



**ÇANAKKALE OTOYOL VE KÖPRÜSÜ**

**2025**

**ÇEVRESEL**

**VE**

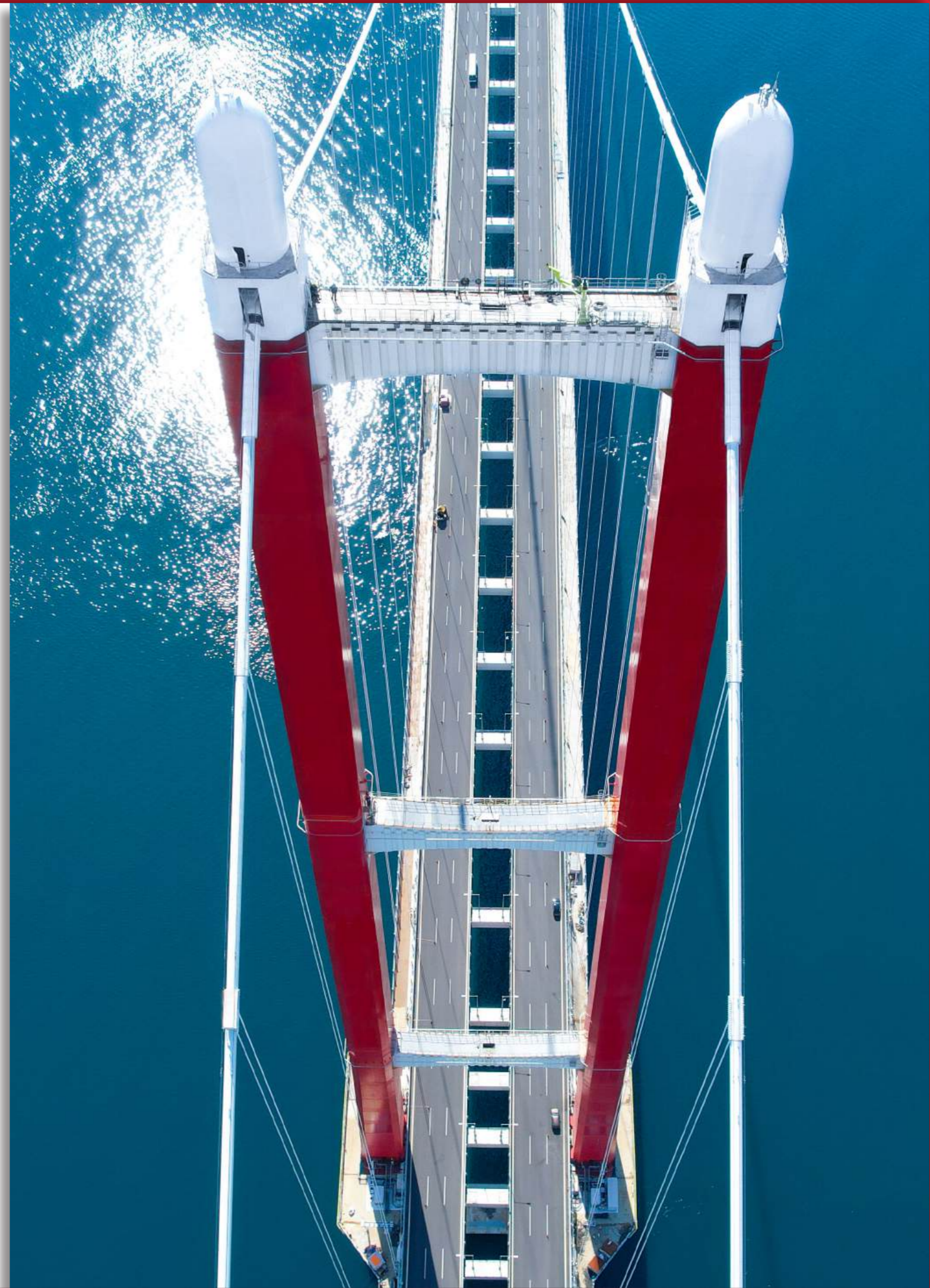
**SOSYAL**

**PERFORMANS RAPORU**

**1915 ÇANAKKALE**

# İÇİNDEKİLER

RAPOR HAKKINDA	1
YÖNETİMİN MESAJI	2
ŞİRKET VE ORTAKLAR HAKKINDA	3
PROJE HAKKINDA	6
ÖDÜLLER	7
PROJENİN KİLOMETRE TAŞLARI	8
PROJENİN ÖNE ÇIKAN ÖZELLİKLERİ	9
PROJENİN SÜRDÜRÜLEBİLİR ÖLÇÜTLERİ	10
Ç&S PERFORMANS YÖNETİMİ	11
Ç&S PERFORMANS YOLCULUĞU	12
PROJENİN Ç&S PERFORMANS YÖNETİM AĞI	13
KURUMSAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK YAKLAŞIMI	14
IFC PERFORMANS STANDARTLARI	14
EKVATOR PRENSİPLERİ	15
BİRLEŞMİŞ MİLLETLER SÜRDÜRÜLEBİLİR KALKINMA AMAÇLARI	15
Ç&S EYLEM PLANI	17
Ç&S EYLEM PLANI İLERLEMESİ	17
ÇEVRE, SAĞLIK&GÜVENLİK DENETİMLERİ VE UYGULAMALARI	18
ÇEVRESEL PERFORMANS VE İKLİM KRİZİ	19
SU YÖNETİMİ	19
SERA GAZI EMİSYONLARI VE ENERJİ TAKİBİ	20
ENERJİ TÜKETİMİ TAKİBİ	20
SERA GAZI EMİSYONLARININ TAKİBİ	21
ATIK YÖNETİMİ	22
GÜRÜLTÜ YÖNETİMİ	24
BİYOLOJİK ÇEŞİTLİLİĞİN KORUNMASI	25
SOSYAL PERFORMANS YÖNETİMİ VE SOSYAL DEĞER YARATMA	27
ŞEFFAF PAYDAŞ YÖNETİMİ	27
TOPLUM DÜZEYİNDE DESTEK PROGRAMI (TDDP)	29
TOPLUM KATILIMI FAALİYETLERİ	31
ETİK YÖNETİMİ	32
İNSAN KAYNAKLARI YÖNETİMİ	33
EKONOMİK ETKİLER	34
İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ	34
ARKEOLOJİ VE KÜLTÜREL MİRAS	36
BİZE ULAŞIN	37



# RAPOR HAKKINDA

Bu raporun yayımlanmasıyla birlikte, değerli paydaşlarımıza çevresel ve sosyal yönetim yaklaşımımızı, bugüne kadar kaydettiğimiz performans ve ileriye dönük hedeflerimizi sunmaktan memnuniyet duyuyoruz. Amacımız, 1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin çevresel ve sosyal performansını yıllık olarak paylaşmak ve paydaşlarımızın doğru, kapsamlı, anlaşılır ve şeffaf bir biçimde bilgilendirilmelerini sağlamaktır.

Bu rapor, **01.01.2025 – 31.12.2025** dönemini kapsamaktadır ve paydaşlarımızın beklentileri doğrultusunda çevresel ve sosyal konular, göstergeler ve faaliyetlerle ilgili bilgileri sunmaktadır. Verilerin farklı bir raporlama dönemine ait olması durumunda, ilgili bölümlerde gerekli açıklamalar özenle sağlanmıştır.

Çevresel ve sosyal performansımızı sürekli olarak geliştirme taahhüdümüzün ötesinde, bu rapor aracılığıyla bu sonuçları paydaşlarımızla şeffaf bir şekilde paylaşmaya devam etmeye kararlıyız. Raporun PDF versiyonuna [www.1915canakkale.com](http://www.1915canakkale.com) adresinden ulaşabilirsiniz.

Paydaşlarımızdan gelen geri bildirimleri büyük önemle karşılıyoruz; zira bu geri bildirimler, çevresel ve sosyal performansımızı geliştirmemizde ve etkin bir şekilde iletişim kurmamızda hayati bir rol oynamaktadır. Öneri, şikâyet veya geri bildirimleriniz için bizlere [info@1915canakkale.com](mailto:info@1915canakkale.com) adresinden ulaşmanızı rica ederiz.

# YÖNETİMİN MESAJI

Değerli Paydaşlarımız,

1915 Çanakkale Köprüsü'nün üçüncü yıl dönümünü kutladığımız 2025 yılını taçlandırdık. Köprümüzün yalnızca Türkiye'nin değil, aynı zamanda dünyanın en büyük mühendislik harikalarından biri olduğunu uluslararası arenada kanıtlamaya devam ediyoruz.

Köprümüzün işletmeye açıldığı ilk yıl, beklentilerin ötesinde sonuçlar verdi. Çanakkale Boğazı geçiş süresini altı dakikaya indiren bu stratejik bağlantı, beklediğimiz olumlu bölgesel kalkınma etkilerini şimdiden göstermeye başlamıştır. Özellikle Çanakkale ve Balıkesir'in hem batı hem de İstanbul'a doğrudan bağlanması, bölgesel ürünlerin değerini artırmış ve Çanakkale'ye artık Yunanistan ve Bulgaristan'dan sadece bir saatte ulaşılabilmesini mümkün kılmıştır.

Projenin çevresel ve sosyal boyutlarındaki öncü uygulamalarımız, uluslararası alanda tanınmamızın temelini oluşturmuştur. Çanakkale Boğazı'ndaki yunusları korumaya yönelik önlemlerden Pinna Nobilis midye türünün güvenli alanlara taşınmasına, 32 yerleşimde 321 çevresel ve sosyal proje yürütmekten Gelibolu Öncü Kadın Üretim Kooperatifi'nin kurulmasına kadar geniş kapsamlı girişimlerimiz, "İyi Bir Komşu" felsefemizin somut yansımalarıdır.

İleri teknoloji uygulamalarımız da işletmenin ilk yılında başarıyla test edilmiştir. Türkiye'de ilk kez kullanılan fiber optik kablo ağı entegrasyonu, Tier 3 seviyesinde veri merkezi altyapımız, %100 LED aydınlatma sistemi ve 98 termal kamera ile desteklenen akıllı ulaşım sistemleri, köprümüzü dijital çağın gereksinimlerine tamamen uyumlu bir altyapı hâline getirmiştir.

2025 yılına ilişkin çevresel ve sosyal girişimlerimize dair raporumuzu sizlerle paylaşmaktan memnuniyet duyuyoruz. Bu rapor, projemizin yalnızca bir ulaşım altyapısı olmadığını, aynı zamanda sürdürülebilir kalkınma ve sosyal refah için bir model olduğunu göstermektedir.

Üçüncü yıl dönümümüzü kutladığımız bu özel yılda, projeye katkıda bulunan tüm çalışma arkadaşlarıma, değerli paydaşlarımıza ve başarımızı destekleyen herkese şükranlarımı sunuyorum. Bu başarı öyküsünü gelecekte de birlikte yazmaya devam edeceğimize inanıyorum.

Saygılarımla,

**Mustafa Tanrıverdi**  
CEO



# ŞİRKET VE ORTAKLAR HAKKINDA

Çanakkale Otoyol ve Köprüsü İnşaat Yatırım ve İşletme A.Ş. (ÇOK A.Ş.), 1915 Çanakkale Köprüsü'nü de kapsayan Malkara-Çanakkale Otoyolu Projesi'ni hayata geçirmek amacıyla 2017 yılında kurulmuştur. Şirket, Türkiye'den Limak ve Yapı Merkezi ile Güney Kore'den DL E&C ve SK ecoplant olmak üzere dört ortaklı bir yapıdadır. **Yapı Merkezi (1965)** ve **Limak (1976)**, hem ulusal hem uluslararası büyük çaplı inşaat projeleri portföyleriyle Türkiye'nin önde gelen inşaat şirketleri arasında yer almaktadır. Benzer şekilde, **DL E&C (1939)** ve **SK ecoplant (1977)**, Güney Kore'nin büyük ölçekli inşaat projelerinde önemli deneyime sahip önde gelen şirketlerindedir. Bu dört şirket, 1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi üzerinde birlikte çalışarak, Türkiye'de küresel çapta tanınan bir mühendislik simgesi ortaya koymaktadır.

Proje, 1915 Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu'nu kapsamaktadır ve her biri farklı teknik uzmanlık alanları gerektirmektedir. Bu doğrultuda, projenin etkin bir şekilde yürütülmesini sağlamak amacıyla, ÇOK A.Ş.'nin dört sponsor şirketi bir Mühendislik, Tedarik ve İnşaat (EPC) şirketi olan DLSY JV'yi kurmuştur. Bu şirket, Köprü ve Otoyol bileşenleri için iki ayrı alt organizasyon aracılığıyla faaliyet göstermektedir. Projenin işletme aşamasına 18 Mart 2022 tarihinde geçilmesinin ardından, Intertoll, İşletme ve Bakım Yüklenicisi olarak göreve başlamıştır.

**1915 ÇANAKKALE**



DL Group, 1939 yılında kurulmuş olup, inşaat, enerji üretimi, ticaret, lojistik, üretim ve eğlence gibi çeşitli sektörlerde faaliyet gösteren 13 bağlı ortaklık üzerinden faaliyet göstermektedir. Güney Kore'nin en büyük kurumsal gruplarından biri olarak kabul edilmektedir. DL Group'un temel bağlı ortaklıklarından biri olan DL E&C Tic. Ltd., dünya çapında tanınan bir EPC (mühendislik, tedarik ve inşaat) yüklenicisi olmasının yanı sıra bir petrokimya şirkettir.

Bugüne kadar başarıyla tamamladığı 5 asma köprü ve 11 çelik halatlı köprü ile DL E&C, köprü mühendisliği ve inşaatında dünyanın önde gelen şirketlerinden biri olarak değerlendirilmektedir. Önemli asma köprü projelerinden biri, Ekim 2012'de tamamlanan Yeosu/Gwangyang'daki Yi Sun-sin Köprüsü'dür. Bu köprü, Güney Kore'nin en uzun asma köprüsü olup, dünya sıralamasında beşinci en uzun köprü konumundadır.

İleri görüşlü ve sorumlu bir kuruluş olarak DL E&C, kurumsal sosyal sorumluluk girişimlerine büyük önem vermektedir. Şirket, toplum için kalıcı değer yaratmayı amaçlayan sosyal katkı programlarını uygulamakta ve bu çabaları, inşaat sektörünün özel ihtiyaçları ve DL Group bağlı ortaklıklarının temel yetkinlikleri ile uyumlu şekilde yürütmektedir.



1976 yılında bir inşaat şirketi olarak kurulan Limak, Türkiye'nin önde gelen holdinglerinden biri hâline gelmiş ve inşaat, enerji, altyapı, çimento ve turizm sektörlerinde hem yurt içinde hem de uluslararası alanda faaliyet göstermektedir. Limak'ın temel iş alanları; inşaat, elektrik üretimi ve dağıtımı, çimento üretimi ile havaalanı ve liman geliştirme projelerini kapsamaktadır.

Şirketin EPC portföyünde, yıllık 150 milyon yolcu kapasitesine sahip İstanbul Havalimanı ve 4,3 milyar ABD doları değerindeki Kuveyt Uluslararası Havalimanı Projesi gibi önemli projeler yer almaktadır.

Bölgede sağlam bir başarı geçmişine sahip olan Limak, kamu otoriteleri ve paydaşlarla güçlü ilişkiler kurmuştur. Yüksek kaliteli inşaat uygulamalarına olan bağlılığı, projeleri erken teslim etme kapasitesi ve ileri düzey yönetim becerileri, şirketin yüksek verimlilik ve hızlı geri dönüş elde etmesini sağlamış ve piyasa konumunu güçlendirmiştir. Limak, Türkiye'de ve uluslararası alanda birçok Kamu-Özel Ortaklığı (PPP) projesi üstlenmiş ve bu projeleri işletmeye devam etmektedir. İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'nın başarıyla tamamlanmasının ardından dünya çapında en büyük havalimanı projelerinden biri olan İstanbul Havalimanı'nın geliştirilmesinde de PPP modeli kapsamında önemli bir rol oynamıştır.

Sektörel başarılarının yanı sıra Limak Grubu, sosyal yatırımlarıyla da öne çıkmaktadır. 2016 yılında, kurumsal sosyal sorumluluk girişimlerinin etkinliğini artırmak amacıyla Limak Eğitim, Kültür ve Sağlık Vakfı kurulmuştur. Vakıf, faaliyetleri aracılığıyla Türkiye'nin genç ve dinamik nüfusunun yetkin ve nitelikli bir iş gücüne dönüşmesine destek vererek sosyal kalkınmasına katkıda bulunmaktadır. Vakıf, eğitim odaklı yaklaşımıyla hem ulusal hem evrensel değerleri benimseyen, sosyal sorumluluk bilincine sahip ve güçlü, modern nesiller yetiştirmeyi hedeflemektedir; ayrıca sosyal ve ekonomik sorunların çözümüne katkıda bulunmayı amaçlamaktadır.



