

1915 Çanakkale Köprüsü 1 yaşını doldurdu

Çanakkale Boğazı'nın ilk, Marmara Bölgesi'nin ise beşinci asma köprüsü olan 1915 Çanakkale Köprüsü birinci yaşını doldurdu. 1915 Çanakkale Köprüsü, Türkiye Cumhuriyeti'nin 100'üncü Kuruluş Yılı'nı sembolize eden 2023 metrelik orta açıklığı ile Dünyanın En Uzun Orta Açıklıklı Asma Köprüsü unvanına sahip.

Çanakkale Boğazı'nın ilk, Marmara Bölgesi'nin ise beşinci asma köprüsü olan 1915 Çanakkale Köprüsü birinci yaşını doldurdu. Temelleri 18 Mart 2017 yılında atılan köprü, **İTİHAK**, Yapı Merkezi, DL E&C ve **SK Ecopiant** gruplarından oluşan konsorsiyum liderliğinde gerçekleştirildi. **1915 Çanakkale Köprüsü**, **Türkiye Cumhuriyeti'nin** 100'üncü Kuruluş Yılı'nı sembolize eden 2023 metrelik orta açıklığı ile Dünyanın En Uzun Orta Açıklıklı Asma Köprüsü unvanına sahip.

Çanakkale'nin Lapseki ile Gelibolu yarımadası arasında geçişi sağlamak için kurulan **1915 Çanakkale Köprüsü**, 18 Mart 2022'de hizmete girdi. Birinci yaşını dolduran köprü, **Çanakkale** Boğazı'nın ilk, Marmara Bölgesi'nin ise beşinci asma köprüsü oldu. **Türkiye Cumhuriyeti'nin** 100'üncü Kuruluş Yılı'nı sembolize eden 2023 metrelik orta açıklığı ile Dünyanın En Uzun Orta Açıklıklı Asma Köprüsü unvanına sahip. 770'er metre yan açıklıklar ile köprü'nün uzunluğu 3 bin 563 metreye, 365 ve 680 metrelik yaklaşım viyadükleri ile birlikte toplam geçiş uzunluğu 4 bin 608 metreye ulaşüyor.

1915 Çanakkale Köprüsü, Marmara Otoyol Ringinin tamamlanmasını sağlayacak Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Savaştepe Otoyolu'nun en önemli geçiş noktasını oluşturuyor. **Çanakkale** Boğazı'nda tarihte ilk kez kesintisiz karayolu bağlantısını sağlayan **1915 Çanakkale Köprüsü** ile boğaz geçiş süresi altı dakikaya indi.

Köprü, 18 Mart 2022'de trafığa açıldı
Çanakkale Boğazı'na köprü yapma düşüncesi ilk kez 1984-1989 yılları arasında ortaya atıldı. Daha sonra 1994'te tekrar gündeme gelen köprü projesi için 1995'te **İTİHAK** çıktı. 18 yabancı firmam katıldığı, **İTİHAK** kazanan firma, projenin yapılabilir olmadığını belirterek projeden çekildi. 3 Mart 2016 tarihinde dönemin **Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme** Bakanı Binali Yıldırım,

yeniden gündeme alınan köprü'nün adının "**1915 Çanakkale Köprüsü**" olacağını açıkladı. 28 Ocak 2017 tarihinde **1915 Çanakkale Köprüsü**'nün **İhalesini** en kısa işleme süresini teklif eden **İTİHAK** kazandı. **İhale** sürecinin tamamlanmasıyla, köprü'nün temeli 18 Mart 2017 tarihinde Başbakan Binali Yıldırım, **İhale** firması **Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan** ve Güney Kore Altyapı ve **Ulaştırma Bakanı Ho-In Kang**'ın da katıldığı törenle Lapseki'de atıldı. 6 Mayıs 2020'de köprü'nün kuleleri tamamlandı. Şubat 2022'de tamamlanan köprü, 18 Mart 2022'de trafığa açıldı. Seyit Onbaşı'nın kaldırıldığı top mermilerini simgeleyen her biri 16 metre boyundaki metal figürler, Kasım 2022 ve Aralık 2022 tarihlerinde köprü kulelerinin tepelerine yerleştirildi. Lastik tekerlekli araçların geçebildiği köprü'nün orta açıklığı 2 bin 23 metre, toplam uzunluğu ise 3 bin 563 metredir. Bu orta açıklık uzunluğu ile köprü,



