

ASFALT



AYBERK ÖZCAN
Yönetim Kurulu Başkanı

Tuncer Ertan
Başkan Vekili

Deha Emral
Başkan Vekili

Tahir Çelik
Başkan Vekili

Onur Pekgöz
Sekreter Üye

İbrahim Yaykiran
Muhasip Üye

Çağatay Kalkancı
Üye

İhsan Çetinceviz
Üye

Derya Şenyay
Genel Koordinatör

Zeliha Temren
Teknik Uzman

Gülay Malkoç
Teknik Uzman

Seray Toraman
Asistan

Yönetim Yeri
Küpe Sokak No: 10 / 3
06700 GOP/ANKARA
Tel: 0.312.447 42 25
Faks: 0.312.447 42 26

www.asnud.org.tr
asfalt@asnud.org.tr

Bakan Lütfi Elvan Karayolları Bölge Müdürleri Toplantısında Sektöre Önemli Mesajlar Verdi

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Lütfi Elvan, görevi üstlenmesini müteakip, ilk defa katıldığı Karayolları Bölge Müdürleri Toplantısının açılış töreninde yaptığı konuşmada önemli mesajlar verdi. > 3



Karayolları 64. Bölge Müdürleri Toplantısı Yol ve Asfalt Sektörünü Ankara'da Buluşturdu

Her yıl geleneksel olarak düzenlenen Karayolları Bölge Müdürleri Toplantısının 64.sü 7-12 Nisan 2014 tarihleri arasında yapıldı. > 4-5



ASMÜD FunBitS Projesinin Partneri Oldu

ASMÜD, Avrupa Yol Direktörleri Birliği-CEDR'e üye 6 ülke tarafından fonlanan "Durabiliteyle ilgili Fonksiyonel Bitüm Spesifikasyonları-FunDBitS" projesinin partneri oldu. > 6



Dünyanın Tercihî Asfalt Yollar

Dünyada yol yapımında tercih edilen asfalt, ülkemizin de tercihi olmuş ve kaplamalı yol ağımızın tamamı asfalt ile teşkil edilmiştir. Ülkemizde beton yol uygulaması ise deneme kesimleri düzeyinde kalmıştır. > 7





Ayberk Özcan
ASMÜD Yönetim
Kurulu Başkanı

Değerli Meslektaşlarım,

Biz müteahhitler, İhale Kanununda süregelen değişiklikleri ve bu değişikliklerin tebliğler, yönetmelikler gibi Kanunun uygulanmasında yol gösterici niteliği olan dokümanlarda ne gibi değişimler yaratacağını keşfetmeye, üyesi olduğumuz sivil toplum kuruluşları kanalıyla bu değişimlerin sektörün görüşleri doğrultusunda yapılması için sarf ettiğimiz çabaya ayırdığımız zamandan çok daha azını, maalesef endüstrimizdeki gelişmeleri izlemeye ayıramıyoruz.

Teknik konulara ağırlık veren, AB ve ABD'deki asfalt endüstrisini, üyelikleriyle yakından takip eden bir STK'nın Başkanı ve Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği'nin Başkan Vekili olarak Avrupa asfalt endüstrisi bugünlerde ne durumda, uğraşları, zorlukları ve fırsatları neler; Avrupa, ülkemiz asfalt endüstrisine nasıl bakıyor; bu konular hakkında sizlere kısaca bilgi aktarmak istiyorum.

Son yıllarda Avrupa asfalt endüstrisinde önemli krizler yaşanırken, ülkemizin asfalt üretiminde Avrupa'da Almanya'dan sonra 2. sıraya yerleşmesi, Yap-İşlet-Devret modeliyle ihale edilen mega projeler, neredeyse bakım ve onarım işleri haricinde yeni yol projeleri bulunmayan Avrupa Birliğinde ülkemizin "bir cazibe merkezi" olarak görülmesini sağlamıştır. Yurt dışındaki ekipman üreticileri ve katkı malzemesi tedarikçilerinden tutun da, yatırımcı ve uygulayıcılara kadar çeşitli paydaşların ülkemizde yapılan işlere dahil olma isteklerini ve girişimlerini yakından izlemekteyiz.

Ülkemizdeki iş potansiyeli böyle iken, endüstrimizin sürekli gündeminde olan sorunlar var. Nisan başında yapılan 64. Karayolları Bölge Müdürleri Toplantısı İdare Müteahhit İlişkileri Oturumunda her yıl olduğu gibi bu yıl da bu sorunları dile getirerek idarenin desteğini istedik. Yıllardır çözüm aradığımız bu konular sektörcü bir şekilde biliniyor. Bu nedenle daha ilgi çekeceği düşüncesiyle teknik konularda uyum sağlama yükümlülüğünde olduğumuz Avrupa asfalt endüstrisinin gündeminde yer alan hususlara değinmek istiyorum.

Birçok AB üyesi ülkeyi çatısı altında toplayan Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği, Avrupa asfalt endüstrisinin sesi konumundadır. Bu nedenle de EAPA'nın gündemi Avrupa asfalt endüstrisinin gündemini yansıtmaktadır. EAPA, gündemini çevre, sosyal yaşam ve ekonomiyle bağlantılı olarak "sürdürülebilirlik" kavramı üzerine odaklanmış olan Avrupa Birliği'nin direktifleri üzerine inşa etmektedir. Sürdürülebilirlik kavramı kapsamında ana hedefler; çevrenin etkin korunması, doğal kaynakların ihtiyatlı ve verimli kullanılması, toplumun ihtiyaçlarını karşılayan sosyo-ekonomik gelişmenin sağlanması ve istihdam düzeyinin yüksek ve stabil tutulmasıdır.