1977 yılında kurulan SK ecoplant, Güney Kore'nin üçüncü büyük holdingi olan SK Group'un bir üyesi olup inşaat sektöründe önemli bir aktör olarak yer almaktadır. Şirket, küresel çapta tanınan bir EPC (mühendislik, tedarik ve inşaat) yüklenicisi olup petrol, gaz, petrokimya, enerji, altyapı ve konut sektörlerinde faaliyet göstermektedir.

SK ecoplant, Türkiye'deki stratejik projelerin başarıyla tamamlanmasında aktif rol üstlenmiştir; bunlar arasında Avrasya Tüneli Projesi ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü (Üçüncü Boğaz Köprüsü) Projesi yer almaktadır.

Şirket, sosyal refaha katkı sağlayan gönüllü girişimlere de büyük önem vermektedir. "Dream a Dream" sloganı altında sürdürülebilirlik vizyonu ile hareket eden SK ecoplant, çevresel sorunları ele alan ve kapsayıcı kalkınmanın önündeki engelleri kaldırarak toplumsal refahı destekleyen inisiyatifler uygulamaktadır.



1965 yılında Türkiye'de bir taahhüt şirketi olarak kurulan Yapı Merkezi, zaman içerisinde altyapı ve inşaat sektörlerinin önde gelen kuruluşlarından biri haline gelmiştir. Şirket; genel müteahhitlik, toplu taşıma sistemleri, prefabrikasyon, öngerme, boru üretimi, demiryolu ve metro projeleri, özel yapılar ile güçlendirme ve restorasyon çalışmaları gibi geniş bir yelpazede faaliyet göstermenin yanı sıra Kamu-Özel Sektör İş Birliği (PPP) projelerinde de aktif rol almaktadır. Türkiye'nin altyapısına büyük ölçekli projeler aracılığıyla önemli katkılar sunan Yapı Merkezi, aynı zamanda Orta Doğu ve Afrika'da üstlendiği projelerle güçlü bir uluslararası varlık da oluşturmuştur.

Yapı Merkezi, yıllar boyunca büyük ölçekli inşaat projelerini zamanından önce, bütçe sınırları içerisinde ve yüksek kalite standartlarına uygun şekilde tamamlama yetkinliğini sürekli olarak ortaya koymuştur. Şirketin PPP ve Yap-İşlet-Devret (YİD) modellerinin yapılandırılması ve yönetimindeki uzmanlığı, Avrasya Tüneli Projesi gibi amiral niteliğindeki projelerde somut şekilde görülmektedir. Ayrıca şirket, çok sayıda uluslararası finans kuruluşuyla güçlü ve köklü ilişkilere sahiptir.

Sürdürülebilir kalkınmaya giderek daha fazla odaklanan Yapı Merkezi, faaliyetlerinin çevresel ve sosyal etkilerini en aza indirmeyi ve mümkün olan durumlarda tamamen ortadan kaldırmayı taahhüt etmektedir.

Bu doğrultuda şirket, gelecek nesillerin ihtiyaçlarını karşılayabilecek bir çevrenin korunmasını hedefleyen politikalarını belirlemiştir. Daha geniş kapsamlı sosyal sorumluluk yaklaşımının bir parçası olarak Yapı Merkezi; eğitim, kültür ve sanatın desteklenmesi, çevrenin korunması ve uluslararası barışa katkı sağlanması gibi birçok alanda çalışmalarını sürdürmektedir.

# PROJE HAKKINDA

1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, son yıllarda Türkiye’de gerçekleştirilen en önemli altyapı yatırımlarından biri olarak öne çıkmaktadır. Boğaz’ın yaklaşık iki katı uzunluğundaki Çanakkale Boğazı’nın iki yakasını birbirine bağlayan Proje; hizmet, sanayi, tarım ve turizm faaliyetlerinin yoğun olduğu Trakya ve Batı Anadolu bölgelerinin ekonomik kalkınmasına önemli katkı sağlamaktadır. Ayrıca, başta Bulgaristan ve Yunanistan olmak üzere Avrupa Birliği ülkelerinden Ege, Batı Anadolu ve Batı Akdeniz bölgelerine yönelik yük taşımacılığını kolaylaştırmaktadır.

1915 Çanakkale Köprüsü, özellikle yaz ayları ve tatil dönemlerinde feribot yoğunluğu nedeniyle beş saate kadar ulaşabilen Çanakkale Boğazı geçiş süresini yaklaşık altı dakikaya düşürerek ulaşım verimliliğini önemli ölçüde artırmaktadır. Balıkesir’de Gebze–İzmir Otoyolu ile bağlantı sağlayan Proje, İzmir, Aydın, Muğla ve Antalya gibi önemli turizm destinasyonları ile Avrupa ülkeleri arasındaki mesafeleri de kısaltarak turizm sektörünün gelişimine katkıda bulunmaktadır.

1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi sayesinde yalnızca seyahat konforu artırılmakla kalmamakta; yük ve yolcu taşıma kapasitesi yükseltilmekte, önemli ölçüde zaman tasarrufu sağlanmakta ve yolcu güvenliği en üst seviyeye çıkarılmaktadır.

Proje, Daimi Uluslararası Karayolu Kongreleri Birliği’nin (PIARC) üyesidir. Yüz yılı aşkın süredir PIARC, karayolu altyapısı ve ulaşım alanlarında küresel diyalog ve bilgi paylaşımını teşvik etmekte olup, günümüzde dünya genelinde 122 devlet üyesine sahip bulunmakta ve Birleşmiş Milletler Ekonomik ve Sosyal Konseyi nezdinde danışman statüsünde faaliyet göstermektedir. Projenin bu saygın kuruluşa üyeliği, uluslararası iş birliği ve uzmanlık paylaşımını kolaylaştırması bakımından büyük önem taşımaktadır.



# ÖDÜLLER

Dünyanın en uzun orta açıklıklı asma köprüsüne sahip 1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi ve 89 km'lik otoyolu ile bu proje, çok kaynaklı finansman modeli, ileri düzey teknik ve mühendislik çözümleri ile kapsamlı çevresel ve sosyal yönetim uygulamaları açısından birçok kilometre taşına ulaşmış ve bir referans noktası oluşturmuştur. Bu başarılar, projeyi dünya çapında en seçkin altyapı girişimlerinden biri hâline getirmiş ve çok sayıda prestijli ödülle tanınmasını sağlamıştır.

NO	YIL	ÖDÜL	KATEGORİ	DETAY
1	2018	Project Finance International (PFI) Ödülleri	Finans	Yılın Türk Finansmanı
2	2018	Islamic Finance News (IFN) Ödülleri	Finans	Yılın Proje ve Altyapı Finansmanı Ödülü
3	2018	Infrastructure Journal Global (IJ Global) Ödülleri	Finans	Avrupa'da Otoyol Kategorisi Birincisi
4	2018	Proximo Finans Ödülleri	Finans	Yılın En İyi Exim Destekli Projesi
5	2018	EMEA Finans Ödülleri	Finans	Avrupa'nın En İyi Proje Finansmanı
6	2018	EMEA Finans Ödülleri	Finans	Avrupa'nın En İyi Kamu Özel İşbirliği Projesi
7	2018	EMEA Finans Ödülleri	Finans	En İyi Proje Finansmanı
8	2018	EMEA Finans Ödülleri	Finans	En İyi Yol Projesi
9	2018	EMEA Başarı Ödülleri	Finans	Yılın En İyi Sendikasyon Kredisi
10	2019	Bonds & Loans Ödülleri	Finans	Yılın Proje Finansmanı
11	2019	Bonds & Loans Ödülleri	Finans	Yılın Altyapı Finansmanı
12	2021	International Road Federation (IRF) Global Ödülleri	Finans	Global En İyi Proje Finansmanı ve Ekonomisi
13	2021	Green World Ödülleri	Çevresel ve Sosyal	Çevresel En İyi Uygulama – Altın Seviye
14	2021	T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Sosyal Güvenlik Kurumu	İstihdam	Çanakkale'nin En Çok Sigortalı İstihdamı Sağlayan Şirketi
15	2021	T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Sosyal Güvenlik Kurumu	İstihdam	Çanakkale'nin En Çok Prim Ödeyen Şirketi
16	2021	T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Sosyal Güvenlik Kurumu	İstihdam	Çanakkale'nin En Çok Engelli İstihdamı Sağlayan Şirketi
17	2021	T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Sosyal Güvenlik Kurumu	İstihdam	Çanakkale'nin En Çok Kadın Sigortalı İstihdamı Sağlayan Şirketi
18	2022	International Road Federation (IRF) Global Ödülleri	Teknik	Global En İyi Proje – İnşaat Metodolojisi
19	2022	Kore İnşaat Mühendisleri Derneği (KSCE)	Teknik	Uluslararası Yılın Yapısı Ödülü
20	2022	Avrupa Yapısal Çelik Birliği (ECCS) Avrupa Çelik Köprü Ödülleri	Teknik	Birincilik – Karayolu ve Demiryolu Köprüleri Kategorisi
21	2023	Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) Kamu-Özel Sektör İş Birliği ve Altyapı Ödülleri	Çevresel ve Sosyal	Birincilik
22	2023	Engineering News-Record (ENR) Global En İyi Proje Ödülleri	Teknik	Birincilik – Köprü ve Tünel Kategorisi
23	2023	Uluslararası Köprü ve Yapısal Mühendislik Kurumu (IABSE) Proje ve Teknoloji Ödülleri	Teknik	Birincilik – Büyük Otoyol ve Demiryolu Köprüleri
24	2023	Engineering News-Record (ENR) Yılın Projesi Ödülü	Teknik	Birincilik

# PROJENİN KİLOMETRE TAŞLARI



1 Ocak 2017	İhale Tarihi
2 Mart 2017	Temel Atma Töreni
3 Mart 2017	Uygulama Sözleşmesi İmza Tarihi
4 Temmuz 2017	Proje Başlangıç İzni
5 Ekim 2017	Kuru Havuz Kazı Çalışmaları Başlangıcı
6 Mart 2018	Keson Temeli ve Kazık Çakım Töreni
7 Mayıs 2018	Finansal Kapanış
8 Temmuz 2018	Koruköy Kamp Sahası Kurulumunun Tamamlanması
9 Ağustos 2018	Otoyol Toprak İşleri Başlangıcı
10 Ocak 2019	Kesonların Kuru Havuzdan Islak Havuza Taşınması
11 Şubat 2019	Viyadük-6 Toprak İşleri Başlangıcı
12 Mayıs 2019	Kesonların Batırılması ve İlk Kule Bloğu Montajı

Viyadük-6 İlk İtme-Sürme Operasyonu	Son Kule Bloğu Montajı	1. ve 2. Kılavuz Halat Montajı
Kasım 2019	Mayıs 2020	Eylül 2020

Top Mermisi Figürleri Montajının Tamamlanması	Aralık 2022	27
Köprü ve Otoyol Açılış Töreni	Mart 2022	26
Çelik Tabliye ve Yaklaşım Viyadükleri Asfalt İşlerinin Tamamlanması	Şubat 2022	25
Son Tabliye Montajı	Aralık 2021	24
Orta Açıklık İlk Tabliye Montajı	Temmuz 2021	23
Yan Açıklık İlk Tabliye Montajı	Haziran 2021	22
Mastik Asfalt İmalatı Başlangıcı	Haziran 2021	21
Son Ana Kablo (PPWS) Montajı	Mayıs 2021	20
İlk Ana Kablo (PPWS) Çekimi ve Montajı	Şubat 2021	19
Kediyolu Montajının Tamamlanması	Ocak 2021	18
Gelibolu'ya İlk Tabliye Sevkiyatı	Aralık 2020	17
İlk Kediyolu Montajı	Kasım 2020	16

# PROJENİN ÖNE ÇIKAN ÖZELLİKLERİ

**101 KM**

**TOPLAM  
PROJE UZUNLUĞU**

(89 KM OTOYOL,  
12 KM BAĞLANTI YOLU)

**4608 M**

**TOPLAM  
KÖPRÜ UZUNLUĞU**

**2023 M**

**DÜNYANIN EN UZUN  
ORTA AÇIKLIKLI ASMA  
KÖPRÜSÜ**

**318 M**

**KULE YÜKSEKLİĞİ**

**334 M**

**KULE TEPE NOKTASI  
YÜKSEKLİĞİ**

**"Vizyon 2023" hedeflerinden birine ulaşıldı.**

Proje, Türkiye'nin ulusal kalkınma stratejisinin temel taşlarından biri olan Vision 2023 Ana Planı doğrultusunda, ülkenin karayolu altyapısının geliştirilmesinde kritik bir rol üstlenmektedir.

**Batı Türkiye'deki otoyol entegrasyonu tamamlanacak.**

Proje, 324 km uzunluğundaki Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu'nun kritik bir kesimini oluşturmaktadır. Gebze-İzmir Otoyolu ile tam entegrasyon sağlandığında, Marmara Bölgesi çevresindeki otoyol halkası tamamlanmış olacaktır.

**İstanbul Boğazı'na alternatif bir geçiş sağlandı.**

İstanbul'un Avrupa ve Asya yakaları arasındaki yoğun trafik hafifletilmiştir. İstanbul'dan Batı Anadolu'ya uzanan doğu-batı koridorundaki trafik, Marmara Denizi'nin batı kıyısı boyunca uzanan güney güzergâhına yönlendirilerek dengelenmiştir.

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

Daha hızlı ve maliyet açısından daha verimli yük taşımacılığı, yalnızca bu yoğun nüfuslu ve üretken bölgelerde ekonomik faaliyetleri canlandırmakla kalmayıp, aynı zamanda sosyal bağlantıları da güçlendirmektedir.

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

Proje, özellikle Balkanlar'da yer alan Yunanistan ve Bulgaristan başta olmak üzere Avrupa ülkeleri ile yalnızca ticari değil, aynı zamanda kültürel bağların da güçlenmesine katkı sağlamıştır. Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu'nun Balıkesir yakınlarında Gebze-İzmir Otoyolu ile bağlantısının tamamlanmasıyla birlikte, Avrupa'dan İzmir, Aydın ve Antalya gibi önemli turizm destinasyonlarına karayolu erişimi önemli ölçüde kısalacak ve bu durum turizm sektörünün büyümesini daha da destekleyecektir.

**Ulaşım süresi ve maliyetleri azalarak dış ticaretin verimliliği arttı.**

Projenin işletmeye alınmasıyla birlikte, hem araç işletme maliyetleri hem de seyahat süreleri azalmıştır. Lojistik darboğazların ortadan kaldırılmasıyla ithalat ve ihracat faaliyetleri daha hızlı ve daha maliyet etkin hâle gelmektedir.

**Proje, inşaatın işletmeye kadar kesintisiz istihdam sağladı.**

Proje, hem inşaat hem de işletme aşamalarında binlerce kişiye istihdam olanağı sağlayarak ve birçok sektörde ekonomik hareketlilik yaratarak Türkiye ekonomisine önemli katkıda bulunmaktadır.

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

Kent, artık önemini ve kentsel kimliğini yansıtan modern ve mimari açıdan etkileyici bir asma köprü ile taçlandırılmıştır.

**Köprü büyük stratejik öneme sahip olup, dikkat çekici bir mühendislik başarısı olarak öne çıkmaktadır.**

2.023 metrelik ana açıklığı ile 1915 Çanakkale Köprüsü, asma köprüleri arasında dünyanın en uzun orta açıklığına sahip olma rekorunu elinde bulundurmaktadır. Yan açıklıklar ve yaklaşım viyadükleri dâhil edildiğinde, köprünün toplam uzunluğu 4.608 metreye ulaşmaktadır. Köprünün kuleleri 318 metre yüksekliğe ulaşmakta olup, 18 Mart tarihini simgesel olarak onurlandırmakta ve Çanakkale Zaferi'ni anarak bu mirasın gelecek nesillere aktarılmasını sağlamaktadır.

**3x2**

**HER İKİ YÖNDE DE  
3 ŞERİT**

**4**

**HİZMET TESİSİ**

**12**

**KAVŞAK**

**2**

**VİYADÜK**

**43**

**ÜST GEÇİT**

**5**

**GİŞE**

# PROJENİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK ÖLÇÜTLERİ

1

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.

