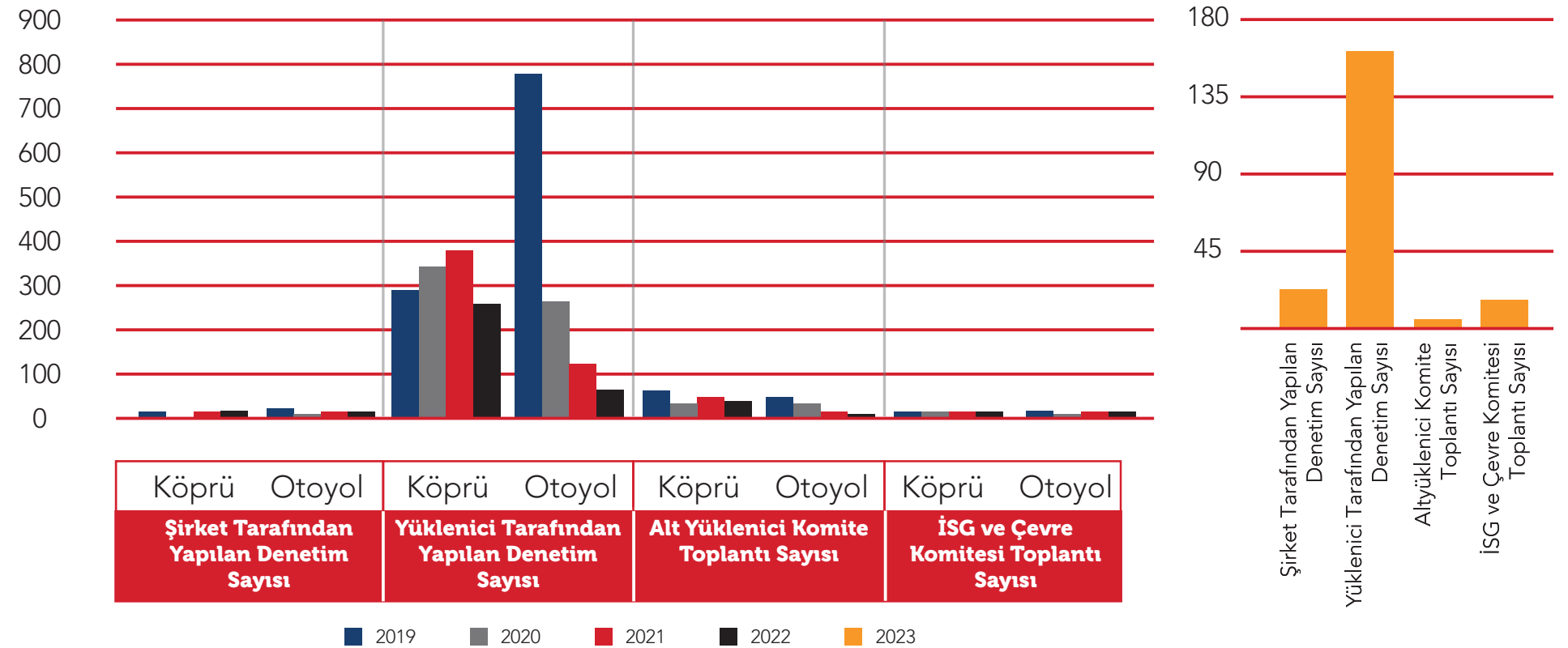
Projemizde periyodik olarak çevre, sağlık ve güvenlik denetimleri gerçekleştirilmektedir. Denetim bulgu ve sonuçları, sürekli gelişim ilkimiz doğrultusunda görevli komiteler tarafından toplantılar düzenlenerek değerlendirilmekte ve gerekli aksiyonların takibi sağlanmaktadır.

2023 yılına ait mevcut durum bu sayfadaki tabloda görülebilir.



		2019	2020	2021	2022	2023
Şirket Tarafından Yapılan Denetim Sayısı	Köprü	17	7	16	19	23
	Otoyol	23	12	18	18	
Yüklenici Tarafından Yapılan Denetim Sayısı	Köprü	290	311	381	249	161
	Otoyol	794	257	111	58	
Altyüklenici Komite Toplantı Sayısı	Köprü	63	37	46	25	5
	Otoyol	47	31	9	6	
İSG Ve Çevre Komitesi Toplantı Sayısı	Köprü	12	12	12	12	17
	Otoyol	13	8	12	12	

Çevre, Sağlık ve Güvenlik Denetimleri ve Uygulamaları



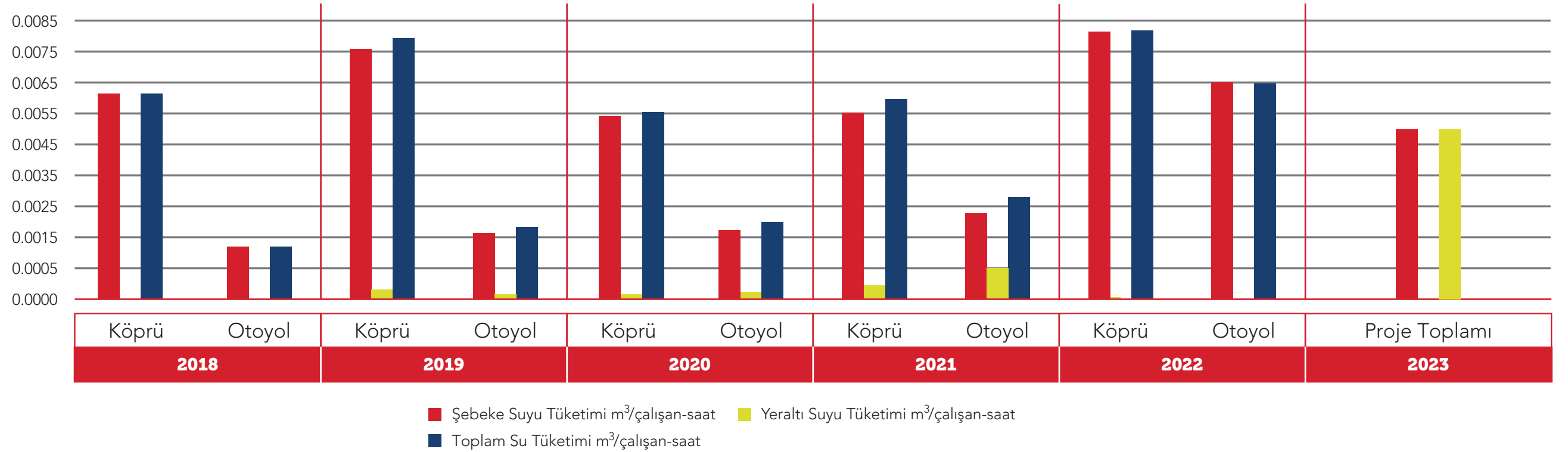
Çevresel Performans Yönetimi ve İklim Krizi ile Mücadele

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.