Avrupa asfalt endüstrisinin odaklandığı konuları teknik, sağlık-güvenlik ve çevre açısından sıralayacak olursak; gündemde:

- Sera gazı -CO2 emisyonunun azaltılması,
 - Enerji tüketiminin azaltılması,
 - İlik asfalt uygulamaları,
 - Asfaltın geri kazanımı,
 - Atıkların (ikincil malzemelerin) kullanımı,
 - Gürültünün azaltılması,
 - Standartların ve deney yöntemlerinin revizyonu,
 - Performans şartnameleri ve sözleşmelerinin uygulanması,
 - Özel bağlayıcıların ve çevre dostu katkıların geliştirilmesi,
 - Asfalt kaplamalarda erken bozulmaların azaltılması,
 - Yol yapımında işçi sağlığı ve güvenliği,
 - Bitüm, katkı malzemeleri ve ekipman üreticileri ile uygulayıcıların birlikte çalışmaları,
 - Asfalt kaplamaların avantajları
- konuları yer almaktadır.

Bu son konu ile ilgili olarak EAPA ve Avrupa Bitüm Birliği tarafından asfaltın üstünlüklerini çeşitli kanıtlarla ortaya koyacak ortak bir proje Nisan ayında başlatıldı. Bu proje kapsamında, sadece yol otoritelerinin değil, yol kullanıcılarının da bilgi edinebileceği, tüm dünyada en çok tercih edilen bir üstyapı kaplama malzemesi olan asfaltın avantajları hakkında bir web sitesi platformu oluşturulmaktadır. Avrupa asfalt ve bitüm endüstrisinin gündemindeki bu konuyu, yani asfaltın üstünlüklerini, bültenimizin bu ve gelecek sayılarında sizlere kısaca aktaracağız.

Özetle; Avrupa Birliği üyesi ülkeler, özellikle de gelişmişlik düzeyi daha ileri olanlar, **global yaklaşımları göz önüne alarak yenilikleri izlemek, uygun olanları kararlı ve en iyi şekilde ülkelerine adapte etmek, insana – sağlığa- çevreye saygılı ve etik kurallar ile çalışmak** gibi temel yaklaşımları benimseyerek sorumluluk bilinciyle hareket etmektedirler.

Yeniliklerin adaptasyonu, çevreye-insana saygılı ilerleme ve sürdürülebilirlik anlayışının bir bilinç haline gelerek gerçeğe dönüşmesi, toplumun her kesimine yayılması ve toplumun bir yaşam biçimi haline gelmesi bir süreç gerektirir. Bu süreç içinde gelişmelerin farkına varılarak önemsenmesi ilk aşama olup, esas olan sektörün tüm paydaşlarının bir araya gelerek, empati, saygı ve bilgi ortamında bunları hayata geçirebilmeleridir.

Her ne kadar kendimize özgün sorunlarımız olsa da dev projelerimizde otoyollar, viyadükler, köprü ve tüneller yapıp, "yollar" kat ederken, gelişmelerin global değerlerle birlikte uygulanması ile kısa vadede olmasa bile uzun vadede ülkemizin, bireylerimizin, endüstrimizin ve de gelecek nesillerin çıkarlarına hizmet edeceğimizi düşünüyor, hepimize saygılar sunuyorum.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Lütfi Elvan Karayolları Bölge Müdürleri Toplantısında Sektöre Önemli Mesajlar Verdi



Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Lütfi Elvan; "Karayollarımız, özellikle yüklenicilerimiz dünyada söz sahibi bir konuma geldiler. Ciddi bir teknik altyapıya sahip oldular. Gerçekten; özellikle karayolu altyapısı itibarıyla bu firmalarımızı inanılmaz başarıyorlar. Tüm yüklenici firmalarımızı kutluyorum"

Bakan Elvan: "Karayolları etüt proje çalışmalarını güçlendirmek zorunda. Sağlam bir proje altyapısı oluşturmalıyız, bunu yapmak zorundayız ki bizim projelerimiz sağlıklı bir şekilde yürüsun."

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Lütfi Elvan, görevi üstlenmesini müteakip, ilk defa katıldığı Karayolları Bölge Müdürleri Toplantısının açılış töreninde yaptığı konuşmada önemli mesajlar verdi. İşleri önceliklendirirken bazı standartların ve ilkelerin olması gerektiğine değinen Bakan, bu toplantıda, karayolcuların önümüzdeki 8 ayda yoğunlaşacakları, hızlandırılacakları projeleri gözden geçireceklerini belirterek, yapılacak iş miktarının tespitinden sonra mutlaka yükleniciye bilgi verilmelidir dedi. Yüklenicilerin şantiyelerini belirlenen takvim ve ödenek seviyesine göre yönetmelerine ve işlerin zamanında planlanmasına imkan sağlanmasını isteyen Bakan, yükleniciyi zor durumda bırakacak

Etüt proje çalışmalarına yönelik bir değerlendirme yapan Ulaştırma Bakanı, bugün halen yol yapımında onlarca, yüzlerce ikmal projeleriyle karşı karşıya kaldığını belirterek; "hangi bölgede ikmal projesi yok, her bölgede var. Bir proje hazırlanır, o projenin maliyeti bellidir ve o proje o maliyetle yapılır. Ama özellikle proje hazırlama aşamasında bazen acele ediyoruz. Bazen sağlıklı bir proje fizibilitesinin yapılmasını çok fazla önemsemiyoruz. Bazen de iyi bir teknik altyapımızın olmaması nedeniyle projelerimizi düzgün çıkaramıyoruz, üretemiyoruz" dedi.

bir belirsizlik içinde hareket edilmemesi gerektiğini vurgulayarak müteahhitler de biz de önümüzü görebilmeliyiz dedi. Ülkemizin ekonomisine, istihdamına ve teknolojisine katkı sağlayan müteahhitlerin iş planlamalarını yapabilmeleri için önlerindeki 1-2 yıllık bir süreçte işlerinin nereden nereye gidebileceği, ödemelerin ne zaman, nasıl ve ne şekilde yapılacağı konusunda mutlaka bilgi sahibi olmaları gerektiğini ifade ederek karayolcuların bir bütün olarak iş planlarını netleştirmelerini istedi.

