

ASFALT



AYBERK ÖZCAN

Yönetim Kurulu Başkanı

Deha Emral

Başkan Vekili

Tahir Çelik

Başkan Vekili

Ahmet Tuncer Ertan

Başkan Vekili

İhsan Çetinceviz

Muhasip Üye

S. Emre Gencer

Üye

Aynur Uluğtekin

Üye

Zeliha Temren

Genel Sekreter

Seray Toraman

Teknik Koordinatör

Yönetim Yeri

Küpe Sokak No: 10/3

06700 GOP/ANKARA

Tel: 0.312.447 42 25

Faks: 0.312.447 42 26

www.asmud.org.tr

asfalt@asmud.org.tr

Karayolları 71. Bölge Müdürleri Toplantısı Açılış Töreni

Karayolları Bölge Müdürleri Toplantısı'nın 71'incisinin açılış töreni 5 Nisan 2021 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü Halil Rifat Paşa Toplantı Salonu'nda gerçekleştirildi. >4



ASMÜD, EAPA Yönetim Kurulu ve Direktörler Grubu Toplantılarına Katıldı

ASMÜD, EAPA'nın Ocak ve Nisan aylarında gerçekleştirilen Yönetim Kurulu ve Direktörler Grubu Müşterek Toplantılarına katılarak gelişmeleri takip etti. >8



ASMÜD, Asfalt Dünyası-İş gücü, Üretim ve Uygulama Dijital Konferansına Katıldı

ANAPA, -AEM ve NSSGA tarafından 9-11 Mart 2021 tarihleri arasında düzenlenen "Asfalt Dünyası (World of Asphalt) - İş gücü, Üretim ve Uygulama Dijital Konferansı" ASMÜD tarafından da izlendi. >10



7. Eurasphalt & Eurobitume Kongresi

"Gelecekteki Mobilité için Asfalt 4.0" temalı 7. Eurasphalt & Eurobitume Kongresi bu yıl 15-17 Haziran 2021 tarihlerinde sanal olarak düzenlenecek. >11



Değerli Sektör Temsilcileri,

Pandeminin gölgesinde girdiğimiz 2021 yılı ile başlayan aşı uygulamaları, Cumhurbaşkanımız tarafından açıklanan ekonomik reform paketi ve karayolu yatırımlarına ayrılan bütçe ödeneğindeki %30'luk artış sektörümüze sinerji kattı ve umut oldu. Ancak yılın ilk aylarında artan Covid vakalarının ardından gelen kapanma tedbirleri ile pandemi kısmen kontrol altına alındı ve aşamalı normalleşme dönemi başlatıldı.

Ekonomik reform paketinde yer alan ve bu yıl içinde gerçekleştirileceği belirtilen kamu ihale mevzuatı ile ilgili düzenlemeler sektörümüzde radikal değişikliklere neden olabilecek nitelikte. Bu kapsamda, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'ndaki istisnaların önemli ölçüde azaltılması ve firmaların liyakat ve yetkinliklerinin belirli kriterlere göre belgelendirildiği sertifikasyon sisteminin kurulması ve kamu ihalelerinin sertifikasyon sistemine kayıtlı firmalar arasında tam rekabet şartları içinde şeffaf bir şekilde yapılmasının sağlanması yıllardır sektörümüzün arzu ettiği düzenlemelerdi.

Ayrıca, kamu ve yerli sanayi iş birliğini sağlayan ihale modellerinin geliştirilmesi, sektörümüzde yerli malzeme, makina, ekipman ve donanım üreten firmalarımız için fırsatlar yaratabilecek nitelikte olduğunu düşünüyorum.

Kamu işletmelerinin alımlarını düzenlemek üzere çıkarılacak olan Sektörel Kamu Alımları Kanunu ile yeni projelerin gerçekleştirilmesinde ağırlıklı olarak kullanılacağı belirtilen Kamu-Özel İş Birliği (KÖİ) modeli için hazırlanmakta olan KÖİ Çerçeve Kanunu sektörümüzün merakla takip ettiği konular arasında yer almaktadır.

Ülkemizde gerçekleştirilmekte olan bu reformların ışığında, 5-9 Nisan 2021 tarihleri arasında 71. Karayolu Bölge Müdürleri toplantısı düzenlendi ve sektörümüzce üstlenilen karayolu projelerinin yıllık programı yapıldı.

Toplantının açılışında Karayolları Genel Müdürü Abdülkadir Uraloğlu ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil



Ayberk Özcan

ASMÜD Yönetim Kurulu Başkanı

Karaismailoğlu yaptıkları konuşmalarda karayollarının bugünkü durumu ile kısa ve uzun vadeli hedefleri hakkında bilgi verdiler. Sayın Abdülkadir Uraloğlu bu yıl hedeflerinin 361 km bölünmüş yol, 1134 km BSK kaplamalı yol yapım ve onarımı olduğunu belirterek konuşmasının sonunda "fedakârca çalışan çözüm ortağımız yüklenici firmalar" olarak bizlere teşekkürlerini sundu. Genel Müdürlüğümüzün nitelediği gibi üstlendiğimiz projelerin sorumluluğunun bilinci ile tüm sorunları aşmaya ve projelerimizi başarı ile tamamlamaya odaklanarak çalıştık ve çalışmaya devam ediyoruz.

Bölge Müdürleri Toplantısı nedeni ile hazırlanan yayında, yatırım programında karayolu proje stokunun 2021 yılına kalan toplam tutarının 158,5 milyar TL olduğu, bu yıl 12,8 milyar TL'lik ödenek ayrıldığı belirtilerek, eşdeğer ödenekler ile devlet ve il yolu projelerinin ancak 12 yılda tamamlanabileceği açıklanmış.

Yatırım programına bakıldığında da, öncelikli projeler arasında yer almayan birçok projeye sembolik ödeneklerin ayrıldığı görülmekte. Mevcut proje yükünün azaltılması ve geçmiş yıllarda olduğu gibi, sene başı ödeneklerinin ek ödenekler ile artırılacağını umuyoruz.

Bir STK olarak ülke sorunlarına paralel gelişen sektör sorunlarımıza çözüm oluşturmak üzere STK - Kamu işbirliğinin sistematik ve etkin bir şekilde kurulmasının, sektörümüze ve genelde ülke kalkınmasına katkılar sağlayacağını düşünüyorum.

Bu günlerde Ekim 2021'de düzenlenecek olan 12. Ulaştırma Şurasının hazırlıkları kapsamında ilgili kamu kurumlarını, STK ve üniversiteler ile buluşturan ve Derneğimizin de yer aldığı Karayolu Sektörel Grup Toplantılarında karayoluna ilişkin sorunlar ortaya konuldu ve çözümlere yönelik projelerin oluşturulması sağlandı. Her alanda bir reform döneminin içinde olduğumuz bu süreçte kamu- özel sektör işbirliği ile sorunlarımıza çözüm oluşturacak düzenlemeler ve yatırımlar ile sektörümüzün geleceğinin daha aydınlık olacağını umut ediyorum.

Ülkemizde asfalt yapım sezonunun başladığı bu dönemde hızlanan aşılama çalışmaları ile pandemi krizinin bir an önce aşılması dileği ile sınırlamalardan muaf olarak çalışmaların devam ettiği şantiyelerimizde tedbirlere tam olarak uyulmasının önemini vurgulayarak, Covid'den uzak sağlıklı ve verimli günler diliyorum.

ASMÜD Genel Sekreteri Derya Şenyay Profesyonel Çalışma Hayatını Noktaladı

Türkiye Asfalt Mühendisleri Derneği'nde 23 yılı aşan bir süreçte başarılı hizmetlere imza atarak ASMÜD'ün gelişimine ve bilinirliğine önemli katkılar sağlayan, girişimleriyle gerek ulusal, gerekse uluslararası kuruluşlar nezdinde ASMÜD'ün ülkemizde asfaltın adresi konumuna gelmesine büyük emek veren, Derneğimiz Genel Sekreteri Derya Şenyay geride değerli anılar bırakarak çalışma hayatını noktaladı.

Karayolları Genel Müdürlüğünden emekli olduktan sonra, ASMÜD Kurucu Başkanı ve dönemin yönetim kurulunun davetiyle Derneğimizde Genel Koordinatör olarak çalışmaya başlayan ve müteakiben Genel Sekreterlik görevini üstlenen Derya Şenyay, Derneğin gelişmesi için yürüttüğü çalışmalarla, ASMÜD'ün uluslararası düzeyde, başta Avrupa Birliği, ABD ve Avustralya olmak üzere asfalt ve yol konusunda faaliyet gösteren, IRF-Dünya Yol Birliği dahil, önemli STK'larla değerli işbirliği olanakları yaratmıştır.

Geride bıraktığımız yıl sonu Derya Şenyay, yarım asırdır sektörde şevkle hizmet verdiğini, ancak, profesyonel



uygun bulan ve 23 yıllık görev süresi boyunca göstermiş olduğu üstün gayret ve hizmetleri dolayısıyla kendisine teşekkürlerini ileten Yönetim Kurulu, ASMÜD'ün kapısının kendilerine her zaman açık olduğunu ifade ederek, Şenyay'a emeklilik hayatında sağlıklı ve huzurlu bir yaşam dilemiştir.

Genel Sekreterimiz Derya Şenyay, kendisine gösterilen güven, çalışmalarına verilen destek için birlikte çalıştığı tüm yönetim kurulu

Sayın Şenyay'a ikinci emeklilik döneminde sağlıklı ve keyifli bir yaşam diler, ASMÜD'ü bir yaşında alıp, bugünlere erdiren değerli katkıları için şükranlarımızı sunarız.



çalışma hayatına veda zamanının geldiğini belirterek ASMÜD'deki görevinden ayrılma isteğini Yönetim Kurulu Başkanına ileterek, konuyu tensiplerine sunmuştur.

22 Ocak 2021 tarihinde yapılan ASMÜD Yönetim Kurulu Toplantısında bu isteği

başkan ve üyeleri ile sorumluluğu paylaştığı çalışma arkadaşlarına şükranlarını sunmuş, ASMÜD bünyesinde çalışmaktan gurur ve mutluluk duyduğunu ifade ederek, aktif çalışma hayatını tamamladığını, kurduğu güzel ilişkilerin ise büyük bir kazanım olduğunu ifade etmiştir.