Su Yoğunluğu Göstergesi	Birim	2018		2019		2020		2021		2022		2023
		Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol	Proje Toplamı
Şebeke Suyu Tüketimi	m ³ /çalışan-saat	0,059	0,015	0,072	0,019	0,053	0,020	0,048	0,019	0,082	0,065	0,050
Yeraltı Suyu Tüketimi	m ³ /çalışan-saat	-	-	0,003	0,001	0,001	0,002	0,001	0,003	0,001	-	-
Toplam Su Tüketimi	m ³ /çalışan-saat	0,059	0,015	0,075	0,021	0,054	0,022	0,049	0,022	0,083	0,065	0,050

Su Kullanım Yoğunluğu Göstergesi



■ Şebeke Suyu Tüketimi m³/çalışan-saat ■ Yeraltı Suyu Tüketimi m³/çalışan-saat
■ Toplam Su Tüketimi m³/çalışan-saat

Su kullanımını verimlilik ve sürdürülebilirlik odaklı yönetiyoruz. Tüm sahalarda tüketim izleniyor ve proje genelinde sorumlu kullanımı sağlamak için hedefli önlemler alıyoruz. Tüketimi azaltmaya yönelik uygulamalar proje aşamalarında şunları içeriyor:

- 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 Tüketimi Takibi

İklim krizi; aşırı hava olayları, artan sıcaklıklar, değişen yağış düzenleri ve eriyen buzullar aracılığıyla gezegenimizi hızla etkilemektedir. Bu krizin başlıca nedeni, insan faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarıdır. Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (UNFCCC) verilerine göre, atmosferdeki CO₂ yoğunluğu 2020 yılı itibarıyla 413,2 ppm ile tarihî bir seviyeye ulaşmıştır. Bu değer, 2022 yılında yaklaşık 417 ppm olarak güncellenmiştir. Emisyonların azaltılması, iklim krizinin etkilerini hafifletmede en kritik adımlardan biri olmaya devam etmektedir.

Proje faaliyetleri kapsamında enerji tüketimi düzenli olarak izlenmekte ve enerji kullanımına bağlı emisyonların azaltılmasına yönelik çalışmalar yürütülmektedir.



Enerji Tüketimi Takibi

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

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

2023 yılı boyunca, kaynak ve enerji tüketimi verileri düzenli olarak izlenmiş ve altı aylık dönemlerde raporlanmıştır. Enerji tüketiminin etkin biçimde izlenmesi için motorin, elektrik ve doğal gaz tüketimi hesaplanmaktadır.

Enerji Yoğunluğu Göstergesi	Birim		2018	2019	2020	2021	2022	2023
Motorin Tüketim Yoğunluğu	litre /çalışan-saat	Köprü	0,090	0,432	0,271	0,442	0,269	0,225
		Otoyol	0,202	2,228	3,84	2,974	1,262	
Elektrik Tüketim Yoğunluğu	kWh /çalışan-saat	Köprü	0,68	1,419	1,811	1,771	1,845	4,040
		Otoyol	0,257	0,287	0,92	1,196	1,088	
Doğal Gaz Tüketim Yoğunluğu	m /çalışan-saat	Köprü	0,685	0,106	0,119	0,265	0,296	0,005
		Otoyol	0,458	0,035	0,24	1,484	0,813	



2023 yılında enerji tüketimi yoğunluğunun, 2022 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

