



2024
ÇEVRESEL VE SOSYAL
PERFORMANS RAPORU

1915 ÇANAKKALE

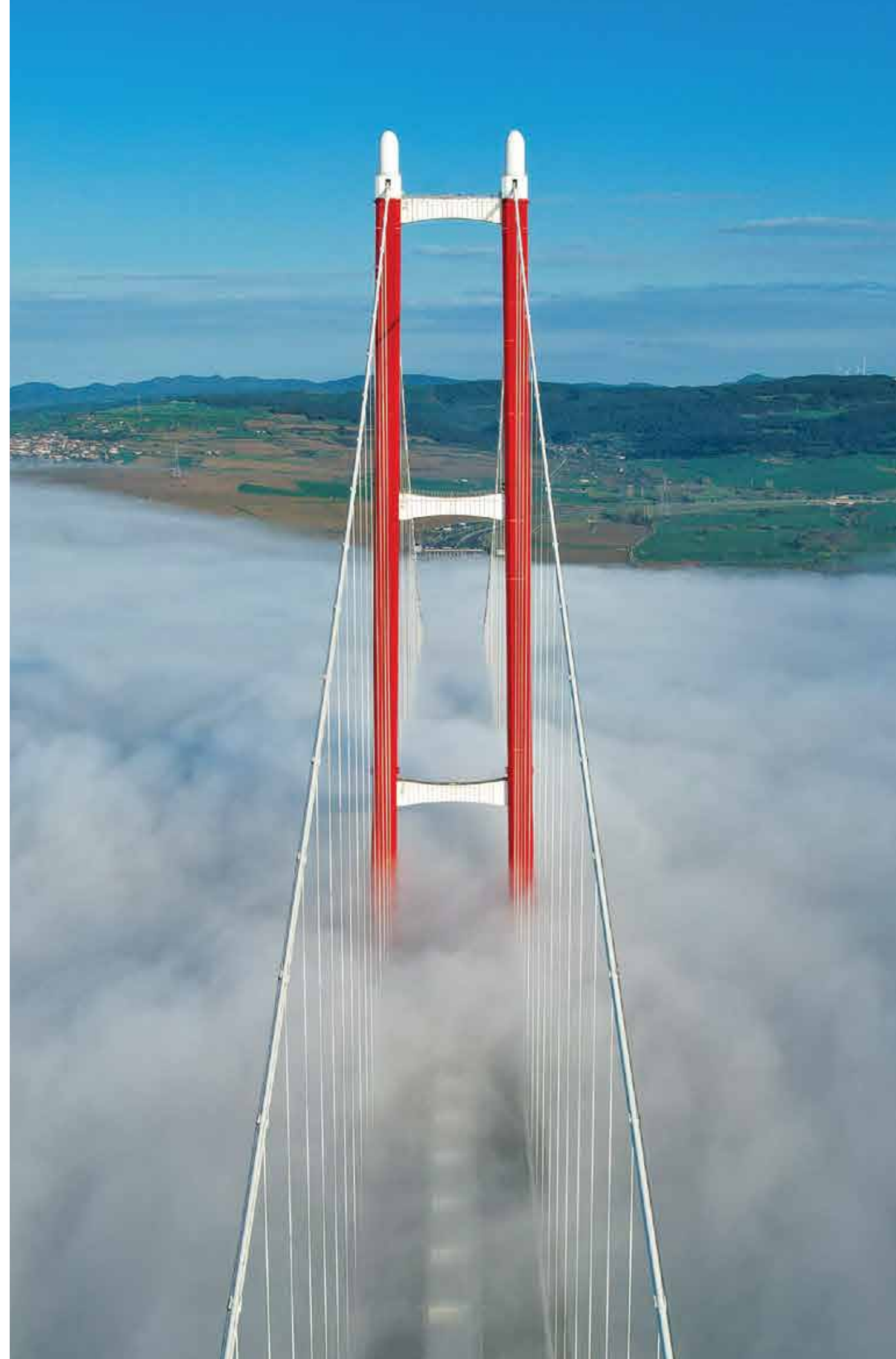
**1915ÇANAKKALE KÖPRÜSÜ
VE OTOYOLU PROJESİ**

**2024
ÇEVRESEL VE SOSYAL
PERFORMANS RAPORU**

1915ÇANAKKALE

İçindekiler

Rapor Hakkında	6
Genel Müdür'ün Mesajı	8
Şirket Hakkında	11
DLE&C Hakkında	12
Limak Hakkında	12
SK ecoplant Hakkında	13
Yapı Merkezi Hakkında	13
Proje Hakkında	14
Alınan Ödüller	16
Projenin Kilometre Taşları	20
Proje Bilgiler	22
Sayılarla 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde Sürdürülebilirlik	26
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	50
Biyolojik Çeşitliliğin Korunması	52
Sosyal Performans Yönetimi Ve Toplumsal Değer Yaratma	54
Şeffaf Paydaş Etkileşimi	54
Toplum Düzeyinde Destek Programı	60
Halkın Katılımına Yönelik Faaliyetler	62
Etik Yönetimi	64
İnsan Kaynakları Yönetimi	66
Ekonomik Etkiler	70
İş Sağlığı Ve Güvenliği	72
Arkeoloji Ve Kültürel Miras	74
Bize Ulaşın	77



Rapor Hakkında

Bu raporla birlikte, çevresel ve sosyal yönetim yaklaşımımızı, performansımızı ve geleceğe yönelik hedeflerimizi siz değerli paydaşlarımızla paylaşmaktan memnuniyet duyuyoruz. 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin çevresel ve sosyal performansını her yıl sizlerle paylaşmayı ve bu konularda sizleri doğru, anlaşılır, kapsamlı ve şeffaf bir şekilde bilgilendirmeyi hedefliyoruz.

Bu rapor, 01.01.2024 - 31.12.2024 tarihleri arasındaki dönemi kapsamaktadır. Paydaşlarımızın beklentileri doğrultusunda çevresel ve sosyal konulara ilişkin göstergeler ve faaliyetler detaylı olarak ele alınmıştır. Verilerin farklı bir döneme ait olduğu durumlarda ise ilgili bölümlerde açıklamalar yapılmıştır.

Çevresel ve sosyal performansımızı her yıl daha da ileriye taşımayı amaçlıyor, elde ettiğimiz sonuçları bu rapor aracılığıyla düzenli olarak sizlerle paylaşmayı sürdürüyoruz. Raporun PDF versiyonuna www.1915-canakkale.com adresinden ulaşabilirsiniz.

Sizlerden gelen geri bildirimler, çevresel ve sosyal performansımızı geliştirme ve raporlama sürecimiz açısından büyük önem taşıyor. Her türlü öneri, şikâyet veya geri bildiriminizi info@1915canakkale.com adresi üzerinden bizimle paylaşabilirsiniz.



CEO'nun Mesajı

Değerli Paydaşlarımız,

1915 Çanakkale Köprüsü'nün ilk yılını geride bıraktığımız 2024 yılını, projemize layık görülen prestijli uluslararası ödüllerle taçlandırdık. Köprümüzün yalnızca Türkiye'nin değil, aynı zamanda dünyanın en büyük mühendislik başarılarından biri olduğunu uluslararası platformlarda bir kez daha kanıtladık.

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) Kamu-Özel Sektör Ortaklıkları ve Altyapı Ödülleri'nde birincilik, Engineering News-Record (ENR) Global En İyi Projeler Ödülleri'nde Köprü ve Tünel Kategorisi birinciliği, Uluslararası Köprü ve Yapısal Mühendislik Derneği (IABSE) Proje ve Teknoloji Ödülleri'nde Büyük Yol ve Demiryolu Köprüleri Kategorisi birinciliği ve ENR Yılın Projesi Ödülü gibi dört önemli ödüle layık görüldük. Bu ödüller, yalnızca teknik mükemmeliyetimizi değil; çevresel ve sosyal sorumluluk alanındaki öncü yaklaşımımızı da tescillemiş oldu.

Köprümüzün ilk işletme yılı, beklentilerimizin de ötesinde sonuçlar verdi. Çanakkale Boğazı'ndaki geçiş süresini altı dakikaya indiren bu stratejik bağlantı, beklediğimiz bölgesel kalkınma etkilerini şimdiden göstermeye başladı. Özellikle Çanakkale ve Balıkesir'in batıya ve İstanbul'a doğrudan bağlanması, bölgesel ürünlerin değerini artırdı ve Çanakkale'ye artık Yunanistan ve Bulgaristan'dan yalnızca bir saatte ulaşılabilir hale geldi.

Projemizin çevresel ve sosyal boyutlarındaki öncü uygulamalarımız, uluslararası alanda takdir görmemizi sağlayan temel etkenlerden biri oldu. Boğaz'daki yunusları korumaya yönelik önlemlerden, Pinna Nobilis midye türünün güvenli bölgelere taşınmasına; 32 yerleşim yerinde hayata geçirdiğimiz 321 çevresel ve sosyal projeden, kurduğumuz Gelibolu Kadın Girişim Üretim Kooperatifi'ne kadar uzanan birçok girişim, "iyi komşuluk" anlayışımızın somut göstergeleridir.

Aynı zamanda köprümüzün ilk yılında ileri teknoloji uygulamalarımız da başarıyla test edildi. Türkiye'de ilk kez kullanılan fiber optik kablo ağı, Tier 3 düzeyinde veri merkezi altyapısı, %100 LED aydınlatma sistemi ve 98 termal kamerayla desteklenen akıllı ulaşım sistemleriyle köprümüz, dijital çağın gerekliliklerine tam uyum sağlayan bir altyapı haline geldi.

2024 yılına ait çevresel ve sosyal faaliyetlerimizi içeren bu raporu sizlerle paylaşmaktan memnuniyet duyuyoruz. Bu rapor, projemizin sadece bir ulaşım altyapısı değil, aynı zamanda sürdürülebilir kalkınma ve toplumsal refah için bir model olduğunu göstermektedir.

Bu ikinci yılımda, projeye katkı sunan tüm çalışma arkadaşlarıma, kıymetli paydaşlarımıza ve başarıma destek veren herkese içten teşekkürlerimi sunuyorum. Bu başarı hikâyesini birlikte yazmaya devam edeceğimize yürekten inanıyorum.

Saygılarımla,

Mustafa Tanrıverdi
CEO





Şirket Hakkında

Çanakkale Otoyol ve Köprüsü İnşaat Yatırım ve İşletme A.Ş. (ÇOK A.Ş.), 1915Çanakkale Köprüsü'nü de kapsayan Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'ni hayata geçirmek amacıyla 2017 yılında kurulmuştur. Şirketin dört ortağı; Türkiye'den Limak ve Yapı Merkezi, Güney Kore'den ise DL E&C ve SK ecoplant'tır. 1965 yılında kurulan Yapı Merkezi ve 1976 yılında kurulan Limak, ulusal ve uluslararası ölçekte birçok büyük projeye imza atmış, Türkiye'nin önde gelen inşaat şirketleri arasındadır. Benzer şekilde, 1939 yılında kurulan DL E&C ve 1977 yılında kurulan SK ecoplant da Güney Kore'nin büyük ölçekli projelerde deneyimli lider firmaları arasında yer almaktadır. Bu dört firma, Türkiye'nin dünyaca ünlü mühendislik harikası olan 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde iş birliği yapmaktadır.

Proje, 1915Çanakkale Köprüsü ile Malkara-Çanakkale Otoyolu olmak üzere farklı uzmanlıklar gerektiren iki ana bileşenden oluşmaktadır. Bu nedenle projenin etkin bir şekilde yönetilebilmesi için, ÇOK A.Ş.'nin yukarıda belirtilen dört sponsor şirketi tarafından DLSY JV adıyla bir Mühendislik-Tedarik-İnşaat (EPC) şirketi kurulmuş ve köprü ile otoyol için iki ayrı alt organizasyon yapılandırılmıştır. Projenin işletme aşaması ise 18 Mart 2022 tarihinde başlamış olup, bu süreçte Intertoll, İşletme ve Bakım Yüklenicisi olarak görev üstlenmiştir.



DL E&C Hakkında

1939 yılında kurulan DL Group, inşaat, enerji üretimi, ticaret, lojistik, imalat ve eğlence alanlarında faaliyet gösteren 13 bağlı kuruluşuyla Güney Kore'nin en büyük kurumsal gruplarından biridir. Grubun ana iştiraklerinden biri olan DL E&C Tic. Ltd., dünya çapında mühendislik, tedarik ve inşaat (EPC) yükleniciliği yapan, aynı zamanda petrokimya alanında da faaliyet gösteren küresel ölçekte bir şirkettir. 2024 yılı itibarıyla, 35 ülkede büyük ölçekli projeler yürüten DL E&C, inşaat sektörünün önde gelen yayınlarından biri olan Engineering News-Record (ENR) tarafından yayımlanan ENR Uluslararası Yükleniciler Listesi'nde 86. sırada yer almıştır.

Bugüne kadar 5 asma köprü ve 11 eğik askılı köprü inşa etmiş olan DL E&C, köprü inşaatı konusundaki uzmanlığıyla dünyanın önde gelen şirketleri arasında yer almaktadır. Şirketin inşa ettiği asma köprüler arasında, Ekim 2012'de tamamlanan Yi Sun-sin Köprüsü de bulunmaktadır. Güney Kore'nin en uzun, dünyanın ise beşinci en uzun asma köprüsü olan bu yapı, DL E&C'nin mühendislik gücünü yansıtan simge projelerden biridir.

DL E&C, örnek bir kurum olarak kurumsal sosyal sorumluluğa da büyük önem vermektedir. Şirket, DL Group bünyesindeki iştiraklerin yetkinlikleriyle inşaat sektörünün ihtiyaçlarını dikkate alarak, topluma değer kazandırmaya odaklı sosyal katkı faaliyetleri yürütmektedir.



Limak Hakkında

1976 yılında bir inşaat şirketi olarak kurulan Limak, bugün inşaat, enerji, altyapı, çimento ve turizm sektörlerinde, hem yurt içinde hem de yurt dışında faaliyet gösteren Türkiye'nin önde gelen gruplarından biridir. Limak'ın ticari faaliyet alanları arasında inşaat, elektrik üretimi ve dağıtımı, çimento üretimi, havalimanı ve liman inşaatı yer almaktadır. 2024 yılında Engineering News-Record (ENR) tarafından yayımlanan Dünyanın En Büyük Uluslararası Müteahhitleri listesinde 48. sırada yer almıştır. Bu sıralama, Limak'ın EPC (Mühendislik, Tedarik, İnşaat) sözleşmelerinin kapsamını ve ölçeğini yansıtmaktadır.

Limak'ın bu EPC projeleri arasında, 150 milyon yolcu kapasiteli İstanbul Havalimanı Projesi ve 4,3 milyar ABD doları tutarındaki Kuveyt Uluslararası Havalimanı Projesi gibi dünya çapında projeler bulunmaktadır. Limak İnşaat, Limak Grubu'nun ana iş kolunu oluşturmaktadır.

Bölgesel başarısını kanıtlamış olan Limak, yönetim otoriteleriyle gerçekleştirdiği güçlü iş birliklerinin yanı sıra, iyi inşaat uygulamaları, erken teslim kabiliyeti ve gelişmiş yönetim teknikleriyle yüksek verimlilik ve hızlı geri dönüş sağlayarak değerini artırmıştır. Limak, bugüne kadar hem Türkiye'de hem de yurtdışında birçok Kamu-Özel İşbirliği (PPP) projesini üstlenmiş ve bu projelerin işletmesini de sürdürmektedir. İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nı başarıyla tamamladıktan sonra, dünyanın en büyük havalimanı projelerinden biri olan İstanbul Havalimanı PPP inşaat projesini de hayata geçirmiştir.

