

# ASFALT



**AYBERK ÖZCAN**

Yönetim Kurulu Başkanı

**İhsan Çetinceviz**

Başkan Vekili

**Tahir Çelik**

Başkan Vekili

**Nihat Kızılrımk**

Muhasip Üye

**Deha Emral**

Üye

**Zeliha Temren**

Genel Sekreter

**Suzan Atakan**

Asistan

**Yönetim Yeri**

Mustafa Kemal Mah.  
2132 Sok. No:7/2  
Çankaya 06530 / ANKARA

Tel: 0.312.447 42 25

Faks: 0.312.447 42 26

www.asmud.org.tr

asfalt@asmud.org.tr

## Başkanın Mesajı

COP31 sonrasındaki küresel dönemde; karbon ayak izini düşüren, döngüsel ekonomi ilkelerine dayalı, afetlere dirençli ve yüksek performanslı projelere geçiş, sadece yasal veya ekonomik bir zorunluluk olmanın ötesinde; gelecek nesillere temiz bir çevre ve sürdürülebilir bir yaşam devretme tarihi sorumluluğudur. **> 2**

## İnşaat Zirvesi Türkiye 2026

"İnşaat Zirvesi Türkiye-Construction Türkiye Summit, CST26" 17-18 Haziran 2026 tarihlerinde Ankara'da Sheraton Otel & Konferans Merkezi'nde gerçekleştirildi. **> 4**

## Bituroad 2026 Konferansı

BituRoad 2026 29-30 Mayıs 2026 tarihlerinde Gürcistan'ın Tiflis şehrinde gerçekleştirilen Bitüm ve Yol Konferansı'nda ASMÜD Türkiye Asfalt Endüstrisini tanıttı. **> 6**

## KİK-Yapım İşleri Çalışma Grubu Toplantısı

Kamu İhale Kurumu tarafından düzenlenen Yapım İşleri Çalışma Grubu Toplantısı 2 Temmuz 2026 tarihinde yatırımcı kamu kurumları ile sektörün temsilcileri TOBB, INTES, TMB ve ASMÜD'ün katılımlarıyla gerçekleşti. **> 7**

## Dünyanın En Büyük 250 Uluslararası Müteahhidi

Uluslararası inşaat arenasında sektör lideri dokuz ASMÜD üyesi dünyanın en büyükleri arasında! **> 8**

## Karayolu Projelerinden Haberler

Antalya'nın ulaşım ağında yapımı devam eden dev projelerdeki ilerlemeler ve yapımı tamamlanarak hizmete açılan yollar. **> 9**



# Değerli Meslektaşlarım, Sektörümüzün Seçkin Paydaşları ve Değerli Okurlarımız,

E-bültenimizin bu yeni sayısında, sizleri sektörümüzün küresel ölçekte tartıştığı, ülkemizde ise artık erteleyemeyeceğimiz yapısal bir zihniyet değişimi gündemiyle selamlamak istiyorum.

Bugün Türkiye genelinde binlerce kilometrelik bölünmüş yol ve modern otoyol ağımla haklı bir gurur yaşıyoruz. Ancak yüksek maliyetler, yetersiz fiyat farkları, kamu ödeneklerindeki daralmalar ve hak ediş tahsilatlarında yaşanan gecikmeler gibi hepimizin şantiyelerinde her gün göğüslemek zorunda kaldığı zorlu finansal gerçekler; aslında geleneksel iş yapış modellerinin ve "en düşük maliyet" ile "bütçe sınırlamalarını" tabana alan mevcut öncelikler piramidinin artık sürdürülebilir olmadığını ve köklü bir yenilenme ihtiyacı doğurduğunu en açık biçimde ortaya koymaktadır. Bu gerçeikle, altyapıyı nasıl planladığımız, tasarladığımız, inşa ettiğimiz ve en önemlisi nasıl koruduğumuz konusunu mercek altına alma zamanımız gelmiştir.

Tam da bu zorlu dönemin ortasında, Kasım 2026'da ülkemizin ev sahipliğinde Antalya'da gerçekleştirilecek olan COP31 Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı, bizlere bu kronik sorunların temeline inmek ve köklü bir zihniyet değişimi başlatmak için tarihi bir fırsat sunmaktadır.

Nitekim dünya çapında asfalt ve yol endüstrisinin küresel çatı örgütleri olan Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği (EAPA) ve



Amerika Ulusal Asfalt Kaplama Birliği (NAPA) liderlerinin güncel demeçleri de tam olarak bu stratejik dönüşüme işaret etmektedir.

Küresel ortaklarımız, karbon nötr hedefleri doğrultusunda artık Ilık Karışım Asfalt teknolojilerinin yaygınlaştırılmasını, Çevresel Ürün Beyanlarını ve geri kazanılmış asfaltın nitelikli kullanımını bir zorunluluk olarak önemle vurgulamaktadırlar.

Altyapıda kalıcı dönüşümün anahtarı; en baştan güçlü ve doğru mühendislik tasarımları yapmak, karışımlarda durabiliteyi yani uzun ömürlülüğü sağlamak ve yollarımızı yüksek performans kriterlerine göre inşa etmektir. Üstelik bu dönüşüm, artık sadece karbon azaltımı ile de sınırlı

değildir; iklim değişikliğinin getirdiği aşırı hava olaylarına ve ani sıcaklık dalgalanmalarına karşı altyapımızın yapısal direncini artırma zorunluluğudur.

Bugün şantiyelerimizde göğüslemek zorunda kaldığımız finansal darboğazı aşmanın bir yolu da, projelere "en düşük maliyet" odaklı dar bir pencereden bakmak yerine; planlamadan işletme ömrünün sonuna kadar tüm süreçleri kapsayan Yaşam Döngüsü Maliyeti analizlerinin doğru bir şekilde uygulanmasına dayanmaktadır.

İlk yapım aşamasında nitelikli mühendisliğe, dayanıklı malzemeye ve yeşil teknolojilere ayrılacak bütçe; uzun vadede bakım, onarım ve rehabilitasyon giderlerini radikal şekilde düşürecektir.

Doğru tasarlanmış, uzun ömürlü bir yol, sadece karbon ayak izimizi azaltmakla kalmayacak; aynı zamanda kamu kaynaklarının en verimli şekilde kullanılmasını sağlayarak şantiyelerimizin finansal sürdürülebilirliğine doğrudan katkı sağlayacaktır.