Konuşmasında 2014 yılı öncelikleri konusundaki görüşlerine de yer veren Bakan, "bizim için en öncelikli projeler, makul bir ödenekle 2014 yılında bitirilebilecek olan ve yatırım programında yer alan projelerdir" açıklamasını yaptı. Birinci öncelik içinde yer alan başka bir hususun da özellikle YİD modeli çerçevesinde yürütülen projeler olduğunu belirterek, "YİD modeli oldukça başarılı bir model ve mevcut uygulamalara baktığımızda YİD modeli çerçevesinde yürütülen projelerin vaktinden çok daha önce bitirildiğini de görüyoruz; bu nedenle YİD projelerini hızlandıracamız" dedi.

Bakan Elvan; "Gerek karayolu idaresi ve gerekse yüklenicilerimiz hem teknoloji açısından, hem yol kalitesi ve standartları açısından bir "Başarı hikayesi" yazdılar" diyerek takdirlerini ilettili.

64. Karayolları Bölge Müdürleri Toplantısı Yol

Her yıl geleneksel olarak düzenlenen Karayolları Bölge Müdürleri Toplantısının 64.sü 7-12 Nisan 2014 tarihleri arasında yapıldı. Ankara'da yapılan Açılış Töreninden sonra, karayolcular geçen yılı değerlendiren ve 2014 yılı programını şekillendiren çalışmalarına ilişkin toplantılarına Konya'da devam ettiler. 64. Karayolları Bölge Müdürleri Toplantısı, 12 Nisan'da Ankara'da yapılan ve idare ile özel sektörü buluşturan İdare-Müteahhit İlişkileri Oturumu ile sona erdi.

Toplantının Açılışında Genel Müdür Cahit Turhan 2013 Çalışmalarını ve 2014 Hedeflerini Paylaştı

Karayolları Genel Müdürü Cahit Turhan yaptığı açılış konuşmasında, gelişmiş teknolojileri kullanarak, tarihe, doğaya ve çevreye duyarlı, uluslararası kurallara uygun, hızlı, güvenli, konforlu ve ekonomik taşımacılığa imkan tanıyan, diğer ulaşım modlarıyla koordineli yol ağını tesis etmek için çalışmalarını sürdürdüklerini belirterek, KGM'nin sorumluluğu altında toplam 65.740 km'lik yol ağı hakkında bilgi verdi.

Yolların ülkenin sosyal ve ekonomik gelişiminin lokomotifini olduğunu ifade eden Genel Müdür, yol standartlarının yükseltilmesinde alınan önemli mesafelerle ilgili açıklamalar yaptı. 2013 yılında 798 km Bölünmüş Yol ve 1.097 km tek yolun tamamlanarak açıldığını, yollarda 2 bin 130 km'si Bitümlü Sıcak Karışım kaplamalı, 13 bin 747 km'si sathi kaplamalı olmak üzere 15 bin 877 km asfalt yapım ve onarım çalışması gerçekleştirildiğini ifade eden Genel Müdür, yapımına başlanan bölünmüş yol çalışmalarında 23 bin 54 km'ye ulaşıldığını ve 74 ilimizin birbiri ile bölünmüş yollarla bağlandığını vurguladı. Kısaca yürütülen YİD projeleri hakkında bilgi veren Turhan, 2014 hedeflerini de aktardı.

Yollarımızda etkin bir ulaştırma altyapısı için akıllı ulaşım sistemlerinin uygulamaya başlandığına ve bu kapsamda kazaları en aza indirmeyi hedefleyen "Affeden Yollar" çalışmasına değinen Genel Müdür; karayollarında hız yönetimini, geometrik standartların düzenlenmesini, oto korkuluklarda enerji sönmüleyici sistem uygulamalarını, yoldan çıkan araçların yola dönüşünün sağlanmasını ve acil kaçış rampası uygulamalarının hayata geçirilmeye devam edildiğini belirtti.

Sayın Turhan konuşmasını; "Ülkemizin her köşesinde alın terini sevgi hamuruyla yoğuran, sabır ateşi ile pişiren bu güzel hizmetleri üreten, siz fedakar Karayolcu arkadaşlarıma ve bizimle



iş yapan özel sektör çalışanlarına, mevcut kaynakları en iyi şekilde kullanarak, aynı çalışma heyecanı ile görevlerini sürdürmeleri temennisiyle başarılar diliyorum" diyerek tamamladı.