Sektörel başarılarının yanı sıra sosyal yatırımlarıyla da adından söz ettiren Limak Grubu, 2016 yılında Limak Eğitim Kültür ve Sağlık Vakfı'nı kurarak sosyal sorumluluk projelerini daha etkili bir şekilde yürütmeye başlamıştır. Vakıf, toplumsal gelişimi destekleyen çalışmalarını Türkiye'nin genç ve dinamik nüfus potansiyelini nitelikli insan kaynağına dönüştürmeyi hedeflemektedir. "Gelecek gençliktir" anlayışıyla hareket eden Limak Vakfı, eğitim odaklı yaklaşımla; sosyal ve evrensel değerlere saygılı, çağdaş, güçlü bireylerin yetişmesine katkı sunmayı ve bu bireylerin toplumsal ve ekonomik sorunların çözümünde aktif rol almasını amaçlamaktadır.



SK ecoplant Hakkında

1977 yılında kurulan SK ecoplant, Güney Kore'nin en büyük üçüncü grubu olan SK Group bünyesinde yer almakta olup, inşaat sektörünün en önemli şirketlerinden biridir. SK ecoplant; petrol, gaz, petrokimya, enerji, inşaat ve konut alanlarında dünya çapında faaliyet gösteren bir EPC (Mühendislik, Tedarik, İnşaat) yüklenicisidir.

SK ecoplant, Türkiye'de hayata geçirilen birçok stratejik projenin gerçekleştirilmesinde aktif rol üstlenmiştir. Bu projeler arasında Avrasya Tüneli Projesi ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü (3. Boğaz Köprüsü) Projesi öne çıkmaktadır.

Toplumsal refahın sağlanmasına yönelik gönüllü çalışmalar da şirket için büyük önem taşımaktadır. "Bir Hayal Kur" sloganıyla yürüttüğü sürdürülebilirlik faaliyetleri, çevresel sorunlara çözüm üretmeye ve sosyal refahın önündeki engelleri aşmaya odaklanmaktadır.



Yapı Merkezi Hakkında

1965 yılında Türkiye'de bir taahhüt firması olarak kurulan Yapı Merkezi, zaman içinde altyapı ve inşaat sektörlerinin önde gelen şirketlerinden biri haline gelmiştir. Şirketin faaliyet alanları arasında; genel taahhüt hizmetleri, toplu taşıma sistemleri, prefabrikasyon, ön germeli beton uygulamaları, boru üretimi, demiryolu ve metro projeleri, özel amaçlı yapılar, güçlendirme ve restorasyon çalışmaları ile Kamu-Özel İşbirliği (PPP) projeleri yer almaktadır. Yapı Merkezi, Türkiye'nin altyapı ve inşaat sektörüne büyük ölçekli projelerle katkı sunarken; Orta Doğu ve Afrika başta olmak üzere uluslararası pazarda da aktif olarak projeler yürüten güçlü bir kuruluştur. 2024 yılında, Yapı Merkezi, Engineering News-Record (ENR) dergisi tarafından yayımlanan Dünyanın En Büyük Uluslararası Müteahhitleri Listesi'nde 82. sırada yer almıştır.

Yıllar içinde Yapı Merkezi; büyük ölçekli inşaat projelerini zamanından önce, bütçe içinde ve istenilen kaliteyle tamamlama konusundaki yetkinliğini defalarca kanıtlamıştır. Kamu-Özel İşbirliği (PPP) ve Yap-İşlet-Devret (YİD) projelerinin yapılandırılması ve yönetiminde de başarılı bir performans sergilemiş; bu başarı (SK ecoplant ile birlikte yürütülen) Avrasya Tüneli Projesi gibi örneklerle somutlaşmıştır. Ayrıca şirket, uluslararası finans kuruluşlarıyla güçlü ilişkiler sürdürmektedir.

Sürdürülebilir kalkınma konusundaki bilinç düzeyini sürekli artırmayı hedefleyen Yapı Merkezi, tüm faaliyetlerinin çevreye ve topluma olan olumsuz etkilerini ortadan kaldırmayı ya da en aza indirmeyi amaçlamaktadır.

Aynı zamanda, gelecek nesillerin ihtiyaçlarını karşılayabileceği bir çevre bırakmak adına çalışma politikalarını şekillendirmiştir. Sosyal sorumluluk yolculuğunda; eğitim, kültür ve sanata destek, çevreye katkı ve uluslararası barışa hizmet gibi birçok farklı alanda çalışmalarını sürdürmektedir.



4. Proje Hakkında

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, son dönemde ülkemizin en önemli altyapı yatırımlarından biridir. Boğaz'dan iki kat uzunluğa sahip Çanakkale Boğazı'nın iki yakasını birbirine bağlayan bu proje, Trakya ve Batı Anadolu bölgelerinin ekonomik gelişimini desteklemektedir. Bu bölgelerde ülkemizin önemli hizmet, sanayi, tarım ve turizm kuruluşları bulunmaktadır. Ayrıca proje, özellikle Bulgaristan ve Yunanistan gibi Avrupa Birliği ülkelerinden gelen yük taşımacılığını Ege, Batı Anadolu ve Batı Akdeniz'e yönlendirmektedir. 1915Çanakkale Köprüsü, yaz ayları ve tatil dönemlerinde uzun feribot kuyrukları nedeniyle yaklaşık 5 saat süren Çanakkale geçişini sadece 4 dakikaya indirerek ulaşımında büyük kolaylık sağlamaktadır. Otoyolun Balıkesir'de Gebze – İzmir Otoyolu ile bağlanmasıyla İzmir, Aydın, Muğla ve Antalya gibi önemli turizm merkezleri ile Avrupa ülkeleri arasındaki otoyol mesafesi kılacak ve turizm sektörüne önemli katkı sunulacaktır.

1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi sayesinde, seyahat konforu artmakla kalmayıp, yük ve yolcu taşıma kapasitesi de yükselmekte, zaman tasarrufu sağlanmakta ve yolcu güvenliği en üst seviyeye çıkarılmaktadır.

Proje, Uluslararası Kalıcı Karayolu Kongreleri Birliği (PIARC) üyesidir. 100 yılı aşkın süredir karayolu ve karayolu taşımacılığı alanında küresel tartışmaları teşvik eden ve bilgi paylaşımını kolaylaştıran PIARC, dünya genelinde 122 hükümet üyesine sahiptir ve Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyi'nde danışma statüsüne sahiptir. Projenin bu birlik üyeliği, uluslararası bilgi alışverişi ve iş birliği açısından büyük önem taşımaktadır.



Alınan Ödüller

Dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsünü ve 89 km otoyolu içeren 1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, çoklu finansman yapısı, teknik ve mühendislik özellikleri ile çevresel ve sosyal yönetim stratejileri açısından “referans” olarak kabul edilebilecek birçok önemli başarıya imza atmıştır.

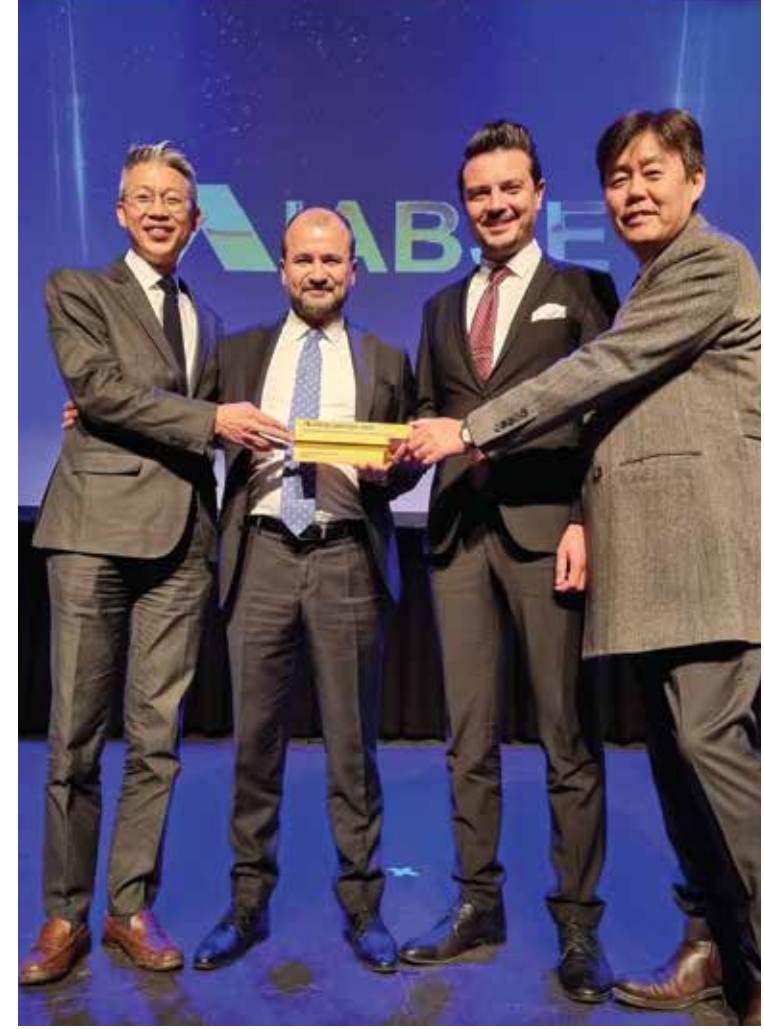
Bu özellikleri sayesinde proje, dünyadaki en dikkat çekici projelerden biri haline gelmiş ve çeşitli ödüllere değer görülmüştür.

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

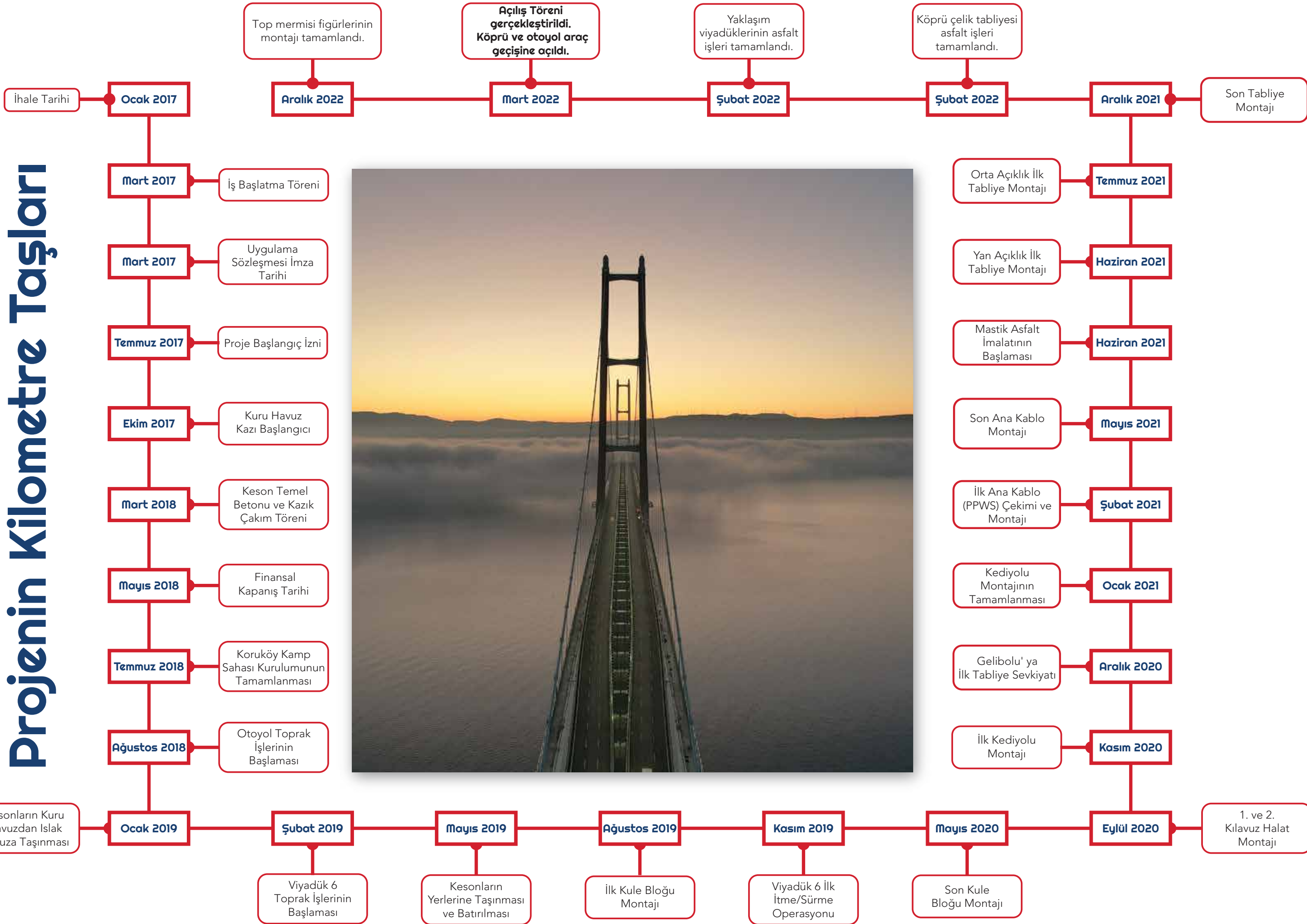


Alınan Ödüller

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 Kategori Birincisi
2023	Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Kamu- Özel Sektör İşbirliği ve Altyapı Ödülleri	Çevresel / Sosyal	Birincilik
2023	Engineering News-Record (ENR) Küresel En İyi 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



Proje Bilgileri



89 Km
Toplam Proje
Uzunluğu

Vizyon 2023, önemli hedeflerinden birine ulaştı.

Proje, Türkiye'nin ulusal kalkınma stratejisinin temel unsurlarından biri olan Vizyon 2023 Ana Planı kapsamında, ülke genelinde karayolu altyapısının iyileştirilmesi hedefine önemli katkı sağlamaktadır.



2.023 m
Köprü Orta
Açıklığı

İstanbul Boğazı'na alternatif bir geçiş sağlandı.

İstanbul'un Avrupa ve Asya yakaları arasındaki yoğun trafik hafifledi. Batı Anadolu üzerinden İstanbul'a uzanan doğu-batı koridorundaki trafik akışı, Marmara Denizi'nin batı kıyısından başlayarak güney rotasına doğru dengelendi.



4.608 m
Köprü
Uzunluğu

Batı Türkiye'deki otoyol entegrasyonu tamamlanacak.

Proje, 324 km uzunluğundaki Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu'nun önemli bir bölümünü oluşturuyor. Gebze-İzmir Otoyolu ile tamamen bağlantı sağlandığında, Marmara Bölgesi'ni çevreleyen otoyol halkasını birbirine bağlayacak.



4 ADET
Viyadük

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

Daha hızlı ve maliyet etkin yük taşımacılığı, sadece bu yoğun nüfuslu ve üretken bölgelerdeki ekonomik faaliyetleri desteklemekle kalmayıp, aynı zamanda sosyal bağların güçlenmesine de katkı sağlıyor.

Proje Bilgileri



12 ADET
Kavşak

Hem iç turizm hem de uluslararası turizm yeni bir ivme kazandı.