Japonya'daki Akashi Kaikyo Köprüsü'nü 32 metre geçerek Dünyanın En Uzun Asma Köprüsü unvanına aldı. Kule yüksekliği ise Osmanlı ordusunun **Çanakkale** Savaşı'nda 18 Mart 1915'te aldığı galibiyetine atıfta, üçüncü ayın 18'inci gününü anlamına gelecek şekilde, 3 ve 18 sayılarından oluştu. Kulelerin üzerine Seyit Onbaşı'nın savaş sırasında tek başına kaldırdığı top mermilerini temsil eden 16 metre uzunluğunda ve 78 ton ağırlığında mermeri figürleri yerleştirildi. Böylece köprü'nün toplam yüksekliği 334 metreye ulaştı. Kulelerde kullanılan kırmızı ve beyaz renkler, Türk bayrağına atfen seçildi.

Yapım maliyeti 31 milyar euro 4,6 kilometre uzunluğundaki köprü ve 101 km'lik otoyol, 3,1 milyar euro yatırım bedeliyle tamamlandı. **İTİHAK**-Güney Kore ortaklığında yapılan **1915 Çanakkale Köprüsü**, 2034 yılından itibaren devlete devredilecek. **İTİHAK**'ın mega projelerinden biri olarak

kendisinden uzun zaman bahsettiği olan **Çanakkale Köprüsü** için uzmanlık alanlarına göre iş bölümleri yapıldı. Konsorsiyum ortağı dört şirket, köprü ve otoyol inşa süreçlerinde ciddi oranda hizmet ve ürün alımları da yaptılar. Projenin ihtiyacı yüzlerce, hatta binlerce farklı alandaki hizmet ve ürünler için binin üzerinde şirketten tedarik sağlandı. Son derece rekabetçi olmasının gereken hizmet ve ürün alım süreçlerinde, anlaşma sağlanan bu binin üzerinde şirketin 700'ünün **İTİHAK**'den olması ülkemiz iş yapma için çok önemli bir gururu da oluşturuyor. **1915 Çanakkale Köprüsü** ve otoyolunun, alt ve üst yapısına, **İTİHAK**'ın değer yaratan sanayi ve hizmet kuruluşları büyük katkı sundu. Sorumluluk alınan alanlarda, yepyeni metodlar denendi, özel üretimler gerçekleştirildi, pek çok ürün ilk kez bu anlamlı projede tatbik edildi.

Çanakkale Boğazı'nda kıtalar ilk kez bağlandı
Asya ile Avrupa kıtalarını **Çanakkale** Boğazı'nda ilk kez birbirine bağlayan **1915 Çanakkale Köprüsü**'nün yapımında, **İhale** ve **Altyapı, Denizcilik ve Haberleşme Genel Müdürlüğü** görevlilerinin yanı sıra yaklaşık 5 bin 100 personel ve 740 iş makinesi çalıştı. Proje kapsamında köprü'nün yanı sıra iki yaklaşım viyadüğü, dört betonarme viyadük, altı alt geçit köprüsü, 38 üst geçit köprüsü, beş köprü, 43 alt geçit, 115 çeşitli boyutlarda menfez, 12 kavşak (devlet yolu üzerindeki kavşaklar dahil), dört otoyol hizmet tesisi, iki bakım işletme merkezi ve altı ücret toplama istasyonu inşa edildi. Ayrıca, Malikara-Çanakkale Otoyolu ve **1915 Çanakkale Köprüsü** ile Marmara ve Ege bölgelerindeki limanlar, demir yolu ve hava ulaşım sistemlerini karayolu ulaşım projeleriyle entegreasyonu sağlanacak, bu bölgelerde ekonomik gelişime ve sanayinin ihtiyacı duyduğu dengeli bir planlama ve yapılandırmanın oluşturulmasına imkan sağlanacak.