Ülkemizin net sıfır emisyon taahhütleri ve Ulusal Katkı Beyanı kapsamındaki yeşil dönüşüm vaatleri, artık soyut birer niyet beyanı olmaktan çıkmış; endüstrimiz için bağlayıcı bir "uygulama takvimi" haline gelmiştir. COP31 sonrasındaki küresel dönemde; karbon ayak izini düşüren, döngüsel ekonomi ilkelerine dayalı, afetlere dirençli ve yüksek performanslı projelere geçiş, sadece yasal veya ekonomik bir zorunluluk olmanın ötesinde; gelecek nesillere temiz bir çevre ve sürdürülebilir bir yaşam devretme tarihi sorumluluğumuzdur.

Kamu otoritelerinden yüklenicilere, akademiden malzeme üreticilerine kadar tüm paydaşlar olarak bu vizyoner dönüm noktasını proaktif bir şekilde göğüslemek zorundayız. Şartnamelerimizi yeşil dönüşümü ve inovasyonu teşvik edecek şekilde güncellemek, yenilikçi AR-GE çalışmalarına hız vermek artık bir tercih değil, sektörümüzün geleceğini teminat altına alma hamlesidir.

Bugün kısıtlı ödeneklerle işlerini sürdürmeye çalışan firmalarımız için yarının dünyasında finansmanın tek anahtarı; Dünya Bankası, Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD) ve Avrupa Yatırım Bankası (EIB) gibi uluslararası kuruluşların yeşil ve dirençli altyapı fonları olacaktır. Sürdürülebilirlik kriterlerini, risk yönetimini, iklim adaptasyonunu ve Çevresel Ürün Beyanlarını (EPD) kurumsal piramidinin tabanına yerleştiren firmalarımız, hem uluslararası ihalelerde küresel rekabet gücünü artıracak hem de yeşil tahviller yoluyla yeni finansman kanallarına erişebilecektir.

Nitekim, küresel pazarda sürdürülebilirliğe ve yüksek mühendislik standartlarına yapılan bu yatırımların karşılığı, uluslararası arenada elde ettiğimiz tescilli başarılarla kendisini açıkça göstermektedir. Uluslararası inşaat sektörünün en prestijli referans kaynağı kabul edilen Engineering News-Record (ENR) tarafından yeni yayınlanan "Dünyanın En Büyük 250 Uluslararası Müteahhidi" listesinde yer alan 48 Türk firmasını ve bu gurur tablosunun ön sıralarında yer alan kıymetli üyelerimiz Limak, Mapa, Nurol, Kolin, Cengiz, Makyol, Onur, Kalyon ve Polat Yol Yapı firmalarını elde ettikleri küresel başarılarından ötürü yürekten tebrik ediyorum.

Küresel iklim hareketinin kalbinin ülkemizde atacağı bu yeni dönemde, üyelerimizin dünya coğrafyasına taşıdığı bu yüksek mühendislik gücümüzle, yaşam döngü maliyetini piramidin tabanına alarak, ileri mühendislik tasarımlarıyla iklim krizine dirençli, yüksek performanslı yollar inşa edebilir, yol henüz iyi durumdayken uygulanacak önleyici ve koruyucu bakım stratejileriyle milyarlarca liralık yeniden yapım maliyetlerinin önüne geçebiliriz.

Doğal kaynaklarımızı korurken hem şirketlerimizin finansal sürdürülebilirliğini hem de ülkemizin çevre ve dirençlilik hedeflerini gözeterek böyle bir ulaşım altyapısına kavuşmak için artık ertelemekten, tüm paydaşlarımızla birlikte süratle harekete geçmemiz gerekmektedir.

Sözlerime burada son verirken, tüm sektör paydaşlarımızın yılın son çeyreğini verimli ve başarılı geçirmesini diliyorum. Özellikle şantiyelerinde asfalt işlerini sürdüren firmalarımızın ve emektar çalışanlarımızın gayretlerini takdirle karşılayarak, iş programlarını başarıyla gerçekleştirmelerini temenni eder, saygılar sunarım.



# İnşaat Zirvesi Türkiye 2026 'da Gelecek Vizyonu Konuşuldu



Türkiye Mütcahhitler Birliği (TMB) tarafından Ticaret Bakanlığı desteğiyle Ankara'da düzenlenen İnşaat Zirvesi Türkiye 2026, 17-18 Haziran 2026 tarihlerinde Ankara'da Sheraton Otel & Konferans Merkezi'nde geręekleřtirdi.

Birleşik Krallık'tan Güney Kore'ye kadar birçok ülkeden heyetin yer aldığı ve sektöre küresel boyutta yön veren İnşaat Zirvesi Türkiye'ye toplam 1400'den fazla kişi katıldı.

Zirveyi destekleyen kuruluşlar arasında yer alan ASMÜD, inşaat sektörünün geleceğine yön veren yeniliklerin, teknolojik dönüşümün ve sürdürülebilirlik odaklı yaklaşımların ele alındığı organizasyonda Dernek

üyelerimiz katılımlarıyla ve açtıkları stantlarla zirveyi desteklediler.

Etkinliğin açılış konuşmalarını Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz, T.C. Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat, Birleşik Krallık Ticaret Bakanı Chris Bryant, Kırgızistan İnşaat, Mimarlık, Konut ve Kamu Hizmetleri Bakanı Oruntaev Nurdan Kemelovich, Gine Şehircilik ve İskân Bakanı Mohamed Lamine Sy Savane, Finlandiya'nın Türkiye Büyükelçisi Pirkko Mirjami Hämäläinen ve TMB Başkanı M. Erdal Eren geręekleřtirdi.

Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz, inşaat sektörünün Türkiye ekonomisindeki stratejik önemine dikkat çekerek önümüzdeki dönemde

barış ortamının güçlenmesiyle Türk müteahhlik sektörünün uluslararası projelerde daha fazla rol üstleneceğini ifade etti.

Ticaret Bakanı Ömer Bolat, Türk Müteahhlik sektörünün bugüne kadar 138 ülkede 12 bin 901 projeye imza attığını ve yaklaşık 562,6 milyar dolarlık proje hacmine ulaştığını belirterek, Uluslararası Müteahhlik sıralamasında 45 Türk firmasının yer aldığını ve Türkiye'nin firma sayısında dünyada ikinci sırada bulunduğunu söyledi.