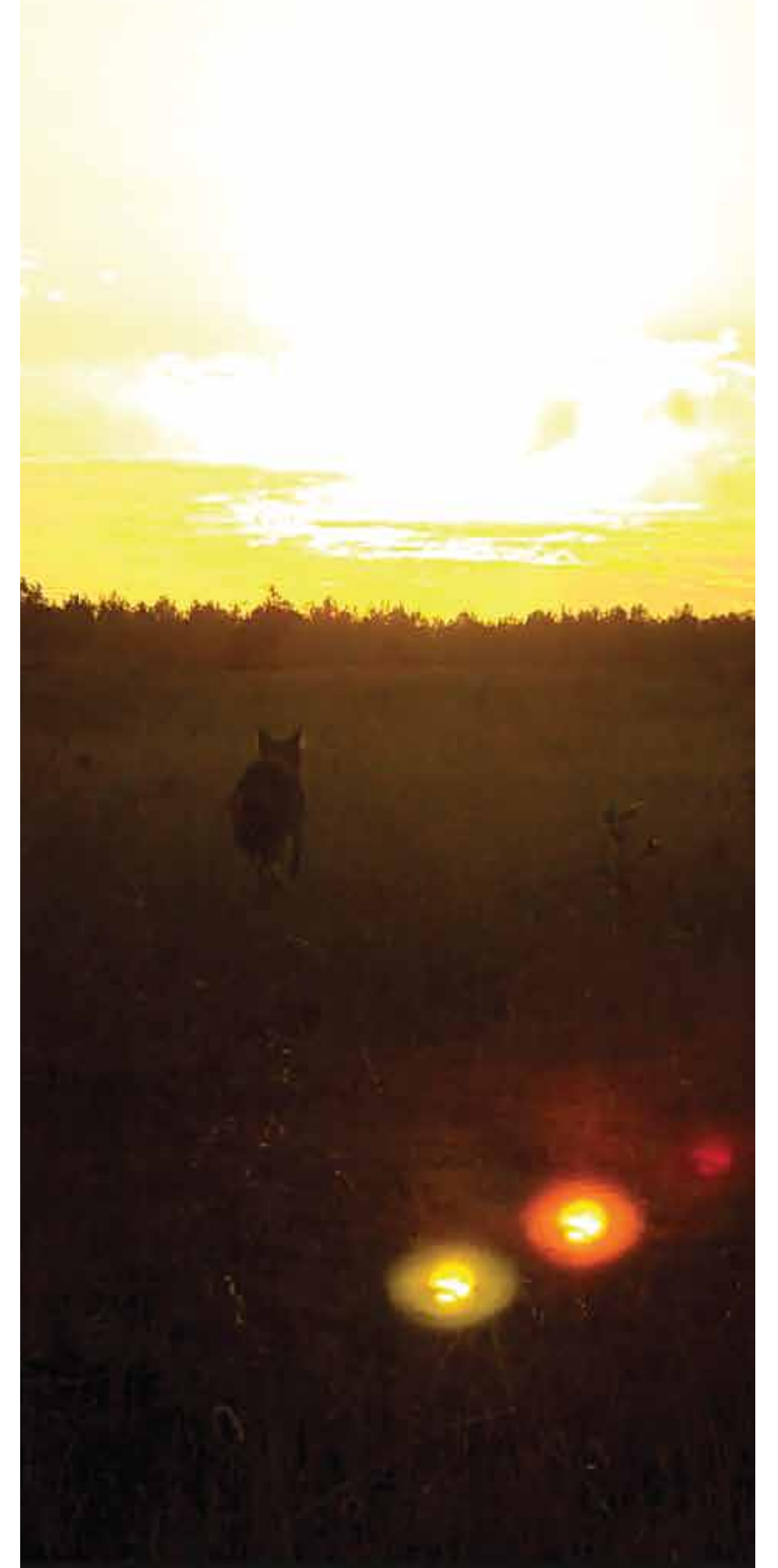
Projemiz kapsamında sera gazı emisyonu değerlendirme çalışmaları 2018 yılında başlamıştır. ÇSED döneminde gerçekleştirilen bu çalışma Ekvator Prensipleri ve IFC Performans Standardı 3'e uygun olarak ERM tarafından yürütülmüştür. İnşaatın beş buçuk yıl süreceği öngörüsü ile bu dönem öncesinde gerçekleştirilen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

2023 yılı boyunca proje genelinde sera gazı emisyonları sistematik olarak izlenmiştir. Yapılan hesaplamalara göre, sabit yakma ve hareketli kaynaklardan kaynaklanan Scope 1 emisyonları toplamda 772 CO₂-e metrik ton olarak gerçekleşmiştir. Scope 2 emisyonları ise, lokasyon bazlı yönteme göre 3.022 CO₂-e metrik ton, piyasa bazlı yönteme göre ise 2.190 CO₂-e metrik ton olarak kaydedilmiştir. Bu doğrultuda, kullanılan hesaplama yöntemine bağlı olarak toplam kurumsal emisyonlar 3.795 CO₂-e ile 2.962 CO₂-e metrik ton arasında değişmektedir. Scope 3 kapsamında ise, çalışanların iş seyahatleri, işe gidip gelmeleri ve atık yönetimi kaynaklı emisyonlar 186 CO₂-e metrik ton olarak hesaplanmıştır. Elde edilen bu veriler, sera gazı azaltım stratejilerinin geliştirilmesi ve sürdürülebilirlik taahhütlerimizin güçlendirilmesi açısından sağlam bir temel oluşturmaktadır.

Kapsam 1 Emisyonları	
Sabit Yakma	21 CO ₂ -e (ton)
Mobil Yakma	751 CO ₂ -e (ton)
Toplam	772 CO ₂ -e (ton)
Kapsam 2 Emisyonları	
Satın alınan ve kullanılan elektrik (lokasyon bazlı)	3,022 CO ₂ -e (ton)
Satın alınan ve kullanılan elektrik (piyasa bazlı)	2,190 CO ₂ -e (ton)
Kapsam 3 Emisyonları	
Çalışanların iş seyahatleri	59 CO ₂ -e (ton)
Çalışanların İşe Geliş Gidişi	73 CO ₂ -e (ton)
Atık	54 CO ₂ -e (ton)
Toplam	186 CO ₂ -e (ton)



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.