İdare Müteahhit İlişkileri Oturumunda Sivil Toplum Kuruluşlarının Temsilcileri Sorunlarını, Çözüm Önerilerini ve Beklentilerini Aktardılar

Toplantının son günü gerçekleştirilen oturumda; Karayolları Genel Müdürünün yürütülmekte olan projelere, projelerle ilgili sorunlara değindiği konuşmasını müteakip hazırlanan program çerçevesinde sırasıyla Türk Müşavir Mühendisler ve Mimarlar Birliği adına Başkan Yardımcısı Hamdi Aydın, Türkiye Müteahhitler Birliği adına Başkan Emin Sazak ve Türkiye Asfalt Müteahhitleri Derneği adına Başkan Ayberk Özcan söz alarak sektör görüşlerini, öneri ve beklentilerini aktardılar.

Üyelerinin tasarım ve yapım kontrollük işi üstlenen firmaların olduğunu belirten Hamdi Aydın, konuşmasında, kontrollük hizmeti veren çok sayıda firmanın olduğunu, ancak karayolu YİD projelerinde bir tane bile Türk mühendis ve müşavirlik firmasının bulunmayışının değerlendirilmesi gerektiğine dikkat çekti. İdarenin projeleri sağlıklı kontrol etmesi gerektiğini ifade eden Aydın, "Bakanlığımızın da belirttiği gibi KGM'nin proje kadrosu güçlendirilmeli" dedi. Ayrıca, Aydın, projelerin onay süresinin oldukça uzun olduğunu,

yetersiz projeler nedeniyle müteahhitlerin projelerde değişiklik yaptığını, bu gibi durumların ise işlerin zamanında tamamlanamamasına sebep olduğunu belirtti. Ülkemizdeki müşavirlik sektörü cirosunu ABD ve AB ülkeleriyle karşılaştıran Hamdi Aydın; yapım kontrollük hizmetlerinde "müşavir" kavramının anlaşılmadığını ifade ederek; "müşavire sorumluluk verilmeli ve hesap sorulmalı" dedi.

Türkiye Müteahhitler Birliği adına konuşan



ve Asfalt Sektörünü Ankara'da Buluşturdu



Başkan Emin Sazak; son yıllarda kullandıkları "Sadece yapılar değil, zamanlar, mekanlar ve insanlar arasında ilişkiler inşa ediyoruz" sloganının temelinde yurtiçinde ve dışında inşa ettikleri ulaşım altyapısının ve özellikle de karayollarının payı olduğunu belirterek; "Karayolları Genel Müdürlüğümüz de biz müteahhitlerin gönlünde, meslek yaşamında ve anılarında gerçekten çok farklı bir yer tutar" dedi. 103 ülkeye yayılmış ve toplam tutarı 275 milyar ABD Dolarını aşan uluslararası faaliyetlerinin %12'sini yol-köprü-tünel inşaatlarının oluşturduğunu; uluslararası pazarda bugün sahip olunan rekabet gücüne ulaşılmasında DLH, DSİ ve Karayolları'nın yatırımlarının çok önemli rol oynadığını vurguladı. Sazak, sektörün başarılarının gururunun birlikte paylaşıldığını; ancak çözüm bekleyen sorunların olduğunu ifade ederek, kısaca bu sorunlara değindi. En temel sorunun, kamu ihale mevzuatında yapılan onlarca değişikliğe rağmen halen devam eden aşırı düşük teklifler olduğunu belirten Sazak, aşırı düşük tekliflerin sonuçlarının; bitmeyen, pahalıya mal olan işler, kalitesiz yapılar, ödenmeyen SGK primleri, iş kazaları ve hatta can kayıpları olduğuna dikkat çekti. "İşveren idare işi tamamlamak uğruna, istemeden de olsa kalitesizliğe göz yummak durumunda kalmamalı; daha önemlisi, kârlı kalemlerle sözleşme bedeline ulaşarak işin tasfiyeye götürülmesine seyirci kalmak zorunda olmamalıdır" dedi. Yapım aşaması öncesi etüt, tasarım, mühendislik ve teknik müşavirlik süreçlerine gereken önemin verilmediği projelerin nihai maliyetlerinin her zaman daha ağır olduğunu vurguladı. Başkan Sazak konuşmasını "bakanlıklarımız ve DLH, DSİ ve Karayolları gibi işveren kuruluşlarımızla ilişkilerimiz dahilinde, karşılıklı açık ve sürekli bir bilgi akışının sağlanması yaklaşımı, biz müteahhitlerin geçmişten beri gelen en büyük beklentisidir" sözleriyle sonlandırdı.

İnşaat sektöründe yol ve asfalt konularıyla doğrudan ilgili tek sivil toplum kuruluşu olan Türkiye Asfalt Müteahhitleri Derneği adına konuşan Başkan Ayberk Özcan sözlerine, ASMÜD'ün karayolu strateji ve politikalarını dikkatle izlediğini ve sektördeki gelişmeleri yakından takip ettiğini belirterek başladı. Karayolu ağının tamamının 2023 yılına kadar bitümlü sıcak karışım tabakaları ile kaplanması hedeflendiğinden, bu hedefe ulaşabilmek için her yıl en az 40 milyon ton üretim yapılması gerektiğini hatırlatan Özcan, her yıl yeterli ödenek akışının sağlanmasını istedi. Bakan Lütfi Elvan'ın

açılış konuşmasında öncelikli işler olarak işaret ettiği, 2014 ve 2015 yıllarında makul ödeneklerle bitirilebilecek olan öncelikli projelerin belirlenmesini ve gerekli ödenek tutarları ile ödeme planlarının acilen tespit edilerek uygulamaların başlatılmasının önemine değinen Özcan, sektörün yaşadığı ve idarenin çözümlemesi veya çözümlenmesine destek vermesi istenen konuları aktardı. Öncelikle, yolların aşınma tabakası yapılmadan trafiğe açılmasının yarattığı sorunlar; kaynakların verimli kullanımı; kısmi kesin kabul uygulamasının bir an önce hayata geçirilmesi; agrega ocaklarının ve ariyet ocaklarının idare tarafından gösterilmesi; bitüm temininde idarece

genel bir uygulamanın tercih edilmesi, bitümün ya müteahhit ya da idarece temin edilerek farklı uygulamalara son verilmesi, fiyat farkları ile ilgili olarak uygun endekslerin kullanılması, ihalelerde iş kalemlerinde ağırlık oranlarının işin niteliğine ve gereklerine göre gerçekçi bir şekilde belirlenmesi gibi konulara değinen ASMÜD Başkanı, Derneğin görüş ve önerilerini katılımcılarla paylaştı.