Ulaştırma sektörünün öncelikli yatırımları arasında yer alan yol/asfalt sektörünü politika ve hedefleriyle yönlendiren Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu "Geleceğin Altyapısı:



*Dijitalleşme, Entegrasyon ve Mega Projelerin Dönüşümü*" başlıklı oturumda yaptığı konuşmada dijitalleşme, yapay zekâ ve 5G teknolojilerinin altyapı yatırımlarında yeni bir dönemi başlattığını ifade etti. Mega projelerde dijital teknolojilerin kullanımının verimlilik ve kaliteyi artırdığına dikkat çeken Uraloğlu, Türkiye'nin 2053 vizyonu doğrultusunda dünyanın en güçlü dijital altyapı merkezlerinden biri olma hedefini vurguladı.

Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakan Yardımcısı Hasan Suver "*Dirençli ve Sürdürülebilir Şehirler: İklim Krizi Çağında Yeni Yaklaşımlar*" başlıklı özel oturumda yaptığı konuşmasında deprem güvenli, iklim değişikliğine uyumlu ve sürdürülebilir şehirler inşa etme hedefine ulaşmak için kentsel

dönüşümün hızlandırılması, yeni teknolojilerin kullanılması ve çevre dostu yapılaşmanın yaygınlaştırılması gerektiğini dile getirerek, yeşil dönüşümün kapsamlı bir ekonomik dönüşüm olduğunu vurguladı.

*"İnşaat Teknolojileri ve Yenilikçi Yapı Malzemeleri"* ana temalı zirvede düzenlenen 11 panel ve 6 özel oturumda; sektörün geleceğini dijital dönüşüm, üçüncü ülkelerde işbirliği fırsatları, dögüsel ekonomi, mega projeler ve yeni nesil altyapı projeleri, yapay zekâ, sürdürülebilir altyapı finansmanı, afete dayanıklı yapılaşma, iklim adaptasyonu, akıllı kentler, karbon ayak izi yönetimi ve net sıfır projeler ve yapısal güçlendirmede yeni nesil teknolojik malzeme konuları ele alındı.

TMB Başkanı M. Erdal Eren, organizasyonun beklentilerin üzerinde ilgi gördüğünü belirterek, zirvede Türk müteahhitlik sektörünün rekabet gücünü artıracak dijitalleşme, yeşil dönüşüm ve uluslararası iş birliklerini kapsayan en önemli başlıkların değerlendirildiğini ifade etti. Firmaların küresel rekabet güçlerini daha ileriye taşıyabilmeleri için burada ele alınan dönüşümlerin stratejik öncelikleri arasına almalarının önemini vurguladı.

İnşaat Zirvesi Türkiye 2026, uluslararası iş birliklerinin güçlendirilmesi, teknolojik dönüşümün hızlandırılması ve Türk Müteahhitlik sektörünün küresel rekabet gücünün artırılmasına yönelik önemli mesajlarla sona erdi.



REPUBLIC OF TÜRKİYE  
MINISTRY OF TRADE

TURKISH  
CONTRACTORS  
ASSOCIATION



TÜRKİYE  
MÜTEAHHİTLER  
BİRLİĞİ



**CONSTRUCTION  
SUMMIT  
TÜRKİYE**  
17-18 JUNE 2026

Construction  
Technologies and  
Innovative Building  
Materials

# ASMÜD, BituRoad 2026 Konferansı'nda Türkiye Asfalt Endüstrisi'ni Tanıttı

Bitüm endüstrisi ve yol inşaat sektöründe faaliyet gösteren uluslararası kuruluş Bitugroup ile BDT Ülkeleri Yol İdarecileri Hükümetler arası Konseyi iş birliğiyle düzenlenen BituRoad 2026 (Bitüm ve Yol Konferansı), 29 - 30 Mayıs 2026 tarihlerinde Gürcistan'ın Tiflis şehrinde gerçekleştirilmiştir.

Uluslararası Bitüm Emülsiyonu Federasyonu (IBEF) ile birlikte konferansa "Bilgi Paydaşı" olarak davet edilen ASMÜD uluslararası bir platformda temsil edildi. ASMÜD'ü temsilen konferansa katılan Genel Sekreter Zeliha Temren, Türkiye'nin

asfalt endüstrisinde üretim ve uygulamalar, yatırımlar, modern üretim altyapısı, stratejik plan ve hedefler konularında sunum yaptı.

Sektörün geleceğine yön veren liderlerin yer aldığı konferansın ana konuşmacıları arasında yer alan Prof. Buri Karimov (BDT Ülkeleri Yol İdarecileri Hükümetler arası Konseyi Başkanı): Bölgesel bitüm ve asfalt yatırımları üzerine stratejik değerlendirmeler paylaşmıştır. Ayrıca Dr. Bert Jan Lommerts (IBEF Yönetim Kurulu Üyesi): Küresel bitüm tedariki ve emülsiyon teknolojileri hakkında teknik sunumlar yapmıştır.

Konferansın ilk gününde; Gürcistan'ın "Orta Koridor" üzerindeki lojistik önemi ve bitüm tedarik zinciri dayanıklılığı, asfaltın ılık ve soğuk geri dönüşümünü mümkün kılan biyo-bazlı katkı malzemeleri ve bitüm emülsiyonları, yol kaplamalarının ömrünü uzatan, gürültüyü azaltan ve yüksek geri dönüşümlü sürdürülebilir yeni malzeme konularında teknik sunumlar yapıldı.

Konferansın ikinci gününde, modern yol bakımında Mikro yüzey kaplamaları (Micro Surfacing) teknolojilerinin saha uygulamaları, performansı ve tasarım süreçleri incelenmiştir.



# KİK - Yapım İşleri Çalışma Grubu Toplantısı

Kamu İhale Kurumu tarafından düzenlenen, Yapım İşleri Çalışma Grubu Toplantısı 2 Temmuz 2026 tarihinde, yatırımcı kamu kurumları, inşaat sektörünün temsilcileri olan TOBB, INTES, TMB ve Derneğimizin katılımlarıyla gerçekleşti.

Toplantıda, yapım işlerine ilişkin ihale süreçleri ile sözleşmelerin uygulanmasında karşılaşılan sorunlar ve çözüm önerileri kamu kurum ve

kuruluşları ile özel sektör temsilcileri tarafından paylaşıldı.

Bu kapsamda; Kamu Alımlarının Elektronik Ortamda Yapılmasına İlişkin Uygulama Yönetmeliği, fiyat dışı unsurlar, aşırı düşük teklifler, fiyat farkı uygulamaları, hakkeş ve ödeme süreçleri, ödenek planlaması, sigorta uygulamaları (bütün riskler), yer teslimi, iş programı ve yapı denetimi gibi başlıklarda katılımcıların görüş ve

değerlendirmeleri alındı.