Karayolları 71. Bölge Müdürleri Toplantısı Açılış Töreni 5 Nisan 2021'de Gerçekleştirildi

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluşundan bu yana her yıl düzenlediği, yıl içinde elde edilen bilgi ve tecrübelerin paylaşıldığı ve yapılan çalışmaların değerlendirilerek yılın plan ve programının oluşturulduğu Bölge Müdürleri Toplantısı'nın 71'incisinin açılış töreni 5 Nisan 2021 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü Halil Rifat Paşa Toplantı Salonu'nda gerçekleştirildi.

Açılış Törenine katılarak bir konuşma yapan ve önemli mesajlar veren Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu; 2003 yılından bu yana gerçekleştirilen ulaştırma ve haberleşme hamlesi kapsamında yapılan 1 trilyon 86 milyar liranın üzerindeki yatırımların içinde karayollarının hep önemli bir paya sahip olduğunu dile getirdi. Bu bütçenin yüzde 62'sinin karayollarına aktarıldığını ve bugüne dek karayollarının inşasına ve iyileştirme projelerine yapılan yatırımın 670 milyar TL'yi aştığını söyleyen Bakan Karaismailoğlu, 2003-2020 yılları arasında yapılan bu harcamaların şimdiden Gayri Safi Yurtiçi Hasılaya toplam 395 milyar dolar ve üretime 837,7 milyar dolar olmak üzere katkısı olduğunu ve bu yatırımların etkisiyle yıllık ortalama 1 milyon 20 bin kişilik bir istihdam sağlandığını açıkladı.



bin 101 kilometre uzunluğundaki bölünmüş yol ağıımızı, 28 bin 204 kilometreye çıkardık. Bölünmüş yol uzunluğumuzu 2023 yılında 30 bin kilometreye çıkarmayı hedefliyoruz. 2003'te bin 714 kilometre olan otoyol uzunluğumuzu bin 809 kilometre daha ekleyerek, 3 bin 523 km'ye ulaştırdık. 2003 öncesinde yıllık ortalama 7 bin km asfalt yapılırken, şimdi yılda 14 bin km'nin üzerinde asfalt çalışması yapıyoruz" şeklinde konuştu.

Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde son dönemlerde

arasındaki bağlantının sağlandığını söyleyerek "Bu şekilde, Türkiye ekonomisinin omurgasını oluşturan Marmara ve Ege bölgelerini çağdaş bir otoyol ağı ile birbirine bağladık. Ankara-Niğde Otoyolu'nu da geçtiğimiz aylarda Sayın Cumhurbaşkanımızın teşrifleriyle hizmete açtık. Bu otoyolumuz sayesinde, Kapıkule'den Güneydoğu sınır noktasına kadar uzanan kesintisiz otoyol imkânını tesis ettik. Kuzey Marmara Otoyolu'nun tamamladık ve trafiğe açtık" diye konuştu.

1915 Çanakkale Köprüsü ile Malkara-Çanakkale Otoyolu'nun da 18 Mart 2022'de tamamlanacağını ifade eden Bakan, Aydın ve Denizli illerini İzmir Limanı ile Marmara Bölgesine ve aynı şekilde Akdeniz'e bağlayacak büyük projelerden Aydın-Denizli Otoyolu'nun yapım çalışmalarının sürdüğünü sözlerine ekledi.

Teknolojik imkânlardan yararlanarak, ülke sathındaki tüm karayollarında hareketlilik, verimlilik ve güvenlik açısından merkezi olarak yönetimini, kontrolünü ve takibini yapacak bir sistemi hayata geçirdiklerini dile getiren ve karayollarındaki dijitalleşme döneminden bahseden Bakan Karaismailoğlu, yerli ve milli ulaşım sistem altyapılarıyla desteklenerek trafiğe açılan Ankara-Niğde Otoyolu'nda 1,3 milyon metrelik fiber iletişim ağı, sensörler, kameralar, veri



Karayolu ağının gücüne güç katmak için 2003 yılında Acil Eylem Planı kapsamında başlatılan karayolu altyapı geliştirme seferberliğiyle önemli mesafelerin kat edildiğini vurgulayan Karaismailoğlu "19 yıl önce mevcut 6

gerçekleştirilen projelere ilişkin bilgiler veren Bakan Karaismailoğlu, İstanbul-İzmir Otoyolu'nun tamamını, 2019 yılında hizmete açılarak Edirne-İstanbul-Ankara Otoyolu ile İzmir-Aydın ve İzmir-Çeşme otoyolları



ve kontrol merkezleri ile sürücülere hizmet verildiğini katılımcılara hatırlattı.

Konuşmasında karayollarında yol güvenliğine ve Kanal İstanbul projesine de değinen ve Bakanlığın 2023, 2053 ve 2071 hedefleri doğrultusunda daha nice büyük ulaştırma projelerinin hayata geçirileceğini dile getiren Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu sözlerini şöyle tamamladı: "Ulaştırma ağımızın can damarlarını kuran, işleten Karayolları Teşkilatı olarak, üstlendiğiniz zorlu görevleri her zaman olduğu gibi ilkeli ve özverili bir şekilde, şevkle yerine getireceğinize yürekten inanıyorum."

Açılışta konuşan Karayolları Genel Müdürü Abdulkadir Uraloğlu ise ulaşım modları arasında ağırlıklı olarak tercih edilen karayolu ağının vatandaşların ihtiyacını karşılamasının yanı sıra karayolu yatırımlarının, her türlü mal ve hizmet üreten sektörlerle büyük katkı sağladığını söyleyerek dünyayı etkileyen zorlu pandemi şartları altında, tüm tedbirleri alarak şantiyeleri açık tuttuklarını ve istihdama katkı sağladıklarını ifade etti.

KGM olarak bugün itibarıyla sorumluluklarında 3 bin 523 kilometre otoyol, 30 bin 974 kilometre devlet yolu ve 34 bin 136 kilometre il yolu olmak üzere toplam 68 bin 633 kilometre yol ağı bulunduğunu belirten Genel Müdür Uraloğlu, "2020'de önemli otoyol projelerimiz Ankara-Niğde ve Menemen-Aliğa-Çandarlı otoyollarının

tamamını, Kuzey Marmara Otoyolu'nun da önemli bir bölümünü hizmete sunduk. Kalan 9,1 kilometrelik kesimi de 2021'in ilk yarısında tamamlamayı hedefliyoruz. 165 metreyle Türkiye'nin en yüksek ayaklı köprü unvanına sahip Beğendik Köprüsü ve yollarını hizmete açtık. Ülkemizin 'Edebiyat Yolu' olarak da adlandırılan 64 kilometrelik, 11 tünelli Kahramanmaraş-Göksun Yolu ile bu kesimdeki yolculuk süresini yarıya indirdik.

Amasya Çevre Yolu'nu, Konya Çevre Yolu'nun 1. Etabını, Gölbaşı Şehir Geçişi'ni, Cudi Dağı Tünelleri ve Viyadüğünü, Akhisar Çevre Yolu'nu ve Karakurt-Horasan Yolu, Ters-Y tipi kule olarak tasarlanan 168,5 m'lik tek pilon ve 380 m'lik orta açıklığı ile Dünya literatüründe 4. sırada yer alan 660 m'lik Kömürhan Köprüsü ve Bağlantı Tünelleri, Diyarbakır Devegeçidi Köprüsü, Yenikent-Temelli Yolu, Adıyaman Altınşehir Köprüsü Kavşağı, Tohma (Şehit Gaffari Güneş) Köprüsü, Kızılcahamam-Çerkeş Tüneli, Şanlıurfa Çevikkuvvet Köprüsü Kavşağı gibi önemli yatırımların hizmete sunduk" şeklinde konuştu.

2020 yılı başından bugüne kadar, 1.023 km bölünmüş yol ve 596 km tek yolu tamamlanarak trafiğe açıldığını belirten Genel Müdür, 2.195 km'si bitümlü sıcak karışım kaplamalı, 9.061 km'si sathi kaplamalı olmak üzere 11.256 km asfalt yapım ve onarım çalışmasının gerçekleştirildiğini, toplam uzunluğu 45.7 km'yi bulan 377 adet köprü yapılarak ülkemizde trafiğe

açılan köprü sayısının 9.461, köprü uzunluğunun 703 km'ye ulaştığını ve toplam uzunluğu 87 km'yi aşan 48 adet tünelin inşasıyla bugün itibarıyla toplam 602 km uzunluğunda 441 adet tünelin hizmet verdiğini açıklayarak 2020 çalışmalarının bir değerlendirmesini yaptı.

Konuşmasında trafik güvenliği ile kar ve buzla mücadele çalışmalarına, Akıllı Ulaşım Sistemlerine de değinen Genel Müdür Uraloğlu, "Toplam 361 kilometre bölünmüş yol, 331 kilometre tek yol yapımı, 1.134 kilometre bitümlü sıcak karışım kaplamalı yol yapım ve onarımı, 8 bin 25 kilometre sathi kaplamalı yol yapım ve onarımı, 42 kilometre tünel, 25 kilometre köprü imalatı gerçekleştirilecektir.

Bu hedeflerimiz alacağımız ilave ödeneklerle yıl içinde revize edilecektir. 2023'e kadar bölünmüş yol ağını 29 bin 514 kilometreye, bitümlü sıcak karışım kaplamalı yol ağını 31 bin 478 kilometreye, köprü ve viyadük uzunluğunu 771 kilometreye, tünel uzunluğunu 647 kilometreye ulaştırmayı hedefliyoruz" şeklinde KGM'nin 2021 yılı hedeflerini aktararak sözlerini tamamladı.

Türkiye Müteahhitler Birliği 33. Olağan Genel Kurul Toplantısı Gerçekleştirildi

Türk inşaat sektörünün en köklü sivil toplum kuruluşlarından Türkiye Müteahhitler Birliği-TMB'nin 33. Olağan Genel Kurul Toplantısı 30 Mart 2021 tarihinde Ankara'da gerçekleştirildi. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu ve Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan'ın da açılışına katılarak birer konuşma yaptığı Genel Kurul'da TMB'nin yeni yönetimi belirtildi.

Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan konuşmasında 2021 yılının ilk iki ayında Türk müteahhitlerinin yurtdışında üstlendikleri projelerin bedelinin 2 milyar dolara ulaştığını söyleyerek, bu başlangıç değerinin umut vaat eden bir rakam olduğunu, son dönemde sektörün en büyük ihtiyaçlarından biri olan finansman konusuna yönelik çeşitli formüller üstünde çalışıldığını ifade etti.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu ise Türkiye'nin, müteahhitlik hizmetlerinde dünya liginde Çin'in ardından ikinci sırada yer aldığını ve Türkiye'nin müteahhitlik hizmetlerinde dünyada bir marka haline geldiğini belirterek "Ülkemiz bugün dünyanın parmakla gösterdiği bir inşaat sektörüne ve dev eserlere sahip. Diğer yandan, Türkiye ekonomisine asla inkâr edilemeyecek, büyük bir katma değer sunuyorsunuz. Öyle ki, dünya ekonomisi art arda darboğazlardan geçerken; çalışma azminizle, yarattığınız ekonomik değerle, istihdamla, size bağlı 200'den fazla sektörü ateşleyerek üretkenlik açısından adeta bir rol model oluyorsunuz" diye konuştu.

Türkiye'nin geleceğin en büyük ekonomilerinden biri olacağı mesajını veren Bakan Karaismailoğlu, kalıcı eserlerle ekonomik büyümenin temellerini sağlamlaştırdıklarını ve gençlerinin geleceğe güvenle bakmalarını sağladıklarını belirtti.

Süveyş Kanalı'nda meydana gelen gemi kazası sonrası kanal faaliyetlerinin aksamıyla dünya ticaretinde çok ciddi bir kriz yaşandığını anımsatan Bakan Karaismailoğlu, Süveyş Kanalı üzerinden gerçekleştirilen



Uzakdoğu-Avrupa taşımacılığına doğu-batı ekseninde alternatif olabilecek en uygun rotanın, ülkemizden başlayan ve Çin'e ulaşan Hazar Geçişi 'Orta Koridor' olduğunu tüm dünyanın tekrar konuşmaya başladığını vurguladı. Ayrıca pandemi nedeniyle durma noktasına gelen dünya ticaretinde Bakü Tiflis Kars demiryolu hattı sayesinde alternatif bir rota oluşturduklarını ifade eden Karaismailoğlu, bu sayede Türkiye üzerinden demiryolu taşımacılığının Avrupa-Asya arasında kesintisiz olarak devam ettiğini açıkladı.

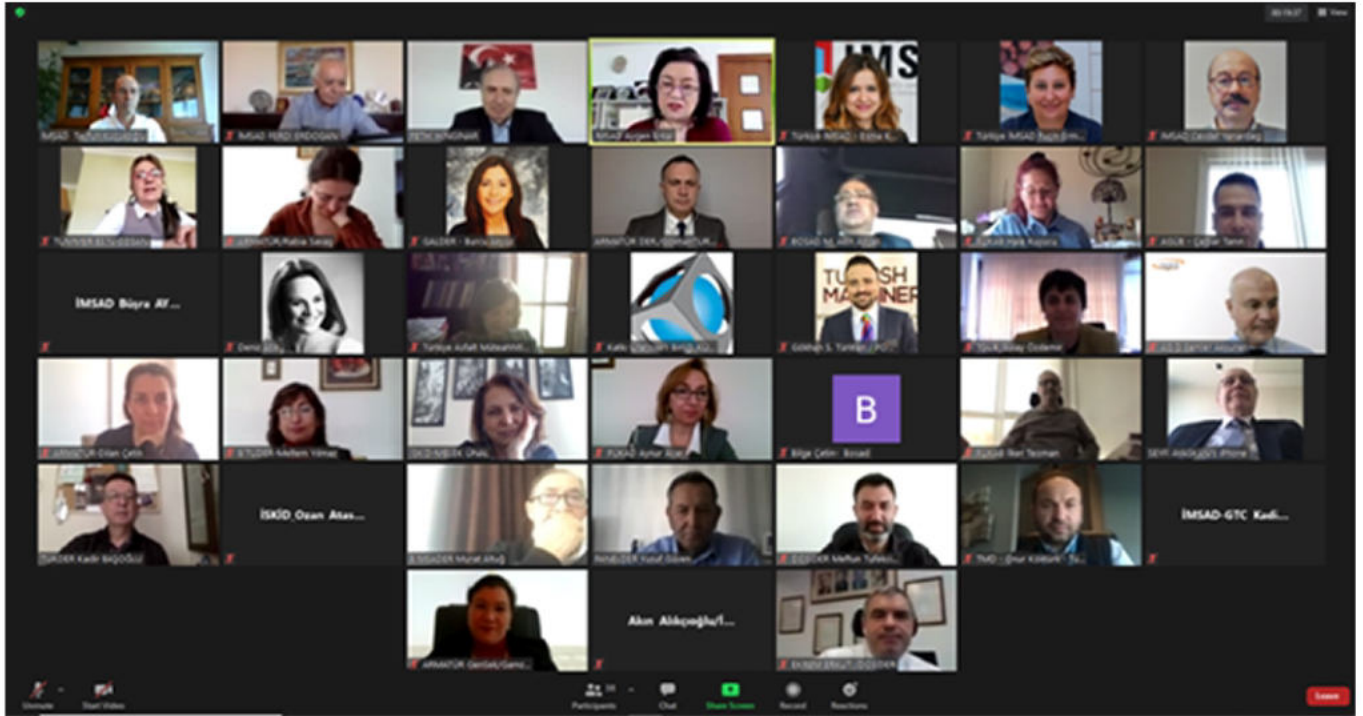
Kanal İstanbul hakkında da bilgi veren Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, bakanlık ile müteahhitlerin Türkiye için birlikte çalıştıklarına işaret ederek "Kamu-özel sektör işbirliğiyle yap-işlet devret modeliyle yapılan tüm projelerin sahibi bu ülkenin vatandaşlarıdır" dedi.

TMB Başkanı Mithat Yenigün yaptığı açılış konuşmasında, inşaat sektörüne yönelik çözüm önerilerini katılımcılara aktardı. Yatırım ödeneklerinin kamu kuruluşları tarafından her yılbaşında yatırım programına uygun şekilde belirlenmesi gerektiğini, Ekonomik Reform Paketinde yer alan Kamu İhale mevzuatı kapsamındaki istisna uygulamaların asgariye indirilmesi konusunun çok önemli olduğunu belirten Yenigün, "Aşırı düşük teklif sorununa kalıcı çözüm bulunmalı ve

yapım işleri ihalelerinde ağırlıklı olarak ön yeterlilik ihale yöntemi uygulanmalıdır. Çevre ve Şehircilik Bakanlığımızın hayata geçirmiş olduğu Yapı Müteahhitliğinin Sınıflandırılması düzenlemesinin etkin ve verimli bir şekilde uygulanması ve geliştirilmesinden büyük fayda görüyoruz" diye konuştu. Ayrıca, salgının yol açtığı küresel ekonomik krizle birlikte, ülkemiz için döviz girdisi ve Türk işgücüne istihdam imkanları yaratmanın çok daha önemli hale geldiğini söyleyen Yenigün konuşmasında yurtdışındaki en büyük eksik finansman olduğuna değinmiştir.

Genel Kurul'da yapılan seçimlerin ardından, daha önce 2004-2011 yıllarında da aynı görevi yürüten Erdal Eren bir kez daha TMB Başkanı olarak seçildi. Ayrıca ASMÜD Yönetim Kurul Başkanı Vekili Deha Emral, TMB Başkan Vekilliğine ve ASMÜD Yönetim Kurulu Üyesi İhsan Çetinceviz TMB Yönetim Kurulu Üyelikine seçildi. Yaptığı konuşmada TMB olarak hem üyelerinin, hem inşaat ve konu sektörünün hem de genel olarak ülkemizin sorunları için fikirler üretmeye, çözüm önerileri sunmaya çalışacaklarını belirten Yeni Başkan Erdal Eren, Türkiye'nin kalkınması için sivil toplum kuruluşları ve kamu ile işbirliğinin mutlaka devam ettirileceğini açıkladı.

Türkiye İMSAD'a Üye Dernekler Sanal Ortamda Sektör Sorunlarını Görüştü



Üyesi olduğumuz Türkiye İnşaat Malzemesi Sanayicileri Derneği-İMSAD, sektör içi birlikteliği kuvvetlendirmek, sektörün ortak sorunlarına çözüm önerileri getirmek ve alt sektörlerin sorun ve beklentilerine yönelik ortak eylem planlarını geliştirebilmek amacıyla bünyesinde yer alan 22 Derneği 4 Mart 2021 tarihinde sanal ortamda bir araya getirerek Türkiye İMSAD Üye Dernekler Toplantısını düzenledi.

Türkiye İMSAD'a üye derneklerden, ASMÜD Genel Koordinatörü Zeliha Temren'in de aralarında bulunduğu 40'ın üzerinde temsilcinin katılımıyla gerçekleşen toplantıda, Türkiye İMSAD Yönetim Kurulu Başkanı Tayfun Küçükkoğlu sektöre yönelik 2020 yılı değerlendirmelerini ve 2021 öngörülerini paylaştı. İçinde bulunduğumuz süreçte inşaat malzemeleri sektörünü etkileyen ortak sorunun lojistik alanında yaşanan darboğazlar olduğunu belirten Türkiye İMSAD Yönetim Kurulu Başkanı Tayfun Küçükkoğlu, "Sektörümüzü etkileyen diğer kritik nokta ise global anlamda dünyayı saran ham madde

fiyatlarındaki dengesiz ve düzensiz, yüksek değişimlerdir. Bir taraftan 2021'de değişecek talebi doğru yönetmeye çalışırken bir taraftan da sektör olarak değişime uyum sağlayabilmemiz çok önemli." diyerek konuştu.

Mevcut Dönem Başkan Vekilleri Fethi Hinginar ile Ferdi Erdoğan'ın da gündeme dair değerlendirmelerde bulunduğu toplantıda, Sayın Hinginar, Yeşil Mutabakat ve Akıllı Evler ile sıfır karbon konularının sektörün vazgeçilmez konuları olacağını belirterek inşaat malzemesi sanayicilerinin önümüzdeki dönemde çok ciddi hedefleri olduğunu altını çizdi. Başkan Vekili Ferdi Erdoğan ise "Avrupa Birliği 2011 yılında, 2020'den itibaren sınırda karbon vergisi uygulanacağını açıklamıştı.

2022 Ocak'ta başlayacak bu uygulama ile ülkeler, küresel ve bölgesel ticarete AB'nin ticaret ortağı olarak yoluna devam edecek. Türkiye'yi üretim üssü olarak düşünürsek, bizim gibi enerji yoğun sektörlerin ağırlıklı olduğu bir ülkede geçiş sağlamamız ve

bu süreci iyi yönetmemiz gerekiyor" diye konuştu.