2

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. İzleme çalışmaları, Aralık 2023'te yapılan dalış gözlemi ile devam etti.

3

1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nin biyolojik çeşitlilik üzerindeki potansiyel etkilerinin değerlendirilmesi ve yönetiminden sorumlu ekolojistemiz, 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.

4

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.

5

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 2,5 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.

6

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.

7

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.

2025 itibarıyla, program ve devamlılığı, başarısını güvence altına almak amacıyla bağımsız bir üçüncü taraf olan SRM Consultancy Services tarafından izlenmektedir. Tamamlama denetimi, etkilenen yerleşimlerin etkilenmeyen komşu alanlara kıyasla ölçülebilir ve olumlu bir gelişim gösterdiğini doğrulamış olup, programın sürdürülebilir toplumsal çıktılar sağlama konusundaki etkinliğini ortaya koymaktadır. Program, desteklenen faaliyetlerin aktif kullanımı ve devamlılığı temel alınarak %87'lik genel başarı oranı ile yüksek düzeyde sürdürülebilirlik ve uzun vadeli benimsenme göstermiştir.

8

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

9

2025 yılında 3 kW kapasiteli bir rüzgâr türbini kurulmuştur. 2026 yılında ise ek türbinler devreye alınarak hem birim sayısı hem de toplam üretim kapasitesi artırılabilecektir.

10

2025 yılında paydaş katılımı devam etmiş; bu süreçte şikayetlerin yaklaşık %75'i çözüme kavuşturulmuş ve yerel topluluklarla 206 toplantı gerçekleştirilmiştir.

# Ç&S PERFORMANS YÖNETİMİ

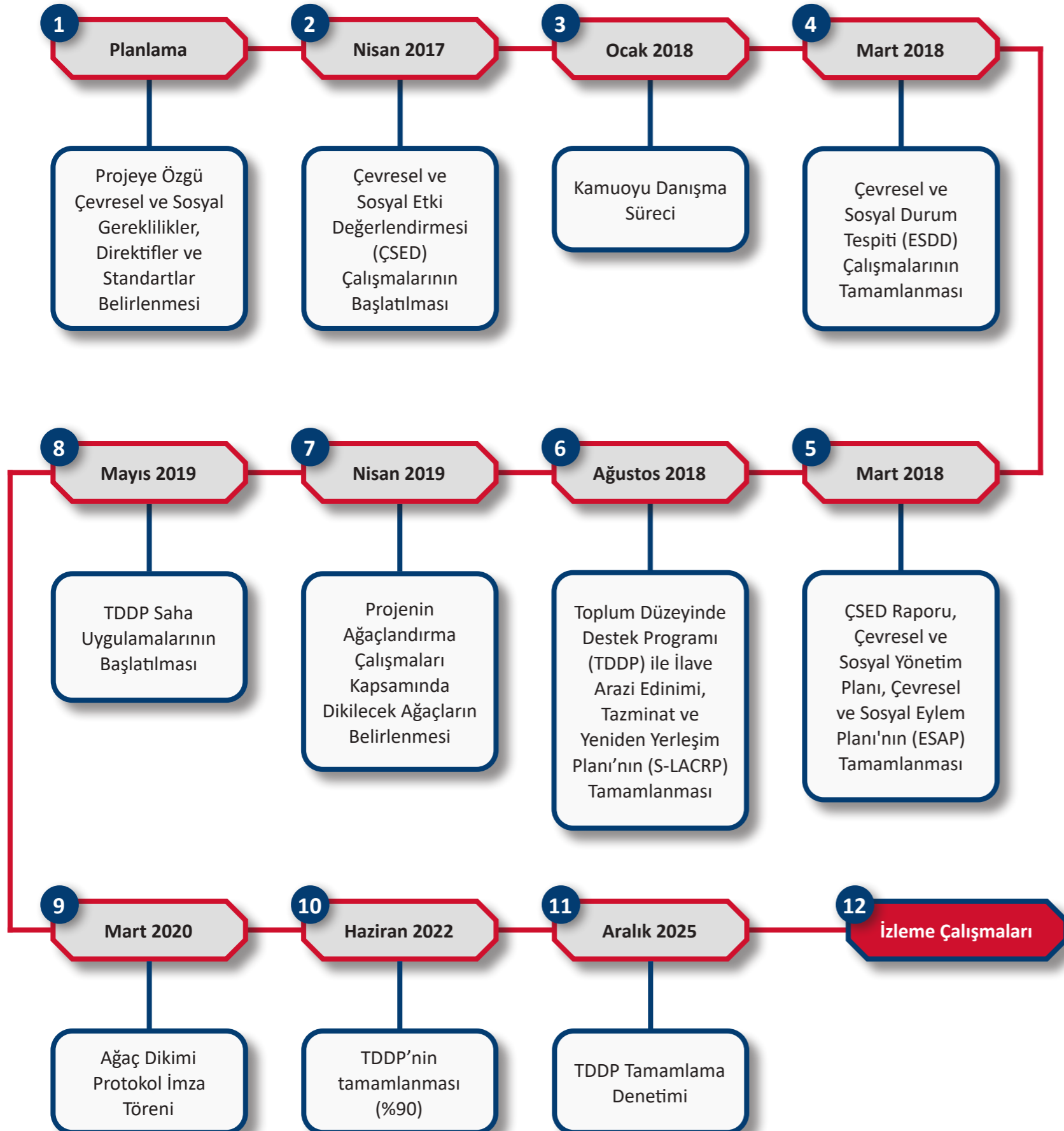
Sürdürülebilirlik çerçevesinde, 1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, gelecek nesiller için kalıcı bir miras bırakmaya karardır. Raporun bu bölümü, projenin geçtiğimiz yıl boyunca uyguladığı çevresel ve sosyal sürdürülebilirlik stratejilerini öne çıkarmaktadır.

1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi kapsamındaki faaliyetler, çevresel ve sosyal farkındalık ilkeleri doğrultusunda yürütülmektedir. Ulusal düzenlemelere uyum Çerçevesinde, projenin başında Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) raporu onaylanmıştır.

Bu onayın ardından, ERM GmbH, Uluslararası Finans Kurumu (IFC) Performans Standartları ve Ekvator Prensipleri doğrultusunda Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) gerçekleştirmiştir. ÇSED, projenin çevresel ve sosyal etkilerini detaylandırmış ve uygun azaltım önlemlerini belirlemiştir.

ÇSED'in tamamlanmasının ardından, kredi verenlerin Çevresel ve Sosyal Danışmanı olan ARUP tarafından Çevresel ve Sosyal Eylem Planı hazırlanmıştır. Eylem Planı'nın etkin bir şekilde uygulanması, inşaat ve işletme boyunca güçlü çevresel ve sosyal performansın sürdürülmesi için kritik öneme sahiptir. 2025 yılında ARUP, proje sahasına yapılan yıllık ziyaretler, raporlar ve paydaş iletişim faaliyetleri aracılığıyla projenin çevresel ve sosyal performansını izlemiştir. Proje, tüm belirlenmiş çevresel ve sosyal gerekliliklere tam uyumlu şekilde yürütülmeye devam etmektedir.

# Ç&S PERFORMANS YOLCULUĞU





# KURUMSAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK YAKLAŞIMI

ÇÇOK A.Ş., 1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'ni sağlık, güvenlik, sosyal sorumluluk ve çevresel yönetim konularına güçlü bir vurgu yaparak yürütmeye kararlıdır. Projemiz için belirlenen Sağlık, Güvenlik, Emniyet, Çevre ve Sosyal (HSSSES) Politikamız doğrultusunda; tasarım, inşaat ve işletme aşamalarında etkin risk yönetimi sağlanmakta, yasal gerekliliklere uyum ve paydaş beklentilerinin karşılanması güvence altına alınmaktadır.

Politikalarımız, sürekli iyileştirmeyi teşvik etmek ve olayları önlemek için gerekli önlemleri belirlemektedir. Uluslararası standartlara uygun güvenli çalışma koşullarına öncelik veriyor ve iş gücümüz için güvenli bir ortamın sürdürülmesi amacıyla tüm gerekli adımları atıyoruz.

Toplum kalkınmasını ve kamu refahını desteklemek amacıyla paydaşlarla proaktif bir şekilde iletişim kuruyor, şeffaf bir iletişim sürdürüyor ve halk güvenliği odaklı girişimleri hayata geçiriyoruz; tüm faaliyetlerimizi insanlara ve çevreye saygı göstererek yürütüyoruz.

Çevresel ve Sosyal Ekibimiz, "Rehberlik-Destek-İzleme" çerçevesi altında çalışmaktadır. Kuruluş genelinde, uluslararası standartlarla uyumun sağlanması amacıyla Çevresel ve Sosyal Yönetim Sistemi (ÇSYS) uygulanmaktadır. ÇSED ekibi, çevresel ve sosyal konuları denetleyerek sahadaki İSG ekiplerine rehberlik yapmakta, arkeolojik mirası korumakta, biyolojik çeşitliliği gözetmekte, paydaşlarla iletişimde bulunmakta ve Toplum Düzeyinde Yardım Programı'nı koordine etmektedir.

Çevresel ve sosyal gerekliliklere uyum, atık yönetimi, kaynak kullanımı, hava kalitesi ve iklim, gürültü ve titreşim, su kalitesi ve toprak kirliliği gibi alanları kapsayan denetimler ve rutin kontrollerle doğrulanmaktadır. Bu faaliyetlerden elde edilen bulgular, düzenli çevresel ve sosyal performans raporlarına aktarılmakta ve paydaşlarla paylaşılmaktadır.

## 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 STANDARDI	UYGULANAN IFC PERFORMANS STANDARDI GEREKLİLİĞİ	İLGİLİ ÇOK A.Ş. UYGULAMASI
 Çevresel ve Sosyal Risk ve Etkilerin Değerlendirilmesi ve Yönetimi	Çevresel ve sosyal sorumluluk, günümüz küresel ekonomisinde kritik öneme sahiptir. Bir Çevresel ve Sosyal Yönetim Sistemi (ÇSYS), şirketlerin plan ve standartları temel faaliyetlerine entegre etmelerine yardımcı olur. Böylece işletme faaliyetlerinden kaynaklanabilecek çevresel ve sosyal riskleri öngörebilir ve gerekli durumlarda bu etkileri önleyebilir, en aza indirebilir veya telafi edebilirler. Etkin bir yönetim sistemi, paydaşlarla istişare süreçlerini ve çalışanlar ile yerel topluluklardan gelen şikâyetlerin ele alınmasına yönelik mekanizmaları da kapsar.	Çevresel ve sosyal riskler ile etkilerin yasal düzenlemeler, IFC Performans Standartları, Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi ile Çevresel ve Sosyal Eylem Planı uygulamaları ve ÇSED temelli Çevresel ve Sosyal Yönetim Planı ile Çevresel ve Sosyal Yönetim Sistemi doğrultusunda yönetilmesi.
 İş ve Çalışma Koşulları	Her işletme için iş gücü en değerli varlığıdır. Sağlıklı bir çalışan-yönetim ilişkisi, her kuruluşun başarısının temel unsurlarından biridir. PS2, şirketlerin çalışanlarına adil davranmasını, güvenli ve sağlıklı çalışma koşulları sağlamasını, çocuk işçi ve zorla çalıştırma uygulamalarından kaçınmasını ve ana tedarik zincirindeki riskleri belirlemesini öngörmektedir.	İş Sağlığı ve Güvenliği, Çalışanlar için şikâyet mekanizması, çocuk işçi ve zorla çalıştırmanın önlenmesi, göçmen çalışanlar için eşit haklar sağlanması, çalışan konaklamalarının yerel mevzuat ile IFC/EBRD Çalışan Konaklama Rehberi'ne uygun şekilde temin edilmesi.
 Kaynak Verimliliği ve Kirliliğin Önlenmesi	Endüstriyel faaliyetler ve kentleşme, insan sağlığını ve çevreyi tehdit edebilecek kirlilik seviyelerinde artışa neden olabilir. PS3, şirketlere enerji verimliliğini teşvik eden uygulama ve teknolojileri entegre etmeleri, enerji ve su dâhil olmak üzere kaynakları sürdürülebilir şekilde kullanmaları ve sera gazı emisyonlarını azaltmaları konusunda rehberlik etmektedir.	Enerji ve su tasarrufuna yönelik çalışmalar, gürültü ve titreşim seviyesi ölçümleri, atık yönetimi, Çevresel Yönetim Planı, su ve hava kalitesi ölçümleri, Sera Gazı Yönetim Çalışması, Çevresel Drenaj Tasarımı ve İklim Değişikliği Risk Değerlendirmesi.
 Toplum Sağlığı, Güvenliği ve Emniyeti	İş faaliyetleri ve altyapı projeleri, yerel toplulukları iş sahası kazaları, tehlikeli maddeler, hastalıkların yayılması veya özel güvenlik personeli ile etkileşimler gibi unsurlardan kaynaklanan artan risklere ve olumsuz etkilere maruz bırakabilir. PS4, şirketlerin acil durum hazırlığı ve müdahalesi, güvenlik gücü yönetimi ve güvenli tasarım önlemleri gibi uygulamalar aracılığıyla bu riskleri azaltmaya yönelik sorumlu yaklaşımlar benimsemelerine yardımcı olmaktadır.	Toplum Sağlığı ve Güvenliği Prosedürü (önleyici ve savunma amaçları dışında güç kullanılmaması), Toplum Düzeyinde Destek Programı (TDDP), Paydaşlarla İletişim, Şikâyet Mekanizması Prosedürü.

IFC PERFORMANS STANDARTI	UYGULANAN IFC PERFORMANS STANDARTI GEREKLİLİĞİ	İLGİLİ ÇOK A.Ş. UYGULAMASI
 <p>Arazi Alımı ve Zorunlu Yeniden Yerleştirme</p>	<p>Şirketlerin, faaliyetleri kapsamında arazi alımı gerçekleştirmesi, toplulukların veya bireysel hanelerin yer değiştirmesine, barınma alanlarını ya da geçim kaynaklarını kaybetmesine yol açabilir. Gönülsüz yeniden yerleşim, etkilenen kişilerin arazi edinimini reddetme hakkına sahip olmadan yerlerinden edilmesi durumunda ortaya çıkar ve uzun vadeli zorluklara, yoksullaşmaya ve sosyal gerilimlere neden olabilir.</p> <p>PS5, şirketlere mümkün olan her durumda gönülsüz yeniden yerleşimden kaçınmalarını ve adil tazminat ile yaşam koşullarının iyileştirilmesi gibi hafifletici önlemler aracılığıyla yerinden edilen kişiler üzerindeki etkileri en aza indirmelerini tavsiye etmektedir. Süreç boyunca aktif toplum katılımı büyük önem taşımaktadır.</p>	<p>Gönülsüz yeniden yerleşimin önlenmesi (kişilerin rızaları olmadan kalıcı/geçici olarak yer değiştirmeye zorlanmaması), yasal izin süreçleri bitmeden arazilere girilmemesi, Toplum Düzeyinde Destek Programı ve İlave Taşınmaz Alımı, Tazminat ve Yeniden Yerleşim Planı.</p>
 <p>Biyolojik Çeşitliliğin Korunması ve Canlı Doğal Kaynakların Sürdürülebilir Yönetimi</p>	<p>Biyolojik çeşitlilik kaybı, dünyanın ekosistemleri tarafından sağlanan ve ekonomik refah ile insan gelişimine katkıda bulunan kaynaklarda kritik azalmalar meydana getirebilir. Bu durum, doğal kaynak temelli geçim kaynaklarının yaygın olduğu gelişmekte olan ülkeler açısından özellikle önem taşımaktadır. PS6, biyolojik çeşitliliğin korunması ve muhafaza edilmesi, ekosistem hizmetlerinin sürdürülmesi ve canlı doğal kaynakların uygun şekilde yönetilmesinin sürdürülebilir kalkınmanın temel unsurları olduğunu kabul etmektedir.</p>	<p>Doğal yaşam alanlarında ve kritik öneme sahip bitki ve hayvan türlerine zarar verilmemesi, yabani ve istilacı bitki türlerinin yeni alanlara taşınmaması, biyolojik çeşitliliğin korunmasına yönelik faaliyetler, Biyolojik Çeşitlilik Eylem Planı, Pasif Akustik İzleme ve Deniz Memelileri Gözlem Çalışmaları, Kuş Gözlemleri ve Önemli Kuş Alanı uygulamaları, Akdeniz Bölgesi'ne özgü endemik bir deniz canlısı olan Pinna Nobilis'in transplantasyonu.</p>
 <p>Kültürel Miras</p>	<p>Arkeolojik, tarihi, kültürel, sanatsal ve dini öneme sahip varlıklar ile alanları kapsamaktadır. Aynı zamanda, mevcut ve gelecek nesiller için korunması gereken özgün çevresel özellikleri, kültürel bilgileri ve geleneksel yaşam biçimlerini yansıtan somut olmayan kültürel unsurları da ifade etmektedir. PS8, şirketlere proje faaliyetlerinden kaynaklanabilecek olumsuz etkilerden kültürel mirası koruma ve muhafazasını destekleme konusunda rehberlik etmeyi amaçlamaktadır. Ayrıca, kültürel mirasın kullanımından doğan faydaların adil şekilde paylaşılmasını teşvik etmektedir.</p>	<p>Tesadüfen bulunan arkeolojik kalıntılara zarar verilmemesi, kültürel bulguların taşınmaması veya zarar görmemesi, Kültürel Miras Yönetim Planı, Edirne ve Çanakkale Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulları ile Tekirdağ ve Çanakkale Arkeoloji Müzeleri ile iş birliği yapılması.</p>