Derneğimiz adına toplantıya katılan Genel Sekter Zeliha Temren ve ASMÜD üyesi Onur Group A.Ş. Teklif Müdürü Esin Pehlivan tarafından konuyla ilgili görüş ve öneriler aktarıldı.





# Uluslararası İnşaat Arenasında Sektör Lideri Dokuz ASMÜD Üyesi Dünyanın En Büyükleri Arasında!

Uluslararası inşaat sektörünün en prestijli referans kaynağı kabul edilen Engineering News-Record (ENR) tarafından yayınlanan "Dünyanın En Büyük 250 Uluslararası Müteahhidi" 2026 yılı raporu açıklanmıştır. Türkiye, küresel pazardaki etkinliğini artırarak listedeki firma sayısını 48'e çıkarmış ve Çin Halk Cumhuriyeti'nin ardından dünya ikinciliğindeki yerini korumuştur. Türk müteahhitlik firmalarının yurt dışında üstlendiği projelerin toplam hacmi 24,9 milyar dolara ulaşırken, ülkemiz proje büyüklüğü bazında iki basamak yükselerek dünya yedinciliğine yerleşmiştir.

Teknik yetkinlikleri, yüksek mühendislik kabiliyetleri ve altyapı projelerindeki küresel tecrübeleriyle sektöre yön veren 9 ASMÜD üyesi, ENR 2026 listesinin ön sıralarında yer alarak uluslararası arenada ülkemizi başarıyla temsil etmişlerdir. Küresel ölçekteki mega projelerde imzası bulunan değerli üyelerimiz; **Limak, Mapa, Nurol, Kolin, Cengiz, Makyol, Onur, Kalyon ve Polat Yol Yapı**, sergiledikleri üstün performansla Türk mühendislik ve müteahhitlik sektörünün uluslararası marka değerine çok önemli katkı sağlamışlardır.

Küresel müteahhitlik pazarında; artan girdi maliyetleri, finansman koşulları ve jeopolitik risklere rağmen üyelerimizin pazar paylarını büyütmesi takdire şayandır. Özellikle ileri teknoloji ve yüksek kaliteli asfalt uygulamaları gerektiren ulaştırma ve altyapı projelerinde birer dünya markası haline gelen üyelerimiz, Türkiye'nin uluslararası hizmet ticaretindeki en stratejik gücü olmaya devam etmektedir.



**ENR 2026 LİSTESİNDE  
YENİ BİR REKOR DAHA KIRILDI:  
DÜNYANIN EN BÜYÜK 250 MÜTEAHHİTLİK  
FİRMASI ARASINDA YER ALAN 48 TÜRK ŞİRKETİ,  
2025 YILINDA  
**24,9 MİLYAR DOLARLIK**  
ULUSLARARASI PROJE ÜSTLENDİ**



# Karayolu Projelerinden Haberler

## ANTALYA'NIN ULAŞIM AĞINDA YAPIMI DEVAM EDEN DEV PROJELER

### Antalya-Alanya Otoyolu

Yapımı ve işletilmesi Yap-İşlet-Devret modeliyle ihale edilen Antalya-Alanya Otoyolu projesinin sözleşmesi, **ASMÜD üyesi Limak** firmasının Şirketler Grubu bünyesinde yer alan Antalya Alanya Otoyolu İnşaat Yatırım ve İşletme A.Ş. ile Karayolları Genel Müdürlüğü arasında 14 Ekim 2024 tarihinde imzalanmış olan projenin, temeli 25 Temmuz 2025'te atılmıştır.

Kamu-özel iş birliği modeliyle hayata geçirilecek projenin 1,7 milyar euro tutarındaki sürdürülebilirlik



bağlantılı kredisinin yüzde 87'si uluslararası sermayeli finans kuruluşları tarafından sağlanmıştır. 3 yıl içinde tamamlanması hedeflenen proje; 84 kilometre 2x3 şeritli otoyol ve 38 kilometre 2x2 şeritli bağlantı olmak üzere toplam 122 kilometrede hizmet verecektir. Otoyolun tasarlanan taşıt hızı 140 km/saat olarak belirlenirken, bağlantı yolları için tasarım hızı 110 km/saat olacaktır.

Proje güzergahı, Serik Kavşağı'ndan başlayıp, Serik ve Manavgat ilçeleri

sınırları içerisinde Toros Dağları'nın eteklerindeki koridoru takip ederek Alanya Kavşağı'nda sona erecektir. Modern mühendislik çözümleriyle tasarlanan otoyolda 7 büyük kavşak, toplam 4 bin 365 metre uzunluğunda 5 tünel ve yaklaşık 6 kilometre uzunluğunda 16 viyadük bulunacak. Ayrıca 43 alt geçit, yüzlerce menfez ve 4 otoyol hizmet tesisi de projenin önemli bileşenleri arasında yer almaktadır.

Projenin birçok noktasında eş zamanlı çalışmalar sürdürülmekte olup, otoyolun 2028 yılında hizmete açılması hedefleniyor.





## Çeşmeli-Erdemli-Silifke-Taşucu Otoyolu Projesi

Doğu Akdeniz sahil yolu güzergahında yer alan Çeşmeli-Erdemli-Silifke-Taşucu Otoyolu Projesi'nin ilk etabı olan **Çeşmeli-Kızkalesi** kesiminin Yap-İşlet-Devret (YİD) modeliyle düzenlenen ihalenin sözleşmesi **ASMÜD üyesi Kolin İnşaat** tarafından 22 Aralık 2021 tarihinde imzalandı. Sözleşmenin finansmanı Ağustos 2025 tarihinde 1,263 milyar avro yatırım bedeliyle sağlandı.



41 km otoyol ve 11 km bağlantı yolu olmak üzere toplam 52 kilometre otoyol O-51 otoyolunun Çeşmeli Kavşağı'ndan başlayıp Kızkalesi'ne kadar uzanan kesimi kapsamaktadır. Ana hat

üzerindeki tüneller, viyadük ve gişeler yapım çalışmaları sürdürülmektedir. Devamındaki Kızkalesi - Taşucu etabı için ise yeni ihale süreçleri planlanıyor.





**(Akşehir-Afyon Ayrımı) Çay - Bolvadin - Emirdağ Yolu Tamamlandı**

(Akşehir-Afyon Ayrımı) Çay - Bolvadin - Emirdağ Yolu, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun katılımıyla düzenlenen resmi törenle 3 Nisan 2026 tarihinde hizmete açıldı.