Toplantının açılışında Bakan Lütfi Elvan'ın önemle üzerinde durduğu, İdare Müteahhit ilişkileri Oturumunda ise TürkMMMB

ile TMB temsilcilerinin de bulunduğu karayolu işlerinin yetersiz ön projelerle ve hatta projersiz olarak ihale edilmesi konusuna da dikkat çeken Özcan, ön projelerle tespit edilen yaklaşık maliyetler ile verilen tekliflerin gerçek koşulları yansıtmadığını, ihalelerde öngörülen şartların çok dışında, önemli proje değişikliklerine yol açan bu durumun haksız rekabete neden olduğunu belirtti.

Konuşmasında haksız rekabete neden olan; aşırı düşük teklifler, yapılabirlik sınırının çok altında verilen sembolik fiyatlar gibi konulara da yer veren Özcan, ayrıca ihalelerde uygulanan farklı ihale usullerinin daha ayrıntılı ve anlaşılır olarak açıklığa kavuşturulmasının önemini vurguladı.

Kamu İhale Yasasının yayınlandığı tarihten bu yana, 11 yılda 164 kez değiştirilmiş olmasına rağmen, sorunların çözülemediğine dikkat çeken ASMÜD Başkanı, yeni bir mevzuatın hazırlanmasının şart olduğunu belirterek bu konuda sektördeki sivil toplum kuruluşlarının, deneyimlerini paylaşmaya ve idarenin desteğiyle gerekli girişimlerde bulunmaya hazır olduklarını ifade etti.

Sözlerine hem özel hem de kamu kesiminde asfalt endüstrisinin teknik anlamda gelişimi için emek veren ASMÜD'ün kaliteli, yüksek performanslı, uzun ömürlü ve güvenli yollar için işbirliği içinde çalışmaktan onur duyduğunu vurgulayarak tamamlayan Ayberk Özcan, 2014 iş sezonunda tüm sektöre başarılar diledi.



ASMÜD FunDBitS Projesinin Partneri Oldu



ASMÜD'ün de yer aldığı, Avrupa Standardizasyon Kurumu Bitümlü Bağlayıcılar Komitesi, "aynı kategoride bulunan bitümlü bağlayıcıların, yol uygulamalarında farklı performans gösterdiği, bu bağlayıcılara uygulanan mevcut geleneksel deneylerin asfaltın durabilitesini yansıtmadığı" kanaatinde. Çünkü, son derece kompleks yapıya sahip olan bitümlü bağlayıcıların ham petrol değişikçe kompozisyonları da değişmekte; buna karşın geleneksel deneyler, bitümü, sabit özelliklere sahip bir ürünmüş gibi değerlendirmektedir. Bağlayıcılara uygulanan deneylerin yol performansı ile ilişkilendirilmesi asfalt üreticileri ve uygulayıcıları açısından büyük bir önem taşıdığından ve daha önce yapılan çalışmalarla bu konuya tatminkar cevap bulunamadığından, yeni bir proje kapsamında konunun tekrar araştırılmasına karar verilmiştir.

Bu kapsamda amacı "performans ilişkili bitüm standartlarını yeni datalar toplayarak asfaltın durabilitesi ile ilişkilendirmek" olan bir proje; her yıl endüstrinin ihtiyaçlarına cevap verebilecek ve önemli gördüğü teknik projelere maddi destek veren Avrupa Yol Direktörleri Birliği-CEDR tarafından 2013 yılı Ülkelerarası Yol Araştırma Programına dahil edilmiştir. "Durabiliteyle ilgili Fonksiyonel Bitüm Spesifikasyonları-FunDBitS" olarak tanımlanan proje, Çek Teknik Üniversitesi; Kassel Üniversitesi, Belçika Yol Araştırma Merkezi, Slovenya Ulusal Yapı ve İnşaat Mühendisliği

Enstitüsü, Ulaştırma Araştırma Laboratuvarı-TRL, Portekiz Ulusal İnşaat Mühendisliği Laboratuvarı, Viyana Teknoloji Üniversitesi Ulaştırma Enstitüsü, İsviçre Federal Teknoloji Enstitüsü, Avrupa Asfalt Üstü yapı Birliği ve ASMÜD tarafından yürütülecektir.

Bitüm ve asfalt karışımlarının özellikleri arasındaki korelasyonun tespitine yönelik araştırmaların kronolojisine baktığımızda FunDBitS projesi öncesini aşağıdaki gibi özetleyebiliriz.