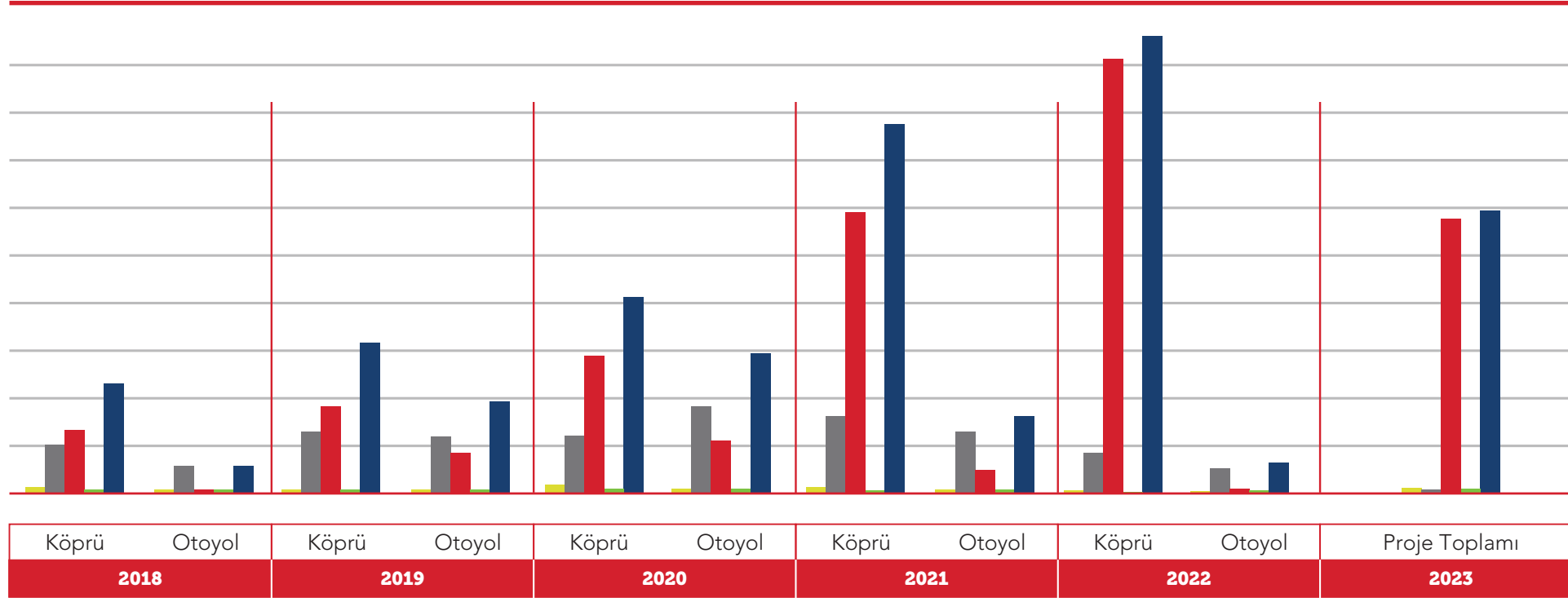
		2018		2019		2020		2021		2022		2023
İzlenen Gösterge	Birim	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol	Proje Toplamı
Ambalaj Atığı Miktarı	kg	80.212	14.176	52.707	25.710	76.880	46.070	109.620	67.620	49.912	15.775	92,298
Ambalaj Atığı Yoğunluğu	kg/çalışan-saat	0,017	0,019	0,009	0,004	0,01	0,01	0,02	0,01	0,012	0,009	0.004
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	817.710	487.044	69,411
Evsel Atık Yoğunluğu	kg/çalışan-saat	0,230	0,550	0,207	0,198	0,17	0,21	0,22	0,17	0,203	0,297	0,35
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	10.106.537	64.790	5.808.063
Metal Atığı Yoğunluğu	kg/çalışan-saat	0,296	0,010	0,299	0,126	0,42	0,13	0,85	0,05	2,513	0,039	2,86
Tıbbi Atık Miktarı	kg	90	22	198	234	381	584	403	400	127	53	32
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	11.050.403	572.142	5.969.804
Toplam Atık Yoğunluğu	kg/çalışan-saat	0,643	0,579	0,515	0,328	0,60	0,34	1,09	0,23	2,747	0,348	2,91

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



Atık Miktarı

10,000,000.00
8,000,000.00
7,000,000.00
6,000,000.00
5,000,000.00
4,000,000.00
3,000,000.00
2,000,000.00
1,000,000.00



Ambalaj Atığı Miktarı kg Evsel Atık Miktarı kg Metal Atığı Miktarı kg Tıbbi Atık Miktarı kg Toplam Atık Miktarı kg

2021 yılına kıyasla, 2022 yılı çalışan-saat başına üretilen atık miktarındaki iyileşme oranı etkin atık yönetimi performansımızı ortaya koymaktadır. 2022 yılında atıkların azaltılmasına yönelik uygulamalarımız şunlardır:

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



Gürültü Yönetimi

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

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

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

Ölçüm çalışmaları sonucunda elde edilen veriler İSG ve Çevre bölümlerinde periyodik olarak gerçekleştirilen gürültü izleme faaliyetlerinde girdi olarak kullanılmaktadır. Proje'nin inşaat aşamasının neden olabileceği gürültü etkilerine ek olarak, işletme sürecindeki gürültü etkileri de değerlendirilmiştir. İşletme döneminde ortaya çıkabilecek gürültünün önüne geçebilmek için gürültü modellemesi yapılmıştır. Tanımlanan gürültü etki değerlendirme çalışmasına göre, tüm alıcı noktalar için nihai etki boyutları, 2023 ve 2033 yıllarına göre belirlenmiştir. Nihai etki boyutu ve en yüksek gündüz ve gece sınır aşımaları ölçümlenmiştir. Nihai etki boyutu "Büyük" ve "Orta" olarak bulunan bölgeler için 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 3 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 hesapları iki fazda yürütülmüştür:

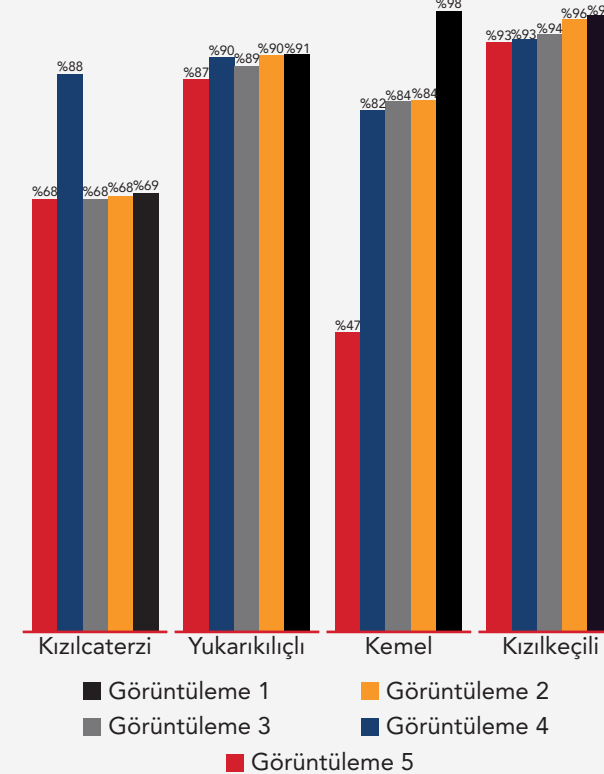
Faz-1 kapsamındaki incelemeler sonrasında toplam 86.443 ağacın Proje'den etkileneceği belirlenmiştir. Etkilenen her bir ağaç için 5 yeni ağaç dikilmesi amaçlanmaktadır. Bu bağlamda dikilecek toplam ağaç sayısı 432.215 olarak hesaplanmıştır.