Karayolları Genel Müdürü Ahmet Gülşen toplam 53 kilometre uzunluğundaki sathi kaplamalı tek yolun, bitümlü sıcak karışım kaplamalı bölünmüş yol haline getirildiğini ve yapılan iyileştirmeyeyle 1,2 km kısaltılmış olan yolda seyahat süresinin 53 dakikadan 35 dakikaya düştüğünü belirtmiştir.

**ASMÜD üyesi Kızılırmak İnşaat**

tarafından yapılan proje kapsamında 7 adet köprü, 10 adet altgeçit ve 69 adet menfez inşa edilmiştir. Bölgenin doğal yapısına uygun 4.000 fidan dikilmiş ve 110.000 metrekaarelik alanda kuru peyzaj çalışması yapılmıştır.

Aynı törende, bu güzergahın devamı niteliğinde olan ve trafiği şehir merkezine uğramadan doğrudan güney aksına bağlayacak **Çay - Karaadilli - Dinar İl Yolu** projesinin de temel atma töreni eş zamanlı olarak gerçekleştirilmiştir.

**Yalova - Armutlu Yolu Projesi 24 Temmuz 2026 Tarihinde Hizmete Açıldı**

Yalova - Armutlu Yolu T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu tarafından 24 Temmuz 2026 tarihinde hizmete açıldı.

Bakan Uraloğlu yolun açılış töreninde yaptığı konuşmada Yalova - Armutlu Yolunun Osmangazi Köprüsü'yle artan sanayi, turizm ve ticaret potansiyeliyle ülkenin lojistik ve ekonomik kalkınmasında stratejik bir konuma sahip olduğunu belirtti.

1998 yılındaki ilk ihalesinden 2026 yılındaki tamamlanma sürecine kadar

geçen 28 yıllık uzun süre zarfında, birden fazla yüklenici ve alt yüklenici firmanın değişmesiyle tamamlanan proje hakkında bilgi veren Karayolları Genel Müdürü Ahmet Gülşen 45 kilometre uzunluğundaki güzergahta zorlu coğrafi şartları aşmak için 6 adet tünel (Toplam 6.140 metre uzunluğunda), 4 adet viyadük, 5 adet köprü ve 3 adet kavşak yapıldığını açıkladı.

Yolun hizmete girmesiyle birlikte seyahat süresinin 60

dakikadan 30 dakikaya inmesi ve sağlanan yakıt tasarrufu ile yıllık toplam 260 milyon TL ekonomik kazanç sağlanacağı ve karbon emisyonunda yıllık 900 ton azalma olacağı belirtildi.



# Geri Kazanılmış Asfalt, İnşaat ve Yıkıntı Atığı Mineral Agregalar İçin Düzenlenen Atık Sonu Kriterleri Kapsamına Alınmadı

Avrupa Komisyonu'nun teknik organı olan Ortak Araştırma Merkezi (JRC), 12 Haziran 2026'da İnşaat ve Yıkım Atıklarından (CDW) elde edilen geri dönüştürülmüş mineral agregalar için AB genelinde geçerli olacak **Atık Sonu (End-of-Waste - EoW)** kriterlerine ilişkin nihai önerisini paylaştı [FIEC, EBC].

EAPA başta olmak üzere, sürece aktif katkı sunan sektör dernekleri ortak AB çerçevesini Tek Pazar genelinde güven ve hukuki kesinlik sağlama potansiyeli nedeniyle desteklediklerini açıkladı. Ancak JRC'nin nihai raporunda asfalt malzemelerine yaklaşımı, sektörde hem bir rahatlatma hem de yeni soru işaretleri yarattı.

## JRC Nihai Kararı: Homojen Asfalt Kapsam Dışı!

Sektörün uzun süredir yürüttüğü lobi faaliyetlerinin ardından JRC, asfalta yönelik yaklaşımında net bir ayırım çizgisi çekti. JRC'nin nihai önerisine göre:

### • Asfalt üretiminde yeniden kullanılacak olan asfalt kapsam dışı:

Yollardan frezelenerek çıkarılan, homojen ve doğrudan yeni asfalt üretiminde girdi malzemesi (RAP) olarak kullanılacak asfalt fraksiyonları bu kriterlerin kapsamı dışında bırakıldı. Gerekçe "Yeniden Kullanım" ve "Bitüm":

JRC, bu yaklaşımın Atık Hiyerarşisinde geri dönüşümden daha yüksek bir statüye sahip olan "yeniden kullanıma" uygun olarak "asfalttan asfalta" dönüşüm statüsünde olduğunu kabul etti. Ayrıca asfaltın bünyesindeki %5-10 oranındaki bitüm (bağlayıcı) içeriği nedeniyle, malzemenin doğrudan "mineral atık" sayılamayacağı da resmiyet kazandı.

### • Asfalt Kalıntıları Kapsam

**Dahilinde:** Yol onarım, bakım ve yıkım süreçlerinden kaynaklanan, yol üst yapısının alt tabakalarından gelen ve bitümlü malzeme kalıntıları içeren malzemelerle diğer karışık atık fraksiyonları mineral inşaat ve yıkıntı atığı kapsamında değerlendirilerek kapsamlı deney yükümlülüklerine tabi tutulacak.

### EAPA: "Asfalt Asla Atık Olarak Görülmemeli"

EAPA, asfaltın mineral inşaat ve yıkıntı atıkları kapsamı dışında bırakılması kararını (en ideal seçenek olmasa da) mevcut şartlarda desteklediğini açıklamış olmasına rağmen kalıcı

çözümün asfaltın yasal olarak hiçbir aşamada "atık" kabul edilmemesi olduğunu savunuyor.

### "Kazınmış Asfalt Sadece Bir Siyah Taş Değildir"

EAPA'nın AB organlarına sunduğu raporda, yollardan frezelenerek elde edilen kazınmış asfaltın (RAP) sıradan bir İnşaat ve Yıkıntı Atığı olarak sınıflandırılmasına itiraz edildi.



Sektör temsilcileri, değerli RAP stoklarının genel mineral atıklarla harmanlanarak "Siyah Taş" muamelesi görmesinin büyük bir değer kaybına yol açtığını vurguladı.

Raporda, asfaltın içindeki bitüm (bağlayıcı) sayesinde birden fazla



yaşam döngüsü boyunca %100 yeniden kullanılmak üzere tasarlandığı ve sıradan bir taş veya beton parçasından çok daha yüksek bir ekonomik değere sahip olduğu belirtildi.