Proje, sadece ticareti değil, aynı zamanda Balkanlar'daki özellikle Yunanistan ve Bulgaristan ile kültürel bağları da güçlendirdi. Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu, Balıkesir civarında Gebze-İzmir Otoyolu ile bağlandığında, Avrupa'dan İzmir, Aydın ve Antalya gibi önemli turistik destinasyonlara kara ulaşımı kısalacak ve turizm sektöründeki büyümeye destek sağlayacaktır.



318 m
Kule
Yüksekliği

Proje, inşaatından işletmeye kadar kesintisiz istihdam sağladı.

İnşaat ve işletme aşamalarında binlerce kişiye iş imkânı yaratarak ve birçok sektörde ekonomik hareketliliği teşvik ederek, proje Türk ekonomisine anlamlı bir katkı sağlamaktadır.



5 ADET
Ücret Toplama
İstasyonu

Çanakkale, gururlu tarihine ve 21. yüzyıla yakışır bir dönüm noktası projesi kazandı.

Şehir, önemini ve kent kimliğini yansıtan modern ve estetik tasarımlı bir asma köprü ile taçlandırıldı.



4 ADET
Otoyol
Hizmet Tesisi

Ulaşım süresi ve maliyetleri azalarak dış ticaretin verimliliği arttı.

Projenin hizmete girmesiyle hem araç işletim maliyetleri hem de seyahat süreleri kıaldı. Lojistik engeller ortadan kalktıkça, ithalat ve ihracat işlemleri daha hızlı ve maliyet etkin hale geliyor.

1915Çanakkale Köprüsü, büyük stratejik öneme sahip olup, dikkat çekici bir mühendislik başarısı olarak öne çıkmaktadır. 2023 metre ana açıklığıyla 1915 Çanakkale Köprüsü, dünyadaki asma köprüler arasında en uzun ana açıklığa sahiptir. Yan açıklıklar ve yaklaşım viyadükleri dahil edildiğinde toplam uzunluğu 4.608 metreye ulaşmaktadır. Köprü'nün yüksekliği ise, 18 Mart Çanakkale Zaferi anısına ve bu zaferin gelecek nesillere aktarılması kararlılığımızı simgelemek üzere 318 metre olarak belirlenmiştir.

Sayılarla 1915Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde Sürdürülebilirlik

Proje kapsamında etkilenen her bir ağaç için beş ağaç dikme taahhüdümüz doğrultusunda, ilk aşama ağaçlandırma hesaplamaları 2019 yılında tamamlandı. İkinci aşama hesaplamalarını ise 2021 yılında sonuçlandırdık ve doğrulama sonrası Finansörlerin Çevresel ve Sosyal Danışmanı ile paylaştık.

2023 yılı itibarıyla, ağaçlandırma çalışmalarımız sonucunda toplam 1.301.883 fidan dikilmiş oldu.

2018 yılında 1.054 adet Pinna nobilis bireyi koruma alanlarına nakledildi. Takip amaçlı yapılan dalış gözlemleri, sonraki yıllarda %95 oranında başarılı nakil oranı kaydetti.

2021 yılında, ilk kez 2016'da İspanya açıklarında belgelenen ve o tarihten sonra Türkiye'nin Akdeniz ve Ege kıyılarında rapor edilen Haplosporidium pinnae paraziti, P. nobilis popülasyonlarında yaygın ölümlere neden oldu. Proje kapsamında nakledilen bireyler de etkilenenler arasındaydı.

1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin biyolojik çeşitlilik üzerindeki potansiyel etkilerinin değerlendirilmesi ve yönetiminden sorumlu ekolojistimiz, nadir bitki ve vahşi yaşamı izlemek amacıyla günlük olarak 10.000 adıma kadar saha çalışmaları gerçekleştirdi. Otoyol güzergâhı boyunca nadir bitki türlerinin korunması çabaları kapsamında, 2021 yılında tohum toplama çalışmaları devam etti ve tohumlar Türk Tohum Gen Bankası'na gönderildi. Toplamda 9.000 tohum Gen Bankası'na teslim edildi; bunların 1.000'i 2021 yılında toplandı. 2024 sonbaharında ise tohumların %20'si Türkiye Tohum Gen Bankası'ndan temin edildi. Bu tohumlardan tohum topları özenle hazırlandı ve yayılarak türlerin doğal yaşam alanlarına yeniden kazandırılması sağlandı; bu da ekolojik restorasyona olan kalıcı bağlılığımızın bir simgesi oldu.

Kültürel mirası korumak amacıyla, 89 kilometrelik otoyol güzergâhının tamamı, potansiyel varlıkları belirlemek için 200 metre genişliğinde bir koridor içinde tarandı. Arkeolojik potansiyeli daha yüksek olan alanlar, arkeo-jeofizik yöntemlerle incelendi.

Proje ile ilgili gürültü etkileri, hem inşaat hem de işletme aşamaları için değerlendirildi; 2023 ve 2033 yıllarını kapsayan modelleme çalışmaları yapıldı. Yülüce köyü yakınlarında 900 metre uzunluğunda ve 3 metre yüksekliğinde bir bariyer inşa edildi ve bu bariyer öngörülen etkileri önemli ölçüde azalttı. Sürdürülebilirlik hedeflerimiz doğrultusunda, bariyerin yapımında geri dönüştürülmüş kauçuk malzemeler kullanıldı; inşaat 2021 yılında tamamlandı.

Habitat parçalanmasını önlemek, yaban hayatını korumak ve vahşi hayvanların neden olduğu trafik kazalarını azaltmak amacıyla inşa edilen 40 metre genişliğindeki "ekolojik köprü", Mart 2022'den beri hizmet vermektedir.

1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi kapsamında, etkilenen 32 yerleşim birimini desteklemek amacıyla Topluluk Düzeyinde Destek Programı (CLAP) hayata geçirildi. Program, beceri geliştirme, kurumsal kapasite artırımı, sürdürülebilir kaynak kullanımı ve topluluk sağlığına odaklandı. 2019–2023 yılları arasında binlerce hane eğitimler, tohumlar, ekipmanlar ve altyapıdan faydalanırken, dezavantajlı gruplara yönelik hedefli destek sağlandı. Planlanan faaliyetlerin %90'ından fazlası tamamlanarak, CLAP IFC PS5 standartlarıyla uyumlu başarılı bir model oldu.

2023 yılında, farklı noktalarda dokuz güneş enerjisi (PV) sistemi devreye alındı ve toplam kurulu kapasite 51,3 kW'a ulaştı.

2024 yılında paydaş katılımı devam etti; bu süreçte şikayetlerin yaklaşık %86'sı çözüme kavuşturuldu ve yerel topluluklarla 355 toplantı düzenlendi.

Çevresel ve Sosyal Performans Yönetimi

Sürdürülebilirlik çerçevesinde, 1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, gelecek nesillere kalıcı bir miras bırakmayı amaçlamaktadır. Raporumuzun bu bölümü, geçen yıl proje kapsamında uygulanan çevresel ve sosyal sürdürülebilirlik stratejilerine genel bir bakış sunmaktadır.

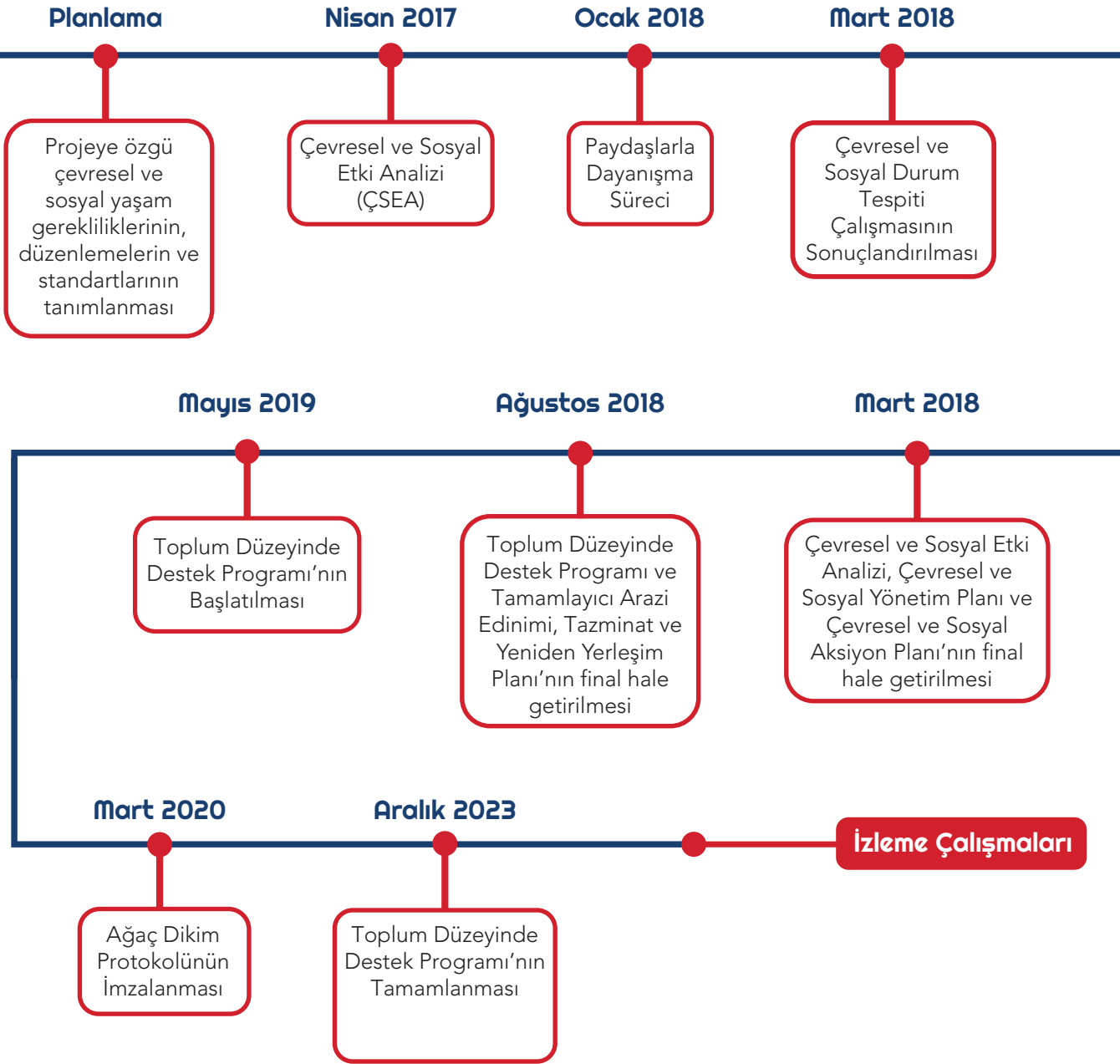
1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde, çevresel ve sosyal bilinçle uyumlu adımlar atarak faaliyetlerimize devam ediyoruz. Projenin başında, ulusal mevzuata uygun olarak Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) raporu onaylandı. Bu onayın ardından, ERM GmbH tarafından Uluslararası Finans Kurumu (IFC) Performans Standartları ve Ekvator Prensipleri ile uyumlu Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) gerçekleştirildi. ÇSED, projenin çevresel ve sosyal etkilerini detaylı şekilde tespit etmeyi ve ilgili azaltıcı tedbirleri belirlemeyi amaçladı.

Bunun ardından, Gelibolu, Lapseki ve Malkara'daki köyler ve ilçeler de dahil olmak üzere 32 yerleşim biriminde, yaklaşık 1.000 katılımcının (yerel halk, yetkililer ve STK'lar gibi projenin ana faydalanıcıları ve etkilenen grupları temsil eden) katılımıyla 30 günlük bir Paydaş Danışma Süreci gerçekleştirildi. Bu süreç, kamuoyunun görüş ve geri bildirimlerini toplamak ve bunları nihai ÇSED Raporu'na dahil etmek amacıyla yapıldı. Paydaşların görüşlerinin entegrasyonu, hem inşaat hem de işletme aşamaları için etkili ve güvenilir bir çerçeve oluşturulmasına katkı sağladı.

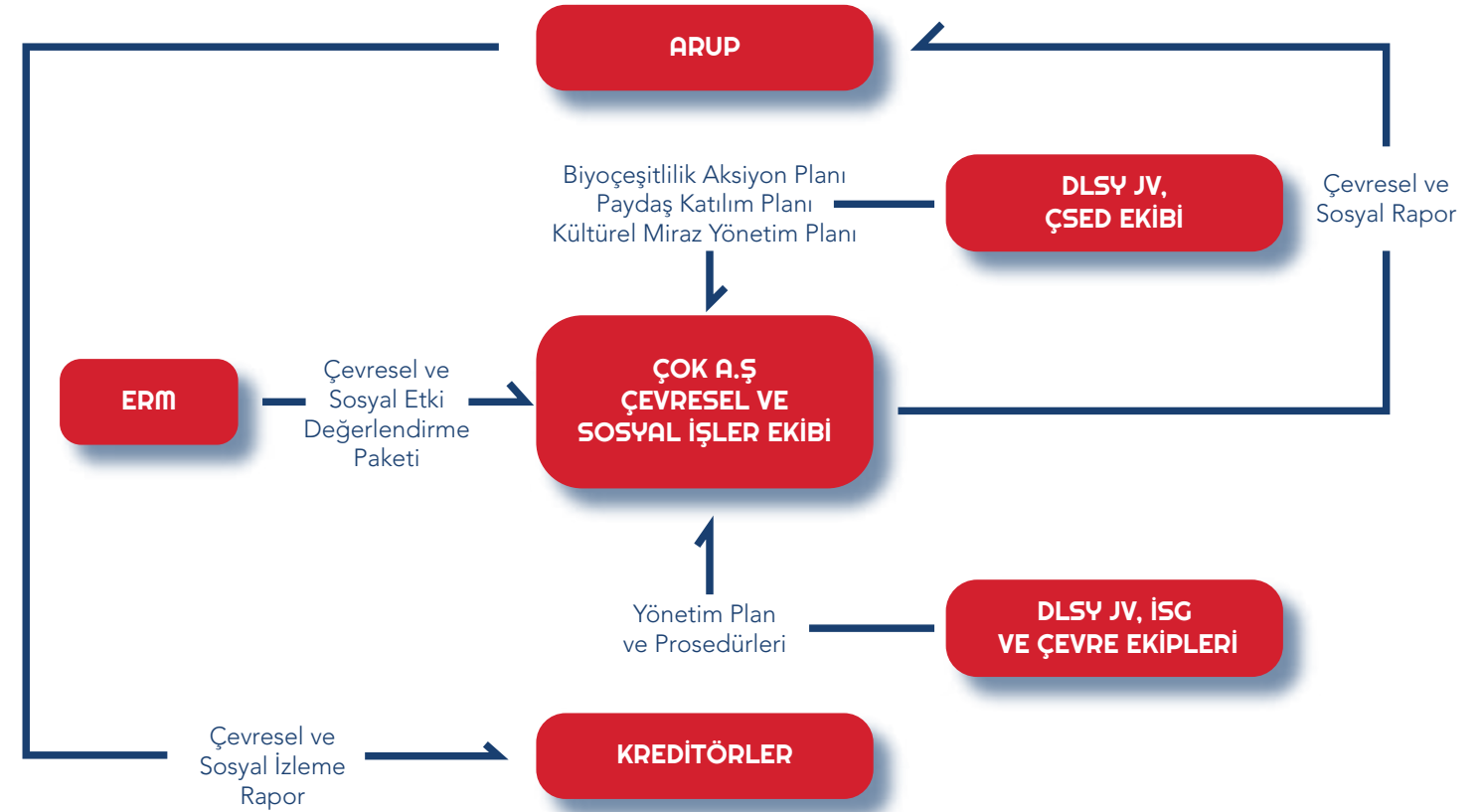
ÇSED sürecinin tamamlanmasının ardından, finansörlerin Çevresel ve Sosyal Danışmanı ARUP tarafından Çevresel ve Sosyal Eylem Planı hazırlandı. Eylem Planı'nda belirtilen adımların etkili bir şekilde uygulanması, hem inşaat hem de işletme aşamalarında güçlü çevresel ve sosyal performansın sürdürülmesi için kritik öneme sahiptir. 2024 yılında çevresel ve sosyal performansımız, ARUP tarafından yılda iki kez gerçekleştirilen saha ziyaretleri, çevresel ve sosyal raporlar ile iletişim faaliyetleri aracılığıyla izlenmiştir. Proje, belirlenen çevresel ve sosyal gerekliliklere tam uyum içinde yürütölmeye devam etmektedir.