Faz-2 hesaplama çalışmaları 2021 yılı içerisinde tamamlanmış, toplam 96.918 ağacın etkilendiği tespit edilmiş ve kontrol için Bankaların Çevresel ve Sosyal Danışmanı ile paylaşılmıştır ve onaylanmıştır. Bu kapsamda dikilecek toplam ağaç sayısı 484.590 olarak hesaplanmıştır.

2023 itibarıyla toplam 1.301.883 fidan toprakla buluşturulmuştur.

Ayrıca, ÇOK A.Ş. ile Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi'nden bir uzman eşliğinde dört ağaçlandırma sahasına izleme ziyaretleri gerçekleştirilmiştir. Bu ziyaretler kapsamında gözlemlenen ağaçlandırma başarı oranları aşağıda sunulmaktadır.

Yeniden Ağaçlandırma Başarısı (%)



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 nakili 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. İzleme faaliyetleri 2023 yılında devam etmiştir. Aralık ayında bir izleme dalışı gerçekleştirilmiştir.

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 tohumları toplanmış ve Türkiye Tohum Gen Bankası'na gönderilmiştir. 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 kaydedilmiştir. 2022 sonu itibarıyla toplanan tohumların sayısı 9,000'e ulaşmıştır. Tohumların yeniden doğaya kazandırılması ve izleme faaliyetleri 2024 yılında başlayacaktır.

40 metre genişliğindeki ekolojik köprü, habitat parçalanmasını önlemek, yaban hayatının güvenli geçişini sağlamak ve yaban hayatlarının neden olabileceği trafik kazalarını azaltmak amacıyla inşa edilmiştir. Mart 2022'den bu yana faaliyette olan köprü, bölgedeki ekolojik bütünlüğün korunmasına ve insan faaliyetleriyle doğal yaşam arasındaki dengenin güçlendirilmesine katkı sunmaktadır.

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
	Resmî Yazışmalar	Sürekli
	E-Posta	Sürekli
	Medya (Televizyon, Gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal Medya	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
Proje Çalışanları	Sosyal Faaliyetler	En Az Yılda Bir
	Koordinasyon Toplantıları	Ayda Bir
	Tüm Çalışanların Katıldığı Toplantılar	Üç Ayda Bir
	Bültenler	Üç Ayda Bir
	Sosyal Medya	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
	E-Posta	Sürekli
	İstihdam Politika Belgesi	Sürekli
	Etik Politikası	Sürekli
	Sağlık, Güvenlik, Çevre Ve Sosyal İlişkiler Belgesi	Sürekli
	Eğitimler	Sürekli
	İş Sağlığı Ve Güvenliği Toplantıları	Ayda Bir
	Personel Şikâyet Mekanizması	Sürekli
	Proje Danışma Hattı	Sürekli

Paydaşlar	İletişim Aracı	İletişim Sıklığı
Gelecekteki Müşteriler	Özel Etkinlikler (Fuar, Seminer, Konferans vb.)	En Az Yılda Bir
	Medya (Televizyon, Gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal Medya	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
	Çağrı Merkezi	Sürekli
	Proje Danışma Hattı	Sürekli
Yerel Halk (Proje'den Etkilenen Kişiler Dahil)	Yüz Yüze Görüşmeler	Günlük
	Paydaşlarla Danışma Toplantıları	ÇSED Döneminde
	Formlar ve Bilgilendirici Raporlar	En Az Yılda Bir
	Toplum Düzeyinde Destek Programı	İnşaat Süresince
	Medya (Televizyon, Gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal Medya	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
	Çağrı Merkezi	Sürekli
	Proje Danışma Hattı	Sürekli
	Şikâyet Mekanizması	Sürekli
Sivil Toplum Kuruluşları (STK'lar)	Paydaşlarla Danışma Süreci Toplantıları	ÇSED Döneminde
	Bilgilendirici Raporlar	Duruma Özel
	Medya (Televizyon, Gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal Medya	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
	Çağrı Merkezi	Sürekli
	Proje Danışma Hattı	Sürekli
Konsorsiyum Ortağı Şirketler (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 399 1915 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 uygulamasına başlanan Toplum Düzeyinde Destek Programı, 2022 yılında plana uygun şekilde sürdürülmüş ve %90 oranında tamamlanmıştır.

Program, Aralık 2023 sonunda tamamlanmıştır. 2023 yılı boyunca Program kapsamında çeşitli destekleyici faaliyetler gerçekleştirilmiştir. Toplam 62 üreticiye tohum desteği sağlanmış; bunların 49'una buğday tohumu, 13'üne ise yem bitkisi tohumu verilmiştir. Ayrıca, 10 meyve üreticisine tarımsal ekipman desteği sağlanmış, 6 üreticiye ise verim artışı amacıyla gübre desteği verilmiştir. Üretici olmayan, yaşlı, engelli ve ihtiyaç sahibi 12 kişiye gıda ve temizlik malzemesi ulaştırılmıştır. İki haneye, çocuklarının eğitimi için tablet desteği sağlanmış; bir kişiye ise köyde berberlik yapabilmesi için kuaför ekipmanı verilmiştir.

2024 yılında ise, Toplum Düzeyinde Destek Programı'nın uygulama aşamasına ilişkin faaliyetler izlenmeye devam edilecek ve sağlanan fayda düzeyi değerlendirilecektir.