## EKVATOR PRENSİPLERİ

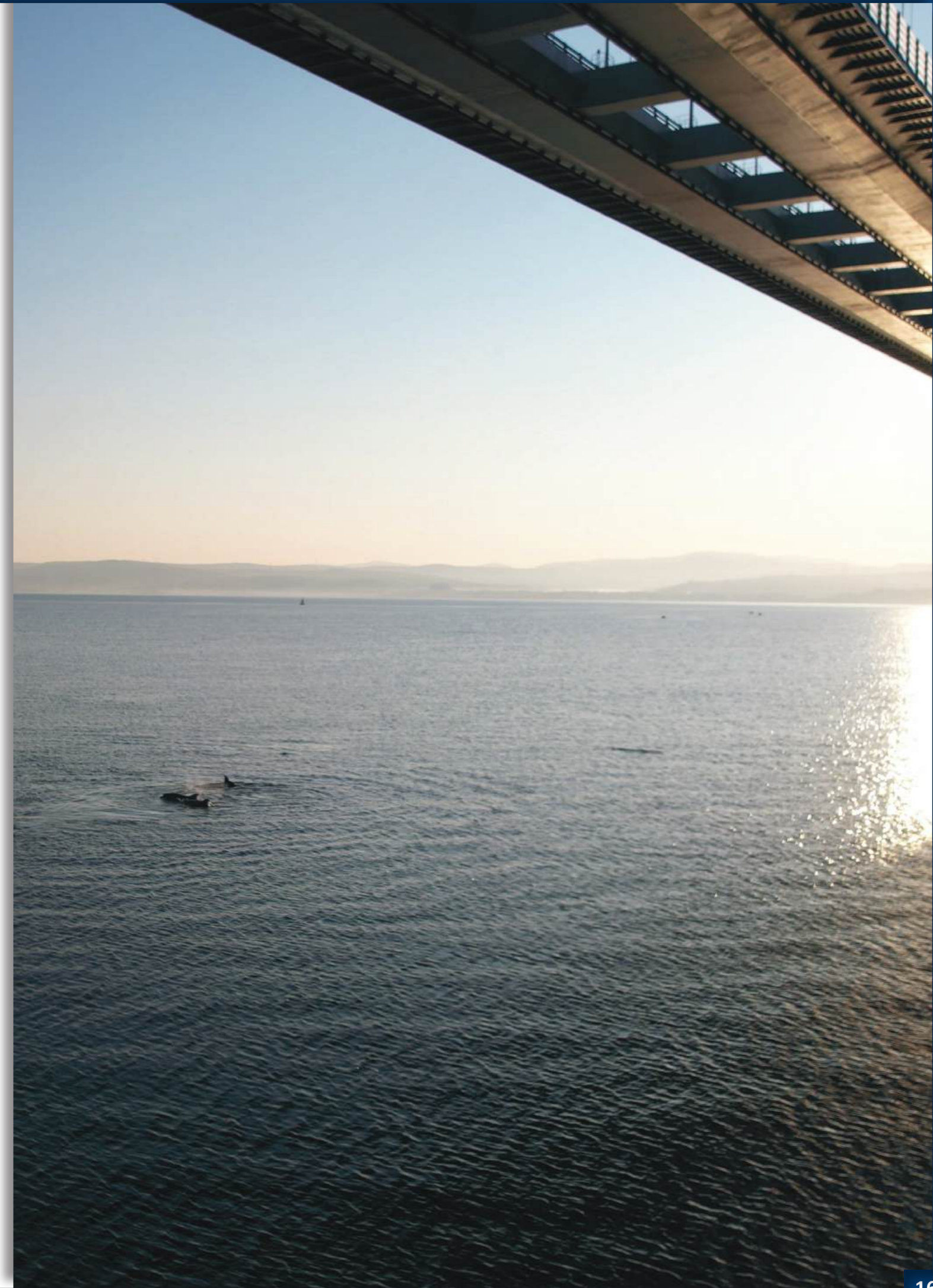
Ekvator Prensipleri (EP), proje finansmanında çevresel ve sosyal risklerin yönetilmesine yönelik sektör genelinde kabul görmüş bir ölçüt olup, önde gelen finansal kuruluşlar tarafından Uluslararası Finans Kurumu (IFC) desteğiyle geliştirilmiştir. 1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi kapsamında, 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.

## BİRLEŞMİŞ MİLLETLER SÜRDÜRÜLEBİLİR KALKINMA AMAÇLARI

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 kalarak 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 & SOSYAL UYGULAMALAR	SÜRDÜRÜLEBİLİR KALKINMA AMAÇLARI
<ul style="list-style-type: none"> <li>Yerel İstihdam Uygulamaları</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Toplum Düzeyinde Destek Programı (TDDP) ve Halkla İlişkiler Projeleri</li> </ul>	      

ANA ÇEVRESEL & SOSYAL UYGULAMALAR	SÜRDÜRÜLEBİLİR KALKINMA AMAÇLARI
<ul style="list-style-type: none"> <li>Çalışanlar ile ilgili Sosyal Taahhütler ve İş Sağlığı ve Güvenliği Uygulamaları</li> </ul>	 
<ul style="list-style-type: none"> <li>Yerel Kaynak Kullanımı ve Yerel Tedarik Çalışmaları</li> <li>Yıllık Çevresel ve Sosyal Performans Raporu'nun Paydaşlara Sunulması</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Atık Yönetimi</li> <li>Enerji ve Su Tüketiminin Azaltılması</li> <li>Emisyon Yönetimi</li> <li>Toz Kirliliğinin Önlenmesi</li> <li>Gürültü Kirliliğinin Önlenmesi</li> <li>Ağaçlandırma Çalışmaları</li> </ul>	  
<ul style="list-style-type: none"> <li>Biyolojik Çeşitlilik Eylem Planı</li> </ul>	 
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kültürel Miras Yönetim Planı</li> </ul>	 



# Ç&S EYLEM PLANI

Çevresel ve sosyal performansı, belirlenen zaman çizelgeleri içinde hedeflerini yerine getirdiğimiz Çevresel ve Sosyal Eylem Planı (ÇSEP) ile yönetiyoruz. Saha ekiplerimizin desteğiyle, inşaat ve işletme dönemlerine yönelik çevresel ve sosyal yönetim planlarının hazırlanması ve uygulanması, paydaş katılımı, iş sağlığı ve güvenliği (İSG), kaynakların korunması ve verimli kullanımı, enerji verimliliği, sera gazı hesaplamaları ve gürültü kirliliği yönetimini kapsayan programları hayata geçiriyoruz.

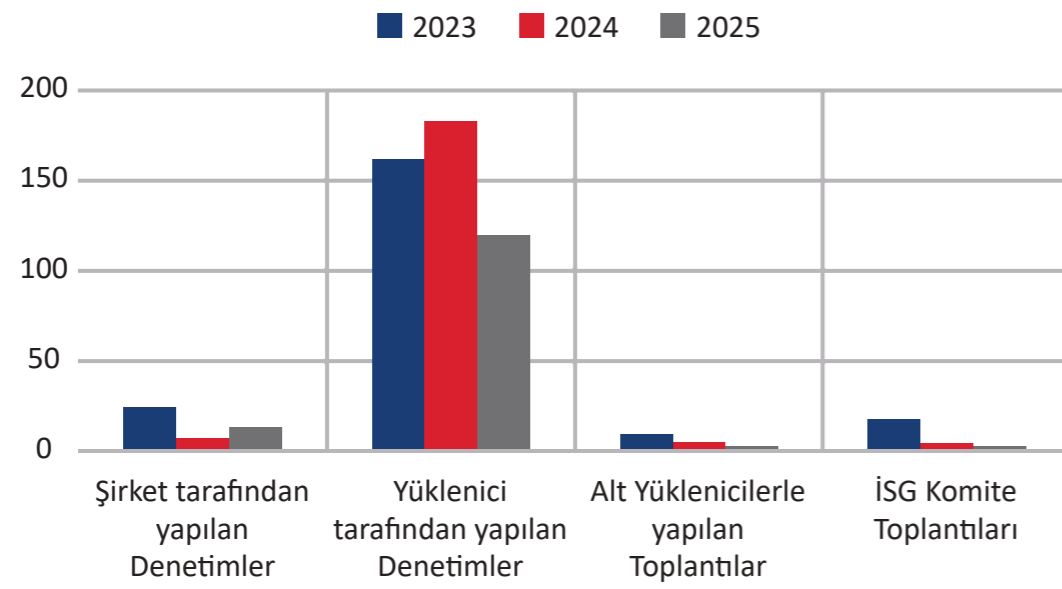
## Ç&S EYLEM PLANI İLERLEMESİ

EYLEM PLANI	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Uyum Gerekliliklerini Aşan Eylemler	1	0	0	0	0	0	0	0
Tam Uyumlu Eylemler	38	51	57	66	65	67	72	72
Kısmi Uyum	14	9	5	6	8	6	1	1
Risk Altındaki Eylemler	11	4	2	1	0	0	0	0
Önemli Ölçüde Uyum Sağlamayan Eylemler	0	0	0	0	0	0	0	0
Gelecekteki Eylemler	9	9	9	0	0	0	0	0

# ÇEVRE, SAĞLIK&GÜVENLİK DENETİMLERİ VE UYGULAMALARI

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, 2025 yılının güncel durumunu göstermektedir.

DENETİM/UYGULAMA	2023	2024	2025
Şirket tarafından yapılan Denetimler	23	6	12
Yüklenici tarafından yapılan Denetimler	161	184	116
Alt Yüklenicilerle yapılan Toplantılar	5	3	0
İSG Komite Toplantıları	17	2	0



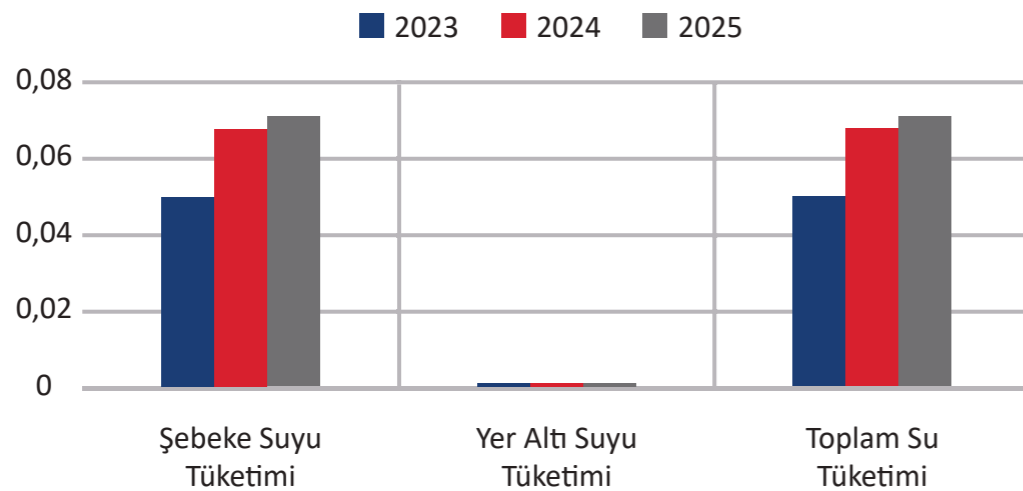
# ENVIRONMENTAL PERFORMANCE AND THE CLIMATE CRISIS

## SU YÖNETİMİ

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	BİRİM	2023	2024	2025
Şebeke Suyu Tüketimi	m <sup>3</sup> /işçi-saat	0,050	0,071	0,074
Yer Altı Suyu Tüketimi	m <sup>3</sup> /işçi-saat	-	-	-
Toplam Su Tüketimi	m <sup>3</sup> /işçi-saat	0,050	0,071	0,074



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**  
Sis/atomize sulama sistemleri kullanmak ve mevcut püskürtme sistemlerinin iyileştirilmesini sağlamak.
- Araç Yıkama**  
Yıkama alanı sularını fiziksel olarak arıtmak ve lastik/tekerlek yıkamada tekrar kullanmak, su israfını önlemek için otomatik kapatma özellikli hortumlar kullanmak.
- Alternatif Su Kaynakları**  
Sulama ve seçilmiş üretim ihtiyaçları için öncelikli olarak sahada yakalanan yağmur suyunu kullanmak.
- Farkındalık ve Davranış**  
Gereksiz su kullanımını önlemek için eğitim vermek ve uyarı tabelaları yerleştirmek (örneğin; mutfak, banyo ve lavabo musluklarının açık bırakılmasını önlemek).
- İzleme ve Raporlama**  
Şantiye su tüketimini düzenli olarak takip etmek ve raporlamak
- Drenaj Kontrolü**  
Drenaj sularını toplamak ve çökeltmek; ardından mevzuata uygun şekilde deşarj edilmesini sağlamak, drenaj yapıları ile kontrolsüz su salınımlarını önlemek.
- Yüzey Suyu Koruma**  
Akarsu ve kanalları araçlar ve inşaat faaliyetlerinden etkilenmemesi için çitle korumak.
- Hava Durumu Odaklı Planlama**  
Erozyon ve su kirliliğini en aza indirmek için inşaat programlarını hava tahminlerine göre planlamak.
- Atık Su Yönetimi**  
Mümkün olan her yerde arıtılmış atık suların tekrar kullanılmasını sağlamak, tüm atık suları ulusal ve uluslararası standartlara uygun şekilde arıtıp deşarj etmek.
- Yer Altı Suyu Yönetimi**  
Yeraltı suyunu DSİ (Devlet Su İşleri) onayıyla sorumlu ve kontrollü şekilde kullanmak.
- Kirliliği Önleme**  
Yakıt dolumunu su ve toprak kirliliğini önleyecek şekilde belirlenmiş geçirimsiz alanlarda yapmak.

## SERA GAZI EMİSYONLARI VE ENERJİ TAKİBİ

T İklim krizi gezegenimizi giderek daha fazla etkilemekte, aşırı hava olayları, artan sıcaklıklar, değişen yağış desenleri ve eriyen buzullar olarak kendini göstermektedir. İnsan faaliyetleri, özellikle sera gazı emisyonları, bu eğilimin başlıca nedenleridir. Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'ne (UNFCCC) göre, atmosferdeki CO<sub>2</sub> yoğunluğu 2020 yılında 413,2 ppm'ye ulaşmış, 2022'de yaklaşık 417 ppm'ye yükselmiş, 2023'te yaklaşık 420 ppm'ye, 2024'te ise ortalama 422 ppm seviyesinde gerçekleşmiştir. **2025 yılı için ise seviyelerin yaklaşık 425–426 ppm civarında olacağı tahmin edilmekte olup, yükseliş eğilimi devam etmektedir.** Emisyonların azaltılması, iklim krizinin etkilerini hafifletmek için en acil önlemlerden biri olmaya devam etmektedir.

Proje kapsamında enerji tüketimi titizlikle takip edilmekte ve enerji kullanımına bağlı emisyonları azaltmak için proaktif önlemler alınmaktadır.