EAPA, odak noktasının tamamen sektör içi geri dönüşüme, yani malzemenin yeniden yüksek performanslı bitümlü sıcak karışım üretiminde kullanıldığı sektör içi yeniden kullanıma çevrilmesi gerektiğini savundu.

### **Çekya Modeli Örnek Gösterildi: "Özel Statü İstiyoruz"**

Sektörün önünü açacak somut çözüm önerilerini de komisyona ileten EAPA, şu taleplerde bulundu:

- **RAP İçin Özel Ek Mevzuat:**

Kazınmış asfaltın genel atık yönetmeliklerinden muaf tutularak, sadece asfalta özgü dinamikleri içeren özel bir yasal statü (ek madde) ile değerlendirilmesi.

- **Daha Esnek Ulusal Kriterler:**

Avrupa Komisyonu'nun önerdiği katı kurallar yerine, Çek Cumhuriyeti gibi ülkelerde halihazırda başarıyla uygulanan, idari yükü ve maliyetleri azaltan daha esnek ulusal EoW kriterlerin referans alınması.

- **Doğrudan Asfalt Üretim Tesisinde Geri Dönüşüm:** Sahadan

kazınan asfaltın "atık" olarak etiketlenip bürokrasiye boğulması yerine, doğrudan kazınmış asfaltın asfalt üretim tesislerine aktararak hızla yeni bitümlü karışımların üretimine kazandırılması.

Asfalt endüstrisinin kazınmış asfalt malzemesini birden fazla yaşam döngüsü boyunca %100 yeniden kullanacak şekilde teknoloji geliştirdiğini hatırlatan EAPA, asfaltın diğer yıkım atıklarıyla karıştırılarak gerçek değerinin altında geri dönüştürülmesinin Avrupa'nın Döngüsel Ekonomi hedeflerine zarar verdiğini vurguladı. Sektör, asfaltın genel inşaat atığı olarak farklı sektörlerde de geri dönüştürülmesi yerine asfaltın yine asfalta dönüştüğü sektör içi yeniden kullanımını savunuyor.

### **Önerilen Tehlike Madde Sızıntı Testleri Pratik Değil**

JRC'nin mineral atıklar için önerdiği Arsenik, Kadmiyum ve Krom gibi ağır metal sızdırma (leaching) testlerinin asfalt için tamamen işlevsiz ve zararlı olduğu teknik verilerle ortaya kondu.

EAPA, bu testlerin pratik olmadığını şu gerekçelerle açıkladı:

- **Gerçekçi Değil:** Testler, malzemenin laboratuvarda tamamen öğütülmesini gerektiriyor. Bu durum,

agregaların bitümlü kaplı ve su geçirmez olduğu gerçek yol koşullarını yansıtmıyor. Malzeme zaten mevcut yoldan kazınıp yine yeni bir asfalt tabakasında kullanıldığı için çevreye sızıntı riski taşıyor.

- **Ekonomik Engel:** Bu testler çevresel korumayı artırmayacağı gibi, laboratuvar maliyetleri ve test sürelerindeki metodoloji anlaşmazlıkları nedeniyle geri dönüşümün önünde ciddi bir ekonomik bariyer oluşturmaktadır

### **Gelecek Stratejisi: Asfalta Özel "Ek Madde " Talebi**

Her ne kadar JRC asfaltı mineral atık kapsamından çıkararak şimdilik asfalt üzerinde daha fazla EoW çalışması yapılmasına gerek olmadığı kararını almış olsa da, EAPA'nın uzun vadeli hedefi net: Asfaltın bu genel çerçevelerin tamamen dışında tutulması veya mineral inşaat atıklarının altında özel bir malzeme (Ek Madde) olarak kodlanması.

EAPA, malzemenin %100'ünün yeni asfalta kullanılacağı durumlar için sadece asfalta özgü kriterlerin (örneğin PAH içeriği) uygulanacağı esnek bir yasal zemin oluşana kadar Avrupa Komisyonu nezdindeki diplomatik ve teknik girişimlerini sürdüreceğini ilan etti.

# 2023 Karayolu Teknik Şartnamesinde Revizyon

Karayolu Teknik Şartnamesi -2023 Baskısının **Kısım 204-Kazı işleri** ile **Kısım 305-Taş Tahkimat** Bölümlerinde revizyon yapılmıştır.

Güncel Karayolu Teknik Şartnamesi e-devlet uygulamasında **“KGM Teknik Yayın Portalı”** na yüklenmiştir.

• **Kısım 204.03.04 Kazı Malzemesinin Kullanılması** bölümünün 2.Paragrafında yer alan aşağıdaki paragraf şartnameden çıkarılmıştır;

“Yol yapımı sırasında kazılan kil içeriği yüksek (No.200 elekten geçen malzeme miktarı>%30 ve Pl>%20 ) olan malzemelerin; doğal özellikleri veya mevsimsel şartlar nedeniyle su içeriğinin yüksek olması durumunda, İdarenin onayı ile uygun yöntemlerle iyileştirilerek kullanılmasına veya depoya atılmasına karar verilebilecektir.”

17.06.2026 tarihinde revize edilen bu düzenlemenin bu tarihten sonraki işlemlerde Şartnamenin güncel versiyonunun kullanılması gerekmektedir.

• **Kısım 305 Taş Tahkimat** Şartnamenin Kısım 305-Taş Tahkimat bölümüne “305.04 Harçlı Taş Dolgu maddesi” maddesi ilave edilmiştir.

## 305.04- Harçlı Dolgu Malzemesi

### 305.04.01 Tanım

Bu kısım; projelerde gösterilen yer, eğim, boyut ve kesitlere ve bu kısımda belirtilen şartlara uygun olarak yapılacak istifsiz harçlı taş dolgu işlerini kapsar. Harçlı taş dolgu yapısı; hacmen %70 oranında ocak taşı ve %30 oranında beton ile oluşturulması durumu kabul edilmiştir.

### 305.04.02 Malzeme

#### 305.04.02.01 Taşın Genel Nitelikleri

Oluşturulacak “Harçlı Taş Dolgu Gereci”, Kısım 304’te belirlenen “Ocak Taşı” ve/veya “Ocak Taşı niteliğindeki gereç ile; Kısım 304, Tablo 304-1` de verilen “Taş Dolgu Yapımında Kullanılacak Taşın Özelliklerine” göre veya bu şartlara uygun yarma kazısından çıkan taş ile teşkil edilmelidir.