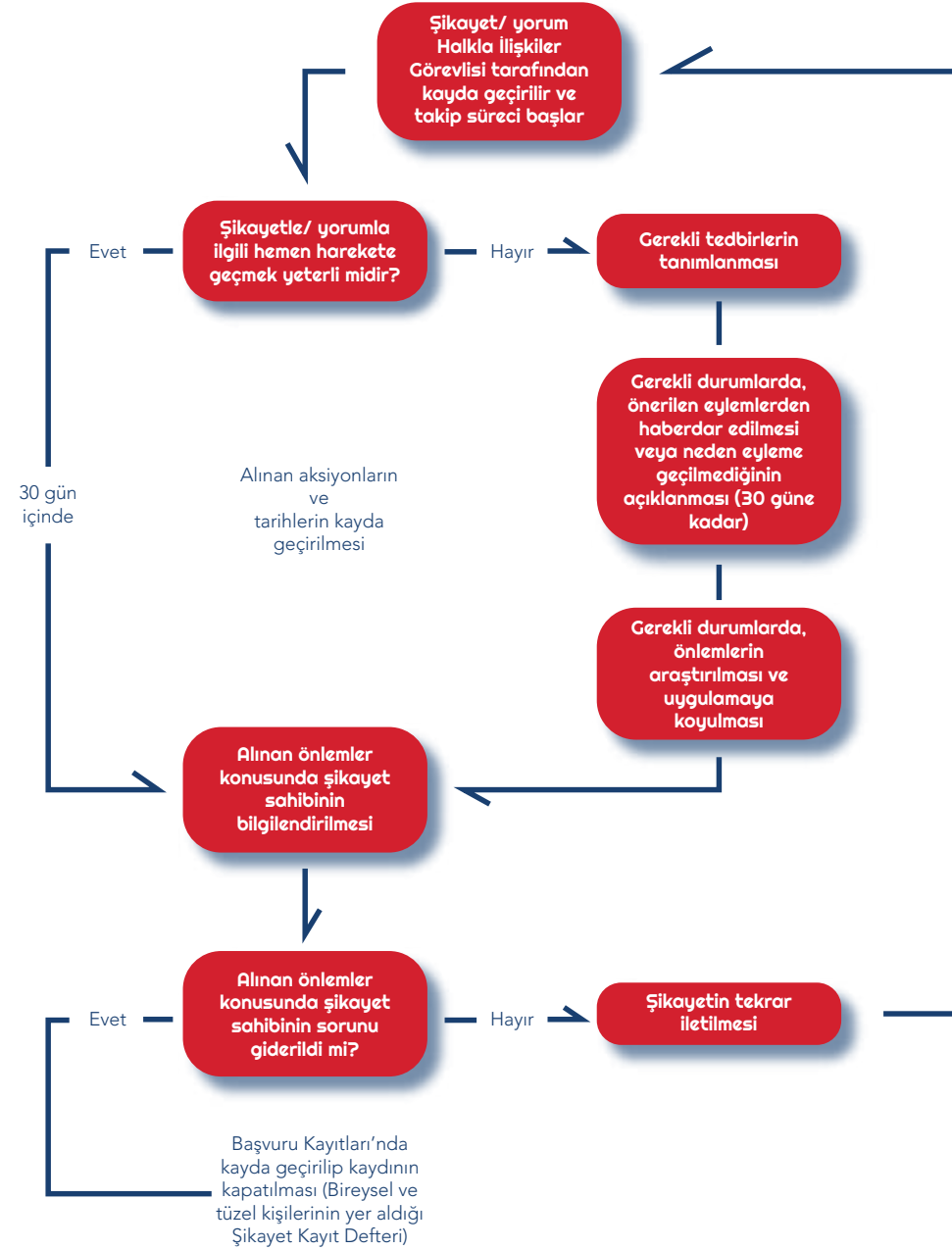


Halkın Katılımına Yönelik Faaliyetler

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.

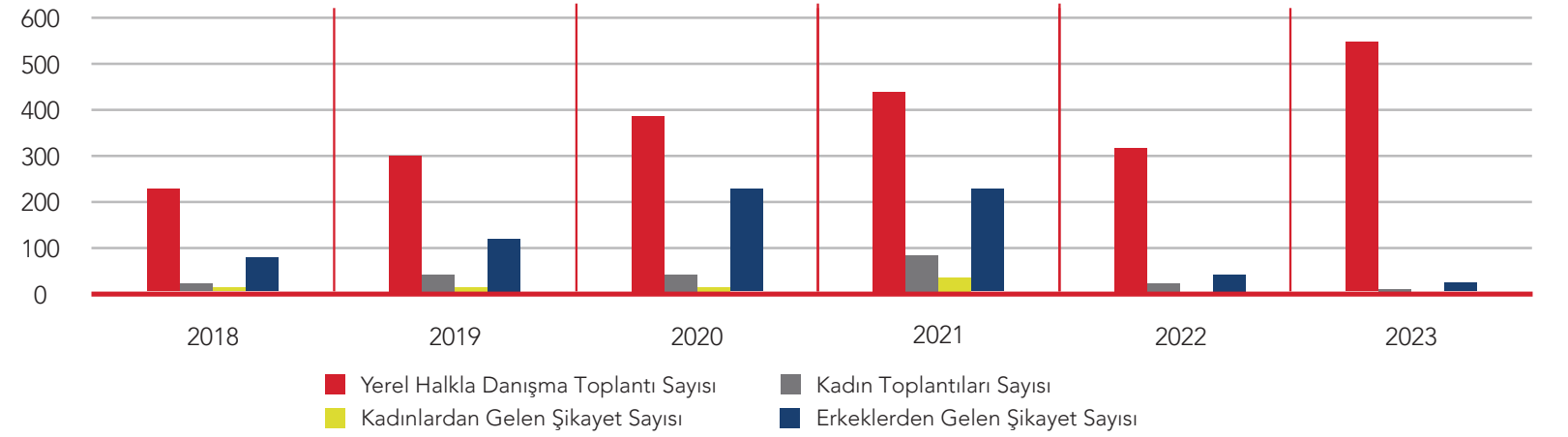
Şikâyet değerlendirme süreç akışı aşağıdaki aşağıda görselleştirilmiştir:



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

Halkın Katılımına Yönelik Faaliyetler	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Yerel Halkla Danışma Toplantı Sayısı	220	300	399	440	311	538
Kadın Toplantıları Sayısı	14	33	35	72	22	2
Halktan Gelen Şikâyetler ile İlgilenilme Yüzdesi	%99	%99	%100	%100	%99	%83
Kadınlardan Gelen Şikâyet Sayısı	8	9	4	8	0	0
Erkeklerden Gelen Şikâyet Sayısı	61	122	231	19	35	23

Çevresel Ve Sosyal Aksiyon Planı İlerlemesi



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, ayırım gözetmeksizin fırsat eşitliğini destekleyen, adil ve eşitlikçi bir iş ortamı yaratmayı hedefliyoruz. İşe alımdan başlayarak tüm insan kaynakları süreçleri boyunca tarafsız ve şeffaf bir yaklaşım benimsenen Proje’de, yaş, cinsiyet, inanç, etnik köken veya başka bir kişisel özelliğe bakılmaksızın tüm çalışanlara eşit olanaklar sunulmakta ve ayrımcılığa izin verilmemektedir.