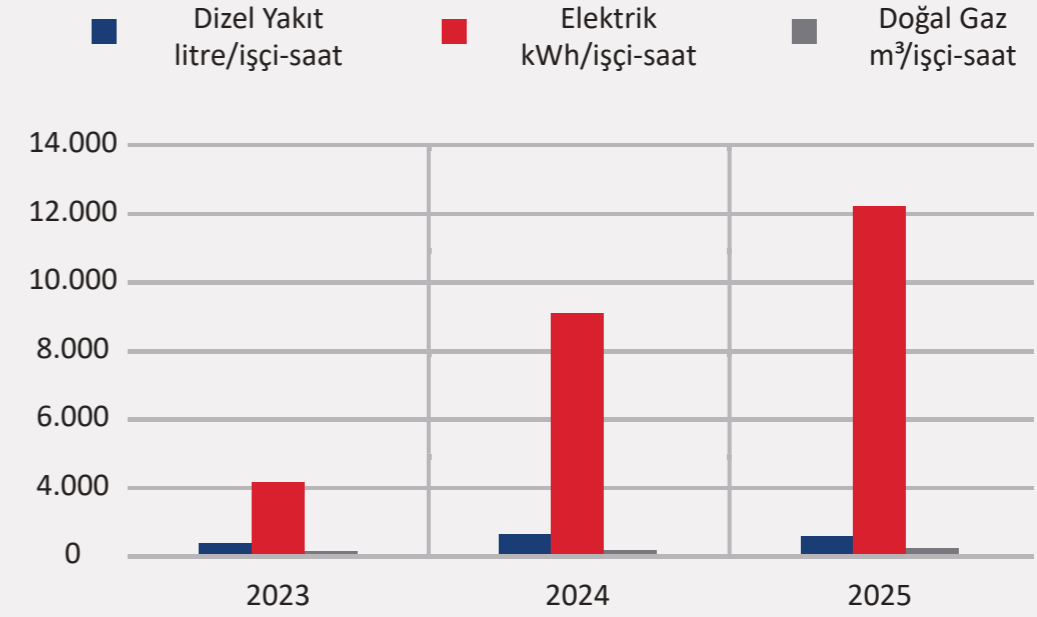
## ENERJİ TÜKETİMİ TAKİBİ

Hızlı nüfus artışı, plansız kentleşme ve sanayi faaliyetlerinden kaynaklanan ham madde kullanımının artması gibi insan kaynaklı faktörler enerji talebini artırmaya ve dolayısıyla sera gazı emisyonlarını yükseltmeye devam etmektedir. Bu eğilimler aynı zamanda ozon tabakasının incilmesi ve iklim değişikliği gibi küresel sorunlara da katkıda bulunmaktadır.

Proje uygulaması sırasında enerji kullanımını izlemek ve azaltmak amacıyla çeşitli önlemler benimsenmiştir. Bu önlemler arasında enerji tüketiminin faturalar aracılığıyla takip edilmesi ve saha dışı yakıt alımlarında şoförlerden fatura sunulmasının talep edilmesi; tüm ekipmanlar için yakıt tüketiminin izlenmesi; makineler ve araçlar boştaki çalışırken kapatılarak gereksiz yakıt kullanımının önlenmesi; elektrik tüketimini azaltmak için hareket sensörlü aydınlatma kullanılması; ve mümkün olduğunda enerji verimli ekipmanların tercih edilmesi yer almaktadır.

2025 yılında kaynak ve enerji verileri düzenli olarak izlenmiş ve altı aylık periyotlarla raporlanmıştır. Etkin takip sağlamak amacıyla, tüketim verileri dizel, elektrik ve doğal gaz için kaydedilmiştir.

\*\*2023–2024 yıllarında elektrik yoğunluğundaki artışın temel nedeni, otoyol işletmesinin başlamasıdır ve bu artışın büyük kısmı yol aydınlatmasından kaynaklanmaktadır.\*\*



Projedeki enerji kullanımı, verimlilik ve sürdürülebilirlik odaklı olarak yönetilmektedir. Tüketim yakından izlenmekte olup, inşaat ilerleyişine bağlı olarak dalgalanmalar beklenmektedir. Enerji kaynaklarının sorumlu bir şekilde kullanılmasını sağlamak amacıyla, proje yaşam döngüsü boyunca aşağıdaki önlemler uygulanmıştır:

1. Deniz operasyonlarının başlamasıyla, ikinci çeyrekte itibaren dizelin yerine elektriğin birincil enerji kaynağı olarak kullanılmasının sağlanması.
2. Daha büyük yolcu gemilerinin kiralanmasıyla sefer sıklığının azaltılması ve her seferde taşınan personel sayısının artırılması, küçük teknelerin yerinin alınması.
3. Tesis genelinde enerji verimli aydınlatma sistemlerinin kurulması.
4. İnşaat makineleri için belirlenmiş park alanlarının oluşturulması ve gereksiz hareketlerin ile kısa mesafe operasyonlarının azaltılması.
5. Hız sınırı tabelalarının yerleştirilmesi ve sürücülere güvenli ve verimli araç kullanımı konusunda eğitim verilmesi.
6. Yakıt tanklarının güvence altına alınması ve sızıntı ile yetkisiz kullanımların önlenmesi.
7. Motorların gereksiz çalışmasının önlenmesi için idling (boştaki çalışma) eğitiminin verilmesi.
8. Kamp alanında ısı yalıtımının artırılması ve doğal gaz tüketiminin azaltılması..
9. Farklı sahalarda toplam 51.3 kW kurulu kapasiteye sahip 9 adet güneş PV sisteminin devreye alınması.
10. 3 kW kapasiteli bir rüzgar türbininin kurulması ve ek türbinler ile hem birim sayısının hem de toplam üretim kapasitesinin artırılması.

ENERJİ YOĞUNLUĞU	BİRİM	2023	2024	2025
Dizel Yakıt	litre/işçi-saat	0,225	0,444	0,429
Elektrik	kWh/işçi-saat	4,040	9,011	12,096
Doğal Gaz	m³/işçi-saat	0,005	0,023	0,074

## SERA GAZI EMİSYONLARININ TAKİBİ

Projeye ilişkin sera gazı (GHG) emisyon değerlendirme çalışmaları, ÇSED süreci kapsamında 2018 yılında başlamış ve Ekvator Prensipleri ile IFC Performans Standardı 3 doğrultusunda ERM tarafından gerçekleştirilmiştir. İlk değerlendirmelerde, inşaat aşamasına ilişkin potansiyel sera gazı emisyonlarını hesaplamak amacıyla kamuya açık veriler, proje planları ve gerekli durumlarda benzer faaliyetlere dayanan ihtiyatlı varsayımlar kullanılmıştır. Kullanılan metodoloji, varsayımlar ve tahmini emisyonlar, internet sitemizde yayımlanan ÇSED Raporu'nda dokümanete edilmiştir.

İnşaat aşaması süresince ERM tarafından ayrıca, inşaat faaliyetlerinin ilk yılında elde edilen veriler esas alınarak bir Sera Gazı Emisyon Değerlendirme Güncellemesi gerçekleştirilmiş ve kalan inşaat dönemi için varsayımlar ile tahminler revize edilmiştir.

Projenin işletme aşamasına geçilmesiyle birlikte sera gazı emisyonları, fiili operasyonel veriler esas alınarak izlenmekte ve değerlendirilmektedir. Projenin sera gazı emisyon kaynakları aşağıdaki şekilde sınıflandırılmaktadır:

### Kapsam 1

Şantiyede kullanılan inşaat makineleri, jeneratörler ve proje araçlarından kaynaklanan doğrudan emisyonların hesaplanması.

### Kapsam 2

Şantiyede kullanılan elektrikten kaynaklanan dolaylı emisyonların değerlendirilmesi.

### Kapsam 3

Diğer dolaylı emisyonların belirlenmesi.

2025 yılı boyunca, proje genelinde sera gazı emisyonları sistematik olarak izlenmiş ve çevresel etkimizin şeffaf bir şekilde raporlanması sağlanmıştır. Bu bulgular, yalnızca mevcut etkimizi ölçmekle kalmayıp, aynı zamanda gelecekteki azaltım stratejilerini yönlendirmektedir. Her bir veri, karşılaşılabilecek zorlukları ve fırsatları ortaya koyarak, sorumlu emisyon yönetimine ve daha sürdürülebilir bir işletme modelinin geliştirilmesine olan bağlılığımızı yeniden teyit etmektedir.

KAPSAM 1 EMİSYONLARI	
Sabit Yanma Kaynakları	69.32 CO <sub>2</sub> -e (metrik ton)
Hareketli Kaynaklar	732 CO <sub>2</sub> -e (metrik ton)
KAPSAM 2 EMİSYONLARI	
Satın Alınan ve Tüketilen Elektrik	4.948 CO <sub>2</sub> -e (metrik ton)
KAPSAM 3 EMİSYONLARI	
Çalışanların İş Seyahatleri	17.5 CO <sub>2</sub> -e (metrik ton)
Çalışanların Ulaşımı	65.9 CO <sub>2</sub> -e (metrik ton)
Atık	49.46 CO <sub>2</sub> -e (metrik ton)



## ATIK YÖNETİMİ

Proje faaliyetlerinden kaynaklanan atıkların kontrolü ve zamanında takip önlemlerinin uygulanması, çevresel performansımızın temel göstergelerindedir. IFC Performans Standardı 3 çerçevesinde gerçekleştirilen Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi, atık yönetimiyle ilgili olanlar da dahil olmak üzere Proje'nin potansiyel çevresel etkilerini belirlemiştir. Proje atık yönetimi, kaynak kullanımını, toplu malzemelerin bertarafını, malzeme ve atıkların taşınmasını,

kazı çalışmalarını ve diğer işletmeyle ilgili atıkların yönetimini kapsamaktadır. Proje genelinde etkili bir atık yönetim sistemi kurmak, çevresel etkileri mümkün olan en düşük seviyeye indirmek açısından kritik öneme sahiptir.

- Projenin başlangıcından bu yana, rehber ilke, atık oluşumunu mümkün olduğunca azaltmak olmuştur.
- Operasyon atıkları, mümkün olduğunda yeniden kullanılarak yeni malzeme ihtiyacını azaltmak, taşıma ve işçilik maliyetlerini düşürmek ve yakıt tasarrufu sağlamak.
- Saha içi yeniden kullanım öncelikli olarak uygulanmakta, kalan atıklar için saha dışı yeniden kullanım seçenekleri değerlendirilmektedir.
- Projenin atık yönetim sistemi kapsamında, bertaraf en son çare olarak düşünülmektedir.

Yukarıda belirtilen atık yönetimi hiyerarşisine uygun olarak, belirlenen etki azaltma önlemlerine uyumu sağlamak amacıyla bir Atık Yönetim Prosedürü oluşturulmuştur. Uygulanan temel önlemler şunlardır:

1. Atıklar ve ikincil malzemeler yalnızca ilgili kamu otoriteleri tarafından yetkilendirilmiş sahalara ve tesislere teslim edilir, yetkisiz yerlere teslimler kesinlikle yasaktır.
2. Atık oluşumu kaynağında en aza indirilir.
3. Ambalaj atıklarını azaltmak için malzemeler toplu veya yeniden kullanılabilir/iade edilebilir ürünler şeklinde temin edilir.
4. Sızıntı ve dökülmeleri önlemek için önleyici tedbirler uygulanır.
5. Mümkün olan her yerde tehlikesiz veya daha az tehlikeli malzemeler kullanılır.
6. Malzemelerin yeniden kullanımı maksimize edilir.
7. Tüm sahalarda etkili temizlik ve düzen uygulamaları sürdürülür.
8. Atıklar uygun şekilde ve planlı olarak toplanır.
9. Ahşap, çelik, plastik ve kağıt toplama noktasında ayrıştırılır.
10. Tehlikeli, tehlikesiz ve geri dönüştürülebilir atıklar bertaraf öncesinde ayrı tutulur.
11. Atık konteynerleri sızıntı riski olan durumlarda ikincil muhafaza içinde depolanır.

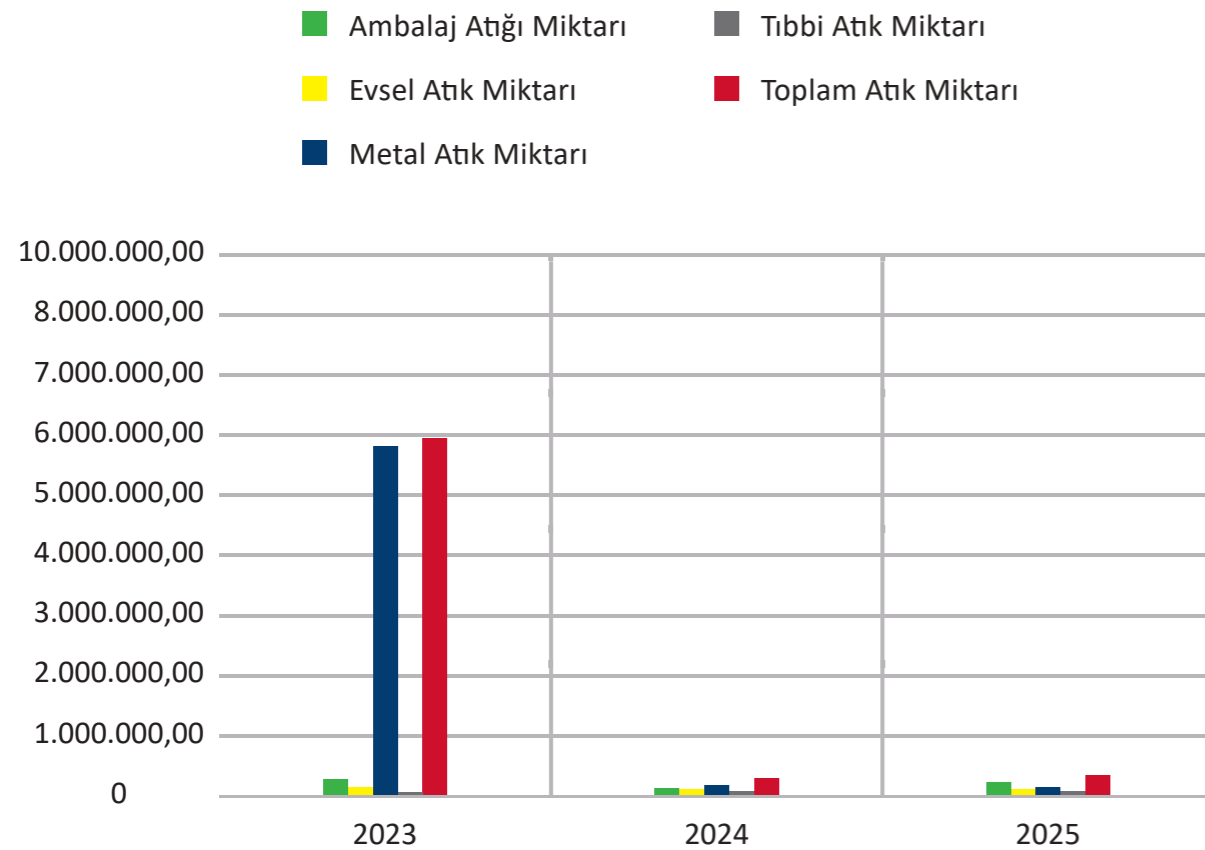
Atık Yönetim programı kapsamında, ambalaj atıkları, evsel atıklar, metal atıkları ve tıbbi atık miktarları sürekli izlenerek uygun şekilde işlenmesi ve raporlanması sağlanmaktadır.

ATIK ENDEKSİ	BİRİM	2023	2024	2025
Ambalaj Atığı Miktarı	kg	92.298	26.620	54.359
Ambalaj Atığı Yoğunluğu	kg/işçi-saat	0.004	0,027	0,053
Evsel Atık Miktarı	kg	69.411	21.967	20.770
Evsel Atık Yoğunluğu	kg/işçi-saat	0,350	0,229	0,200
Metal Atık Miktarı	kg	5.808.063	40.520	27.420
Metal Atık Yoğunluğu	kg/işçi-saat	2,86	0,0423	0,047
Tıbbi Atık Miktarı	kg	32	35	22
Tıbbi Atık Yoğunluğu	kg/işçi-saat	-	-	-
Toplam Atık Miktarı	kg	5.969.804	89.142	102.571
Toplam Atık Yoğunluğu	kg/işçi-saat	2,91	0,092	0,101

2025 yılında uyguladığımız atık azaltma uygulamaları şunlardır:

1. Geri dönüştürülebilir atıkların ve tehlikeli olarak sınıflandırılan atıkların kaynağında ayrı toplanması için eğitimler düzenlendi.
2. Atık alanları oluşturuldu.
3. Etkin atık toplama sağlamak için yeni atık toplama noktaları kuruldu.
4. Kamp alanlarında ve çalışma sahalarında ambalaj atıkları için konteyner sayısı artırılarak ambalaj atıklarının evsel atıklarla karışması önendi.
5. Önemli belgeler hariç kağıtlar çift taraflı olarak basıldı.
6. Mevcut ürünlerin kullanım ömrünü uzatmak için eğitimler verildi.
7. Tehlikesiz atıkların yeniden kullanımını sağlamak için çalışmalar yapıldı.
8. Her satın alınan malzeme ile ambalaj atıklarının artmasını önlemek amacıyla toplu satın alma uygulamaları hayata geçirildi.

