

# Yayın Organı: Şantiye Dergisi

## Başlık: 10 Soruda 1915Çanakkale Köprüsü

Tarih: 09.06.2022

10 SORUDA

10 SORUDA



## 10 Soruda "1915 Çanakkale Köprüsü"

Youtube kanalımızda gerçekleştirdiğimiz ve sonrasında web sitemizin Şantiye TV sayfalarında da yayınladığımız "10 SORUDA..." canlı yayının serimizin 23 Mart 2022 günkü konusu **1915 Çanakkale Köprüsü**; konulu ise, bu önemli köprü'nün yapımını üstlenen konsorsiyumun üyelerinden **Yapı Merkezi**'nin Yönetim Kurulu Başkanı **Başar Arıoğlu**'ydu...

### 1 1915 Çanakkale Köprüsü ile ilgili genel bir değerlendirme alabilir miyiz?

**Çanakkale Köprüsü**'nin en önemli özelliği, iki ayazın denizde ve bu iki ayak arasındaki açıklığı 2022 metre olmasıdır. Bir dünya rekorudur. Söz konusu rekor daha önce 1975 metre ile Japonya'daki Akashi Kaikyo Köprüsü'ndeydi. Yani 1998'de inşa edilen ve yirmi yılın fazla bu rekoru taşıyan köprüyi **Çanakkale Köprüsü**'ne yapacak geçmiş olduk. Boğaz'da kayıdan kayıya bazı yerlerde 3,6 kilometre gibi büyük bir mesafe var. Köprü, haritaya bakıldığında kamyon ve tre trafiği için yapılabilirken en iyi noktada inşa edilmiş bir köprü. Karayolu en çok kısıtlan noktadan geçildi, yani orta açıklık özellikle 2022 metre olusun diye zorlanmaz bir

köprü değil. Doğru yerde konulmuş ve üzerinden geçecek olan trafik yük kapamadığını en etkin şekilde aktaracak noktaya yapıldı. Yapılacak iki nokta arasında mesafeli 2022 metreye yakın bir rakam çıkınca, idare bu açıklığı 2023'e ayarlayıp hem dünya rekorunu kurgu hem de Türkiye'nin 100. kuruluş yıl dönümünü böyle bir esere taçlandırmayı amaçladı. Türkiye, **Yavuz Sultan Selim Köprüsü**, **Osman Gazi Köprüsü** ve **1915 Çanakkale Köprüsü** ile dünyada ilk on dört olan üç köprüyi birbirinin peşi sıra yaptı. Bu ülkemizde için çok büyük, çok cesur bir atılım. Üç teknoloji köprüyle peşi sıra, hem de geçilme olmadan yapmak Türkiye için büyük bir başarı. Köprü bir **SEK (SEK) (SEK)** ve Limak ile Davim (Dİ, EAC) ve SK (SEK) olmak üzere iki Türk, iki Koreli firmamın ortak girişimi ile inşa edildi. Projede örnek bir ortaklık

gerçekleşti. Zaman zaman yorum farklılarımız olsa da bunları sahadaki iş akışımızın zamanında çözdük. Entegre bir ortaklık oluşturduk. "Integrated joint venture" olarak adlandırılan bir işbirliği işbirliği. Herkes kendi elindeki işi katkısı verebilecek en iyi kişileri ortaya koydu. Yani işi dönüp dönüp, dört parçaya ayırmadık. İş tek parça olarak bir organizasyon tarafından yapıldı. Sadece organizasyonun parçaları ayrı ayrı atıldı. Ondan da çok arkadaşımız aldık. Mesela daha önce ne Yapı Merkezi'nin ne de Limak'ın bünyesinde yer almış olmasına rağmen Türkiye'de önemli projelerde hizmet veren arkadaşlarımızdan da istifade ettik. Tecrübesi az olan fakat gelecek vaat eden arkadaşımıza kadromuza kattık. Onlardan da bu tecrübeli arkadaşlarımızdan bir saygınlık öğrenmelerini sağlamak adına çok geniş bir kadro oluşturduk. Dünya çapında bir proje olduğu için projenin icap ettirdiği her imalatla, o imalatla dünyada en iyi kim biliyorsa ona yaptırılmaya başlandı.

İşleri anlamda da önemli büyük tabii. Öyünü de getiren bir köprü oldu. Mesela artık Yunanistan veya Bulgaristan'dan bir saatte Çanakkale'ye ulaşabiliyor. Köprü Çanakkale'ye yapıldı ama aslında bir Batı Anadolu köprüsü oldu.

### 3 Yapı Merkezi olarak projedeki en büyük deneyiminiz ne oldu? size en çok ne öğretti? Ve projenin Yapı Merkezi için önemi neydi?

Yapı Merkezi olarak deniz operasyonları konusunda pek tecrübemiz yoktu. Bu projede özellikle deniz operasyonları masraflıydı, masraflıydı, dünyada hangı kaynaklar, hangi imalatlar var, teknolojiler nelerdir gibi konularda tecrübe ve referans edinmemize imkan sağladı.

Ayrıca bu boyutta bir çelik imalat için bir projenin de ilk defa içinde yer almasıydı. O açıdan da güçlü, öğrenildi, referans kazandı. Projede çok özel çözümler kullandık. Çelik dünya çapında bilgi isteyen bir iş. Tasarım firmamız geminin ciddiyeti ve daniyi gördü.

Diğer taraftan karayolu inşaatı anlamında da önemli bir referans edinildi. Ayrıca hem şirketimizin içinden hem de şirketimizin dışından Türk mühendislerin çok önemli tecrübe kazandı. Herkesin ölmüşi dünya çapında çalışabilecek arkadaşlar oldu. Eminim deneyimlerini en iyi kullanabilecekleri projelerde yer alacaklardır. Bence bu köprü inşaatıyla Türk mühendislik sektöründe insan kaynağı olarak güzel bir birikim kazandı. Bizim meslekte bazı projeler okul gibidir; bu proje de onlardan biri oldu.

### 4 Projenin inşaat sektörü ve teknolojileri açısından öneminden bahsedebilir misiniz? Köprü hangi önemli özelliklere sahip? Projede kullanılan inşaat teknolojileri içinde en dikkat çekicileri size hangileri?

Öncelikle böyle bir projeyi yaparken sağlam bir yere bismarın gerekiyor. Yani bu köprü'nün bütün ağırlığı iki avga ve iki anaaya dağıtarak bağlanıyor. Dolayısıyla, bir defa denizin içinde sağlam bir tabaka teklif edilmesi şart. Biz denizin içinde, ayakların altındaki bölgelerde tarama yöntemi ile denizin altına iki sayı kumlu kasımları yapıp, sonra bir dikkatli teklif edip, 2,25 metre çapındaki çelik kazıklar çıkararak öncelikle denizi tabanını sağlamlaştırdık. Ne jökien deniz tabanının 40 metre altındadır sağlam tabakalara yatacağına, ulaştırılmaması sağlanacak şekilde çelik kazıklar çıktı. Çelik kazıklar çıktıktan sonra, kesonun oturacağı bölgeye, o çelik kazıkların üstüne 10 metre derinliğinde kuma taş serildi. Bunun arka eksi 5 cm hassasiyetle yapıldı. Yani denizin 40-50 metre derininde, arka eksi 5 cm hassasiyetle bir kuma taş tabakası teklif edildi. Heronun da bunları üstüne batedi. Yani kesonlar bu kuma taş tabakasının üstüne oturuyor. Yani bu kesonlar kazıklara bağ-