Avrupa yol ağının yaklaşık %90'ının asfalt kaplamalı olması nedeniyle asfalt karışımlarının dayanıklılığını arttırmak amacıyla ve dayanıklılığın büyük ölçüde kullanılan bitümlü bağlayıcının özelliklerine bağlı olduğu gerçeğinden hareketle, bitümün değerlendirilmesinde neredeyse 100 yıldır var olan yumuşama noktası, penetrasyon gibi ampirik testlerin yanı sıra performansa dayalı deneylerinde şartnamelerde yer alması gerektiğine karar verilmiştir. Müteakiben 1999 yılında bitüm deneylerinin değerlendirilmesi için mevcut dataların analizini hedefleyen BitVal Projesi başlatılmıştır. Amacı bitüm ve asfalt karışımların özellikleri arasındaki korelasyonu değerlendirmek olan BitVal Projesi çerçevesinde 750'den fazla konuya ilişkin rapor incelenmiş; asfalt karışımların performans özellikleri hakkında fikir verebilecek uygun bitüm deney metodları karakterize edilebilmiştir. Ancak elde edilen verilerle kesin sonuca varılamamıştır.

Bu arada; asfalt karışımlarının mekanik özelliklerini belirleyebilmek amacıyla performansa dayalı asfalt test yöntemleri Avrupa'da geniş çapta uygulanmıştır. Performansa dayalı test yöntemleri; Asfalt Karışımlar-EN 12697 serisinde tanıtılmış ve özellikle suya karşı hassasiyet, yorulma, tekerlek izi oluşumuna karşı direnç, rijitlik ve düşük sıcaklık çatlağı deney yöntemleri Avrupa içinde yaygın olarak uyumlu hale getirilmiştir.

Bitümlü bağlayıcı ve asfalt karışımı özellikleri arasında korelasyon kurmak amacıyla uluslararası bir çok araştırma yapılmıştır. Ayrıca, asfalt üreticileri dizayn sırasında asfalt karışımının özelliklerini iyileştirmek üzere ürünlerinin kalite kontrolünü sağlamak için bitüm performans karakteristiklerini ortaya çıkaran testleri yapmak zorunda kalmışlardır. Sonuç olarak, asfalt ve bitüm performansına dayalı korelasyonun yapılmasına izin verecek kadar veri asfalt endüstrisinde mevcut hale gelmiştir.

Bu birikim de FunDBitS Projesi için bir girişimi başlatmıştır. Projede, mevcut ve elde edilecek uluslararası yeni datalardan, bitümün performans esaslı özelliklerinin ayrıntılı biçimde saptanması için yararlanılacak, saptanan özellikler ilgili bitüm standartlarında yer alabilecektir. Elde edilecek korelasyonlar çeşitli katkıları (parafinler, kauçuklar, vb.) içeren özel bağlayıcılar için de uygulanabilecektir.

Projede yer alan kurumlar ile ulusal karayolu araştırma laboratuvarları, üniversiteler, asfalt endüstrisi ve bitüm üreticilerinden oluşan tüm paydaşların katılımıyla, spesifikasyonları oluşturmak için deney metodlarının ve sonuçlarının fizibilitesine ilişkin elde edilen sonuçlar, Avrupa Standardizasyon Kurumu-CEN'in ilgili komitesi ve çalışma grubunun bu konudaki çalışmalarına önemli bir destek sağlayacaktır. CEN tarafından bitüm standartları için yapılmakta olan 5 yıllık gözden geçirmenin 2015 yılında sonuçlanacak olması göz önüne alınırsa, bu tarihte FUNDBITS sonuçlarının mevcudiyeti son derece önemli olacaktır.



UNIBABEL
VERBODEN



ZAG

TRL

EPFL



TU
WUPPERTAL

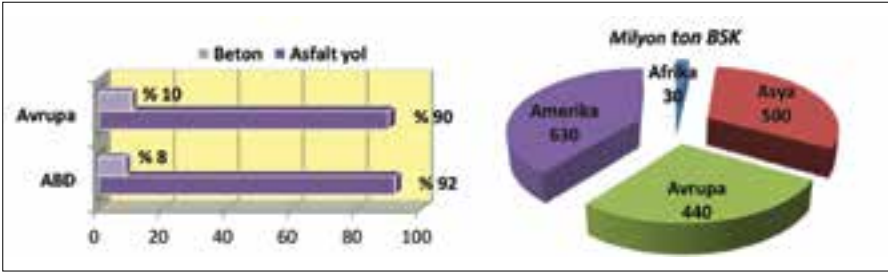
mmg



Dünyanın Tercihi Asfalt Yollar

Asfalt dünyada 5000 yıldan daha uzun süredir bilinen ve yol yapımında kendini kanıtlamış bir malzemedir. ABD'de 4 milyon km olan kaplamalı yolların % 92'si, Avrupa'da ise 5,2 milyon km yolun % 90'ı asfalt ile kaplıdır. ABD'de yol yapımına ilaveten havaalanlarının ve park alanlarının da % 85'inde asfalt kullanılmıştır. Dünyada kullanılan ortalama yıllık 1,6 milyar ton bitümlü sıcak karışım(BSK) asfaltın kıtalar arası dağılımına bakıldığında, ABD başta olmak üzere Asya ve Avrupa'da asfaltın çok yaygın olarak kullanıldığını görüyoruz.

Karayolu idareleri ve yol kullanıcıları düzgün, güvenli, uzun ömürlü, ekonomik, inşaatı hızlı, çevresel etkileri düşük, %100 geri dönüştürülebilir, bakım-onarımı hızlı ve kolay olan, kademeli inşaatla izin verebilen, üzerindeki işaretlemeler kolaylıkla görünen, elektrik su tesisatı gibi altyapı donatılarının tesisine uygun ve mimari açıdan estetik yollar istemektedir. Asfalt yollar tüm bu beklentileri karşıladığından, dünya genelinde kaplamalı yolların % 90'ından fazlası asfalt ile kaplanmıştır.