Çevresel Ve Sosyal Performans Yolculuğu



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



Kurumsal Sürdürülebilirlik Anlayışı

ÇOK A.Ş., 1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi’ni sağlık, güvenlik, sosyal ve çevresel sorumluluklara güçlü bir odakla hayata geçirmeyi taahhüt etmektedir. Projeye özel hazırlanan Sağlık, Güvenlik, Emniyet, Çevre ve Sosyal (HSSES) Politikası doğrultusunda; tasarım, inşaat ve işletme aşamalarında etkin risk yönetimi, yasal uyum ve paydaş beklentilerinin karşılanması sağlanmaktadır.

Politikalarımız, sürekli iyileşmeyi teşvik edecek ve olası olayları önleyecek eylemleri belirlemektedir. Uluslararası standartlara uygun, güvenli çalışma koşullarını önceliklendiriyor; çalışanlarımız için emniyetli bir iş ortamı sağlamak adına tüm gerekli önlemleri alıyoruz.

Toplumsal gelişimine ve kamu refahına katkı sunmak amacıyla, proaktif katılım, şeffaf iletişim ve kamu güvenliğine yönelik girişimlerde bulunuyor; tüm faaliyetlerimizi insan ve doğaya saygı çerçevesinde yürütüyoruz.

Çevresel ve Sosyal Ekibimiz, süreçleri “Yönlendirme–Destek–İzleme” modeliyle yönetmektedir. Uygulanabilir uluslararası standartlarla uyumu sağlamak amacıyla, organizasyon genelinde Çevresel ve Sosyal Yönetim Sistemi (ÇSYS) hayata geçirilmiştir. ÇSED Ekibi, çevre ve sosyal konuları yönetmekte; sahadaki İSG ekiplerine rehberlik sağlamakta, arkeolojik mirasın korunması, biyolojik çeşitliliğin gözetimi, paydaş katılımı ve Topluluk Düzeyinde Destek Programı ile koordinasyonu yürütmektedir.

Çevresel ve sosyal gerekliliklere uyum; atık yönetimi, kaynak kullanımı, hava kalitesi ve iklim, gürültü ve titreşim, su kalitesi ve toprak kirliliği gibi başlıkları kapsayan denetimler ve rutin kontrollerle doğrulanmaktadır. Bu denetimlerin sonuçları, paydaşlarla düzenli olarak paylaşılan çevresel ve sosyal performans raporlarına yansıtılmaktadır. Ayrıca, ÇOK A.Ş., sahadaki ekiplerin desteğiyle hem Topluluk Düzeyinde Destek Programı’nı hem de kamulaştırmadan etkilenen yerel topluluklara ilişkin süreçleri etkin şekilde yönetmektedir.

IFC PERFORMANS STANDARTLARI

Projenin inşaat ve işletme aşamaları boyunca, IFC Performans Standartları doğrultusunda Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) kapsamındaki aksiyonları uyguluyor ve düzenli olarak raporluyoruz.

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 (EP), proje finansmanında çevresel ve sosyal risklerin yönetilmesine yönelik sektör genelinde kabul görmüş bir ölçüt olup, önde gelen finansal kuruluşlar tarafından Uluslararası Finans Kurumu (IFC) desteğiyle geliştirilmiştir. 1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi kapsamında, Ekvator Prensipleri III (Haziran 2013) gerekleri uygulanmıştır. Bu doğrultuda, Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) gerçekleştirilmiş ve kamuoyu ile paylaşılmıştır. Elde edilen bulgular doğrultusunda hazırlanan Çevresel ve Sosyal Yönetim Planı (ÇSYP) ise proje genelinde uygulanmaktadır.

Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları

İki kıtayı birbirine bağlayan 1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, çevresel ve sosyal uygulamalarını Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA) temel gereklilikleri doğrultusunda şekillendirmektedir. Hem yerel hem de küresel düzeyde sürdürülebilirlik ilkelerine bağlı olarak insanlığa hizmet etmeyi amaçlamaktadır. Projemizin hedefleri, uygulamaları ve topluma sağladığı faydalar arasında öne çıkan SKA hedeflerinden biri 9'uncu hedeftir: Dayanıklı altyapılar inşa etmek, kapsayıcı ve sürdürülebilir sanayileşmeyi teşvik etmek ve yeniliği desteklemek.

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 performansı, belirlenen zaman çizelgeleri içinde hedeflerini yerine getirdiğimiz Çevresel ve Sosyal Eylem Planı (ÇSEP) ile yönetiyoruz. Sahadaki ekiplerimizin desteğiyle; inşaat ve işletme aşamaları için çevresel ve sosyal yönetim planlarının hazırlanması ve uygulanması, paydaş katılımı, iş sağlığı ve güvenliği (İSG), kaynak koruma ve verimliliği, enerji verimliliği, sera gazı hesaplamaları ve gürültü kirliliği yönetimini kapsayan programları hayata geçiriyoruz.

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	2024 Sonu İtibarıyla
Üstün Performans Gösterilen Aksiyonlar	1	0	0	0	0	0	0
Tam Uyumlu Devam Eden / Tamamlanan Aksiyonlar	38	51	57	66	65	67	72
Uyumlu Devam Eden Aksiyonlar	14	9	5	6	8	6	1
Öncelik Verilmesi Gereken Aksiyonlar	11	4	2	1	0	0	0
Uyumsuzluk Gösteren Aksiyonlar	0	0	0	0	0	0	0
Uygulama Zamanı Gelmemiş Aksiyonlar	9	9	9	0	0	0	0

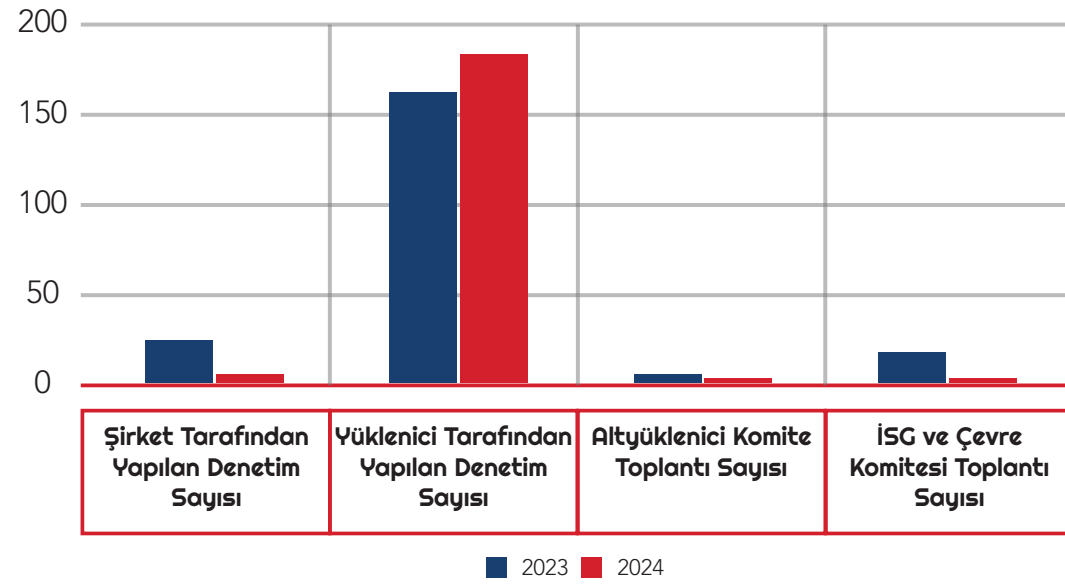


Çevre, Sağlık ve Güvenlik Denetimleri ve Uygulamaları

Proje süresince periyodik Çevre, Sağlık ve Güvenlik (ÇSG) denetimleri gerçekleştirilir. Sonuçlar ilgili komiteler tarafından incelenir ve düzeltici ile önleyici tedbirlerin tamamlanması takip edilir. Bu sayfadaki tablolar, 2024 yılının güncel durumunu göstermektedir.

	2023	2024
Şirket Tarafından Yapılan Denetim Sayısı	23	6
Yüklenici Tarafından Yapılan Denetim Sayısı	161	184
Altyüklenici Komite Toplantı Sayısı	5	3
İSG Ve Çevre Komitesi Toplantı Sayısı	17	2

Çevre, Sağlık ve Güvenlik Denetimleri ve Uygulamaları



Çevresel Performans Yönetimi ve İklim Krizi ile Mücadele

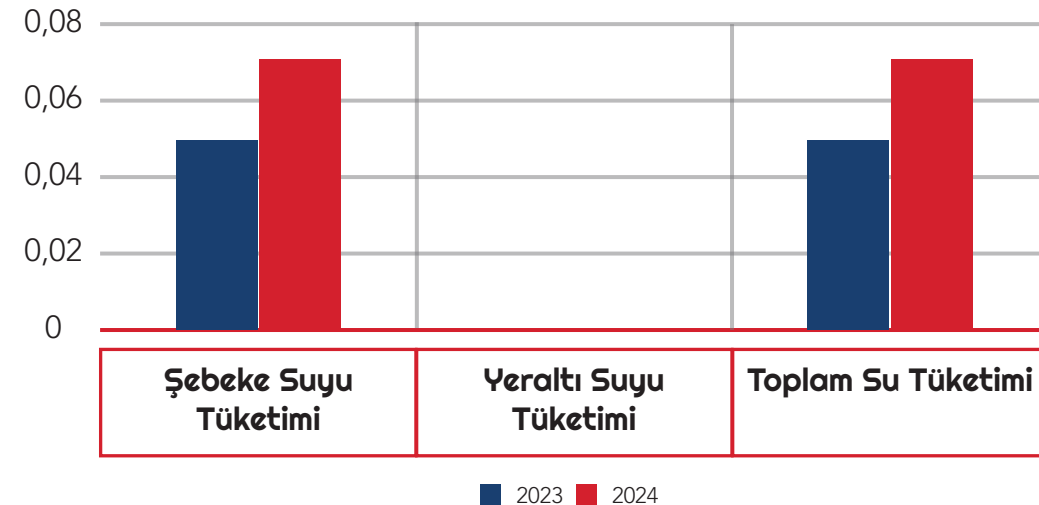
Su Yönetimi

Ekvator Prensipleri ve Uluslararası Finans Kurumu (IFC) Performans Standartları doğrultusunda, Çanakkale Boğazı, göller, sulama kanalları ve içme suyu boru hatları da dahil olmak üzere proje alanındaki su kaynaklarına olası etkileri yönetiyoruz. İşletme sürecinde kısa, orta ve uzun vadeli riskleri en aza indirmeye odaklanıyoruz.

Hijyen, yemek hizmetleri, ekipman temizliği, sulama ve araç yıkama gibi amaçlarla su kullanıyor; tüketimi kaynak bazında—musluk suyu, şişe suyu ve yeraltı suyu—izliyoruz.

Su Yoğunluğu Göstergesi	Birim	2023	2024
Şebeke Suyu Tüketimi	m ³ /çalışan-saat	0,050	0,071
Yeraltı Suyu Tüketimi	m ³ /çalışan-saat	-	-
Toplam Su Tüketimi	m ³ /çalışan-saat	0,050	0,071

Su Kullanım Yoğunluğu Göstergesi



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

- Toz bastırma için su kullanımını azaltmak amacıyla sisleme ve atomize sulama sistemleri kullanılmaktadır, mevcut spreyler iyileştirilmektedir.
- Beton işlemlerinde mikser yıkama suyu çökelme tanklarında durultularak üretimde tekrar kullanılmaktadır.
- Araç yıkama suyu fiziksel olarak arıtılarak lastik yıkamada yeniden değerlendirilmektedir; ayrıca su israfını önlemek için otomatik kapanan hortumlar kullanılmaktadır.
- Alternatif kaynak olarak sulama ve belirli üretim ihtiyaçları için sahada toplanan yağmur suyu öncelik kazanmaktadır.
- Gereksiz su kullanımını önlemek amacıyla eğitimler verilmektedir ve mutfak, banyo, lavabo gibi alanlarda açık bırakılan muslukları hatırlatan tabelalar yerleştirilmektedir.
- Sahadaki su tüketimi düzenli olarak izlenmekte ve raporlanmaktadır.
- Drenaj suları toplanıp arıtıldıktan sonra yasalara uygun şekilde deşarj edilmektedir, drenaj yapıları kontrolsüz akışları önleyecek şekilde tasarlanmaktadır.
- Yüzey sularının korunması için dereler ve kanallar araç ve inşaat faaliyetlerinden etkilenmemesi adına çevrilmektedir.
- İnşaat takvimi, erozyon ve su kirliliğini azaltmak için hava durumu tahminlerine göre planlanmaktadır.
- Atıksu yönetiminde, mümkün olan yerlerde arıtılmış atıksu yeniden kullanılmakta ve tüm atıksular ulusal ve uluslararası standartlara uygun şekilde arıtılıp deşarj edilmektedir.
- Yeraltı suyu kullanımı, Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü (DSİ) onayıyla sorumlu biçimde gerçekleştirilmektedir.
- Kirliliği önlemek amacıyla yakıt dolumu, su ve toprak kirliliğine karşı korumalı, belirlenmiş geçirimsiz alanlarda yapılmaktadır.

Sera Gazı Emisyonları Ve Enerji Tüketimi Takibi

İklim krizi, aşırı hava olayları, artan sıcaklıklar, değişen yağış desenleri ve eriyen buzullar aracılığıyla gezegenimizi hızla etkilemektedir. Bu krizin temel sebebi, insan faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarıdır. Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (UNFCCC) verilerine göre, atmosferdeki CO₂ konsantrasyonu 2020 yılında tarihî bir rekor olan 413,2 ppm seviyesine ulaşmıştır. Bu rakam 2022'de yaklaşık 417 ppm'ye, 2023'te ise yaklaşık 420 ppm'ye yükselmiştir. 2024 itibarıyla ise konsantrasyonlar ortalama 422 ppm civarına çıkmıştır. Emisyonların azaltılması, iklim krizinin etkilerini hafifletmek için en kritik adımlardan biri olarak kalmaktadır.

Proje faaliyetleri kapsamında enerji tüketimi düzenli olarak izlenmekte ve enerji kullanımıyla ilişkili emisyonların azaltılması için çaba gösterilmektedir.



Enerji Tüketimi Takibi

İnsan kaynaklı faktörler, hızlı nüfus artışı, plansız kentleşme ve sanayi faaliyetlerinden kaynaklanan artan hammadde kullanımı gibi etkenler enerji talebini artırmaya ve dolayısıyla sera gazı emisyonlarının yükselmesine devam ediyor. Bu eğilimler aynı zamanda ozon tabakasının incilmesi ve iklim değişikliği gibi küresel sorunlara da katkı sağlıyor.