\*\*Tıbbi atık miktarının çok düşük olması nedeniyle, yoğunluk değeri dikkate alınmamıştır.\*\*



## GÜRÜLTÜ YÖNETİMİ

Proje ile ilişkili gürültü etkileri ilk olarak ESIA aşamasında belirlenmiştir. İnşaatın başlamasından önce temel gürültü seviyeleri tespit edilmiş ve hem inşaat hem de işletme aşamaları için sürekli izleme zorunlu kılınmıştır. Bu doğrultuda, işletme dönemi gürültü izleme programı çerçevesinde Proje alanı içerisindeki iki farklı noktada gürültü seviyesi ölçümleri gerçekleştirilmiştir.

Gürültü izleme çalışmaları, IFC Çevresel, Sağlık ve Güvenlik Kılavuzları doğrultusunda yılda iki kez gerçekleştirilir. Elde edilen sonuçlar IFC prensiplerine 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.

Bu izleme faaliyetlerinden elde edilen veriler düzenli olarak İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) ile Çevre departmanlarıyla paylaşılmaktadır. İnşaat kaynaklı gürültüye ek olarak, işletme aşamasındaki gürültü etkileri, potansiyel sorunları öngörmek amacıyla modelleme yoluyla değerlendirilmiştir. Tüm alıcı noktalar için 2023 ve 2033 yıllarına ilişkin nihai etki seviyeleri projekte edilmiş ve maksimum gündüz ve gece limit aşım değerleri ölçülmüştür.

“Yüksek” etkili olarak sınıflandırılan alanlarda yapısal azaltım önlemleri uygulanmıştır. Özellikle Yülüce Köyü yakınında 900 metre uzunluğunda ve 2,5 metre yüksekliğinde bir gürültü bariyeri inşa edilerek öngörülen gürültü seviyeleri etkin şekilde düşürülmüştür. Çevresel ve sosyal taahhütlerimiz doğrultusunda, geri dönüştürülmüş kauçuktan yapılan gürültü bariyerleri konusunda uzman bir taşeron görevlendirilmiş ve bariyer 2021 yılında tamamlanmıştır.



## BİYOLOJİK ÇEŞİTLİLİĞİN KORUNMASI

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 EKOLOJİ

Etki alanı, proje sahası boyunca (Malkara'dan Çanakkale'ye 89 km) 1.000 metre genişliğinde bir koridor olarak tanımlanmış olup, her iki tarafta 500'er metrelik tampon bölgeleri içermektedir.

### TATLI SU EKOLOJİSİ

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

### DENİZ EKOLOJİSİ

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:

### Ağaçlandırma

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.

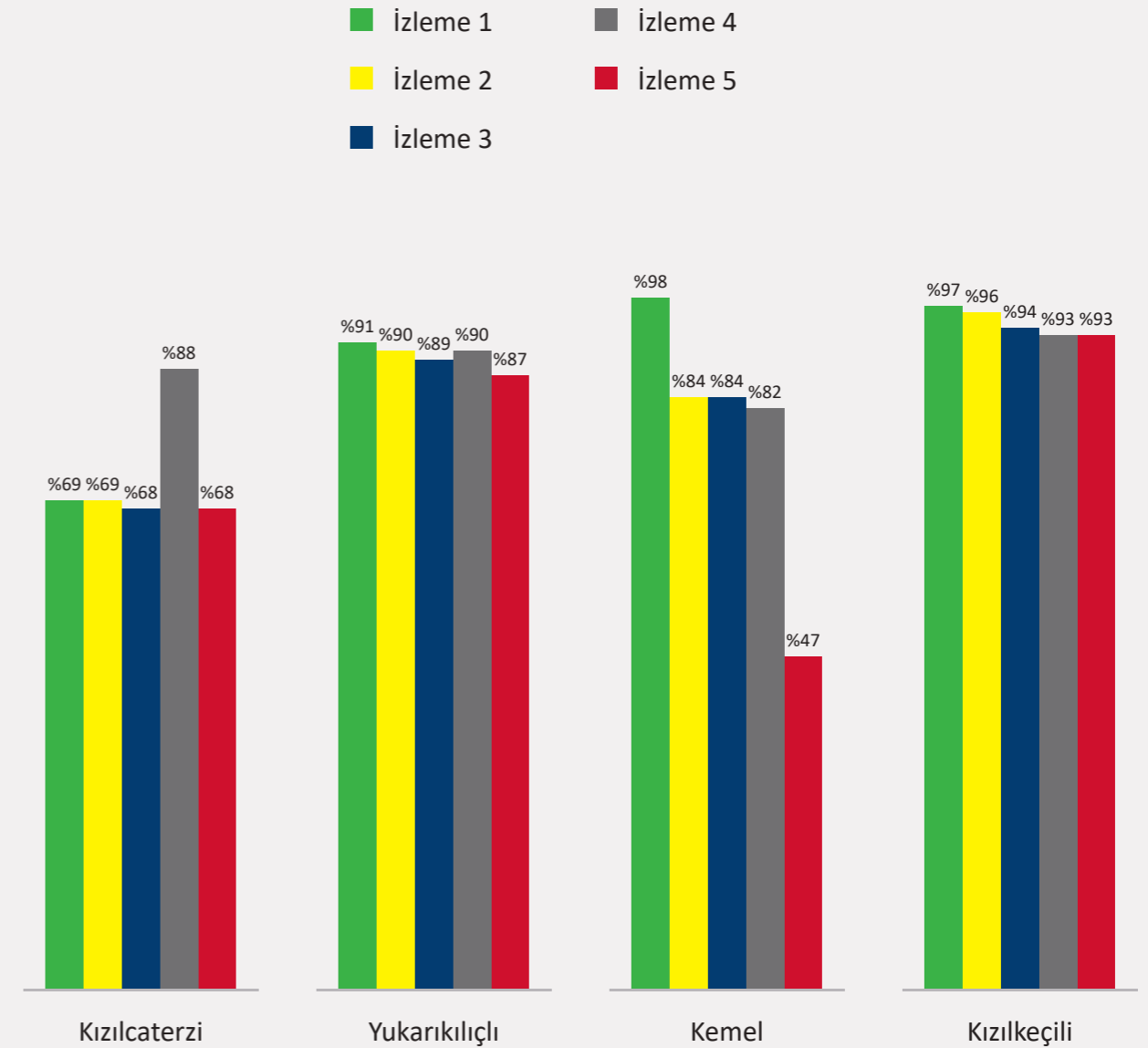
Birinci aşama değerlendirme sonucunda, projeden toplam 86.443 ağacın etkileneceği belirlenmiştir. Her etkilenen ağaç için 5 yeni ağaç dikilmesi hedeflenmiştir. Buna göre, dikilmesi planlanan toplam ağaç sayısı 432.215 olarak hesaplanmıştır.

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, ÇOKA.Ş., Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi'nden bir uzman ile birlikte dört ağaçlandırma sahasında izleme ziyareti gerçekleştirmiştir. İzleme ziyaretlerinde gözlemlenen ağaçlandırma başarı oranları sunulmuştur. Son izleme ziyareti 2025 yılı birinci çeyreğinde yapılmıştır.

Ağaçlandırma başarı oranı (%):





### **Pinna Nobilis**

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 Boğazi'ndeki 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 dalışları 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 dalışları yapılmıştır. 2019 yılında hayatta kalma oranını izlemek için başka bir dalış gerçekleştirilmiştir. Etkinliği değerlendirmeye devam etmek amacıyla 2019, 2020 ve 2023 yıllarında ek dalışlar da yapılmıştır.

### **Tohum Toplama**

"Nadir Bitkiler ve Yaban Hayatı için Günlük 10.000 Adım Projesi" 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.

### **Ekolojik Köprü**

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 YÖNETİMİ VE SOSYAL DEĞER YARATMA

## ŞEFFAF PAYDAŞ KATILIMI

1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu 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 Otoyolu 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.
- Şikayet mekanizması ayrıntılı şekilde tanıtıldı.

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

PAYDAŞ	İLETİŞİM ARACI	İLETİŞİM SIKLIĞI
Resmi Makamlar	Raporlar	Aylık
	Toplantılar	Aylık
	Özel Etkinlikler (Fuar, Konferans vb.)	Duruma Özel
	Resmi Yazışmalar	Sürekli
	E-Posta	Sürekli
	Medya (TV, Gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal Medya	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
Proje Çalışanları	Sosyal Faaliyetler	En Az Yılda Bir
	Koordinasyon Toplantıları	Aylık
	Tüm Çalışanların Katıldığı Toplantılar	Üç Ayda Bir
	Bültenler	Üç Ayda Bir
	E-Posta	Sürekli
	Sosyal Medya	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
	İstihdam Politika Belgesi	Sürekli
	Etik Kurallar	Sürekli
	Sağlık, Güvenlik, Ç&S İlişkiler Belgesi	Sürekli
	Eğitimler	Sürekli
	İş Sağlığı ve Güvenliği Toplantıları	Aylık
	Personel Şikâyet Mekanizması	Sürekli
Proje Bilgilendirme Hattı	Sürekli	



PAYDAŞ	İLETİŞİM ARACI	İLETİŞİM SIKLIĞI
Gelecekteki Müşteriler	Özel Etkinlikler (Fuar, Konferans vb.)	En Az Yılda Bir
	Medya (TV, Gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal Medya	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
	Çağrı Merkezi	Sürekli
	Proje Bilgilendirme Hattı	Sürekli
Yerel Halk (Proje'den Etkilenen Kişiler Dahil)	Yüz Yüze Görüşmeler	Günlük
	Kamuoyu Danışma Toplantıları	ÇSED Döneminde
	Formlar ve Bilgilendirici Raporlar	En Az Yılda Bir
	Toplum Düzeyinde Destek Programı	İnşaat Süresince
	Medya (TV, Gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal Medya	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
	Çağrı Merkezi	Sürekli
	Proje Bilgilendirme Hattı	Sürekli
Toplum Şikâyet Mekanizması	Sürekli	
Sivil Toplum Kuruluşları (STK'lar)	Kamuoyu Danışma Toplantıları	ÇSED Döneminde
	Bilgilendirici Raporlar	Duruma Özel
	Medya (TV, Gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal Medya	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
	Çağrı Merkezi	Sürekli
	Proje Bilgilendirme Hattı	Sürekli
Konsorsiyum Ortakları (DL E&C, Limak, SK ecoplant, Yapı Merkezi)	Toplantılar	Aylık
	Bültenler	Üç Ayda Bir
	Raporlar	En Az Haftalık
	E-Posta	Sürekli
	Sosyal Medya	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli

PAYDAŞ	İLETİŞİM ARACI	İLETİŞİM SIKLIĞI
Kreditörler ve Kreditörlerin Danışmanları	Raporlar	Aylık
	Toplantılar	Sürekli
	Doküman Sunumu	Sürekli
	Bültenler	Üç Ayda Bir
	E-Posta	Sürekli
	Medya (TV, Gazete vb.)	Sürekli
	Sosyal Medya	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
	İş Ortakları (Danışmanlar, Alt Yükleniciler, Tedarikçiler, Hizmet Verenler vb.)	Toplantılar
E-Posta		Duruma Özel
İstihdam Politikası Belgesi		Sürekli
Etik Kurallar		Sürekli
Sağlık, Güvenlik, Ç&S Sosyal Politikası		Sürekli
Denetimler/Teftişler		Aylık
Eğitimler		Sürekli
İş Sağlığı ve Güvenliği Toplantıları		Aylık
Personel Şikâyet Mekanizması		Sürekli
Çalışan Memnuniyeti Anketleri		Üç Ayda Bir
Proje Bilgilendirme Hattı		Sürekli
Medya (TV, Gazete vb.)		Sürekli
Sosyal Medya		Sürekli
İnternet Sitesi	Sürekli	
Akademisyenler	Teknik Ziyaretler	Duruma Özel
	Medya (TV, Gazete vb.)	Sürekli
	İnternet Sitesi	Sürekli
	Call Center	Sürekli
	Proje Bilgilendirme Hattı	Sürekli

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

- Şikayet formlarının köylere dağıtılması.
- Proje Danışma Hattı.
- Bildirimlerin doğrudan Proje Ofisi'ne posta yoluyla gönderilmesi.
- Şikayet, soru ve görüşlerin doğrudan Topluluk İrtibat Görevlisi'ne iletilmesi.

Projeye ilgili soru, görüş ve şikayetlerinizi, web sitemizdeki geri bildirim formu aracılığıyla [www.1915canakkale.com](http://www.1915canakkale.com) adresinden, [info@1915canakkale.com](mailto:info@1915canakkale.com) e-posta adresine veya [0\(850\) 399 1915](tel:08503991915) numaralı Proje Bilgi Hattı'ndan iletebilirsiniz.

## TOPLUM DÜZEYİNDE DESTEK PROGRAMI (TDDP)

Toplum Düzeyinde Destek Programı'nın (TDDP) 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:

### **Program 1 – Beceri Geliştirme ve Pazara Erişim**

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

### **Program 2 – Kurum Kapasitesinin Geliştirilmesi**

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

### **Program 3 – Doğal Kaynaklar ve Sürdürülebilir Enerji Kaynakları**

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



#### Program 4 – Toplum Sağlığı, Güvenliği ve Refahı

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

2019 yılında, Toplum Düzeyinde Destek Programı'nı (TDDP) 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, 2022 yılında da plan doğrultusunda yürütülmeye devam etmiş ve %90 tamamlanma oranına ulaşmıştır.

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, program ve sürekliliği, başarısını garanti altına almak amacıyla bağımsız bir üçüncü taraf olan SRM Consultancy Services tarafından izlenmektedir. Tamamlama denetimi, etkilenen yerleşim alanlarının, etkilenmeyen komşu bölgelerle karşılaştırıldığında ölçülebilir ve olumlu gelişmeler gösterdiğini doğrulamış ve programın sürdürülebilir topluluk sonuçları sağlama konusundaki etkinliğini ortaya koymuştur.

Program, desteklenen faaliyetlerin aktif kullanımı ve sürekliliğine dayanarak %87'lik genel bir başarı oranı ile yüksek düzeyde sürdürülebilirlik ve uzun vadeli benimsenme göstermiştir. Bu

performans, faydalanıcılar arasında güçlü sahiplenmeyi ve kooperatifler ile yerel liderler gibi kurumlara yönelik etkili kapasite geliştirme çalışmalarını yansıtmaktadır. Toplamda en az 1.372 kişi doğrudan ekonomik müdahalelerden faydalanarak programın geniş ve kapsayıcı etkisini pekiştirmiştir.

Ekonomik açıdan, CLAP programı yerel topluluklar için önemli bir değer yaratmıştır. Yaklaşık 8,27 milyon TL uygulama maliyeti ile program, yalnızca 2025 yılında tahmini 44,6 milyon TL gelir elde edilmesini sağlamış ve yaklaşık %190 yatırım getirisi sağlamıştır. Bu gelirin %77'si dolaylı ve sürdürülebilir ekonomik faaliyetlerden kaynaklanmakta olup, programın kısa vadeli kazançlardan ziyade uzun vadeli geçim kaynaklarını güçlendirmedeki başarısını göstermektedir. Özellikle tarım alanındaki sektör özelindeki müdahaleler önemli sonuçlar doğurmuştur. Yem bitkisi yetiştiriciliği ve çayır otu ekimi konularında verilen eğitim ve destek, yaklaşık 14,4 milyon TL gelir sağlamış, arıcılık girişimleri ise yaklaşık 11,8 milyon TL katkıda bulunmuştur. Bu müdahaleler yalnızca üretkenliği artırmakla kalmamış, aynı zamanda işletme maliyetlerini düşürerek katılımcı haneler için genel verimlilik ve gelir istikrarını güçlendirmiştir.