Türkiye İMSAD Genel Sekreteri Aygen Erkal ise, derneğin 2020 faaliyetleri, komite çalışmaları, düzenlenen gündem buluşmaları ve Türkiye İMSAD'ın yürüttüğü projeler hakkında bir sunum yaparak katılımcıları bilgilendirdi.

Toplantıya katılan Türkiye İMSAD üyesi derneklerin yöneticileri sırayla söz alarak, temsil ettikleri sektörlerin mevcut durumunu değerlendirdi, çözüm bekleyen öncelikli sorunları aktardı ve geleceğe yönelik beklentilerini dile getirdi.

Toplantıda inşaat malzemeleri sanayisinin büyümesinde ve gelişiminde etkin rol oynayan yerli malı kullanımı, nitelikli insan gücü, global lojistik sorunlar, hammadde tedariği, haksız rekabet, KDV indirimleri, kapasite kullanımı gibi konularda fikir alışverişinde bulunuldu ve Türkiye İMSAD'ın önümüzdeki süreçte yönelik strateji ve rotasını etkileyecek noktalara dikkat çekildi.

Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği-EAPA'nın Yönetim Kurulu ve Direktörler Grubu Toplantıları

ASMÜD'ün üye olduğu Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği-EAPA'nın Yönetim Kurulu ve Direktörler Grubu yılın ilk toplantısını 28 Ocak 2021 tarihinde online olarak gerçekleştirdi.

ASMÜD'ün de katıldığı toplantıda, EAPA Genel Sekreterliği ve Komiteleri tarafından yürütülen çalışmalar hakkında bilgi verilerek 2021 yılı için hazırlanan çalışma ve iş planına ilişkin üyelerin görüşleri alındı.

Toplantının Yuvarlak Masa Oturumunda, EAPA'ya üye birlikler ülkelerindeki gelişmeler ve çalışmalar hakkında aşağıda belirtilen konuları aktardılar.

Fransa temsilcisi ve EAPA başkanı Francois Chaignon, Fransa Yol Birliği'nin geçen hafta Ulaştırma Bakanlığı ile "mobilité"nin sağlanması amacıyla yolların güçlendirilmesi konusunda ulusal ve yerel düzeyde bir taahhüt anlaşmasını imzaladığını; bu belgenin gelecekte yerel, büyükşehir ve bölgesel düzeyde genişletileceğini açıkladı. Bu anlaşmanın amacının, altyapı varlıklarının yönetimi için strateji oluşturmak, operatörler arasında işbirliğine dayalı çalışmayı pekiştirmek, mevcut ve gelecekteki vasıflara göre eğitimi uyarmak ve asfalt karışımlarının sıcaklığını düşürerek CO₂ emisyonlarını azaltmak olduğu ifade edildi. Bu kapsamda da 2030 yılına kadar asfalt karışımlarının % 80'den fazlasının 150° C'nin altında bir sıcaklıkta üretilmesinin kabul edildiği bilgisini verdi.

Almanya temsilcisi, Almanya'da agregaların ve asfaltın ısıtılmasında en ekonomik yol olan kahve renkli kömür tozunun kullanılmasının yasaklanmasına karar verildiğini, ancak bu kararın asfalt üreticilerini zorlayacağını açıkladı. Almanya'da emisyonlar için yeni bir ulusal sertifikasyon sisteminin yürürlüğe girdiği, bu nedenle önümüzdeki yıllarda daha sürdürülebilir yakıtlar kullanılmadıkça üretimin giderek daha pahalı hale gelmesinin beklendiği ifade edildi.

Karşılaşılan diğer bir zorluğun ise duman emisyonlarına maruz kalma limitinin çok düşük değerde olduğu belirtilerek, Almanya Asfalt Üstyapı Birliği-DAV'ın bu konuda bir Çalışma Grubu kurduğu ve ılık karışım asfalt kullanımının artırılarak maruz kalan dumanların azaltılması konusunda çalışıldığı ifade edildi.

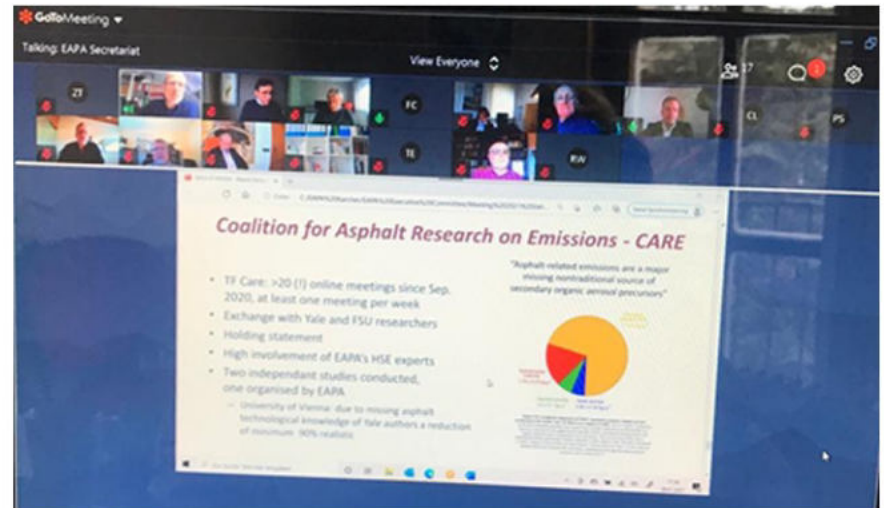
İrlanda temsilcisi ise, ılık karışım asfalt ile ilgili farklı denemelerin geliştirildiğini açıkladı. Ayrıca % 30'luk geri kazanılmış asfalt kullanım sınırının % 50'ye çıkartılması yönünde çalışıldığı ve asfaltın atık kategorisinde değerlendirme kriterleri üzerinde ilerlemeler kaydedilerek geri kazanılmış asfalt kullanımının kolaylaştırıldığı ifade edildi.

Norveç temsilcisi, gemi yakıtlarında kükürt sınırlaması ile ilgili IMO 2020 düzenlemesinin etkilerinin bilinmediğini, bu nedenle bitümün kalitesini ve uzun vadeli etkilerini (bitüm fiyatı dahil) izlemeye devam etmenin önemli olduğunu söyledi. Norveç'te, yıllardır Karayolu İdarelerinin performansa dayalı sözleşmelere geçmesi için baskı yapıldığı ve nihayet bunun gerçekleştiği belirtildi. Ayrıca karbon ayak izinin de dikkate alınacağı vurgulandı. İhalede en düşük karbon teklifi referans alınarak diğer tekliflerdeki emisyon fazlalığına göre istekli puanının azaltıldığı açıklandı. Bu gelişmenin, hem

yükleniciler hem de yetkililer açısından Norveç asfalt sektörü için çok olumlu olduğu ve ayrıca bu aktivitelerin öğrenciler tarafından çok pozitif algılandığından da bahsedildi.

Slovenya'da Covid-19 krizinin üstesinden gelmek için en önemli sektörlerden birinin inşaat sektörü olduğu, bazı büyük projelere yeni başladığı ve bazı Çinli şirketlerin pazara girmeye çalıştığı açıklandı. Ancak bu firmaların ihale süreçlerinden çıkarıldığı, çünkü Çin firmalarının AB anlaşmalarını imzalamadığı ifade edildi. Ayrıca asfalt sektöründe gençlere ulaşmak, asfalt 4.0 teknolojilerinin kullanımını artırmak ve üretim sıcaklıklarını 30°C kadar düşürmek için farklı girişimlerin de başlatıldığı vurgulandı.

İngiltere temsilcisi tarafından, İngiltere'nin Avrupa Birliği'nden 2021 yılında ayrılması ile CE-serifikasyonunun Birleşik Krallık versiyonu gibi bazı konularda zorluklara neden olabileceği belirtildi. İngiltere'de ana önceliklerin enerji kullanımını azaltmak, geri dönüşümü en üst düzeye çıkarmak, atık oluşumunu ve asfalt atık kullanımını önlemek, ömür döngü envanteri, sürdürülebilirlik stratejisini yaygınlaştırmak ve emisyonlar ile sağlık ve güvenlik kampanyaları olduğu bilgisi verildi.



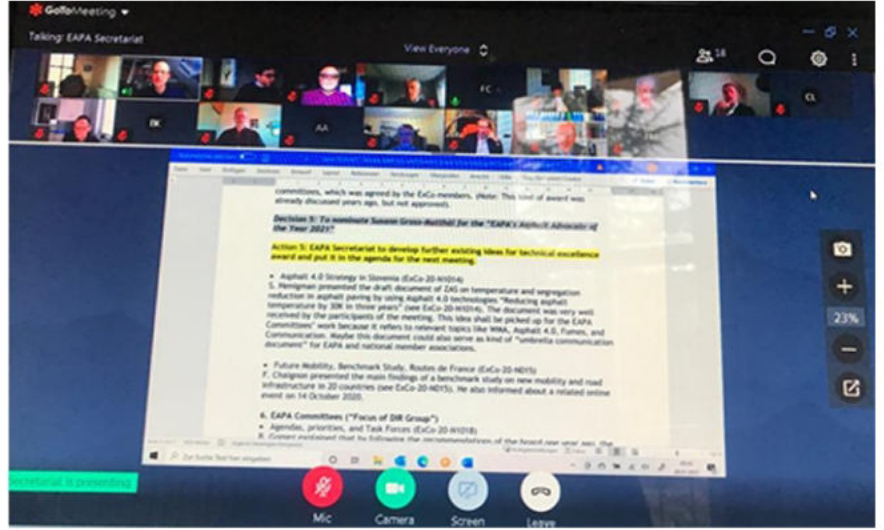
Hırvatistan'dan, Çinli şirketler tarafından büyük bir köprü projesinin yürütüleceğini ve bu durumun sektör tarafından iyi karşılanmadığını ifade edildi. Diğer eski Yugoslav ülkelerinde de benzer durum ile karşılaşıldığı belirtildi. Hırvatistan'da, yerinde geri dönüşümün artırılmaya çalışıldığı, ancak geri kazanılmış asfaltın atık olarak değerlendirilmesinin problemler yarattığı açıklandı.