Dünyada yol yapımında tercih edilen asfalt, ülkemizin de tercihi olmuş ve kaplamalı yol ağımızın tamamı asfalt ile teşkil edilmiştir. Ülkemizde beton yol uygulaması ise deneme kesimleri düzeyinde kalmıştır.

Yoğun otoyol çalışmalarının olduğu 1980'li yıllarda ülkemiz otoyollarda kompozit üstyapı tipi kullanılarak asfalt kaplama tabakalarının altında temel olarak çimento bağlayıcılı karışımlar kullanılmıştır. Ancak bu uygulamanın yapıldığı yol kesimlerinde, yapımından hemen sonra çimentodan kaynaklanan enine büzülme çatlakları oluşmuş ve kaplama üzerine yansımıştır. Onarımı zor olan bu bozukluklar nedeniyle otoyollarda kompozit üstyapı tekniğinden vazgeçilmiştir.



Asfalt yol dayanıklı ve ekonomiktir...

1970'li yıllarda 20 yıllık ömürle projelendirilen asfalt yollar, 1990'lı yıllardan itibaren asfaltın geliştirilen teknik özellikleri nedeniyle daha uzun ömürlü projelendirilebilmektedir.

Genelde, iyi dizayn edilmiş ve yapılmış olan asfalt kaplamalar; bakım, onarım ve takviye işlemleri ile çok uzun yıllar kullanılabilir bir üstyapı tipidir. Asfalt yollar, zamanın ihtiyaçlarına ve imkanlara göre dizayn edilmekte; ihtiyaçların artışına bağlı olarak kademeli inşaat tekniğiyle genişletilebilmekte ve takviye edilebilmektedir.

Günümüzün sürdürülebilirlik politikası kapsamında yolların kalıcı üstyapılar ile teşkil büyük bir önem taşımaktadır. Bu kapsamda tamamı asfalt tabakaları ile yapılan ve kalıcı üstyapı (perpetual pavement) olarak bilinen yollarda bakım süresi uzamakta, sadece trafiğe doğrudan temas eden yüzey tabakası trafik yoğunluğuna bağlı olarak 10 ila 20 yıl aralığında bir kez yenilenmektedir. Üstyapının geri kalan kısmı ise yıllarca ve hatta sonsuza kadar yapısal

bir bozukluk oluşmadan hizmet verebilmektedir.

Uzun bir yol ağına sahip olan ABD 'de asfalt ve beton yollar üzerinde çeşitli araştırmalar yapılmış. Bu araştırmalar çerçevesinde iyi dizayn edilmiş ve özenle inşa edilmiş asfalt yolların beton yollara göre ilk yapım maliyetlerinin %15 ila %20; ömür boyu maliyetlerinin ise %20 ila %80 oranında daha düşük olduğu belirlenmiştir.

İlk yapım maliyetinin yüksekliği ve aşamalı inşaatla uygun olmaması nedeniyle beton yollar, Türkiye'nin ekonomik şartlarında ihtiyaçlara cevap verecek bir yol tipi olamamıştır. Bugün mevcut karayolu ağımızda kaplamalı yolların %73'ü kaynak yetersizliği nedeniyle en ucuz kaplama tipi olan bitümlü sathi kaplama ile trafiğe hizmet vermektedir. 2023 yılına kadar 70.000 km'ye erişecek olan karayolu ağının tamamının bitümlü sıcak karışım asfalt ile kaplanması hedeflenmiştir.

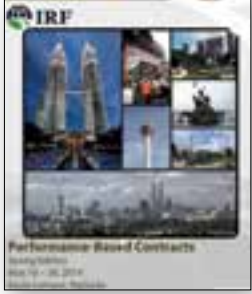
Asfaltın yapım ve bakımı hızlı ve kolaydır...

Özellikle trafiği yoğun olan yol kesimlerinin uzun süre trafiğe kapatılması hem zaman ve hem de ekonomik açıdan önemli kayıplara sebep olmaktadır. Bu nedenle yollarda; beton yollar gibi kür gerektirmeyen ve yapımından birkaç saat sonra trafiğe açılabilen asfalt kaplamalar tercih edilmektedir. Yol, bakım ve onarım gerektirdiğinde, işlemler, yolun tümü kapatılmadan kısmi şerit kapatmaları ile tamamlanabilmekte ve yol kısa sürede trafiğe açılabilir. Asfaltın sağladığı bu avantaj ve asfalt kaplamaların yol kullanıcılarına sunduğu konfor ve sürüş rahatlığı nedeniyle beton yolların üstleri genelde asfalt ile kaplanmakta ve bu yolların bakım ve onarımlarında da asfalt tabakaları kullanılmaktadır.



> Devam edecek..

ASMÜD Başkanı IRF Tarafından Düzenlenen Performans Esaslı Sözleşmeler Konulu Yıllık Yöneticiler Seminerine Davet Edildi



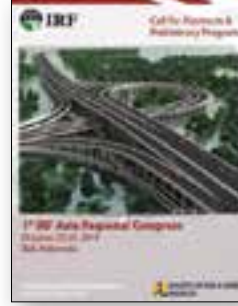
Derneğimizin iletişim içinde olduğu Uluslararası Yol Federasyonu-IRF tarafından 18-28 Mayıs 2014 tarihlerinde Kuala Lumpur, Malezya'da düzenlenecek olan performans esaslı sözleşmeler konulu seminere ASMÜD Başkanı da davet edildi.