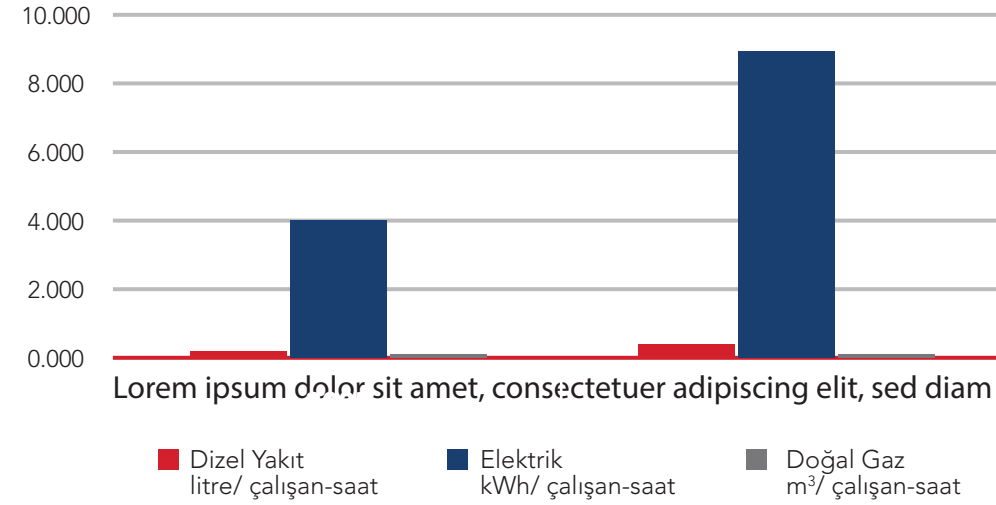
Proje uygulaması sırasında enerji kullanımını izlemek ve azaltmak için çeşitli önlemler benimsedik. Bunlar arasında; fatura yoluyla enerji tüketiminin takibi ve şoförlerden saha dışı yakıt alımlarına dair faturaların teslim edilmesinin istenmesi; tüm ekipmanların yakıt tüketiminin izlenmesi; gereksiz yakıt kullanımını önlemek için makinelerin ve araçların boşa kaldığında kapatılması; elektrik tüketimini azaltmak amacıyla hareket sensörlü aydınlatma kullanılması; ve mümkün olduğunda enerji verimliliği yüksek ekipmanların tercih edilmesi yer aldı.

2024 yılında, kaynak ve enerji verileri düzenli olarak takip edildi ve altı aylık dönemlerle raporlandı. Etkin bir takip sağlamak için dizel, elektrik ve doğal gaz tüketimleri kaydedildi.

Enerji Yoğunluğu Endeksi	Birim	2023	2024
Dizel Yakıt	litre /çalışan-saat	0,225	0,444
Elektrik	kWh /çalışan-saat	4,040	9,011
Doğal Gaz	m ³ /çalışan-saat	0,005	0,023

* 2024 yılında elektrik yoğunluğundaki artış, esas olarak otoyolun işletmeye açılmasına bağlı olup, tüketim büyük ölçüde yol aydınlatmasından kaynaklanmaktadır.

Enerji Yoğunluğu Endeksi



Projede enerji kullanımı, verimlilik ve sürdürülebilirlik odaklı yönetilmektedir. Tüketim yakından takip edilmekte olup, inşaat ilerleyişine bağlı olarak dalgalanmalar beklenmektedir. Enerji kaynaklarının sorumlu kullanımı için proje süresi boyunca şu önlemler uygulanmıştır:

- Deniz operasyonlarının başlamasıyla birlikte, ikinci çeyrekte itibaren elektrik, dizelin yerini birincil enerji kaynağı olarak almıştır.
- Daha büyük yolcu gemileri kiralanarak seyahat sıklığı azaltılmış ve her seferde taşınan personel sayısı artırılmış, böylece daha küçük tekniler yerine daha verimli bir taşıma sağlanmıştır.
- Tesis genelinde enerji verimli aydınlatma sistemleri kurulmuştur.
- İnşaat makinelerinin gereksiz hareketlerini ve kısa mesafe operasyonlarını en aza indirmek amacıyla belirlenmiş park alanları oluşturulmuştur.
- Hız sınırı tabelaları yerleştirilmiş ve sürücülere güvenli ve verimli araç kullanımı için eğitim verilmiştir.
- Yakıt tankları sızıntı ve yetkisiz kullanımı önlemek için güvence altına alınmış ve mühürlenmiştir.
- Motorların gereksiz yere çalıştırılmasını önlemek amacıyla bekleme (rölanti) önleme eğitimi verilmiştir.
- Kamp alanında doğal gaz tüketimini azaltmak için ısı yalıtım güçlendirilmiştir.
- Farklı noktalarda toplamda 51,3 kW kurulu güce sahip 9 adet güneş paneli sistemi devreye alınmıştır.



Sera Gazı Emisyonları Takibi

Projemiz için sera gazı emisyon değerlendirme çalışmaları 2018 yılında başladı. Bu çalışma, ESIA (Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi) aşamasında ERM tarafından, Ekvator İlkeleri ve IFC Performans Standardı 3'e uygun olarak gerçekleştirildi. İnşaatin beş buçuk yıl sürmesi öngörüldüğünden, çalışma potansiyel sera gazı emisyonlarını, kamuya açık veriler ve proje planları kullanarak hesapladı. Gerekli verilerin erişilemediği durumlarda, ilgili faaliyetlerden kaynaklanan emisyon miktarları dikkate alınarak ihtiyatlı bir yaklaşım benimsendi. Tahminler ve hesaplama yöntemlerinin detayları, web sitemizde yer alan ESIA Raporu'nda da bulunmaktadır.

ERM, inşaatın ilk yılı boyunca toplanan veriler ışığında, 45 aylık inşaat sürecini kapsayan ve ESIA'da yapılan ilk varsayımları revize eden bir Sera Gazı Emisyon Değerlendirme Güncellemesi gerçekleştirdi. Projenin sera gazı emisyon kaynakları, ilgili kapsamlarına göre aşağıda listelenmiştir:

- Kapsam 1: Jeneratörler, proje araçları, asfalt ve beton üretimi dahil olmak üzere sahada kullanılan yakıtlardan kaynaklanan doğrudan emisyonlar.
- Kapsam 2: Sahada ve işçi kamplarında kullanılan elektrikten kaynaklanan dolaylı emisyonlar.
- Kapsam 3: İnşaat sırasında üçüncü taraflarca sağlanan malzemelerin üretiminden kaynaklanan diğer dolaylı emisyonlar.

2024 boyunca proje genelinde sera gazı emisyonları sistematik olarak izlendi ve çevresel etkimizin şeffaf bir kaydı tutuldu. Sabit yakıt yakımı, hareketli kaynaklar ve soğutma/klima kaynaklı Scope 1 emisyonları 690,5 CO₂-e metrik ton olarak gerçekleşti. Scope 2 emisyonları ise konum bazlı yöntemle göre 2.097 CO₂-e, piyasa bazlı yöntemle göre ise 1.939 CO₂-e metrik ton olarak hesaplandı. Toplamda, organizasyonun emisyonları kullanılan hesaplama yöntemine bağlı olarak 2.798 ile 2.962 CO₂-e arasında değişti.

Bu sonuçlar sadece mevcut etkimizi sayısal olarak ortaya koymakla kalmayıp, aynı zamanda gelecekteki azaltım stratejileri için de yol gösterici niteliğinde. Her rakam, hem karşılaştığımız zorlukları hem de fırsatları yansıtıyor ve emisyonları sorumlu bir şekilde yönetme ile daha sürdürülebilir bir işletme modeline ilerleme taahhüdümüzü vurguluyor.

Kapsam 1 Emisyonları	
Sabit Yakma	62.5 CO ₂ -e (ton)
Mobil Yakma	590.8 CO ₂ -e (ton)
Soğutma ve İklimlendirme	37.2 CO ₂ -e (ton)
Toplam	690.5 CO ₂ -e (ton)
Kapsam 2 Emisyonları	
Satın alınan ve kullanılan elektrik (lokasyon bazlı)	2,097 CO ₂ -e (ton)
Satın alınan ve kullanılan elektrik (piyasa bazlı)	1,939 CO ₂ -e (ton)
Toplam Organizasyon Emisyonları	
Kapsam 1 ve Lokasyon Bazlı Kapsam 2	2787.5 CO ₂ -e (ton)
Kapsam 1 ve Market Bazlı Kapsam 2	2629.5 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:

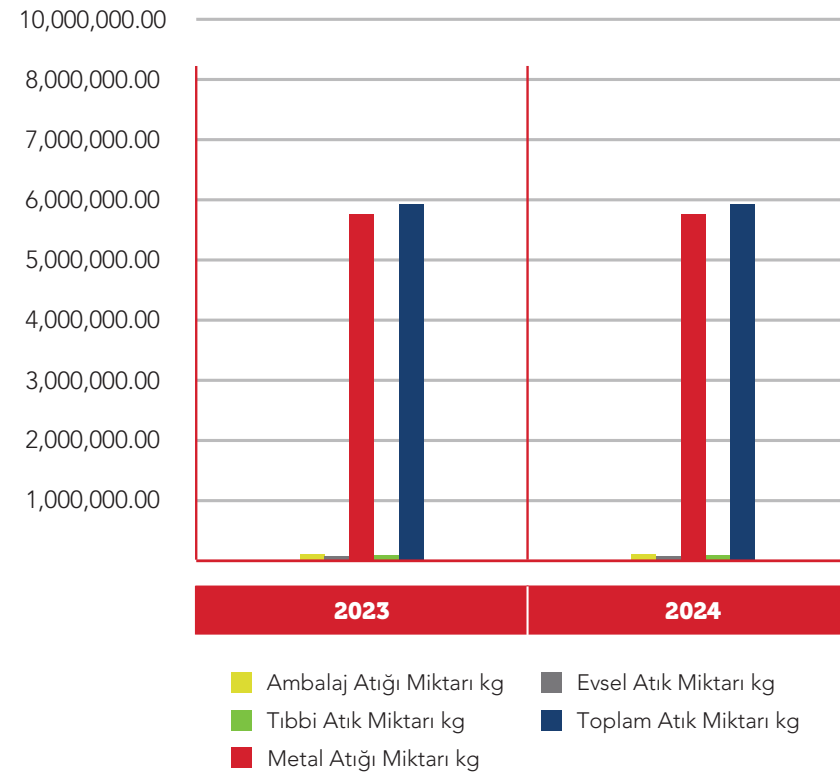
- Atıklar ve ikincil malzemelerin izni olmayan sahalara ve tesislere teslimi yapılmamalıdır. Sadece yetkili (ilgili devlet kurumu ruhsatına sahip) sahalara ve tesislere teslim gerçekleştirilmektedir.
- Atık üretimi mümkün olduğunca azaltılmaktadır.
- Ambalaj atıklarının en az miktarda oluşması için malzeme 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.

İzlenen Gösterge	Birim	2023	2024
Ambalaj Atığı Miktarı	kg	92.298	26.620
Ambalaj Atığı Yoğunluğu	kg/ çalışan-saat	0,004	0,027
Evsel Atık Miktarı	kg	69,411	21.967
Evsel Atık Yoğunluğu	kg/ çalışan-saat	0,350	0,229
Metal Atığı Miktarı	kg	5.808.063	40.520
Metal Atığı Yoğunluğu	kg/ çalışan-saat	2,86	0,0423
Tıbbi Atık Miktarı	kg	32	35
Tıbbi Atık Yoğunluğu*	kg/ çalışan-saat	-	-
Toplam Atık Miktarı	kg	5.969.804	89.142
Toplam Atık Yoğunluğu	kg/ çalışan-saat	2,91	0,092

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

Atık Miktarı



2024 yılında uyguladığımız atık azaltma uygulamaları şunlardır:

- Geri dönüştürülebilir atıkların ve tehlikeli atıkların kaynağında ayrı toplanması için eğitimler düzenlendi.
- Atık alanları saha denetimleri sırasında tanıtıldı.
- Verimli atık toplama sağlamak için yeni atık toplama noktaları kuruldu.
- Kamp alanları ve çalışma sahalarındaki ambalaj atığı konteyner sayısı, ambalaj atıklarının evsel atıklarla karışmasını önlemek amacıyla artırıldı.
- Önemli belgeler hariç, kâğıtlar çift taraflı olarak basıldı.
- Mevcut ürünlerin kullanım süresini uzatmak için eğitimler verildi.
- Tehlikesiz atıkların yeniden kullanılabilmesi için çalışmalar yapıldı.
- Satın alınan her malzemeyle ambalaj atığının artmasını önlemek amacıyla toplu satın alma uygulamaları hayata geçirildi.
- Asfalt ve beton atıkları, köy yollarının iyileştirilmesi için yerel belediyeler tarafından kullanıldı.



Gürültü Yönetimi

Proje nedeniyle oluşabilecek gürültü etkilerinin tespiti, Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) aşamasında gerçekleştirilmiştir. İnşaat faaliyetlerinin başlamasından önce gürültü seviyesinin belirlenmesine ek olarak, hem inşaat hem de işletme aşamalarında izleme yapılması zorunlu hale getirilmiştir. Buna bağlı olarak, proje alanı içinde altı farklı noktada gürültü seviyesi ölçüm çalışmaları yapılmıştır.

Gürültü izleme faaliyetleri, IFC Çevresel, Sağlık ve Güvenlik Kılavuzları'na uygun olarak aylık bazda yürütülmektedir. Sonuçlar, IFC Standartları tarafından belirlenen aşağıdaki prensiplere göre değerlendirilir:

- Gürültü seviyeleri, gündüz saatlerinde (07:00 - 22:00) 55 dBA'yı, gece saatlerinde (22:00 - 07:00) ise 45 dBA'yı aşmamalıdır.
- Mevcut gürültü seviyeleri 45/55 dBA eşik değerlerini aşıyorsa, gürültü seviyeleri başlangıç ölçümlerine göre 3 dBA'dan fazla artmamalıdır.

Gürültü izleme faaliyetlerinden elde edilen veriler, periyodik olarak İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) ile Çevre departmanları tarafından değerlendirilmek üzere kullanılmaktadır. Projenin inşaat aşamasında oluşan gürültü etkilerine ek olarak, işletme aşamasındaki gürültü etkileri de değerlendirilmiştir. İşletme sırasında ortaya çıkabilecek gürültü sorunlarını önlemek amacıyla gürültü modellemesi yapılmıştır. Tanımlanan gürültü etki değerlendirme çalışmasına göre, 2023 ve 2033 yıllarına yönelik projeksiyonlar baz alınarak tüm alıcı noktalar için nihai etki seviyeleri belirlenmiştir. Nihai etkiler ve en yüksek gündüz ve gece limit aşım değerleri ölçülmüştür. "Yüksek" ve "Orta" etki düzeyine sahip olarak sınıflandırılan alanlar için ek azaltma tedbirleri tasarlanmıştır. Buna göre, "Yüksek" etki beklenen bir bölge için yapısal önlem olarak gürültü bariyeri inşa edilmesine karar verilmiştir. Sonraki modelleme çalışmaları, Yülüce köyü yakınlarında 900 metre uzunluğunda ve 3 metre yüksekliğinde bir gürültü bariyerinin inşasının nihai etkiyi azaltacağını öngörmüştür. Çevresel ve sosyal etki yönetimine olan bağlılığımız doğrultusunda, geri dönüştürülmüş kauçuktan yapılan gürültü bariyerlerinin üretimi ve montajında uzman bir alt yüklenici seçilmiş ve gürültü bariyerinin inşası 2021 yılı içinde tamamlanmıştır.