Türkiye'de asfalt geri dönüşümü ve ılık karışım asfalt gibi yeni malzemeleri içeren karayolu teknik şartnamesinin revizyonunun yapıldığı açıklandı. Ayrıca Türkiye'de kamu ihale sistemi iyileştirilmesine yönelik çalışmaların devam ettiği belirtildi.

İspanya'da ise 2021 beklentilerinin biraz iyimser olduğu ve IMO 2020'nin herhangi bir etkisinin tespit edilmediği ifade edildi. Geçen yıl Bayındırlık Bakanlığı'nın adını Mobilite Bakanlığı olarak değiştirmesi ile "mobilite" kavramında büyük bir değişiklik olduğu açıklandı. Rehabilitasyon çalışmalarının araç tüketimi ve emisyonlar üzerindeki etkisini görmeyi amaçlayan EMIPAV projesi (<https://www.emipav.eu>) hakkında da bilgi verildi.

19 Nisan 2021 tarihinde gerçekleştirilen yılın ikinci toplantısında ise EAPA'ya üye derneklerin temsilcileri, asfalt kaplamaların dijital dönüşümü olarak bilinen Asfalt 4.0 stratejisi hakkındaki görüşlerini paylaştılar. Slovenya temsilcisi, önümüzdeki 3 yıl içinde tüm asfalt karışımlarının üretim sıcaklığının %30 azaltılmasının birincil stratejik hedef olması gerektiğini belirtti. Asfalt endüstrisi sıcaklık, emisyon, enerji tüketimi vb. hususları azaltma konusunda daha iddialı olması gerektiğini açıklayarak, her zaman yeni teknolojiler için nihai hedef olarak bu konuların Asfalt 4.0'ın tanımının bir parçası olarak eklenmesini önerdi.

Danimarka'da 1990'dan bu yana asfalt plantlerindeki emisyon oranının % 40 azaldığı, 2030 yılına kadar % 30 daha

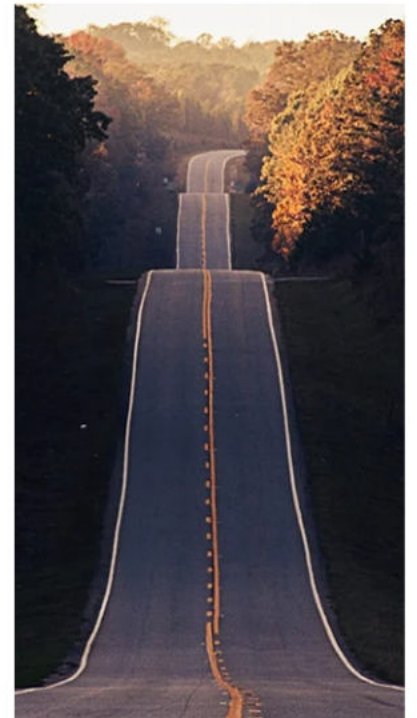


azaltılmasının beklendiği belirtildi. Bununla birlikte, Danimarka temsilcisi araç yakıt tüketimi, döngüsel ekonomi vb. gibi diğer çevresel katkıların da benzer bir öneme sahip olduğunun altını çizerek, stratejide tüm yeşil argümanların adres gösterilmesi gerektiğini vurguladı.

Almanya temsilcisi Almanya'da sıcaklığın sadece çevresel etki açısından değil, sağlık ve güvenlik açısından da dikkate alınarak düşürüldüğünü ve sıcaklığın düşürülmesinin kapsamlı bir konseptin yalnızca bir yönü olduğunu ifade etti.

Fransa temsilcisi, çevresel değerlendirme için kullanılan bazı yazılımların (örneğin SEVE), asfaltın yeniden kullanımının, düşük sıcaklık konusuna nazaran daha büyük bir fayda sağladığını gösterdiğini vurguladı. Bu nedenle Asfalt 4.0 stratejisinde tüm konuların önemli olduğunu belirterek, EAPA'nın bütün bu konular hakkında bilgilendirilmesi gerektiğini söyledi. Ayrıca, standartlarda sıcaklıkların değiştirilmesinin çok zor olacağını da ifade etti. Norveç temsilcisi de üretim sıcaklıklarının 3 yıl içinde % 30 azaltma hedefinin uygulanabilir olmadığını söyleyerek Fransa ile aynı fikirde olduklarını açıkladı.

Birkaç kelime ile Asfalt 4.0 için bir tanım yapmanın çok zor olduğunu vurgulayan İspanya temsilcisi, Asfalt 4.0'ın pratikte sıcaklık düşüşünü sağlayabilecek dijital teknolojilerle ilgili olduğunu, bu özel uygulamanın tanıma eklenebileceğini, ancak sadece bundan ibaret olmadığını anlaşılmaması gerektiğini belirtti.



ASMÜD, Asfalt Dünyası-İş gücü, Üretim ve Uygulama Dijital Konferansına Katıldı

ABD'nin önde gelen kuruluşlarından Ulusal Asfalt Üstyapı Birliği-NAPA, Makine Üreticileri Birliği-AEM ve Ulusal Taş, Kum ve Çakıl Birliği-NSSGA tarafından 9-11 Mart 2021 tarihleri arasında düzenlenen ve dünyanın tanınmış asfalt fuarı ve konferansları arasında yer alan "Asfalt Dünyası (World of Asphalt) - İş gücü, Üretim ve Uygulama Dijital Konferansı " ASMÜD tarafından izlendi.

ASMÜD Genel Koordinatörünün de katıldığı söz konusu dijital konferansta, asfalt endüstrisinde çalışanların performanslarının artırılmasına yönelik sistemler ile asfalt üretimi, uygulaması, bakım-onarımı, sağlık-güvenlik-çevre ve sürdürülebilirlik konularında en iyi uygulamalara ve yeniliklere yer verilen sunumlar yapıldı.

Uzmanların liderliğinde 60 oturum halinde gerçekleştirilen konferansta yapılan ve aşağıda başlıkları verilen sunumlar ASMÜD veri tabanına eklendi.

Oturum Konusu: Plentler

- Asfalt Emülsiyonları 101: Emülsiyonların Doğru Taşınması, Depolanması ve Numune Alınması
- Uygulayıcılar için Üstyapı Dizaynı
- Modifiye Bitüm
- Verilerin analiz edilmesi
- Karışım Dizaynı Bölüm 1: Dizaynda optimizasyonun sağlanması
- Karışım Dizaynı Bölüm 2: Optimum dizaynın korunması
- Asfaltın geri kazanımında katkı kullanımına ilişkin pratik öneriler
- Asfalt Plentlerinde Performansı İzlemek için Temel Ölçümler
- RAP Kullanımının optimizasyon prosesi
- Asfalt Kaplamalarda Plastik Atıkların Kullanımı
- Asfalt Plenti Operasyonlarında Sorun Giderme - Bölüm 1: Gradasyon (Filtrelerde toplanan toz dahil)
- Asfalt Plenti Operasyonlarında Sorun Giderme -Bölüm 2: Bitüm içeriği

Oturum Konusu: Asfalt Kaplama Yapımı

- Otomatik kot ve Eğim Kontrolü Nasıl Çalışır?
- Kazıma ve tesviye işlemlerinde en İyi Uygulamalar
- Spor Tesislerinde Asfalt Uygulamaları
- Poröz Asfalt için Yapım Metotları ve Dizayn Elemanları
- Eğimli alanlarda ve virajlarda asfalt yapımı
- Malzeme Transfer İşlemlerinde En İyi Uygulamalar
- Akıllı Sıkıştırmanın etkin bir şekilde kullanılması
- Dijital Dünya - Kağıtsız etiketlere geçiş
- Asfalt Kaplamanın serimi ve Kazımasında Makine Kontrol Teknolojisi
- FAA P-401 şartnamesi kriterlerinde Başarı
- En İyi Serim Uygulamaları
- Boyuna Derzlerin İnşası için En İyi Uygulamalar
- Daha Düzgün kaplama yapımı - Yapım işlemlerinin değerlendirilmesinde IRI (Yüzey düzgünlük indeksi) ölçümlerinin kullanılması
- Konut ve Ticari Alanlarda En İyi Asfalt Kaplama Uygulamaları - Bölüm 1
- Konut ve Ticari Alanlarda En İyi Asfalt Kaplama Uygulamaları - Bölüm 2
- Uluslararası düzgünlük indeksi-IRI'yi değerlendirme ve Sorun Giderme
- Sıkıştırma 101: Doğruları Doğru Şekilde Yapma



- Yoğunluk ve silindiraj tekniğini ilişkilendirme
- Yapıştırma Tabakalarında En İyi Uygulamalar
- Döner Kavşaklarda Asfalt Kaplama Uygulamaları
- Çok İnce Asfalt Kaplamaların Kullanılması

Oturum Konusu: İş Yönetimi/İşgücü

- Asfalt Firmalarının Toplumsal İlişkilerinin İyileştirilmesi
- İşinizde Çeşitlilik Odaklı Başarı
- 10 Maddede Denetimde Yapılması Gereken
- Küçük İşletmelerin Başarısız Olmasının En Önemli On Nedeni
- Kültürün önemi
- Mesajlaşma konusu
- Tasarımdan, Üretime ve İnşaata - Bölüm 1: Asfalt Malzemeleri, Makineleri ve Metodları
- Tasarımdan Üretime ve İnşaata - Bölüm 2: Asfalt Malzemeleri, Makineleri ve Yöntemleri
- Liderliğin 10. Yıl Yaklaşımı, Panel Tartışması - Müteahhitlere Sorular - Instagram'ın En Popüler Asfalt Kaplama Fikirleri

Oturum Konusu: Çevre, Sağlık, Güvenlik ve Sürdürülebilirlik

- Daha Güvenli Çalışma Bölgeleri
- Asfalt Plentleri için Solunumu Korumaya Bir programın Geliştirilmesi
- COVID-19: Sağlık ve Güvenlik Koruması ve Bir Yıl Sonrası için Protokoller
- Geri kazanılacak Asfalt Stoklarının sel taşkınlarından korunması
- Çevresel Ürün Beyanları-EPD'ler Hakkında Bilmek İstediyiniz Ancak Sormaya Çekindikleriniz
- Şirketinize Uygun Bir Sürdürülebilirlik Programı Geliştirme
- ENERGY STAR - Asfalt Plentlerinde Enerji Yönetimi
- Asfalt Kaplama Yapımında Yeşili (Çevreyi) Koruma - Asfalt Kaplamalar için Sürdürülebilir İnşaat Uygulamaları