Seminerde sözleşme yönetim alanlarına, finansmanı sağlanmış ve sürdürülebilir gelişmiş ulaştırma politikalarına hakim uluslararası uzmanlar tarafından beş gün boyunca performans esaslı sözleşmeler hakkındaki en iyi uygulamalar ve örnek çalışmalar sunulacak olup, katılımcılar oluşturulacak çalışma gruplarında uzmanlarla aktif olarak konuyu tartışabileceklerdir.

Programın son iki gününde yerel yol otoritelerine, köprü ve yol geçiş ücretlerini toplayan kurumlara, şantiyelere ziyaretler yapılarak saha çalışması düzenlenecektir.

Özellikle günümüzün karayolu yöneticilerinin ihtiyaçlarını karşılamak üzere düzenlenen IRF Seminerine karayolu bakımında ve yapımında çalışan tüm mühendisler ve yöneticiler davetli olup, seminer hakkında detaylı bilgi ve program <http://www.irfnews.org/event/performance-based-contracting-2014-spring/> adresinden temin edilebilir.

1. IRF Bölgesel Asya Kongresi ve Sergisi



Uluslararası Yol Federasyonu –IRF, “Trans-Asya Karayolunun İnşaatı” teması altında ilk Bölgesel Asya Kongresini Endonezya Kamu İşleri Bakanlığı ile birlikte 27-29 Ekim 2014 tarihlerinde Bali, Endonezya’da gerçekleştirecek.

Bölgenin ihtiyaçlarına yönelik yenilikçi çözümler, endüstrideki en son teknolojilerin ve tüm dünyadaki en iyi uygulamaların paylaşılacağı kongrede üst düzey yönetici oturumlarının yanı sıra teknik ve uygulamalı oturumlar da düzenlenecektir.

Kongre hakkında detaylı bilgiye <http://www.irfnews.org/event/1st-asia-regional-congress/> adresinden ulaşılabilir.

ASMÜD Kauçuk Asfalt Semineri Düzenliyor



Ömrünü tamamlamış lastiklerin, asfalt yol uygulamalarında kullanılması birçok ülkede gündemdedir. Bazı ülkeler bu konuda ciddi uygulamalar yaparken, bazıları ise konuya daha temkinli yaklaşmaktadırlar. Kauçuk kökenli bu uygulamaların gerek yol performansına, gerekse

işçi sağlığına etkileri halen endüstrinin araştırma konuları içerisinde yer almaktadır.

Ülkemizde ise Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından kauçuk esaslı bu lastiklerin kullanılması için “Kauçuk Modifiye Bitümler ve Kauçuk Asfalt Karışımları” konusunda Teknik Şartname yayınlanmasına ve bu uygulamaya geçit verilmesine rağmen, bu alanda farklı ürün ve uygulama tekniklerinin mevcudiyeti ve sektörün bu konu hakkında detaylı bilgiye sahip olmaması nedeniyle bu uygulamalar ülkemizde henüz yaygın hale gelmemiş, deneme kesimlerinde ve münferit bir iki projede uygulanmaya başlanmıştır.

Sektörün bu ihtiyacını göz önüne alan ASMÜD, 20 Mayıs 2014 tarihinde Ankara’da Karayolları Genel Müdürlüğü Küçük Toplantı Salonunda “Kauçuk Asfalt Semineri” düzenlemeye karar vermiştir. Seminerde Karayolları Genel Müdürlüğü ve İSFALT A.Ş. yetkilileri ülkemizdeki durumu, Almanya yol sektörünün en büyük firmalarından biri olan Basalt AG’den bir uzman ise Almanya deneyimlerini aktaracaktır.

TMMMB 9. Teknik Müşavirlik Kongresi 26-27 Mart 2014 Tarihlerinde Ankara’da Yapıldı



Kongrenin açılışında bir konuşma yapan Türkiye Müteahhitler Birliği-TMB Başkanı Emin Sazak, kamudaki yatırımcı kuruluşların projelerin; planlama, etüt, tasarım, ihale hazırlık ve kontrollük süreçlerinde müşavirlik firmalarından hizmet almalarının önemine değinerek, özellikle mega projelerde uygulama

aşaması öncesinde bu süreçlere zaman ayrılması gerekliliğini vurguladı. Bu süreçlerden geçmeyen projelerin büyük bir bölümünde, aşırı düşük teklif verilerek alınan işlerin, ya işin yarısına gelmeden, kârlı kalemlerle dolan keşifler sonucu ikmal ihaleleri sürecine girdiğini, ya da çok ciddi proje değişiklikleri yapılarak ihalede öngörülen şartların dışında bir proje uygulamasına dönüştüğüne dikkat çekti. Her iki durumun da kesin bir haksız rekabet oluşturmanın yanı sıra çok ciddi kamu zararını gündeme getirdiğini belirtti.

Sazak, zaman darlığı gerekçesiyle uygulanan bu sistemin, proje aşamasında geliştirilebilecek yenilikçi çözümler ile Ar-Ge gelişimine engel teşkil ettiğini, dolayısıyla firmaların teknik becerilerini geliştirmelerini sınırladığını ifade etti. “Yenilikçilik, çevre duyarlılığı ve sürdürülebilirlik, içselleştirmemiz gereken ilkeler olmalıdır” diyen TMB Başkanı, sivil toplum kuruluşlarının hedefinin, inşaat sektöründe ekonomik yönden verimli, rekabet gücü yüksek, topluma ve çevreye duyarlı, şeffaf, hesap verebilir ve sürdürülebilir bir yatırım ortamının sağlanması olmalıdır mesajını verdi.