"Orta" nihai etki beklenen alanlar için ek izleme faaliyetleri tanımlanmış ve bunlar işletme aşaması izleme programına dahil edilmiştir.



Biyolojik Çeşitliliğin Korunması

Proje süresince, insan sağlığı ve ekonomik faaliyetlerden doğal kaynakların korunmasına ve tarımsal uygulamalara kadar yaşamın temel unsurlarının sürdürülebilmesi için biyolojik çeşitliliğin korunmasına yönelik özel çabalarımızı sürdürüyoruz.

Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi'nde biyolojik çeşitlilik üzerindeki olası etkiler belirlenmiştir. Bu etkileri yönetmek amacıyla, IFC Performans Standardı 6 ile uyumlu bir Biyolojik Çeşitlilik Eylem Planı geliştirilmiş olup, plan karasal ekoloji, tatlı su ekolojisi ve deniz ekolojisi olmak üzere üç odak alanını kapsamaktadır.

Karasal Ekoloji

Etki alanı, proje sahası boyunca (Malkara'dan Çanakkale'ye 88 km) 1.000 metre genişliğinde bir koridor olarak tanımlanmış olup, her iki tarafta 500'er metrelik tampon bölgeleri içermektedir.

Tatlı Su Ekolojisi

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

Deniz Ekolojisi

Köprü ve inşaat alanlarının deniz ortamıyla kesiştiği bölgeler, etki alanı olarak kabul edilmektedir.

Biyolojik çeşitlilik üzerindeki etkilerimizi azaltma hedefimiz doğrultusunda, ekoloji uzmanlarının rehberliğinde çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Bu kapsamda hayata geçirdiğimiz bazı iyi uygulamalar şunlardır:



Orman alanlarının başka amaçlarla kullanıma açılması ve biyolojik çeşitlilik kaybı, iklim krizine insan kaynaklı en önemli katkılar arasında yer almaktadır. Ormansızlaşmayla ilgili sorumluluklarının bilincinde olan 1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, yeniden ağaçlandırma taahhüdünde bulunmaktadır. Çevresel ve Sosyal Eylem Planı kapsamında, 2019 yılında projeden etkilenen ağaç sayısı ve orman alanlarını belirlemek amacıyla bir Ağaç Hesaplama Raporu hazırlanmıştır. Proje sahasındaki tahrip edilen alan ve etkilenen ağaç sayısını hesaplamak için kullanılan yöntem, Mart 2019'da ARUP tarafından onaylanmış ve projenin yeniden ağaçlandırma taahhütlerinin belirlenmesinde kullanılmıştır. Ağaç hesaplamaları iki aşamada gerçekleştirilmiştir.

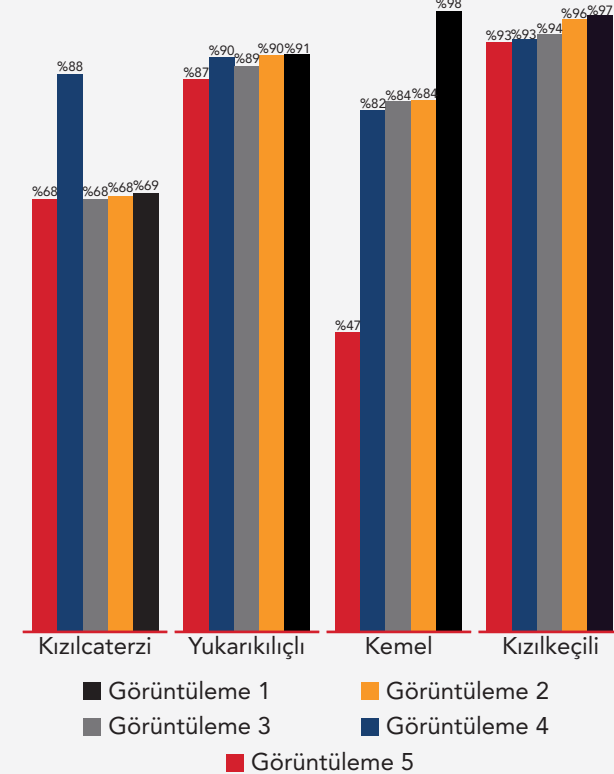
Birinci aşama değerlendirme sonucunda, projeden toplam 86.443 ağacın etkileneceği belirlenmiştir. Her etkilenen ağaç için 5 yeni ağaç dikilmesi hedeflenmiştir. Buna göre, dikilmesi planlanan toplam ağaç sayısı 432.215 olarak hesaplanmıştır.

İkinci aşama hesaplama çalışmaları 2021 yılında tamamlanmış ve değerlendirme ve onay için Bankaların Çevresel ve Sosyal Danışmanı ile paylaşılmıştır. Bu aşamada, projeden etkilenecek toplam ağaç sayısının 96.918 olduğu ve dikilmesi gereken toplam ağaç sayısının 484.590 olarak hesaplandığı belirlenmiştir.

2023 yılı itibarıyla toplam 1.301.883 fidan dikilmiştir.

Ayrıca, ÇOK A.Ş., Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi'nden bir uzman ile birlikte dört yeniden ağaçlandırma saha sitesine izleme ziyareti gerçekleştirmiştir. İzleme ziyaretlerinde gözlemlenen yeniden ağaçlandırma başarı oranları sunulmaktadır. Son izleme ziyareti 2025 yılının ilk çeyreğinde yapılması planlanmaktadır.

Yeniden Ağaçlandırma Başarısı (%)



Pinna nobilis (soylu deniz tarağı), Akdeniz bölgesine özgü endemik bir deniz türüdür. Popülasyonundaki ciddi azalma nedeniyle, Avrupa Konseyi Habitat Direktifi (Doğal Habitatların ve Yaban Hayatı ile Bitki Türlerinin Korunmasına Dair Konsey Direktifi 92/43/EEC) kapsamında korunmaktadır. 2018 yılında, bu türün yoğun olarak bulunduğu Çanakkale Boğazı'ndaki biyolojik çeşitlilik çalışmalarımız kapsamında, 1.054 adet Pinna nobilis bireyi güvenli bölgelere taşınmıştır. Taşıma işlemi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi ile iş birliği içinde gerçekleştirilmiştir. Üniversite yetkilileri, midye sayısını belirlemek için keşif dalgıları yapmış ve transfer planı geliştirmiştir. Taşımadan bir ay sonra, Pinna kabuklarının doğal yaşam alanlarında sağlıklı bir şekilde hayatta kalıp kalmadığını kontrol etmek amacıyla su altı dalgıları yapılmıştır. 2019 yılında hayatta kalma oranını izlemek için başka bir dalgı gerçekleştirilmiştir. Etkinliği değerlendirmeye devam etmek amacıyla 2019, 2020 ve 2023 yıllarında ek dalgılar da yapılmıştır.

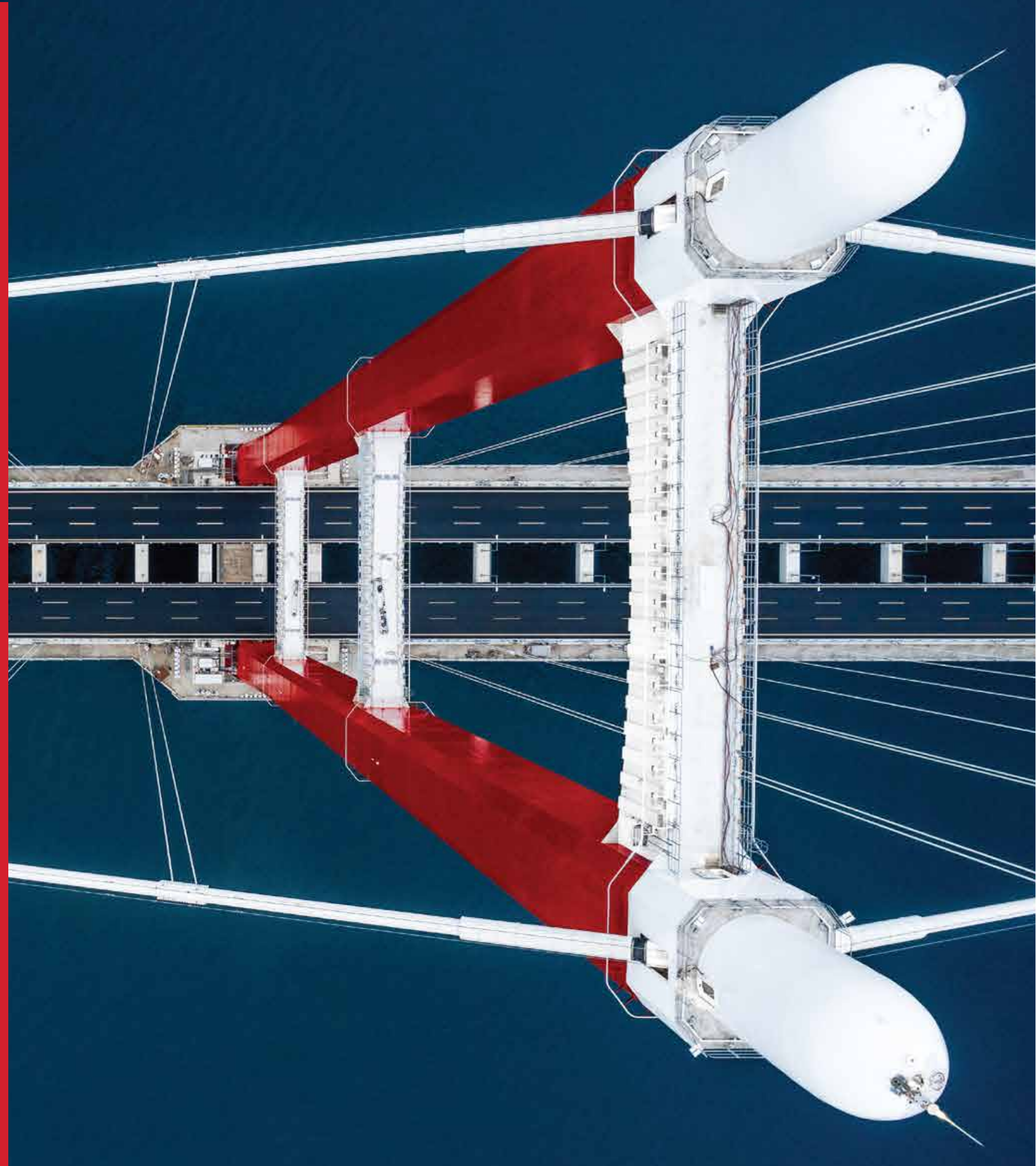
"Nadir Bitkiler ve Yaban Hayatı için Günlük 10.000 Adım" Projemizin inşaat aşamasında, hem sucul hem karasal habitatlarda ekolojik çalışmalar yürütüyor ve biyolojik çeşitliliğin korunması için çalışıyoruz. Proje için hazırlanan ÇSED Raporu'nda, otoyol güzergahı boyunca üç nadir bitki türü tespit edilmiştir: Ferulago confusa, Rorippa thracica ve Thymus atticus. Bu türlerin korunması amacıyla, otoyol güzergahı boyunca tohumlar toplanmış ve Türkiye Tohum Gen Bankası'na gönderilmiştir. Projenin Toprak Erozyonu, Rehabilitasyon ve Peyzaj Yönetimi Planı kapsamında, inşaat sonrası peyzaj aşamasında toplanan ve kullanılan tohum türleri ile miktarları, tohum toplama ve sayma faaliyetleriyle tutulan Tohum Toplama Defteri'nde kayıt altına alınmıştır. 2022 sonu itibarıyla toplanan tohum sayısı 9.000'e ulaşmıştır. 2024 sonbaharında ise tohumların %20'si Türkiye Tohum Gen Bankası tarafından temin edilmiştir. Bu tohumlar özenle tohum topları haline getirilerek, türlerin doğal yaşam alanlarına geri dönüşünü teşvik etmek amacıyla serpilmiştir; bu, ekolojik yenilenmeye olan kalıcı bağlılığımızın bir göstergesidir.

40 metre genişliğindeki ekolojik köprü, yaban hayatının yaşam alanlarının bölünmesini önlemek, hayvanların güvenli geçişini sağlamak ve yabani hayvanların neden olduğu trafik kazalarını azaltmak amacıyla inşa edildi. Mart 2022'den beri kullanımda olan köprü, bölgedeki doğal dengenin korunmasına katkı sağlıyor ve insan faaliyetleriyle doğa arasındaki uyumu güçlendiriyor.

Sosyal Performans Yönetimi ve Toplumsal Değer Yaratma

Şeffaf Paydaş Etkileşimi

1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyol Projesi, Vizyon 2024 kapsamında karayollarının iyileştirilmesine yönelik önemli bir adımdır. Paydaş katılımı, 2016 yılında ÇED onayının alınmasının ardından başlayan ilk etkileşimlerle birlikte, çeşitli kanallar aracılığıyla sürdürüldü. Ocak 2018’de, IFC Performans Standartları doğrultusunda bir Paydaş Danışma Süreci yürütüldü. Bu süreç, resmi olarak 30 gün ve ek olarak 30 günlük bir süreyi kapsadı. Proje belgeleri, taslak ÇSED (Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi) dahil olmak üzere kamuoyunun görüşüne sunuldu. Toplam 68 sivil toplum kuruluşu davet edildi ve yaklaşık 1.000 katılımcı etkinliklere katıldı. Paydaşlardan toplanan geri bildirimler, Paydaş Katılım Planı’nın şekillendirilmesinde kullanıldı.



1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyol Projesi Paydaş Katılım Planı kapsamında:

- Proje bilgileri, tüm kilit paydaşlarla ve projeden etkilenebilecek halk kesimleriyle paylaşıldı.
- Paydaş Danışma Süreci sırasında, projeden herhangi bir düzeyde etkilenebilecek paydaşlara ve diğer ilgili paydaş gruplarına bilgi verildi. Projeden etkilenen kişiler (PEK'ler) sürece dair bilgilendirildi.
- Paydaş Danışma Süreci kapsamında alınan görüş ve geri bildirimlerin nihai ÇSED Raporu'na nasıl yansıtılacağı açıklandı.
- Şikâyet mekanizması ayrıntılı şekilde tanıtıldı.

Aşağıdaki tablo, her bir paydaş grubu için kullanılan iletişim araçlarını ve iletişim sıklığını göstermektedir.