Oturum Konusu: Üstyapı Koruması

- Üstyapıyı Korumak için Slurry ve Mikro Yüzey Kaplama Sistemleri
- Şantiyelerinizdeki Kazınmış Asfalt Stoklarını Nasıl Eritirsiniz?
- Üstyapı Koruması için Kombine İyileştirme İşlemleri
- En Yüksek Performans için Asfalt Distribütörlerini Güvenli Çalıştırma ve Bakımını Yapma
- Tam Kapsamlı Geri Kazınım ve Yerinde Sıcak Geri Dönüşümde
- En İyi Uygulamalar
- Yerinde ve merkezi plentte Soğuk karışım üretiminde En İyi Uygulamalar
- Üstyapı Bakımında Yerinde Geri Dönüşümüne uygun alanlar
- Geri Dönüştürülmüş Kauçuk lastik modifiye katkıları: Yüksek Performanslı Kullanım ve sağladığı performans
- Chip Seals ve Fog Seals Hakkında Bilmeniz Gereken Her Şey
- Doğru Üstyapı Koruma Metodunun Seçilmesi

7. Eurasphalt & Eurobitume Kongresi



ASMÜD'ün üye olduğu Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği-EAPA ile Avrupa Bitüm Birliği-Eurobitume tarafından 12-14 Mayıs 2020 tarihlerinde Madrid'de yapılması planlan, ancak Covid-19 salgını hastalığı nedeni ertelenen "Gelecekteki Mobilité için Asfalt 4.0" temalı 7. Eurasphalt & Eurobitume Kongresi bu yıl 15-17 Haziran 2021 tarihlerinde sanal olarak düzenlenecektir.

Asfalt yolların verimliliğini, üretkenliğini, kalitesini, güvenilirliğini ve sürdürülebilirliğini önemli ölçüde artırmak için yüksek boyutlu veri paylaşımı, yapay öğrenim, yapay zeka, geliştirilmiş sensörler, makineden makineye iletişim ve internet gibi birçok donanıma sahip bir dizi akıllı ve otonom sistemi ifade eden ve asfalt kaplamalarının dijital dönüşümü olarak da bilinen "Asfalt 4.0" temasına odaklanacak olan 7. Eurasphalt & Eurobitume Sanal Kongresinin kayıtları başlamıştır. Kayıtlar REGISTRATION - 7th E&E Congress, Madrid 2020 (eecongress2021.org) adresinden yapılabilecektir.

Avrupa karayolu ağının verimliliğini artıracak, geleceğin taleplerini ve yeniliklerini karşılayacak asfalt yolların yapılmasını sağlayacak yeni araştırma ve geliştirme çalışmalarının önemini vurgulamak amacıyla düzenlenen 7. E & E Kongresi'nin ana hedefleri:

- Asfalt endüstrisi ve endüstri ortakları için, gelişmiş yeni teknolojiler ile bu teknolojilerin ürün ve prosesler üzerindeki etkilerinin öğrenilebileceği ve sergilenebileceği bir platform yaratmak,
- Tüm paydaşların gelecekteki girişimlerini teşvik edecek şekilde fikir alışverişinde bulunmalarını ve bir iletişim ağı kurmalarını sağlamak,
- Endüstri paydaşlarını gelecekte karşılaşılabilecek zorlukların üstesinden gelecek ortak bir yaklaşıma yönlendirmeye yardımcı olacak tartışma ortamlarını yaratmak

olarak belirlenmiştir. Bu hedeflere ulaşmak için, gelecekteki mobilité ile ilgili temel konuların belirlendiği ve çeşitliliği olan bir program oluşturulmuştur.

Kongre hakkında detaylı bilgiye Eurasphalt & Eurobitume Congress 2021 (eecongress2021.org) adresinden ulaşılabilir.

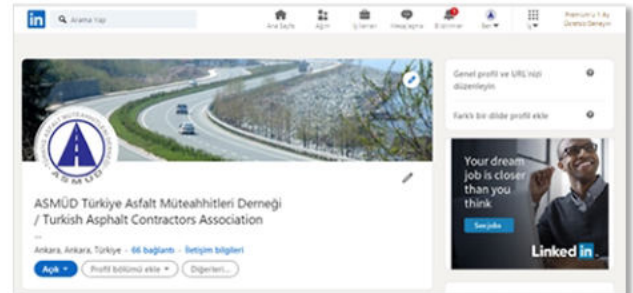
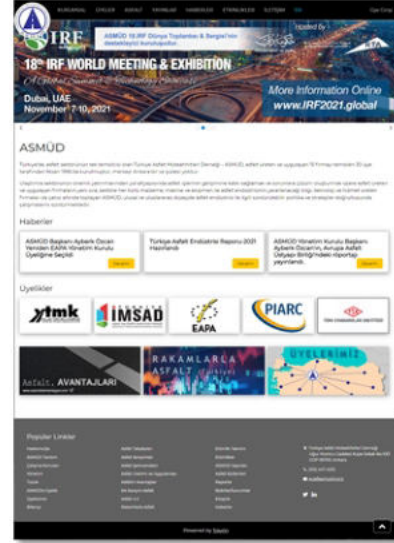
ASMÜD Web Sitesi Yenilendi

Türkiye Asfalt Müteahhitleri Derneği olarak temel amaçlarımızdan biri de endüstri ile ilgili yeni gelişmeler, düzenlenen etkinlikler ve haberler hakkında üyelerimize ve sektör temsilcilerine bilgi vermektir. Bu amaç doğrultusunda, daha işlevsel bir şekilde aranan bilgiye ve habere hızlı ve kolay erişilebilmesini sağlamak amacıyla www.asmud.org.tr adresli web sitemiz günümüz trendlerine uygun olarak yenilenmiştir.

ASMÜD hakkında kurumsal bilgilerin yanı sıra, asfalt tipleri, üretimi ve uygulaması hakkında

teknik bilgilerin, Türkiye ve Avrupa asfalt istatistiklerinin, bültenlerimizin ve sektörel ilgili haberler ile etkinlik duyurularının yer aldığı web sitesinin üyelere özel kısmından ASMÜD'ce hazırlanan yayınlara, sunumlara ve raporlara erişim sağlanmıştır.

Ayrıca Derneğin bilinirliğini ve sosyal ağ etkileşimini artırmak amacıyla Twitter ve LinkedIn platformlarında Türkiye Asfalt Müteahhitleri Derneği adına hesaplar açılmıştır. Birçok sektör temsilcisiyle iletişimin sağlandığı ve bilgi alışverişinin yapıldığı bu platformlar aracılığıyla ASMÜD'ün tanınırlığının artırılması amaçlanmıştır.



18. IRF Dünya Toplantısı ve Sergisi, 7-10 Kasım 2021, Dubai

Dünya Yol Federasyonu-IRF Dünya Toplantılarının 18.'si, 7-10 Kasım 2021 tarihlerinde Dubai Karayolları ve Ulaştırma İdaresi'nin evsahipliğinde Dubai'de gerçekleştirilecektir.

Ulaştırma sektörüne ilişkin stratejileri belirlemek ve bunları gerçekleştirmek için gereken politika ve yatırımları yansıtan bir yol haritası oluşturmak, sektördeki yenilikleri ve teknolojileri aktarmak amacıyla düzenlenen ve dünyanın farklı bölgelerinden üst düzey politikacıların, fikir önderlerinin ve yol profesyonellerinin katıldığı IRF Dünya Toplantısı ve Sergisi bu yıl "Yarının Yolları: Yenilikçi ve Sürdürülebilir Çözümler" temasıyla gerçekleştirilecektir.

ASMÜD'ün Destekleyici Kuruluşları arasında yer aldığı toplantı hakkında detaylı bilgi ve kayıt formu IRF World Meeting & Exhibition - IRF adresinde mevcut olup, toplantıda aşağıdaki konular hakkında teknik, kurumsal, ekonomik, iş ve politika konularıyla ilgili güncel ve önemli uygulamalardan örnek çalışmaları, araştırmaları ve yenilikleri yansıtan bildiriler sunulacaktır.

BİLDİRİ KONULARI

Akıllı Ulaştırma Sistemleri ve Mobilite Teknolojileri

- 1.1 Data ve Bilgi Teknolojileri
- 1.2 Sinyalizasyon Sistemleri
- 1.3 Ulaştırma ile ilgili Dijital Uygulamalar
- 1.4 Özel Ulaşım Hizmeti
- 1.5 Planlama
- 1.6 Toplu Taşımada AUS

Otonom Sürüş için Yolların Donatılması

- 2.1 Bağlantılı ve Otomatik Araçlar için Yayılım Senaryoları
- 2.2 Bağlantılı ve Otomatik Araçlar için Şehir içi Yolların ve Karayolların Dizaynı
- 2.3 Araç ve Altyapı Arasındaki İletişimde Gelişmeler
- 2.4 Bağlantılı ve Otomatik Araçlar için Uygun Mimari ve Standartlar

Karayolu Mühendisliği ve Yapımı

- 3.1 Geometrik Dizayn
- 3.2 Gelişen Dizayn ve Yapım Teknolojileri
- 3.3 Proje Yönetim Sistemleri
- 3.4 Yapı Bilgi Sistemi-BIM ve Yollar için Dijital Uygulamalar
- 3.5 Karayolu Dizaynı ve Yönetimi için Yapay Zeka



- 3.6 Paydaşlar arasındaki İletişimde Yenilikler
- 3.7 Fizibilite
- 3.8 Hidrolik ve Hidroloji

Ulaştırma Planlaması ve Trafik Operasyonları

- 4.1 Planlama ve Organizasyon
- 4.2 Ulaştırma ve Arazi Kullanımı Yönetimi
- 4.3 Gelişmiş Yolculuk Talebi Yönetimi
- 4.4 Toplu Taşıma Programları
- 4.5 Yük Taşımacılığında Planlama ve Lojistik
- 4.6 Köy Yolları Bağlantı Programları
- 4.7 Trafik Tahmini
- 4.8 Bütünleşik Ulaştırma

Yol Malzemelerinde Yenilikler

- 5.1 Uzun Dönem Üstü yapı Performansı
- 5.2 Beton Malzemelerindeki Yenilikler
- 5.3 Asfalt Malzemelerindeki Yenilikler
- 5.4 Fiber ile Güçlendirilmiş Polimerler
- 5.5 Kür Bileşikleri
- 5.6 Yol Projelerinde Nano-malzemeler
- 5.7 Kalite Kontrolde Yenilikler
- 5.8 Tabelalar ve İşaretler