Program, sosyal kapsayıcılık ve toplumsal cinsiyetin güçlendirilmesinde de kritik bir rol oynamıştır. Öncü Kadın Kooperatifi'nin kurulması önemli bir başarı olarak öne çıkmakta, kadınlara tam zamanlı istihdam sağlamakta ve yaklaşık 2 milyon TL'lik dış finansmanı başarıyla harekete geçirmektedir. Ayrıca hedeflenmiş ekipman desteği, kadınların önemli maliyet tasarrufları elde etmesini sağlayarak ekonomik katılım ve bağımsızlıklarını güçlendirmiştir. Topluluk altyapısına yapılan yatırımlar, doğrudan yaşam kalitesini iyileştirmiş ve dayanıklılığı artırmıştır. Altyapı ve ekipman desteği yüzlerce haneye ulaşmış, ölçülebilir maliyet tasarrufu ve işletme verimliliği sağlamıştır. Bunun yanı sıra, yangın söndürme amaçlı su tankeri adaptasyonu gibi yenilikçi çözümler, topluluk güvenliği ve risk hazırlığını güçlendirerek çarpan etkisi yaratmıştır.

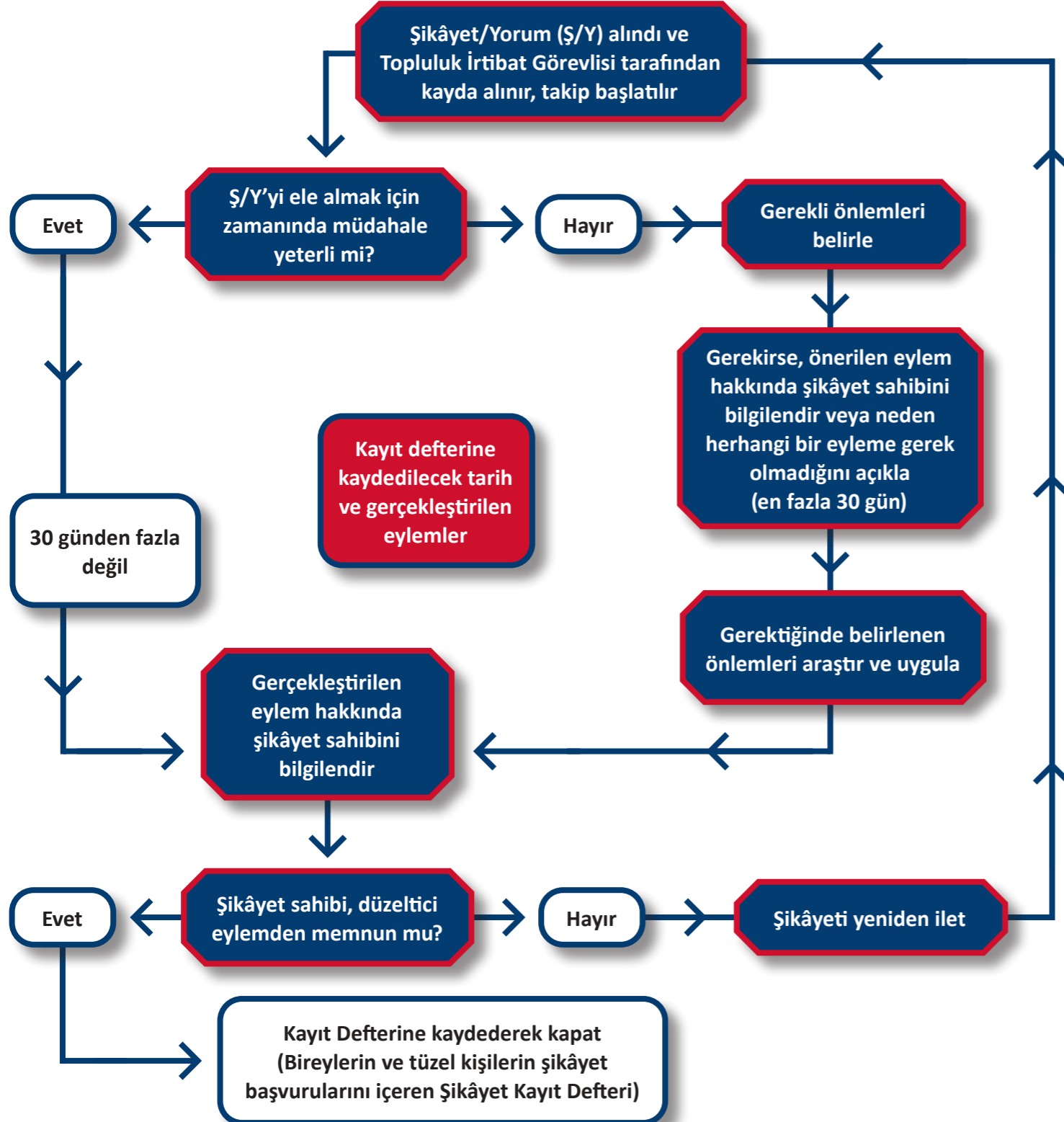
Yerel etkiye örnek olarak Ahievren yerleşiminde, karayolu üzerinde kadınlar tarafından yönetilen yerel ürün satış noktasının kurulması, 22 işletmede yıllık yaklaşık 2,9 milyon TL gelir sağlamıştır. Bu girişim yalnızca yerel ekonomiyi güçlendirmekle kalmamış, aynı zamanda kadın girişimciliği ve topluluk odaklı kalkınma için dönüştürücü bir model teşkil etmiştir.

Genel olarak, CLAP programı sürdürülebilir topluluk yatırımı için güçlü bir örnek teşkil etmekte, somut ekonomik, sosyal ve kurumsal faydalar sunmaktadır. Yüksek sürdürülebilirlik oranı, önemli ekonomik getirileri ve kapsayıcı yaklaşımı, proje etkilenen topluluklarda uzun vadeli değer ve dayanıklılık yaratmadaki etkinliğini ortaya koymaktadır.

## TOPLUM KATILIMI FAALİYETLERİ

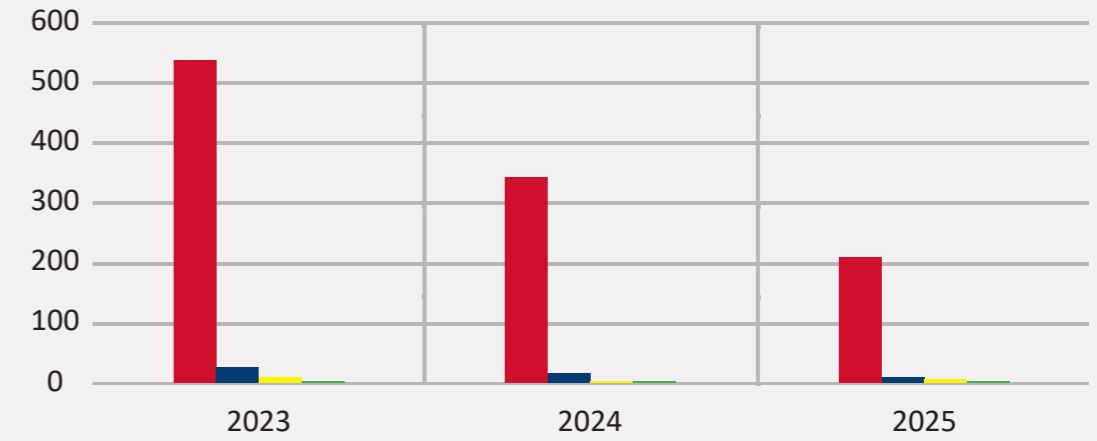
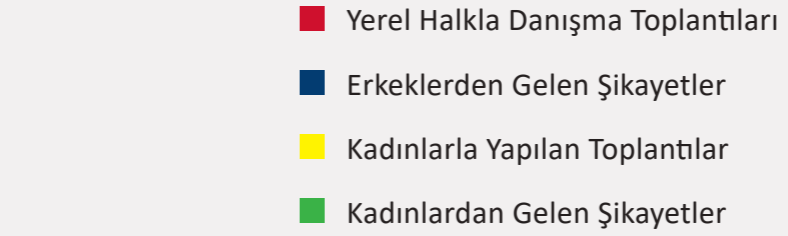
Yerel toplulukla olan ilişkilerimize büyük önem veriyor ve onları komşularımız olarak görüyoruz. Topluluktan gelen geri bildirimler, şikâyetler, yorumlar ve talepler titizlikle incelenir ve sistematik bir şekilde yönetilir. Şikâyetlerin ele alınmasında adillik, şeffaflık ve hızlı yanıt verme ilkeleri doğrultusunda hareket edilmektedir.

Şikâyet değerlendirme süreci aşağıdaki akışta özetlenmiştir:



Şikâyetleri kapsamlı bir şekilde değerlendirebilmek için, topluluk ilişki görevlilerimiz proje alanı boyunca yer alan köylerde görüşmeler yapar ve toplantılar düzenler.

TOPLUM KATILIMI FAALİYETLERİ	2023	2024	2025
Yerel Halkla Danışma Toplantıları	538	355	206
Erkeklerden Gelen Şikâyetler	23	15	4
Kadınlara Yapılan Toplantılar	2	0	1
Kadınlardan Gelen Şikâyetler	0	0	0
Toplum Şikâyetlerinin Çözülme Oranı	%83	%86	%75



# ETİK YÖNETİMİ

1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi'nde birden fazla şirketin ve çok sayıda paydaşın yer alması nedeniyle, net etik ilkeler ve bir Davranış Kuralları belirlemek hayati öneme sahiptir. Proje Etik Politikası, tüm çalışanlar, taşeronlar ve danışmanların dürüstlikle hareket etmelerini, etik konuları tanımalarını ve paylaşılan değerleri korumalarını rehberlik eder. IFC İş ve Çalışma Koşulları Performans Standardı doğrultusunda geliştirilen politika, İnsan Kaynakları ve İdari İşler Departmanı tarafından her yıl gözden geçirilir ve gerektiğinde güncellenir.

İstihdam koşulları, ayrımcılığı yasaklayan, çocuk ve zorla çalıştırmayı önleyen, yerel işgücünü destekleyen, adil ücret ve yan hakları tanımlayan, iş sağlığı ve güvenliği standartlarını belirleyen, eğitim sağlayan ve yüklenici haklarını koruyan Proje İstihdam Politikası Belgesi ile düzenlenir.

2025 yılında, Şirket etik çerçevesini güçlendirmek amacıyla web sitesinde aşağıdaki önemli politika belgelerini benimsemiş ve yayımlamıştır:

1. Etik Davranış Kuralları
2. Rüşvet ve Yolsuzlukla Mücadele ile Kara Para Aklanmasının Önlenmesi Politikası
3. Çıkar Çatışması Politikası
4. Etik ve Uyum İhlalleri Hakkında Disiplin Politikası
5. Etik Bildirim Politikası
6. Yapıtım ve İhracat Kontrolleri Uyum Politikası
7. Çevre ve Sosyal Sürdürülebilirlik Politikası
8. Çıkar Çatışması Bildirim Formu
9. İnsan Hakları Politikası

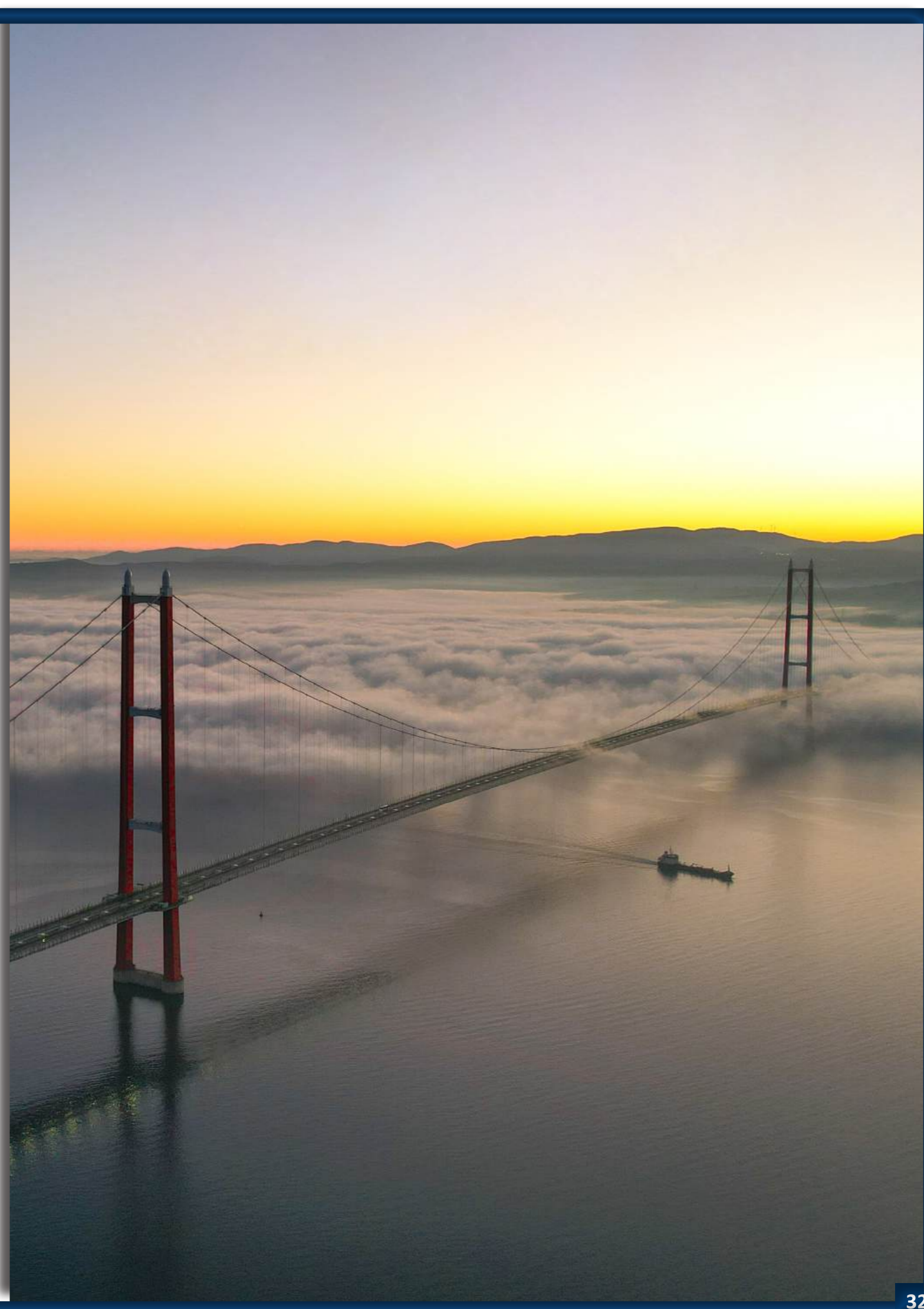
Usulsüzlük bildirimleri veya endişeler, aşağıdaki bildirim kanalları aracılığıyla iletilebilir:

**Telefon:** 0(212) 800 6581

**E-Posta:** [cok.ethics@speak-hub.com](mailto:cok.ethics@speak-hub.com)

**Bildirim Formu:** [www.speak-hub.com/cok-ethics](http://www.speak-hub.com/cok-ethics)

Bu kapsamlı çerçeve, etik standartların projenin her alanında rehberlik etmesini sağlayarak şeffaflık, hesap verebilirlik ve sorumlu operasyonları desteklemektedir.

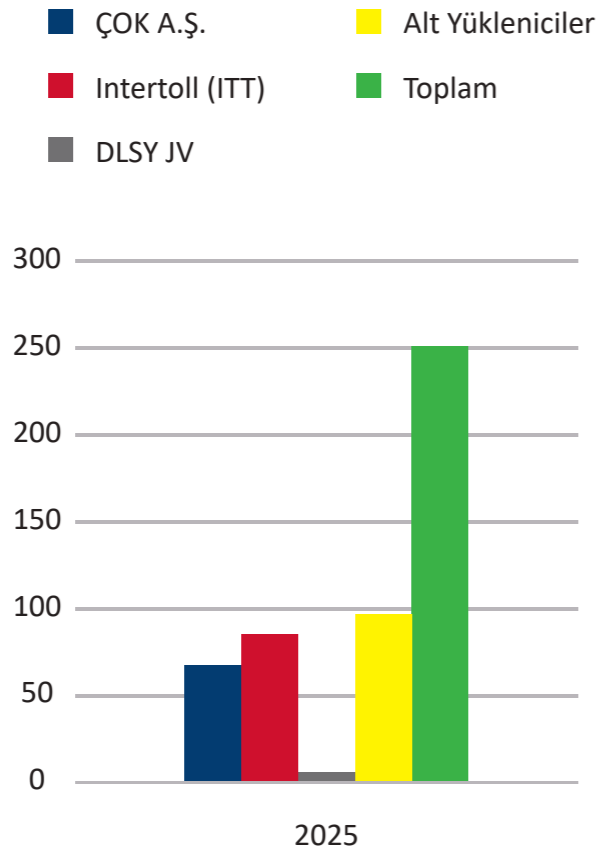


# İNSAN KAYNAKLARI YÖNETİMİ

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.