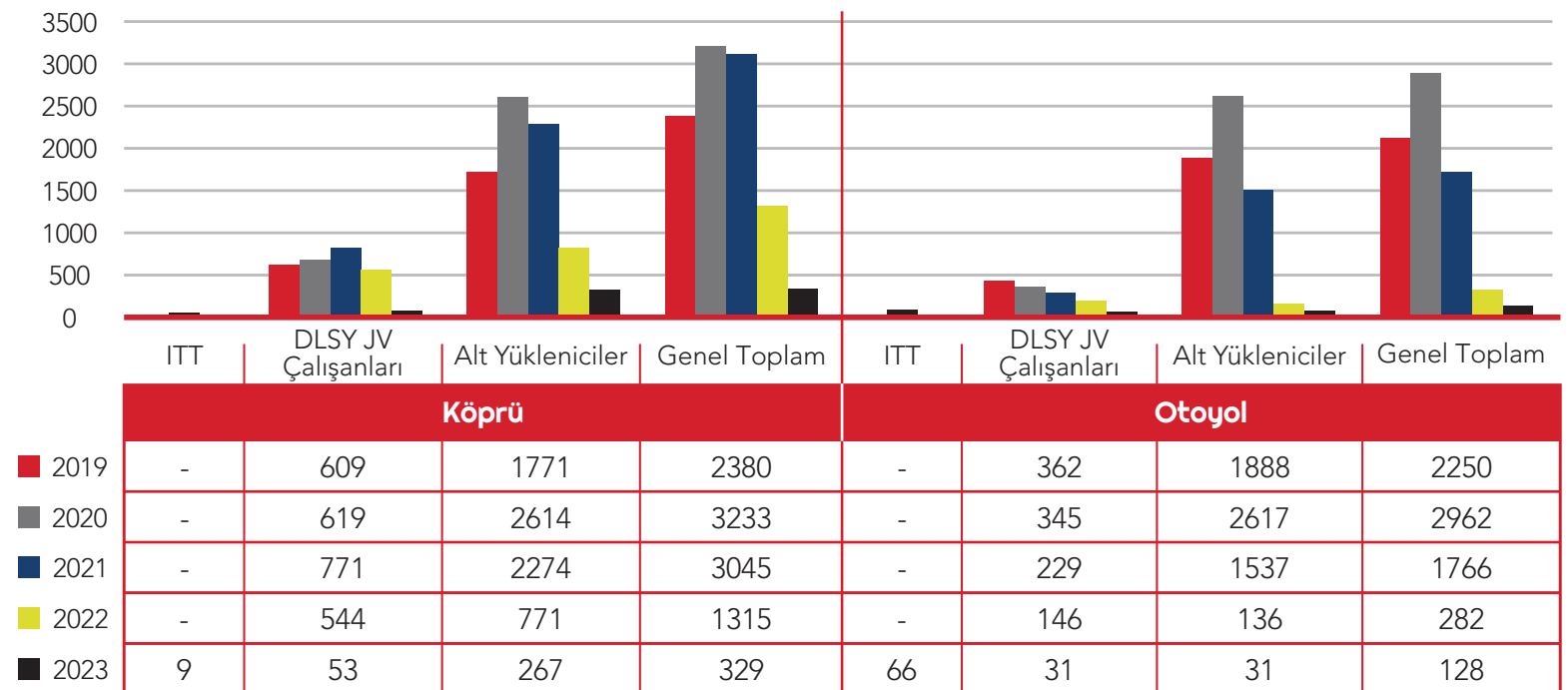


2023 Yılı Saha Çalışan Demografiği*

Köprü				
Şirket	Teknik Personel	İdari Personel	Mavi Yaka	Toplam
ITT	7	1	1	9
DLSY JV	22	12	19	53
Alt yükleniciler	77	34	156	267
Genel Toplam	106	47	176	329

Otoyol				
Şirket	Teknik Personel	İdari Personel	Mavi Yaka	Toplam
ITT	4	2	60	66
DLSY JV	19	4	8	31
Altyükleniciler	9	2	20	31
Genel Toplam	32	8	88	128

Personel Dağılımı



2023 Yılı ÇOK A.Ş. Çalışan Demografiği*

Departman	Çalışan Sayısı
Üst Yönetim	4
Sözleşme ve İdari İşler	21
Teknik	16
Finans	19
Ankara Ofisi	2
Toplam	62

*2023 yılının Aralık ayı sonu itibarıyla aylık bazlarda hazırlanan raporlara ait verileri içermektedir.

Farklı Kategorilerde Çalışan Kırılımları*

ÇOK A.Ş. Çalışanları	
Kadın	%25
Erkek	%75
ITT Çalışanları	
Köprü	%12
Otoyol	%88
DLSY JV Çalışanları	
Köprü	%63
Otoyol	%37
Altyüklenici Çalışanları	
Köprü	%89
Otoyol	%11

*2023 yılının Aralık ayı sonu itibarıyla hesaplanmıştır.

Çalışanlarımıza yönelik şikayet mekanizmamızı, her daim aktif tutmaktayız. Operasyon döneminin başlamasıyla birlikte, şikayet mekanizması ve çalışan memnuniyeti uygulamalarımızı tekrar değerlendirecek ve yenilenen uygulamalar doğrultusunda İstihdam Politikası Dokümanı ve Çevresel ve Sosyal Yönetim Planı'mızı güncelleyeceğiz.