Köprüler ve Tüneller

- 6.1 Üstün Yapısal Performanslı Kirişli Köprüler
- 6.2 Kemer Köprüler, Asma ve Kablo Destekli Köprüler
- 6.3 Hızlandırılmış Köprü İnşaatında Yeni Teknolojiler
- 6.4 Tünel Yapımında Gelişmeler
- 6.5 Tünel Programı Sunumu
- 6.6 Karayolu Tünellerinde Güvenlik
- 6.7 Kentsel ve Mikro Tünel Açma

Çevre Yönetimi ve İklim Direnci

- 7.1 Hava Koşullarına Dayanıklı Ulaşım Altyapısı
- 7.2 Doğal Afetten Koruma
- 7.3 Ulaştırma Sektöründe Sera Gazı Azaltma Stratejileri
- 7.4 Enerji Verimliliği Yüksek Yollar
- 7.5 Döngüsel Ekonomi / Geri Dönüştürülmüş ve Atık Malzemeler
- 7.6 Gürültüyü Azaltma Stratejileri
- 7.7 Alternatif Güç Enerjileri
- 7.8 Yeşil Ulaştırma Ulusal Stratejileri ve Vaka Çalışmaları

Güvenli Yol Dizaynları

- 8.1 Yol Güvenliği Liderliği
- 8.2 Yol Riski Teşhisi

- 8.3 Yol Kenarındaki Bölgenin Güvenliği
- 8.4 Çarpışma Tahmini ve Soruşturması
- 8.5 Vaka Yönetimi ve Müdahale Planlaması
- 8.6 Kırsal / Düşük Hacimli Yollarda Güvenlik
- 8.7 Hız Yönetimi ve Uygulama
- 8.8 Savunmasız Yol Kullanıcıları
- 8.9 Araç Güvenliği
- 8.10 Ortaya Çıkan Trafik Güvenliği Sorunları
- 8.11 Altyapının Korunmasına Yönelik Güvenlik Önlemleri
- 8.12 Ulusal ve Yerel Karayolu güvenliği Programları

Varlık Yönetimi ve Bakımı

- 9.1 Üstü yapı ve Köprü Yönetim Sistemleri
- 9.2 Tahribatsız Deney
- 9.3 Yaşam Döngüsü Maliyet Analizi
- 9.4 Toplam Mülkiyet Maliyeti
- 9.5 Bakım, Onarım ve Yeniden Kaplama
- 9.6 Mevsimsel / Kış Bakımı
- 9.7 Performansa İlişkin Yeni Yaklaşımlar
- 9.8 Yol Yönetimi için CBS (GIS) Çözümleri

Yol Finansmanı ve Tedarik

- 10.1 Yol Finansmanı Politikası
- 10.2 Ulaştırma PPP'lerinde Yenilikler
- 10.3 Yük ve Yolcu Taşımacılığı için Karayolu Fiyatlandırması
- 10.4 İhale (Tedarik) Stratejileri
- 10.5 Yol Ücreti Toplama Elektronik Çözümleri ve Vaka Çalışmaları

Park Stratejileri ve Politikaları

- 11.1 Park ve Mobilite Planlaması
- 11.2 E-Şarj ve Park Etme
- 11.3 Özel Ulaşım Hizmetlerinde Park Etmenin Rolü
- 11.4 Yeni Teknolojiler ve İş Modelleri

Ulaşım ve Toplum

- 12.1 Yollar ve toplum
- 12.2 Altyapı Yatırımının Etkilerinin Ölçülmesi
- 12.3 Yatırımın Sosyal Getirisi
- 12.4 Birlikte çalışan Ulaştırma Modları
- 12.5 Ulaştırma Yönetiminde En İyi Uygulamalar
- 12.6 Sınır Ötesi işbirlikleri
- 12.7 Ulaşımada Cinsiyet
- 12.8 Erişilebilir Ulaştırma (Kararlı İnsanlar)
- 12.9 Motorsuz Hareketliliği Destekleyen politikalar
- 12.0 Mega Şehirlerde Mobiliteyi Yönetme
- 12.11 Yeni Nesil Ulaştırma Mühendislerini Hazırlamak

Tasarımdan, Üretime ve Yapıma: Asfalt Malzemeleri, Makineleri ve Metotları

Tim Murphy, Başkan, Murphy Pavement Technology Inc, Asfalt Dünyası- İş gücü, Üretim ve Uygulama Dijital Konferansı
Çeviri: Seray Toraman, Jeoloji Mühendisi, ASMÜD

Sektör olarak hedefimiz, asfalt pazarını korumak ve büyütmek için mümkün olan en iyi asfaltı üretmek ve uygulamaktır. Müşterilerimizi mutlu etmek ve mutlu kalmalarını sağlamak için kaliteli malzeme kullanımı, yapımın hızlı ve kolay olması ve nihai ürünün uzun ömürlü olması şarttır.

Bu bildiri ile, firmalarımızı daha iyiye yönlendirmek için şartnamelerin nasıl gereklilikler içerdiğini keşfedeceğiz, ancak firmanızı mükemmel yapacak olan faktörler malzeme, makine ve yöntemler hakkındaki bilgi ve deneyiminizdir. Mükemmel olmakla, şirketinizin karı en üst düzeye çıkarken, faaliyet alanınızdaki herkes firmanızı kısa listede yer alması gereken asfalt müteahhitleri arasına dahil eder. Ancak karşım dizaynınız, üretiminiz ve yapımınız asfalt şartname gerekliliklerinin minimum seviyesinin üzerinde olması gerekir. Her müteahhit minimum kalite seviyesini tutturabilir, sadece büyük asfalt firmaları bu seviyenin üzerinde daha fazlasını başarırlar. Kaliteli malzemelerin ne olduğunu anlamak için, kalite kontrol, plant operasyonları ve asfalt yapımının verimli bir şekilde programlanması ve uygulanması konularının tartışılması gerekir.

Bu bildiride, şartnamelerde neden minimum gereksinimlerin mevcut olduğunu önemi gözden geçirilerek, asfalt çimentosundan agregalara ve endüstrimiz için değerli olan geri dönüştürülmüş malzemelere kadar kullanılan malzemeler incelenmektedir. Ayrıca, deneme kesimi şartlarından sonra kabul edilecek ve kesintisiz ödemenizin yapılmasını sağlayacak bir karşım dizaynının nasıl geliştirileceğine dair ipuçları verilecektir.



Firmanızın felsefesi güvenlik, kalite ve üretim olmalıdır. Malzeme, karşım dizaynı, üretim, yapım ve kalite kontrol çarklarını çeviren çalışanlardır. İdare ile müteahhit firma çalışanları arasındaki etik kurallar, güven, takım çalışması, farkındalık, bütünlük, eğitim ve iletişim çok önemlidir ve hiçbir şekilde göz ardı edilemez. Müteahhit, kalite kontrol, plant, şantiye alanı, yapım ve ekipman konularını derinlemesine incelemeli ve uzun vadede geri kazanılmış asfalt (RAP) kullanımını, ilişkili yapıları ve trafik devamlılığını ve emniyetini derinlemesine araştırmalıdır.

Asfalt Kalite Kontrolü sırasında karşılaşılan problemler ve bunların sıklıkları tespit edilmelidir. Bu problemlerin kök nedenlerinin analizi yapılmalı ve bu incelemeden ortaya çıkan sonuç verileri diyagramlar haline getirilmelidir. Rapor edilen asfalt problemleri ile ilgili olarak bir problemi oluşturan sebeplerin neler olduklarını ve önem derecelerinin belirlemek için kullanılan Pareto Çizelgeleri hazırlanmalıdır. Bu çizelgeler, kalite kontrolde; artan hatalı üretimin veya müşteri şikayetlerinin arkasındaki sebeplerin önem derecelerine göre sıralanmasında kullanılabilir. Problem oluştuğunda herhangi bir müdahalede bulunulmaması, agregada değişimler, test hataları, plant gibi sebepler büyükten küçüğe doğru sıralanır ve şartnamelerin yanlış yorumlanması gibi sorunların da eklenmesi ile kümülatif sorunların arttığı görülür.

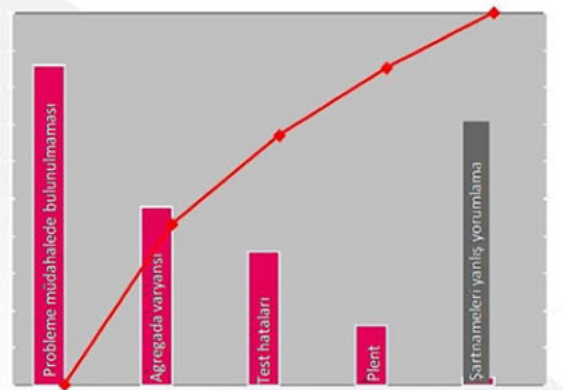
Murphy Pavement Technology firmasının yapılacaklar listesinin ilk 10 sırasında stok yönetimi, geri kazanılmış asfalt kullanımı, iş yeri formülü, deneme kesimi yapımı, sıcaklık, malzeme siloları, kamyon denetimi, kötü malzemeler, envanter, istenen karşım miktarı, plant kapasitesi (ton/saat) yer almaktadır. Ama her şeyden önemlisi kalite kontrol ve iletişimidir.

Başarılı olmanın en verimli yolları; ekip üyelerinin bugün kendilerinden ne beklediğini anlamaları için günlük üretim öncesi toplantılar yapmak, asfalt için en uygun olanın ne olduğunu tespit etmek, kontrollerle şartname kriterlerini sağlamak ve tam / kesintili ödeme şartlarını anlamaktır.

Üretim öncesi toplantıların yanı sıra çalışanlara çapraz eğitim verilmeli, denetlenmeli ve çalışma saatleri iyi yönetilmelidir. Ayrıca üretim öncesinde ilk yükleme, deneme üretimi, segregasyon, karşımın üretimi ve kamyonla dağıtım konularına odaklanılmalıdır.

Malzeme ve karşım dizaynı ile ilgili olarak şartname gerekleri, malzeme seçimi, karşımın dizaynı ve dizayn edilen karşımın plantte üretilmesi gibi hususların incelenmesi ve doğruluğunun kanıtlanması gerekir. Bunun yanı sıra uygun sınıflı bağlayıcı, üniform gradasyon, uygun agregaya boyutu, kırılmış agregaya oranı, hava boşlukları, yoğunluk, mineral agregalar

Rapor edilen Asfalt Problemlerinin Pareto Çizelgeleri



arası boşluklar, bitümle dolu boşluk ve filler gibi hususların anlaşılması ve önemlerinin kavranması gerekmektedir.