## 2025 SAHA ÇALIŞANLARI DEMOGRAFİKLERİ

ŞİRKET	TEKNİK PERSONEL	İDARİ PERSONEL	MAVİ YAKA	TOPLAM
ÇOK A.Ş.	17	52	0	69
ITT	11	7	65	83
DLSY JV	2	2	0	4
Alt Yükleniciler	11	5	78	94
Toplam	41	66	143	250



## 2025 ÇANAKKALE OTOYOL VE KÖPRÜSÜ A.Ş. ÇALIŞAN DEMOGRAFİKLERİ

DEPARTMAN	PERSONEL
Üst Yönetim	4
Teknik	17
Kurumsal İletişim	2
Finans	21
İdari İşler ve Sözleşmeler	22
Ankara Ofis	3
<b>TOPLAM</b>	<b>69</b>

\*\*Aralık 2025 sonu itibarıyla aylık hazırlanan raporlardan elde edilen verileri içermektedir.\*\*

## FARKLI KATEGORİLERDE ÇALIŞAN PERSONELLER

ÇANAKKALE OTOYOL VE KÖPRÜSÜ A.Ş.	
Kadın	%29
Erkek	%71
INTERTOLL (ITT)	
Köprü	%21
Otoyol	%79
DLSY JV	
Köprü	%0
Otoyol	%100
ALT YÜKLENİCİLER	
Köprü	%29
Otoyol	%71

\*\*2025 Aralık ayı sonu itibarıyla hesaplanmıştır.\*\*

Çalışanlar için şikâyet mekanizmamızı sürekli aktif tutuyoruz. İşletme aşamasının başlamasıyla birlikte, şikâyet mekanizmasını ve çalışan memnuniyeti uygulamalarını yeniden değerlendirecek ve güncellenen uygulamalar doğrultusunda İstihdam Politikası Belgemizi ve Çevresel ve Sosyal Yönetim Planımızı güncelleyeceğiz.

# EKONOMİK ETKİLER

## Yerel Katkı Kullanımının Teşvik Edilmesi

1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu Projesi, Proje İstihdam Politikası aracılığıyla çalışan haklarının korunmasını daha geniş sosyal ve ekonomik değer yaratma ile uyumlu hâle getirmeyi hedeflemektedir. Yaklaşımımız, yalnızca temel çalışma haklarını güvence altına alan bir işyeri oluşturmakla kalmayıp aynı zamanda sürekli beceri geliştirme, mesleki yeterlilik kazanımı ve kariyer ilerlemesini de teşvik etmektedir. Proje, insan haklarının korunmasına, çeşitlilik ve kapsayıcılığın desteklenmesine ve istihdamın her aşamasında eşit fırsatların sağlanmasına bağlıdır. İşe alım, kariyer gelişimi ve tüm insan kaynakları süreçleri şeffaflık, tarafsızlık ve adalet ilkeleri doğrultusunda yürütülmekte olup, yaş, cinsiyet, etnik köken, din veya diğer kişisel nitelikler temelinde hiçbir ayrımcılığa izin verilmemektedir. Bu ilkelerin uygulanmasıyla, proje sosyal adalete katkıda bulunmakta, yerel işgücü piyasasını güçlendirmekte ve proje etkisi altındaki bölgelerde bilgi ve uzmanlık transferini sağlamaktadır.

## Deniz Trafiği Risk Değerlendirmesi ve Deniz Kirliliğinin Önlenmesi

1915 Çanakkale Köprüsü inşaatının önemli bir kısmı deniz üzerinde gerçekleştiği için, deniz operasyonlarıyla ilişkili risklerin yönetimi projenin merkezî odak noktalarından biri olmuştur. Yoğun deniz trafiğine sahip Çanakkale Boğazı'nda güvenli ve sürdürülebilir operasyonların sağlanması amacıyla, 2018 yılında kapsamlı bir Deniz Trafiği Risk Değerlendirmesi tamamlanmıştır. Bu üç aşamalı değerlendirme, deniz kazalarından kaynaklanabilecek çevresel ve sosyal riskleri — gemi çarpışmaları, yakıt sızıntıları ve diğer acil durumlar dahil— hem niteliksel hem de niceliksel yöntemlerle analiz etmiştir.

Değerlendirme sürecinde, ticari gemi trafiği yoğunluğu, seyir rotaları, balıkçılık faaliyetleri, seyir işaretlerinin yerleşimi ve durumu, Türk Boğazları Gemi Trafik Yönetim Sistemi, tarihsel deniz kazası verileri, temel risk seviyeleri ve yakıt sızıntılarının olası etkileri ile acil durum müdahale hazırlığı gibi birçok kritik unsur dikkate alınmıştır. Bu titiz analiz sonucunda, belirlenen riskleri etkili şekilde azaltacak hem yapısal hem de prosedürel önlemler tespit edilmiştir.

2020–2021 yılları arasında, risk değerlendirmesi bulguları liman otoritesi, feribot işletmecileri ve yerel balıkçılar da dahil olmak üzere paydaşlarla aktif olarak paylaşılmıştır. Lapseki, Çardak ve Gelibolu Balıkçı Kooperatifleri ile düzenli toplantılar yapılmış, böylece yerel bilgi ve deneyimler operasyonel planlamaya entegre edilmiştir. Topluluk ilişki görevlileri, proje ile denizcilik paydaşları arasında köprü görevi görmeye devam ederek güncel bilgilerin paylaşılmasını ve geri bildirim mekanizmalarının işletilmesini sağlamaktadır.

İşletme aşamasında, risk değerlendirmesinden çıkan öneriler doğrudan proje tasarımına entegre edilmiş, idari ve prosedürel önlemler ise İşletme ve Bakım Yönetim Sistemlerine dahil edilmiştir. Bu önlemler, olası deniz kazalarını öngörmek, önlemek ve hızlı şekilde müdahale etmek üzere tasarlanmıştır.

Bölgede en yoğun deniz trafiğine sahip koridorlardan biri olan Çanakkale Boğazı, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından Gemi Trafik Hizmetleri aracılığıyla ileri düzey dijital gözetim ve takip sistemleri ile sürekli izlenmektedir. Proje, liman otoritesi ile her üç ayda bir rutin koordinasyon toplantıları yaparak ilerlemeyi gözden geçirmek, yeni riskleri belirlemek ve deniz güvenliğinde en iyi uygulamalarla sürekli uyumu sağlamaktadır.

Ayrıca, deniz kazalarından kaynaklanabilecek çevresel kirliliğe anında müdahale sağlamak üzere uzman bir taşeron da görevlendirilmiştir. Hazırlık kapasitesini güçlendirmek amacıyla, proje 7/24 görev yapan dört kişilik bir ekip ve özel bir tekneye sahiptir. Bu ekip, 300 metreye kadar alanı kapsayacak şekilde kontaminasyon önleyici önlemleri uygulayabilecek donanıma sahiptir ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün uzman müdahale birimleri gelene kadar kritik ilk müdahaleyi sağlayabilir. Tüm bu kapsamlı önlemlerle, proje deniz ekosistemlerini koruma, deniz trafiğini güvence altına alma ve Türkiye'nin en önemli altyapı projelerinden birinin çevresel etkilerini en aza indirme konusundaki kararlılığını göstermektedir.

## İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ

İş Sağlığı ve Güvenliği, projemiz için en öncelikli konudur. Çalışanlarımızı korumaya ve inşaat faaliyetlerini güvenli bir şekilde yürütmeye kararlıyız. COVID-19 pandemisinin ardından sağlık ve güvenliğe verilen önem daha da artmış ve güvenli ve sağlıklı bir çalışma ortamı sağlama konusundaki kararlılığımız güçlenmiştir.

İSG yaklaşımımız sadece mevzuata uyumla sınırlı değildir. Saha denetimleri, yapılandırılmış eğitimler ve kurallar, prosedürler ve planlar gibi yönetim araçlarını bir araya getirir. Sürekli iyileştirmeye odaklanarak, İSG mükemmelliği hedefi kurumsal kimliğimizin bir parçası haline gelmiştir.

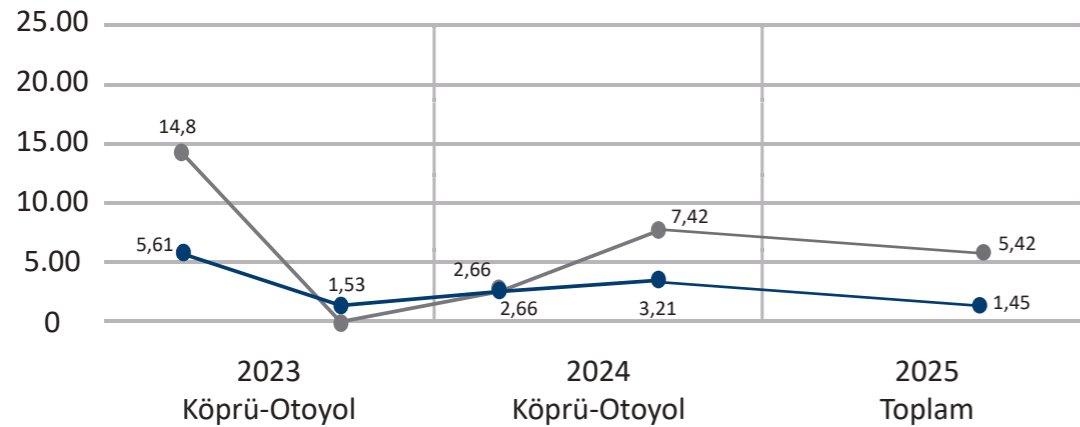
Bu zorlu dönemde de, çalışanlarımızın sağlığı, güvenliği ve refahını önceliklendirmeye, uygulamalarımızı değişen koşullara uyarlamaya ve inşaat faaliyetlerini güvenli ve emniyetli bir şekilde yürütmeye kararlılıkla devam ediyoruz.

PERFORMANS ENDEKSİ	2023 KÖPRÜ	2023 OTOYOL	2024 KÖPRÜ	2024 OTOYOL	2025 TOPLAM
Ölümlü Kazalar	0	0	0	0	0
İş Göremezlik Yaralanmaları	0	0	0	0	0
Kayıp Zaman Olayları	11	3	1	8	4
Kayıp Zaman Olay Sıklık Oranı (LTIFR)	5,61	1,53	2,66	3,21	1,45
Kaza Sıklık Oranı (AFR)	14,8	0	2,66	7,42	5,42
Kayıp Gün Sayısı	181	12	20	37	13
Ödül Sayısı	-	-	-	-	-
Ceza Sayısı	-	-	-	-	-
<b>TOPLAM EĞİTİM SAATLERİ</b>	<b>23.166</b>		<b>17.180</b>		<b>15.123</b>

Proje süresince İş Sağlığı ve Güvenliği uzmanları, performansı artırmak ve kazaları ile can kayıplarını önlemek amacıyla odaklı çalışmalar yürütmüştür. İSG Departmanı'nın kapasitesi önemli ölçüde güçlendirilmiştir. Doğal olaylar da dahil olmak üzere ölümlü sonuçlanan olayların ardından hızlı düzeltici önlemler alınmıştır. Riskleri ele almak amacıyla politikalar, planlar ve prosedürler gözden geçirilmiş, güncellenmiş rehberler ve yeni hazırlanan planlar hem Köprü hem de Otoyol ekiplerindeki tüm çalışanlara iletilmiştir. Buna paralel olarak İSG eğitim içerikleri güçlendirilmiş ve çalışan farkındalığı artırılmıştır.

### Kayıp Zaman Olay ve Kaza Sıklık Oranı

- Kayıp Zaman Olay Sıklık Oranı
- Kaza Sıklık Oranı



ISO 45001:2018 İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetim Sistemi'nin yedi ana maddesi (Madde 4–Madde 10) kapsamında bir boşluk analizi gerçekleştirilmiş, bu analizde çalışan yanıtları ve saha ziyaretlerinden elde edilen gözlemler kullanılmıştır. Bu analizden elde edilen öneriler, ISO 45001:2018 ile tam uyumu sağlamak açısından önemlidir. Sonuçlar, mevcut İSG Yönetim Sisteminin Proje kapsamında etkin bir şekilde uygulandığını ve çalışanların sistemin gerekliliklerini tatmin edici düzeyde anladığını göstermektedir.



# ARKEOLOJİ VE KÜLTÜREL MİRAS

Potansiyel arkeolojik ve kültürel miras etkileri, IFC Performans Standardı 8'e uygun olarak Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) sırasında değerlendirilmiş ve Proje güzergahı boyunca hassas bölgeler belirlenmiştir. ÇSED'in ardından planlanan arkeolojik araştırmalar gerçekleştirilmiş ve Avrupa yakasındaki hassas alanlar 2018 yılında netleştirilmiştir. Bu bulgular, Proje tasarımını yönlendirmiş ve Kültürel Miras Yönetim Planı'nın hazırlanmasına temel oluşturmuştur.

Bu planın uygulanabilmesi için 2018 yılında saha arkeoloji uzmanı görevlendirilmiş ve tüm güzergah boyunca ayrıntılı yürüyerek incelemeler yapılmıştır. Belirlenen potansiyel arkeolojik alanlar, Tekirdağ ve Çanakkale Arkeoloji Müzeleri dahil olmak üzere yerel müze müdürlükleri ile iş birliği içinde incelenmiştir. Tüm işçilere ve kazı taşeronlarına arkeolojik buluntuları tanıma ve yer altı çalışmalarında keşifler yapıldığında izlenecek doğru prosedürler konusunda kapsamlı eğitim verilmiştir.

2019 yılında hem Avrupa hem de Asya yakasında 15 kayıtlı ve kayıtsız alanda arkeolojik jeofizik değerlendirmeler tamamlanmıştır. Belirlenen buluntular, Arkeoloji Müzeleri ile düzenli koordinasyon sağlanarak korunmuştur.

Özellikle, "Gelibolu Alanı – 5" kayıtlı alanındaki kazılarda Geç Roma dönemine ait bir kase (5.–6. yüzyıl) ve Geç Bizans dönemine ait 43 mezar ortaya çıkarılmıştır. Bu buluntuların antropolojik çalışmaları, gömülen bireylerin yaş, cinsiyet, beslenme ve patolojik durumları hakkında değerli bilgiler sunmuştur.

Tüm kazılar, müze uzmanlarının gözetiminde gerçekleştirilmiştir. Yaklaşık 1.000 m<sup>2</sup>'lik kayıtlı alanda inşaat, arkeolojik buluntuların korunmasını sağlamak üzere rehberlik altında yürütülmüştür. Bu önlemler aracılığıyla Proje, Türkiye'nin zengin kültürel mirasının keşfi, korunması ve muhafazasına güçlü bir bağlılık göstermektedir.

# BİZE ULAŞIN

## ÇOK A.Ş.

Çanakkale Otoyol ve Köprüsü İnşaat Yatırım ve İşletme A.Ş.

## ANA KONTROL MERKEZİ

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 OFİS

Metropol İstanbul Sitesi, A1 Blok, Kat:0, Daire:14,  
34758 Ataşehir, İSTANBUL  
T: 0(216) 501 1915

## ANKARA OFİS

Mustafa Kemal Mahallesi, 2118 Caddesi  
Maidan İş ve Yaşam Merkezi, A Blok, Kat:13, No:155  
06530 Çankaya, ANKARA  
T: 0(312) 222 1915  
F: 0(312) 215 1915

Detaylı Bilgi İçin:

[www.1915canakkale.com](http://www.1915canakkale.com)  
[info@1915canakkale.com](mailto:info@1915canakkale.com)

2025

## YASAL UYARI

Yıllık Çevresel ve Sosyal Performans Raporu ("Rapor"), yalnızca bilgilendirme amaçlı olarak ÇOK A.Ş. tarafından hazırlanmıştır. Raporunda yer alan tüm bilgiler iyi niyetle sunulmuş olup, güvenilir olduğu düşünülen kaynaklardan temin edilmiştir. Yayın tarihi itibarıyla sunulan veriler doğru ve güvenilir kabul edilmekle birlikte, üçüncü bir tarafça bağımsız olarak doğrulanmamıştır. Raporun içeriği, herhangi bir şekilde beyan, garanti veya taahhüt olarak yorumlanmamalıdır. Ayrıca, sağlanan bilgilerin veya Rapor kapsamının gelecekte değişmeyeceğine dair herhangi bir garanti verilmemektedir. Raporun tüm hakları ÇOK A.Ş.'ye aittir.



# 1915 ÇANAKKALE