#### 305.04.02.02 Taşın Özel Nitelikleri

İstifsiz harçlı taş dolguların yapımında kullanılan taşlar azami ~ 30 cm boyutunda (0.04 m3), ~ 100 kg ağırlığında olacaktır. En büyük taş boyutu, yapının proje özelliklerine göre projede belirtilir veya Kontrol Mühendisliğince belirlenir. Yüklenici, taşları projede tanımlanan büyüklükleri



sağlayacak şekilde hazırlayacaktır.

#### 305.04.02.03 Harç Kumunun Nitelikleri

Oluşturulacak Harçlı Taş Dolgunun harç kumuna ait özellikler Kısım 305 “Taş Tahkimat” da belirtilen nitelikte olacaktır.

#### 305.04.02.04 Çimentonun Nitelikleri

Harçta kullanılacak çimento; Kısım 308 “Beton İşleri”nde belirtilen nitelikte olacaktır.

#### 305.04.02.05 Suyun Nitelikleri

Harçta kullanılacak suyun özellikleri; Kısım 308 “Beton İşleri”nde belirtilen nitelikte olacaktır.

### 305.04.02.06 Su/çimento Oranı (w/c)

Kullanılacak harcın su/çimento oranı (w/c); Kısım 305 "Taş Tahkimat" da belirtilen nitelikte olacaktır.

### 305.04.02.07 Harcın Nitelikleri

Harç daima taze olarak kullanılmalı, katılaşmış ve prizini tamamlamış harçlar kullanılmamalıdır. Minimum beton sınıfı C16/20 olmalıdır. Uygulama aşamasında kullanılacak beton sınıfı tasarımsal olarak düzenlenebilir.

### 305.04.03 Yapım Şartları

#### 305.04.03.01 Harçlı Taş Dolgu Yapım Aşamaları

Projelerde gösterilen yerlerde, şekilde, genişlik, derinlik ve eğimde; imalat aşaması (geçici durum) için yeterli kazı şevi güvenliğini sağlayan kazı işleri ve taban hazırlama imalatları yapılır. Azami ~ 30 cm boyutunda (0.04 m<sup>3</sup>), ~ 100 kg ağırlığında taş ile, 50 cm

kalınlığında "istifsiz taş dolgu" serim işlemi yapılır. Bu imalat sırasında ve/veya sonrasında – serim yapılmış taş dolgu üst kotuna değin – pompa ile beton (minimum C16/20) serim uygulaması yapılır (bu uygulama aşamasında kullanılacak beton sınıfı tasarımsal olarak düzenlenebilir). Bu uygulama üzerine, betonun ıslak aşamasında, 50 cm kalınlığında "istifsiz taş dolgu" serimi gerçekleştirilir. Bu uygulama tekrar edilerek, "harçlı taş dolgu" bloğu teşkil edilir.

#### 305.04.03.02 Kazı ve Harçlı Taş Dolgu İmalatları ile İlgili Hususlar

Kazı ve harçlı taş dolgu çalışmaları kuru mevsimde, kontrol mühendisi kontrolünde, boyuna yönde anolar ve düşeyde kademeler halinde yapılmalı, bir anoya ait kazı çalışmaları tamamlanmadan diğer ano kazısına "kesinlikle" başlanılmamalıdır.

Kazı ve harçlı taş dolgu yapısı çalışmalarının; anolar (kazı / harçlı taş topuk yapısı anoları) halinde

gerçekleştirilmesi, boyuna yönde birbirine komşu anolarda aynı anda kazı ve dolgu çalışması yapılmaması, imalat çalışmaları kapsamında bir anoya ait tüm işlemlerin kesintisiz olarak yürütülmesi gerekmektedir.

Çalışma alanı bölgesinde, deforme olmuş veya koparak dökülmüş malzemelerin uygun şekilde yerinde tesviye edilerek kaldırılması gerekmektedir. Yapılacak olan kazı çalışmaları sırasında ve / veya sonrasında olası kopma ve dökülmelerin yerinde uygun şekilde temizlenmesi gerekmektedir.

Yüzey sularının deşarjının sağlanması için yeterli drenaj önlemleri (kanal, hendek, barbakan vb.) alınarak, suyun göllenmesine izin verilmemelidir. Drenaj hendekleri oluk eğimi minimum %5 olacak şekilde yerinde düzenlenmelidir. Harçlı taş dolgu tabanı drenaj koşulları, kazı / imalat aşamasında yerinde değerlendirilecek ve bu kesimde birikecek suyun deşarjı sağlanacaktır."



# “Made In Europe” Sürecinin Kamu Alımlarına Olası Etkisi

Kamu İhale Kurumu tarafından 14 Mayıs 2026 tarihinde düzenlenen **"Made in Europe Sürecinin Kamu Alımlarına Olası Etkileri"** başlıklı webinarın moderatörlüğünü Kamu İhale Kurumu Daire Başkanı Dr. Erdem Bafra tarafından yapıldı.

ASMÜD Genel Sekreteri Zeliha Temren katıldığı webinar da King's College London'dan Michael Bowsher KC ve Dr. Şimal Efsane Erdoğan, Pusan National Üniversitesi'nden Nina M-Hart, Ticaret Bakanlığı AB Tek Pazar ve Yeşil Mutabakat Daire Başkanı Elif Berrak Taşyürek, Kamu İhale Kurumu Uluslararası İlişkiler Daire Başkanı Dr. Ahu Meryem Erdoğan ve İktisadi Kalkınma Vakfı Uzmanı Ahmet Emre Usta konuşmalar yaptılar.

Webinar da Avrupa Komisyonunun Sanayi Hızlandırma Yasası kapsamında getirilen "Made in EU" gerekliliklerinin hukuki çerçevesi, kamu alımları ve destek programları üzerindeki etkileri ve stratejik önemi olan sektörler açısından Türkiye için doğurduğu riskler paylaşıldı.

Kamuoyunda yaygın olarak **"Made in Europe" Yasası** olarak adlandırılan düzenleme, resmi adıyla "Sanayi Hızlandırma Yasası (Industrial Accelerator Act - IAA)", Avrupa Komisyonu tarafından 4 Mart 2026 tarihinde resmi kanun taslağı (teklif) olarak yayımlandı. Avrupa Komisyonu'nun Mart 2026'daki resmi teklifinin



ardından, Avrupa Parlamentosu ve AB Konseyi arasındaki müzakereler devam etmektedir.