Karışım dizaynınızda seçilen irden No.200 eleğe kadar küçülen elekler ile gradasyon tasarlanarak, üretim sırasında agregaların kontrollü oranlanması sağlanabilir ve deneme kesimi için üretilen ilk üretimin başarı oranı artırılabilir.

Sıkıştırma etkileyen faktörler ise agrega ve bitüm malzemeleri ile karışım özellikleri, çevresel değişkenler ve serim sahasının durumu ve koşulları şeklinde sıralanabilir.

Üretimde ise çıkan ürünün doğru, homojen, tutarlı, uygulanabilir ve sıkıştırılabilir olması en önemli ve kabul edilebilir hususlardır.

Bitümün depolanması, sıcaklığının korunması ve karışımın içinde ne kadar kullanılacağına ölçülmesi temel işlevler arasındadır. Yüksek sıcaklıklarda yağlama, normal hava sıcaklıklarında kohezyon sağlayan bitümlü bağlayıcı, agrega tanelerini bir arada tutar ve kaplamanın içine hava ve su girmesini önler.



Asfalt üretim planti ve şantiye alanı için bir kontrol listeniz olmalıdır. Bu liste ile tüm plant tipleri için bitüm silosu ve bitüm tedariki, agrega ve RAP besleme sistemleri, kurutucu, yüksek ısı göstergesi ve kaydedicisi, toz toplama sistemi ve hava kalite sensörü gibi plant ekipmanlarının kontrol edilmesi gerekir. Drum-mix plantlerde agrega nem oranını izleme sistemi, bitümlü bağlayıcı ölçüm sistemi, kalibrasyon araçları, harman tipi plantlerde ise tartım haznesi, otomasyon sistemi, sıcak agrega siloları ve karıştırma ünitesi gibi ekipmanların gereklilikleri karşılayıp karşılamadığı kontrol edilmelidir. Şantiye alanında deneylerin yapıldığı tesislerde ise bina yapısı, korumalı çalışma alanı, su kaynağı, elektrik gücü, eleme sistemi gibi hususlar kontrol edilmelidir.



Plantlerde ayrıca kalibrasyon çok önemlidir. Kalibrasyonlarda yapılacak değişiklikler Kalite Kontrol Müdürü'ne bildirilmeli ve onayı alınmalıdır. Asfalt plantinde, stok yığınları, soğuk besleme, kalibrasyon, bant kantarları, kurutucu tambur içindeki kanatlar, brülör, birincil ve ikincil toz kontrol sistemleri ve depolama denetlenmelidir.

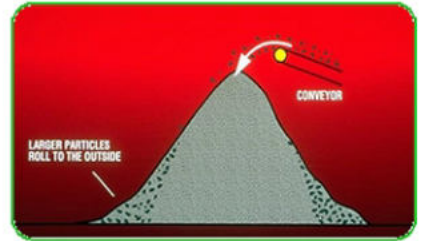
Enerji tasarrufu dikkat edilmesi gereken bir konudur. Benzin, kömür, gaz, rüzgar, güneş ve nükleer gibi her türlü enerjiden elde edilen elektriğin maliyeti hesaplanmalı ve ödeme planı yeniden değerlendirilmelidir.

Agrega stok yığınlarının yönetimi, birçok kişinin sandığından çok daha büyük bir öneme sahiptir ve kaliteli üretimde önemli bir rol oynar.

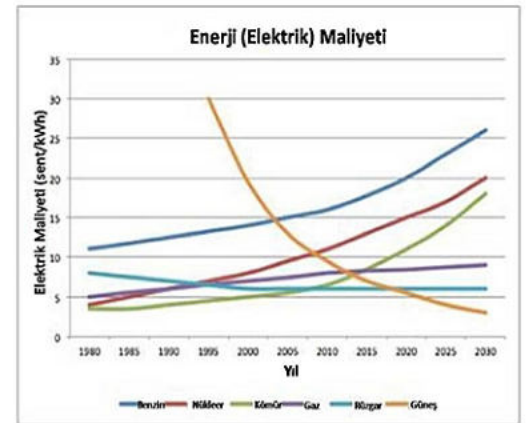
Kaplamanın yükünü taşıyan agregayı depolarken uygun yeterli miktarda malzeme olup olmadığı, nemi azaltma



ve kirlenmeyi en aza indirme gibi konulara dikkat edilmeli, yetersiz miktar, kötü kullanım teknikleri, özelliklerindeki değişiklikler gibi kalite kaygılarının önüne geçilmelidir. Agregalar stoklanırken, büyük tanelerin dışarı doğru yuvarlanmasından dolayı yığınlarında oluşabilecek segregasyona dikkat edilmelidir. Ayrıca nem en önemli konulardan biridir. Temin edilen agreganın nem oranı ne kadar fazla olursa onu kurutmak için o kadar fazla yakıt harcanır. Nem oranı düştükçe kalite artar.



Nem azalır = Kalite artar -- %1 nem = %10 Yakıt





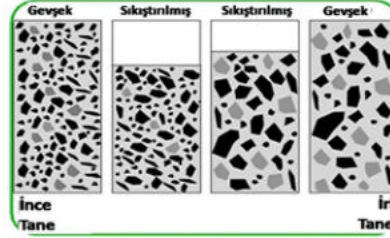
Kurutucu tambur içindeki kanatçıkların sıcaklığı nasıl etkilediği anlaşılmıştır. Bunun için, bu durumun nasıl ve kim tarafından tespit edileceği, sahadaki etkisinin ne olacağı soruları cevaplandırılmalıdır. Kurutucu tamburdan bacaya giden yolda egzos çıkışındaki sıcaklıklar sabit olmalıdır.

Asfalt üretim plantleri ile ilgili diğer bir sorun da pas problemidir. Pasın sebepleri anlaşılmalı ve önüne geçilmelidir. Ek yük hareketini ve kat edilen mesafeyi azaltmak için plantin kurulu olduğu şantiye alanı yeniden organize edilmelidir.

Saha içi nakliye kamyonlarının hareketleri izlenerek ihtiyaçlarına en uygun saha planını saptayın. Çalışan kamyon / ekipmanların potansiyel güzergah kesişmelerini ortadan

kalınlığına ulaşmak için sıkıştırma işlemi ve uygulanacak silindir geçiş sayısı ayarlanmalıdır.

Laboratuvardan alınan veriler ile sahadaki veriler farklılık gösterebilir; bu ihtimal göz ardı edilmemelidir. Örneğin yoğunluk sahada düşer.



Amerika'da asfaltın geri kazanılması işleminin patenti 1970'li yıllarda alınmıştır. Asfalt kaplamaların geri dönüştürülmesinin, mühendislik, ekonomi ve çevresel açıdan birçok faydası vardır.

Carper Road firması 1998 yılında Illinois'de sıcak karışım asfalt seriminde aşınma ve binder tabakalarında %30 RAP kullanan ilk firmadır. Yapılan

kesim 2020 yılında bile çok iyi gözükmetedir.

RAP eyalet yollarından, eyaletler arası yollardan, kırsal ve çiftlik yollarından ve ticari yollardan elde edilir.

Soğuk frezelenmiş (kullanıma hazır) veya toz haline getirilmiş (işlem gerektirir) şekilde elinize ulaşır. Üretim sırasında ilave kırma/eleme işlemi için kazılmış asfalt önce No.4 elekten geçirilerek sadece iri malzemenin kırılması ve eleme işlemlerine tabii tutulması sağlanır. RAP gradasyonu kontrol ederek "Azalan Üretim Verimi" probleminizi çözebilirsiniz. Geri kazanılmış asfalt stoklaması ile ilgili olarak yığınların yüksekliğinin sınırlandırılması, yığınlar üzerinde ekipman kullanımının en aza indirilmesi ve yığının nemden korunması önemlidir. RAP'in nem miktarı ile ilgili olarak RAP'in nereden, nasıl ve ne zaman kazındığı ve kırıldığı, ayrıca neden depolandığı konusunda bilgi sahibi olmalısınız. Eğer kırma işlemi sırasında yağmur yağıyor ve nem oranı %6 ise, bu durumda RAP'deki nem sonsuza kadar %6 olacaktır. RAP arz-talep eğrisi, yıl sonu envanteri, hava durumunu ve "mavi duman" nedeniyle kullanılan RAP'in maksimum yüzdesi gözlemlenmelidir.

Agrega kurutma ve ısıtma sistemleri ile ilgili olarak temel brülör fonksiyonlarının işlemesi sağlanmalıdır. Yakıt tam yanmalı, agregaların içinde ve üzerinde hapsolmuş nem uzaklaştırılmalı ve agregalar üretim sıcaklığına kadar ısıtılmalıdır (bazen prosesin bu adımında RAP ısıtılır).



kaldırmaya yönelik şantiye içinde daha güvenli bir strateji geliştirin.

Segregasyonu azaltmak, üretimi, kaliteyi, yerinde yoğunluğu ve düzgünlüğü artırmak için sıcak karışım asfalt plantlerinize baştanbaşa, özellikle tamburdan boşaltma noktasına kadar olan ünitelerde malzeme ayrışmalarını önleyin.

Karışım özellikleri sıkıştırmayı etkileyen en önemli faktörlerdendir. Sıkıştırma oranı karışımın dizaynına göre değiştiğinden, istenen tabaka

Geri kazanılmış asfaltların hepsi aynı değildir. Kazıdığınız asfalt tabakası ne kadar kaliteliyse, geri kazanılmış asfaltınız o kadar kaliteli olur.



Asfalt plantinizdeki filtrelerin içindeki filler miktarını azaltmak için, toz toplama sistemine önce siklon filtre monte edilerek veya çökeltme kutusu montajı ile hava kanallarından gelen malzeme bir plakaya çarptırılarak toz tanelerinin çökmesi sağlanır. Toz tutucu sistemin başlangıç noktası tasarımıdır. Eğer plantinizden yüksek miktarda toz çıkıyorsa, sistemi yeniden tasarlamaz gerekir. Verileri ve rakamları dikkate alın ve anlayın.

Eğer bir şeyler yanlış gidiyorsa mutlaka plantinizi durdurun.