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, ayırım gözetmeksizin fırsat eşitliğini destekleyen, adil ve eşitlikçi bir iş ortamı yaratmayı hedefliyoruz. İşe alımdan başlayarak tüm insan kaynakları süreçleri boyunca tarafsız ve şeffaf bir yaklaşım benimsenen Proje’de yaş, cinsiyet, inanç, etnik köken veya başka bir kişisel özelliğe bakılmaksızın tüm çalışanlara eşit olanaklar sunulmakta, ayrımcılığa ya da ayrımcılığı çağrıştıran uygulamalara izin verilmemektedir.

Deniz Trafiği Risk Değerlendirmesi ve Deniz Kirliliğini Önleme

Proje’de, 1915Çanakkale Köprüsü kapsamındaki çalışmaların çoğu denizde gerçekleştirilmektedir. 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.

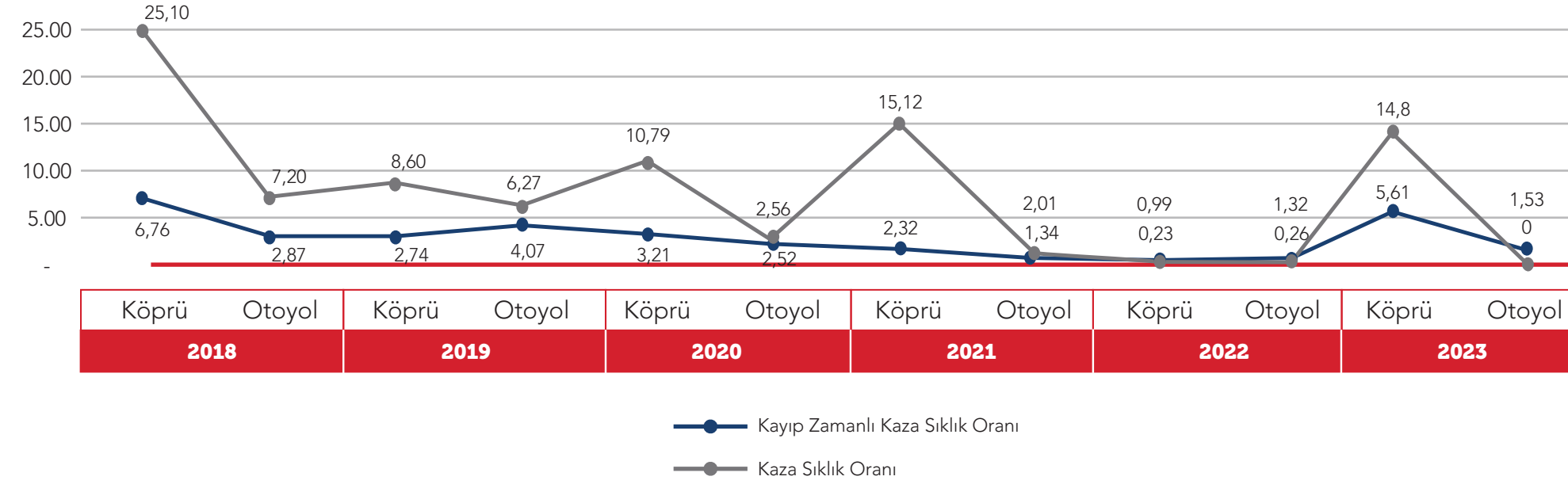
İSG yaklaşımımız sadece uyumluluğun ötesine geçmekle kalmayıp titiz saha denetimlerini, kapsamlı eğitim girişimlerini ve kurallar, prosedürler ve planlar gibi yönetim araçlarının kullanımını kapsayan bütünsel bir stratejiyi kapsamaktadır. Sürekli iyileştirme anlayışıyla İSG alanında mükemmellik arayışımız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

Bu zorlu dönemden geçerken, işgücümüzün 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		2022		2023	
Performans Verisi Adı	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol
Ölümle ilişkili kaza sayısı (Ölümler)	0	0	0	1	0	1	1	2	1	0	0	0
Görevden alıkoyan kaza sayısı	-	-	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kayıp zamanlı kaza sayısı	22	2	27	24	21	25	17	9	6	8	11	3
Kayıp zamanlı kaza sıklık oranı	6,76	2,87	2,74	4,07	3,21	2,26	2,32	1,34	0,99	1,32	5,61	1,53
Kaza sıklık oranı	25,1	7,2	8,6	6,27	10,79	2,52	15,12	2,01	0,23	0,26	14,8	0
Kayıp gün sayısı	196	8	165	180	125	281	104	89	36	213	181	12
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	38.296	1.443	23.166	

Kaza Sıklık Oranı



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 geçirilmiştir. 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 bilgilendirilmiştir.

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.





Bize Ulaşın

ÇOK A.Ş.
Çanakkale Otoyolu ve Köprüsü İnşaat Yatırım ve İşletme A.Ş.

Merkez

1915Çanakkale Ana Kontrol Merkezi Gazi Süleyman Pařa Mahallesi Dumlupınar Caddesi No: 6 17800
Lapseki, Çanakkale
T 0 286 207 2000
F 0 286 999 1614

İstanbul Ofis

Metropol İstanbul Sitesi, A Blok, Daire 14,
Ataşehir İstanbul
T 0 216 501 1915

Ankara Ofis

Mustafa Kemal Mahallesi 2118 Cad. Maidan A Blok
Kat:13 No:155 Çankaya, Ankara
T 0 312 222 1915
F 0 312 215 1915

info@1915canakkale.com

Ayrıntılı bilgi için:

Gülden Baydar

Çevre ve Sosyal İşler Müdürü

Diyez Beksaç Cin

Kurumsal İletişim Yöneticisi

2024

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 düşünölmekle 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.

1915ÇANAKKALE



2023 ÇEVRESEL VE SOSYAL PERFORMANS RAPORU



1915canakkale.com

1915ÇANAKKALE



IDL E&C

Limak

SK ecoplant

yapi
merkezi