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

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
	Teknik Ziyaretler	Duruma Özel
Akademisyenler	Medya (Televizyon, Gazete vb.)	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
	Çağrı Merkezi	Sürekli
	Proje Danışma Hattı	Sürekli



Paydaş katılımı kapsamında kullandığımız iletişim araçlarından biri de şikâyet mekanizmasıdır. Projeden etkilenen paydaşların veya diğer ilgili paydaşların şikâyet, soru ve görüşlerini iletebilmeleri için şikâyet mekanizmasına ait iletişim kanalları aşağıdaki şekildedir:

- Şikâyet formlarının köylere dağıtılması
- Proje Danışma Hattı
- Bildirimlerin doğrudan Proje Ofisi'ne posta yoluyla gönderilmesi
- Şikâyet, soru ve görüşlerin doğrudan Halkla İlişkiler Sorumlusu'na 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 (CLAP) temel amacı, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün (KGM) Türk mevzuatı kapsamında ödediği veya ödeyeceği tazminatlara ek olarak, ailelerin projemizden olumsuz etkilenmeden yaşamlarını sürdürmelerini sağlamak veya yeni yöntemlerle geçim kaynaklarını iyileştirmelerine olanak tanıyan girişimleri hayata geçirmektir. Program, ana uygulama ortağımız Sürdürülebilir Kırsal ve Kentsel Kalkınma Derneği (SÜRKAL) iş birliğiyle Mayıs 2019'da başlatılmış olup, yolun her iki yanındaki 500 metrelik koridorda yer alan 32 yerleşim birimini kapsamaktadır.

Toplum Düzeyinde Destek Programı kapsamında dört ayrı program belirlenmiş olup, bunların ana hedefleri aşağıda sıralanmıştır:

1. Program – Beceri Geliştirme ve Pazara Erişim

- Etkilenen yerleşim yerlerindeki yerel toplulukların gelişimini desteklemek amacıyla beceri geliştirme ve mesleki eğitim programları yürütülmektedir.
- Projeden etkilenen dezavantajlı grupların Toplum Düzeyinde Destek Programı'na katılımı teşvik edilmektedir.
- Çiftçiler ve balıkçılar gibi projeden etkilenen paydaş gruplarının çeşitli geçim kaynaklarına erişimi desteklenmektedir.
- İş başında eğitim ve uygulamalı çalışmalar yoluyla gelir getirici faaliyetler desteklenmektedir.
- Sivil toplum kuruluşları ve özel sektör işletmelerine de eğitim desteği verilmektedir.
- Sivil toplum kuruluşları ve özel girişimlere eğitim desteği verilmesidir.

2. Program – Kurumların Kapasitelerinin Geliştirilmesi

- Mevcut yerleşim birimlerindeki kurumlara gerekli kapasite geliştirme eğitimleri verilmiştir.
- Proje alanı içinde bulunan ortaokullar onarılmıştır.

3. Program – Doğal Kaynaklar ve Sürdürülebilir Enerji Kaynakları

- Topluluklara ve yerel kurumlara doğal kaynakların verimli ve etkili kullanımı ile kaynakların korunması konusunda eğitimler verilmiştir.
- Çevresel etkisi daha düşük olan alternatif enerji kaynaklarının kullanımı teşvik edilmiştir.
- İlgili kampanyaların tasarlanması ve uygulanması yoluyla çevre bilinci artırılmıştır.

4. Program – Toplum Sağlığı, Güvenliği ve Refahı

- Mevcut yerleşim yerlerinde oluşan atıklar ve bertarafı konusunda çevre bilinci artırılmıştır.
- Risk altındaki gruplar, yaşlılar, kadınlar ve gençlere sağlık durumlarını nasıl iyileştirebilecekleri hakkında bilgi verilmiştir.
- Refahın sağlanması için yürütülen tüm faaliyetler desteklenmiştir.

2019 yılında, Toplum Düzeyinde Destek Programı'nı şekillendirmek amacıyla Gelibolu ilçesinde beş, Lapseki ilçesinde dört yerleşimde odak grup toplantılarıyla bir Toplum İhtiyaçları Değerlendirmesi (TİD) çalışması gerçekleştirildi. Toplamda 9 yerleşimden 71 kadın ve 120 erkek olmak üzere 191 kişi toplantılara katıldı. Bu çalışmadan elde edilen bulgular, Toplum Düzeyinde Destek Programı'nı yerel halk için daha etkili kılacak detaylı uygulama planlarının oluşturulmasında dikkate alındı.

Mayıs 2019'da sahada uygulamaya başlayan Toplum Düzeyinde Destek Programı, planlamalar doğrultusunda yürütmeye devam edilmiş ve 2023 yılında tamamlanmıştır.

1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyol Projesi kapsamında başlatılan Toplum Düzeyinde Destek Programı (CLAP), etkilenen toplulukların sosyo-ekonomik koşullarını iyileştirmek ve güçlendirmek amacıyla hayata geçirilmiştir. SÜRKAL tarafından uygulanan program, kapsamlı ihtiyaç değerlendirmeleri, paydaş katılımı ve etki düzeyine göre önceliklendirme ile 32 yerleşimi kapsamaktadır. CLAP, beceri geliştirme ve pazara erişim, kurumsal kapasite geliştirme, sürdürülebilir kaynak kullanımı ve toplum sağlığı ile güvenliği olmak üzere dört ana başlık altında organize edilmiştir. 2019-2023 yılları arasında binlerce hane eğitim, tohum ve ekipman desteği, altyapı yatırımları ve dezavantajlı gruplara yönelik hedefli yardımlardan faydalanmıştır. Sadece 2023 yılında, doğrudan arazi kaybı yaşayan 93 kişi için özel destek projeleri hayata geçirilmiştir. Genel olarak, 8.000'den fazla üretici ve 2.200'den fazla hane doğrudan destek almış, planlanan faaliyetlerin %90'ından fazlası başarıyla tamamlanmıştır. IFC PS5 standartlarıyla tam uyumlu olan CLAP, büyük ölçekli altyapı projelerinde etkin toplum katılımının en iyi uygulama örneklerinden biri haline gelmiştir.

2025 itibarıyla programın devamlılığı ve başarısı, bağımsız üçüncü bir taraf tarafından izlenecektir.

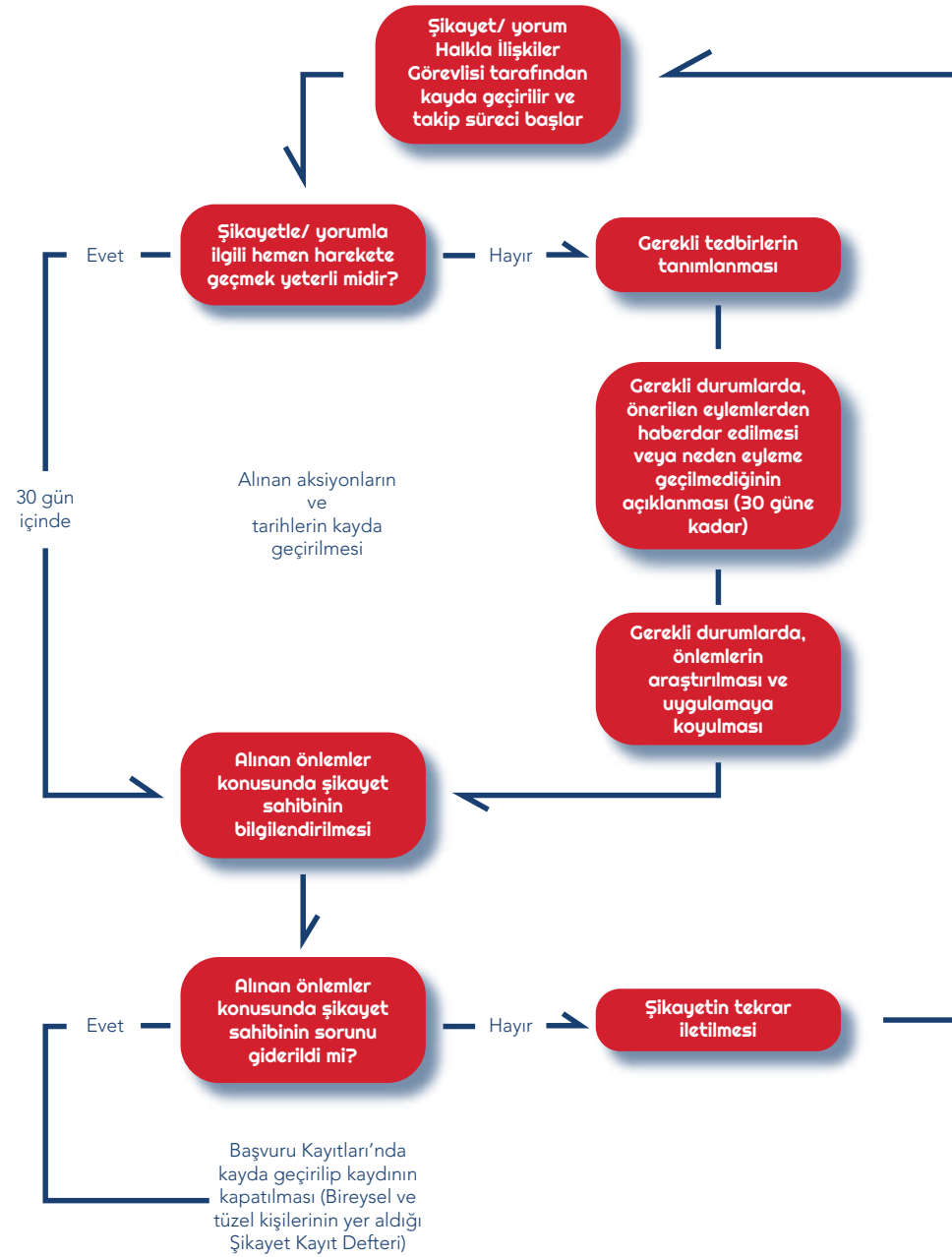


Toplum Katilimi Faaliyetleri

Yerel toplulukla olan ilişkimize değer veriyor ve onları komşularımız olarak görüyoruz.

Yerel topluluktan gelen geri bildirimler, şikayetler, yorumlar ve talepler titizlikle dikkate alınmakta ve uygun şekilde yönetilmektedir. Mevcut şikayetler değerlendirilirken, adalet ve şeffaflık ilkeleri doğrultusunda gerekli adımlar atılmaktadır.

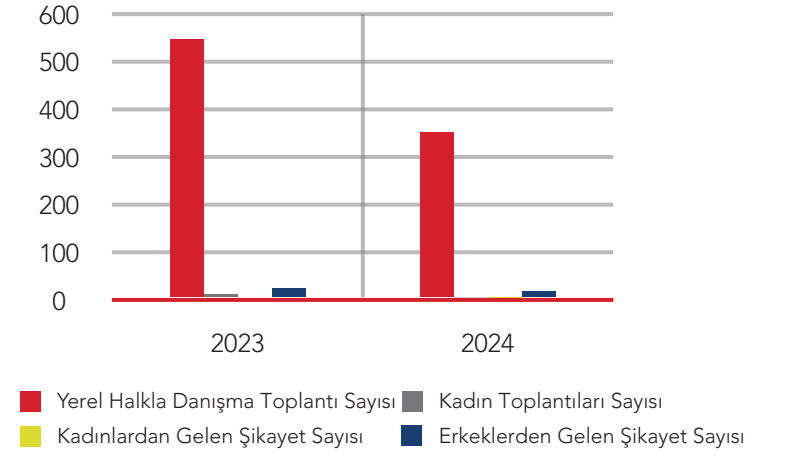
Şikayet değerlendirme süreci akışı aşağıda görselleştirilmiştir:



Şikayetleri etkin bir şekilde anlayabilmek için, topluluk iletişim sorumlularımız proje alanındaki köylerde çeşitli görüşmeler yapar ve toplantılar düzenler.

Halkın Katılımına Yönelik Faaliyetler	2023	2024
Yerel Halkla Danışma Toplantı Sayısı	538	355
Kadın Toplantıları Sayısı	2	0
Halktan Gelen Şikâyetler ile İlgilenilme Yüzdesi	%83	%86
Kadınlardan Gelen Şikâyet Sayısı	0	0
Erkeklerden Gelen Şikâyet Sayısı	23	15

Çevresel Ve Sosyal Aksiyon Planı İlerlemesi



Etik Yönetimi

1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyol Projesi'nde çok sayıda şirket ve çalışan ile geniş bir etki alanının bulunması nedeniyle, net etik değerlerin ve bir Davranış Kuralları'nın belirlenmesi büyük önem taşımaktadır. Proje Etik Politikası, taahhütlerimizi iletir ve çalışanların önemli etik konuları fark etmelerine yardımcı olur. Projede yer alan herkesin sorumluluklarını anlaması, dürüstlikle hareket etmesi ve ortak ahlaki değerleri koruması için pratik bir rehber niteliğindedir.

Proje Etik Politikası, tüm çalışanlar, alt yükleniciler ve danışmanlar için geçerlidir. IFC İş Gücü ve Çalışma Koşulları Performans Standardı'na uygun olarak geliştirilmiş olup, proje kapsamında etik yönetim uluslararası kabul görmüş yönergeler doğrultusunda yürütülmektedir. Politika, İnsan Kaynakları ve İdari İşler Departmanı tarafından her yıl gözden geçirilir ve gerektiğinde güncellenir.

Uygulama kapsamında, çalışanlar davranış ihlallerini İşçi Şikayet Mekanizması aracılığıyla bildirir. Davranış değerlendirmesi ve yaptırımların belirlenmesi, Proje Ödül ve Ceza Prosedürü kapsamında yapılır.

1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyol Projesi Etik Politikası aşağıdaki ilkeler doğrultusunda uygulanmaktadır:

Proje faaliyetlerini yürürlükteki kanun ve yönetmeliklere uygun şekilde gerçekleştirmek.

- Bireysel haklara ve kültürel farklılıklara saygı göstermek.
- İş ilişkilerini dürüstlük temelinde kurmak.
- Fikir ve görüşleri paylaşırken dürüst, saygılı ve sorumlu davranmak.
- Her türlü taciz, zorbalık veya saldırgan davranıştan kaçınmak.
- Tarafsız olmak ve Proje adı, kurumsal kimlik, itibar veya nüfuzu kişisel çıkarlar için kullanmamak.

- Bilgileri özenle paylaşmak; gizli bilgi veya belgeleri kullanmamak veya ifşa etmemek.
- Hediye vermemek ve almamak.
- Proje'nin İş Sağlığı ve Güvenliği ilkelerine uymak.
- Proje kapsamında yürütülen çevresel faaliyetlerin sorumluluğunu almak.
- Çalışma ortamını saygılı, sağlıklı, güvenli ve temiz tutmak.
- Yerel toplulukla iyi ilişkiler sürdürmek ve rahatsızlık yaratabilecek davranışlardan kaçınmak.

Proje kapsamında çalışma ve istihdam koşulları, İş Politikası Belgesi ile yönetilmektedir. Bu belge, İş Gücü, Çalışma Koşulları ve İş Sağlığı ve Güvenliği Politikalarını içermektedir. Çocuk işçiliği ve zorla çalıştırmayı yasaklayan bu çerçeve, ayrımcılık yapılmamasını ve eşit fırsat sağlanmasını garanti eder, yerel kaynakların kullanımını önceliklendirir, işçi sendikaları, ücretler, yan haklar ve çalışma koşullarıyla ilgili kuralları ve ilkeleri belirler, genel iş sağlığı ve güvenliği gereksinimlerini tanımlar, eğitim ve sürekli farkındalık sağlar, işçi konaklama standartlarını oluşturur ve yüklenici haklarını korur.



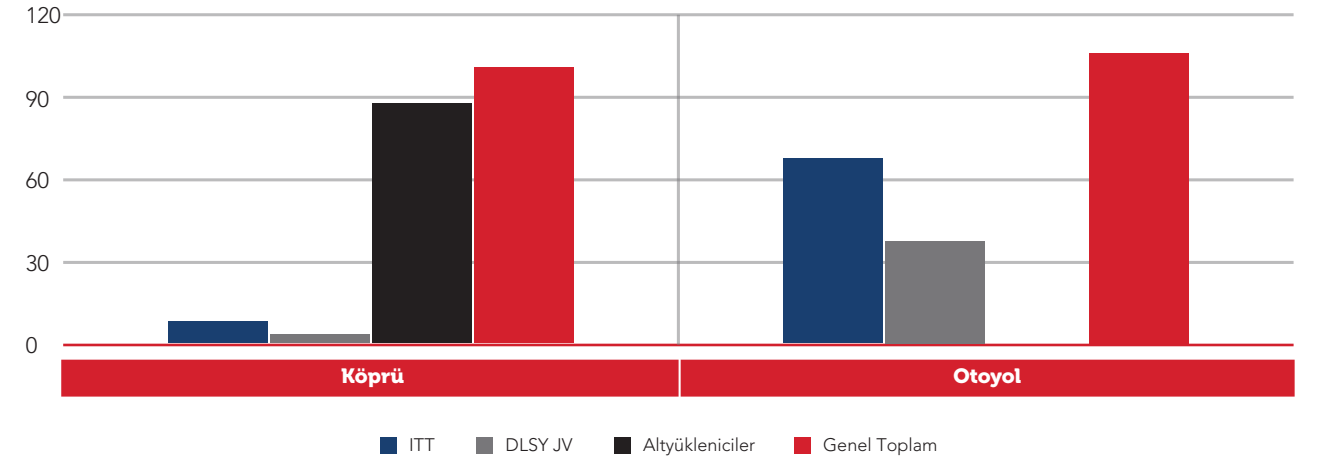
İnsan Kaynakları Yönetimi

Proje İstihdam Politikası ile çalışan haklarını korurken topluma değer yaratıyoruz. Düzenli eğitimlerin verildiği, beceri ve yetkinliklerin geliştirildiği, insan haklarına saygı gösterilen, ayrımcılık olmaksızın eşit fırsatların desteklendiği ve adalet ile eşitliğin sağlandığı bir çalışma ortamı sunmayı hedefliyoruz. İşe alım sürecinden başlayarak tüm insan kaynakları uygulamaları tarafsız ve şeffaf bir yaklaşımla yürütülmektedir. Yaş, cinsiyet, inanç, etnik köken veya diğer kişisel özellikler gözetilmeksizin tüm çalışanlara eşit fırsatlar sağlanmakta ve ayrımcılığa izin verilmemektedir.



2024 Yılı Saha Çalışan Demografiği				
Köprü				
Şirket	Teknik Personel	İdari Personel	Mavi Yaka	Toplam
ITT	7	1	1	9
DLSY JV	2	2	0	4
Alt yükleniciler	30	6	52	88
Genel Toplam	39	9	53	101
Otoyol				
Şirket	Teknik Personel	İdari Personel	Mavi Yaka	Toplam
ITT	4	2	62	68
DLSY JV	25	4	9	38
Altyükleniciler	0	0	0	0
Genel Toplam	29	6	71	106

2024 Yılı Saha Çalışan Demografiği



2024 Yılı ÇOK A.Ş. Çalışan Demografiği*

Departman	Çalışan Sayısı
Üst Yönetim	3
Sözleşme ve İdari İşler	20
Teknik	17
Finans	17
Ankara Ofisi	2
Toplam	59

*2024 yılının Aralık ayı sonu itibarıyla aylık bazlarda hazırlanan raporlara ait verileri içermektedir.

Farklı Kategorilerde Çalışan Kırılımları*

ÇOK A.Ş. Çalışanları	
Kadın	%28
Erkek	%72
ITT Çalışanları	
Köprü	%12
Otoyol	%88
DLSY JV Çalışanları	
Köprü	%33
Otoyol	%67
Altyüklenici Çalışanları	
Köprü	%52
Otoyol	%48

*2024 yılının Aralık ayı sonu itibarıyla hesaplanmıştır.

Çalışanlar için şikayet mekanizmamızı sürekli aktif tutmaktayız. Operasyonel aşamanın başlamasıyla birlikte, şikayet mekanizması ve çalışan memnuniyeti uygulamalarını yeniden değerlendirecek, güncellenen uygulamalara uygun olarak İş Politikası Belgemizi ve Çevresel ve Sosyal Yönetim Planımızı güncelleyeceğiz.



Ekonomik Etkiler

Yerel Katkı Kullanımı

Proje İstihdam Politikası ile çalışan haklarını korurken topluma değer yaratmayı hedefliyoruz. Düzenli eğitimlerin verildiği, beceri ve yetkinliklerin geliştirildiği, insan haklarına saygı gösterilen, ayrımcılık yapmadan eşit fırsatların teşvik edildiği ve adalet ile eşitliğin sağlandığı bir çalışma ortamı sunmayı amaçlıyoruz. İşe alımdan itibaren tüm insan kaynakları süreçleri tarafsız ve şeffaf bir yaklaşımla yürütülmektedir. Yaş, cinsiyet, inanç, etnik köken veya diğer kişisel özellikler ne olursa olsun tüm çalışanlara eşit fırsatlar sağlanmakta ve ayrımcılığa izin verilmemektedir.

Deniz Trafiği Risk Değerlendirmesi ve Deniz Kirliliğinin Önlenmesi

1915 Çanakkale Köprüsü Projesi kapsamında gerçekleştirilen faaliyetlerin büyük bir bölümü denizde yürütülmektedir. Çanakkale Boğazı'ndaki yoğun deniz trafiği içinde güvenli çalışma sağlamak amacıyla, 2018 yılında tamamlanan üç aşamalı Deniz Trafiği Risk Değerlendirmesi sonrasında kapsamlı önlemler belirlenmiştir. Bu değerlendirme, olası gemi kazalarından kaynaklanabilecek çevresel ve sosyal riskleri hem nitel hem nicel yöntemlerle incelemiştir. Değerlendirmede ticari trafik, seyir rotaları, balıkçılık faaliyetleri, seyir fenerleri, Türk Boğazları Gemi Trafik Yönetim Sistemi, deniz kazası istatistikleri, mevcut risk seviyeleri, yakıt döküntüleri ve yakıt döküntülerine müdahale gibi faktörler göz önünde bulundurulmuştur.

2020 ve 2021 yıllarında değerlendirme sonuçları Liman Başkanlığı, feribot işletmecileri ve balıkçılarla yapılan toplantılarda paylaşılmıştır. Toplum iletişim sorumluları, Lapseki, Çardak ve Gelibolu Balıkçı Kooperatiflerine düzenli bilgilendirmeler yapmış ve balıkçılarla iletişim devam etmektedir. İşletme aşaması için tasarımla ilgili öneriler proje tasarımına dahil edilmiş, idari önlemler ise İşletme ve Bakım Yönetim Sistemlerine entegre edilmiştir.

Yoğun gemi trafiğine sahip Çanakkale Boğazı, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün Çanakkale Gemi Trafik Hizmetleri tarafından dijital sistemlerle sürekli olarak izlenmektedir. Proje ilerlemesini gözden geçirmek üzere Liman Başkanlığı ile üç ayda bir rutin koordinasyon toplantıları yapılmaktadır. Olası çevre kirliliği durumunda acil müdahale sağlamak üzere uzman bir yüklenici görevlendirilmiştir. Ayrıca, proje bünyesinde 24 saat görev yapan özel bir tekne ve dört personel bulunmakta olup, 300 metreye kadar alanda sızıntı kapama müdahalesi yapabilecek kapasiteye sahiptir ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ekipleri gelene kadar ilk müdahaleyi sağlamaktadır.



İş Sağlığı ve Güvenliği

İş Sağlığı ve Güvenliği, Projemiz için en öncelikli konudur. Çalışanlarımızın korunmasını sağlamak ve inşaat faaliyetlerini güvenli bir şekilde yürütmek konusunda kararlıyız. COVID-19 pandemisi sonrasında sağlık ve güvenlik konusundaki hassasiyetimiz daha da artmış ve güvenli, sağlıklı bir çalışma ortamı sağlama kararlılığımız güçlenmiştir.

İSG yaklaşımımız sadece mevzuata uyum sağlamakla kalmaz; saha denetimleri, yapılandırılmış eğitimler ve kurallar, prosedürler ile planlar gibi yönetim araçlarını bir araya getirir. Sürekli iyileştirmeye odaklanarak, İSG mükemmelliği hedefi kurumsal kimliğimizin bir parçasıdır.

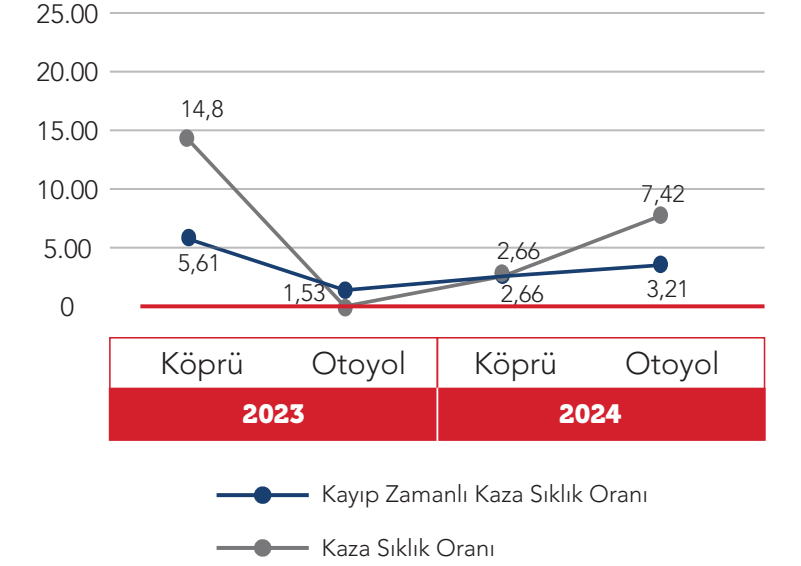
Bu zorlu dönemde, çalışanlarımızın sağlığı, güvenliği ve refahını ön planda tutmaya devam ediyor, uygulamalarımızı değişen koşullara göre uyarlıyor ve inşaat faaliyetlerimizi güvenli ve emniyetli bir şekilde yürütüyoruz.



Performans Verisi Adı	2023		2024	
	Köprü	Otoyol	Köprü	Otoyol
Ölümle ilişkili kaza sayısı (Ölümler)	0	0	0	0
Görevden alıkoyan kaza sayısı	0	0	0	0
Kayıp zamanlı kaza sayısı	11	3	1	8
Kayıp zamanlı kaza sıklık oranı	5,61	1,53	2,66	3,21
Kaza sıklık oranı	14,8	0	2,66	7,42
Kayıp gün sayısı	181	12	20	37
Ödül sayısı	-	-	-	-
Ceza sayısı	-	-	-	-
Toplam eğitim saati (çalışan-saat)	23.166		17.180	

Proje genelinde, İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) uzmanları performansı artırmak ve kaza ile ölüm vakalarını önlemek amacıyla hedefli çalışmalar yürütmektedir. İSG Departmanı'nın kapasitesi önemli ölçüde güçlendirilmiştir. Doğal nedenlerden kaynaklananlar da dahil olmak üzere ölümle sonuçlanan olaylar sonrası düzeltici önlemler gecikmeden uygulanmıştır. Riskleri ortadan kaldırmak amacıyla politika, plan ve prosedürler gözden geçirilmiş; güncellenmiş politikalar ve daha net kuralları içeren yeni planlar Köprü ve Otoyol gruplarındaki tüm çalışanlara iletilmiştir. Bu güncellemeler doğrultusunda İSG eğitimlerinin içeriği geliştirilmiş ve çalışanların farkındalığı artırılmıştır.

Kaza Sıklık Oranı



ISO 45001:2018 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi belgesinin ana yedi maddesi (Madde 4 – Madde 10) kapsamında, Proje çalışanlarının verdiği yanıtlar ve saha ziyaretlerinde yapılan gözlemler değerlendirilerek bir eksik analiz çalışması gerçekleştirilmiştir. Eksik analiz sonucu belirlenen öneriler, ISO 45001:2018'e tam uyumlu bir İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi kurulması için hayati öneme sahiptir. Analiz sonuçlarına göre, mevcut İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sisteminin projede etkin bir şekilde uygulandığı ve çalışanların oluşturulan sistemin gereklilikleri hakkında tatmin edici düzeyde bilgi sahibi olduğu gözlemlenmiştir.

Arkeolojik ve Kültürel Miras

Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) sırasında, IFC Performans Standardı 8'e uygun olarak arkeolojik ve kültürel miras üzerindeki potansiyel etkiler değerlendirilmiş ve hassas bölgeler tespit edilmiştir. ÇSED sonrasında planlanan arkeolojik araştırmalar tamamlanmış; Avrupa yakasındaki hassas alanların belirlenmesi 2018 yılında sonuçlandırılmıştır. Elde edilen bulgular tasarımı şekillendirmiş ve Kültürel Miras Yönetim Planı hazırlanmıştır.

Kültürel Miras Yönetim Planı'ndaki önlemlerin uygulanması için 2018 yılında uzman bir saha arkeoloğu görevlendirilmiştir. Proje güzergâhı boyunca her metre arkeologlar tarafından yaya olarak taranmıştır. Bu araştırmalar sırasında tespit edilen potansiyel arkeolojik alanlar, yerel müze müdürlükleri ile iş birliği içinde incelenmiştir. İnşaat süresince Tekirdağ Arkeoloji Müzesi ve Çanakkale Arkeoloji Müzesi ile yakın iş birliği içinde çalışılmıştır. Tüm işçilere ve kazı taşeronlarına, yeraltı çalışmalarında arkeolojik buluntuların nasıl tanınacağı ve böyle bir buluntu ile karşılaşıldığında izlenecek prosedürler hakkında kapsamlı eğitimler verilmiştir.

2019 yılında, projeye ait hem Avrupa hem Asya yakasında 15 kayıtlı ve kayıtsız noktada arkeolojik jeofizik değerlendirmeler tamamlanmıştır. Arkeolojik buluntuların tespit edildiği yerlerde, Kültürel Mirasın korunmasını sağlamak amacıyla Arkeoloji Müzeleri ile düzenli koordinasyon sağlanmıştır.

"Gelibolu Alanı – 5" olarak bilinen kayıtlı bölgede yapılan kazılarda, Geç Roma Dönemi'ne (5.–6. yüzyıl) tarihlenen bir mezardan bir kase ve Geç Bizans Dönemi'ne ait olduğu düşünülen 43 mezar ortaya çıkarılmıştır. Bu buluntuların antropolojik incelemeleri, mezarlardaki bireylerin ölüm yaşı, cinsiyet dağılımı, beslenme alışkanlıkları ve patolojik durumları hakkında değerli bilgiler sunmuştur.

Tüm kazı çalışmaları Arkeoloji Müzeleri denetiminde gerçekleştirilmiştir. Yaklaşık 1.000 m²'lik kayıtlı alanda, müze uzmanlarının rehberliğinde inşaat faaliyetleri sürdürülmüş ve arkeolojik buluntuların korunması sağlanmıştır. Projemiz aracılığıyla, Türkiye'nin arkeolojik mirasının keşfi ve korunmasına karşı duyduğumuz sorumluluk bilinciyle bağlı kalmaya devam etmekteyiz.





Bize Ulaşın

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

Merkez

1915Çanakkale Ana Kontrol Merkezi Gazi Süleyman Paşa 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

Detaylı 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. Rapor da 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.

1915 ÇANAKKALE



1915canakkale.com



1915ÇANAKKALE

DL E&C

Limak

SK ecoplant

yapi
merkezi