## Düzenlemenin Temel Kriterleri:

### • Kamu Alımlarında Yerlilik

**Şartı:** AB, üye ülkelerin kamu ihalelerinde ve stratejik sektör teşviklerinde asgari Avrupa menşeli (veya uyumlu partner ülke) ürün/ hizmet şartı getirmeye hazırlanmaktadır.

### • Düşük Karbon ve

**Sürdürülebilirlik:** Çelik, çimento ve alüminyum gibi enerji yoğun alanlar başta olmak üzere, kamu alımlarında çevreci ve düşük karbonlu üretim normları zorunlu hale gelmektedir.

### • Üçüncü Ülke Rekabeti:

Özellikle Çin gibi kıta dışı büyük aktörlerin AB kamu pazarına erişiminin sınırlandırılması amaçlanmaktadır.

Yasa tasarısı ilk konuşulmaya başlandığında, Türkiye'de üretilen malların dışarıda kalacağı endişesi vardı. Ancak

Türkiye'nin yürüttüğü yoğun diplomasiyle 4 Mart 2026'da yayımlanan resmi taslak metninde; Türkiye'nin mevcut Gümrük Birliği ortaklığı sebebiyle Türk malları da ilke olarak "Made in EU" (Avrupa Menşeli) kapsamında kabul edildi. Bu kritik madde sayesinde, yasa tamamen yürürlüğe girdiğinde Türkiye'de üretilen otomotiv, çelik, çimento, teknoloji ve altyapı ürünleri Avrupa'daki kamu ihalelerinde "yabancı/üçüncü ülke malı" muamelesi görmeden, Avrupalı rakipleriyle eşit şartlarda yarışabilecektir.

Ancak bunun karşılığında inşaat sektörü bazı zorluklarla karşı karşıyadır:

• **Karşılıklılık Şartı:** Türkiye'nin Avrupa'daki 2 trilyon Euronun üzerindeki kamu ihalelerinden (kapı, pencere, çimento, demir-çelik vb.) pay almaya devam edebilmesi için, kendi iç pazarındaki Kamu ihalelerinde yerli malına tanıdığı %15'lik fiyat avantajı gibi ayrımcı uygulamaları esnetmek ve kendi ihalelerinde de Avrupalı şirketlere yeşil

kriterler çerçevesinde eşit kapı açmak zorundadır.

- **Yeşil Rekabet:** Türk firmaları Avrupa fonlarıyla fonlanan projelerde yer alabilmek için dijitalleşme ve yeşil bina sertifikasyon süreçlerini operasyonlarının merkezine almak durumundadır.

"Made in Europe" süreci, Avrupa'da proje üstlenmek isteyen veya AB fonlarıyla finanse edilen uluslararası projelerde yer alan müteahhitlik firmaları için iş yapış şekillerini tamamen değiştirmektedir. Geleneksel müteahhitlik anlayışı yerini "mühendislik gücü + karbon yönetimi" modeline bırakmaktadır.

Müteahhitlik hizmetlerinde ihale kazanmak ve operasyonları sürdürmek için kritik öneme sahip dönüşüm alanları, yasal gereklilikler ve gerekli akreditasyonlar:

### 1. İhale Süreçlerinde Yeni Kriterler ve "Yeşil Puanlama"

Avrupa'daki kamu ihalelerinde artık sadece maliyet ve iş bitirme belgeleri yeterli değildir. Müteahhitlik firmalarının teknik yeterlilik puanlaması doğrudan projenin çevresel etkisine endekslenmiştir:

- **Karbon Ayak İzi Taahhüdü:** İhale dosyasında, inşaat süresince oluşacak emisyonların ve atıkların nasıl minimize edileceğine dair "Proje

Sürdürülebilirlik Planı" sunulması zorunludur.

- **Malzeme Seçim Matrisi:** Müteahhit, kullanacağı yapı malzemelerinin en az %25'inin AB menşeli veya düşük karbonlu olduğunu tedarik sözleşmeleriyle taahhüt etmek zorundadır.

### 2. Müteahhitlik Firmalarının Alması Gereken Temel Sertifikalar

Avrupa pazarında ihale dışı kalmamak için kurumsal düzeyde ve proje bazında edinilmesi gereken uluslararası akreditasyonlar şunlardır:

- ISO 14064 (Kurumsal Karbon Ayak İzi)
- ISO 14067 (Ürün/Hizmet Karbon Ayak İzi)
- ISO 50001 (Enerji Yönetimi Sistemi)

### 3. Proje ve Bina Düzeyinde Yeşil Akreditasyonlar

Müteahhitlerin teslim edeceği projelerin Avrupa standartlarına uygunluğunu kanıtlayan ve kamu hakkedişlerinin ödenmesinde öncelik sağlayan sistemler:

- BREEAM veya LEED Sertifikasyonu,
- DNGB (Alman Sürdürülebilir Yapı Sertifikası)

### 4. Dijitalleşme ve Yapı Bilgi Modellemesi (BIM) Zorunluluğu

"Made in Europe" süreci, binaların tüm yaşam döngüsünü (yapım, kullanım ve

yıkım/geri dönüşüm) izlemeyi hedeflemektedir.

- **BIM (Building Information Modeling) Seviye 2/3:** AB kamu ihalelerinde projenin BIM platformları üzerinden yönetilmesi yasal zorunluluktur.

### • Malzeme Pasaportu:

Müteahhit, binada kullandığı her bir malzemenin menşesini, karbon oranını ve bina yıkıldığında nasıl geri dönüştürüleceğini dijital bir pasaport olarak idareye teslim etmekle yükümlüdür.

### 5. Mükabiliyet ve Ortaklık

**Stratejileri:** Türk müteahhitlik firmalarının bu süreçte pazar kaybetmemesi için gerekli stratejik adımlar:

- **Yerel Konsorsiyumlar:** Büyük altyapı ihalelerinde, AB menşeli yerel müteahhitlik veya mühendislik firmalarıyla konsorsiyum kurarak "Made in Europe" kota engellerini aşmak.

### • Yeşil Finansman Erişimi:

Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD) veya Dünya Bankası fonlu projelerde yer alabilmek için "Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi" (ÇSED/ESIA) süreçlerini eksiksiz işletmek.

# COP31- Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin 31.Taraflar Konferansı

COP31 (Conference of the Parties,31st), Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin (UNFCCC) 31. Taraflar Konferansı'dır. 9 - 20 Kasım 2026 tarihleri arasında Antalya'da düzenlenecek bu 2026 Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı zirveye Türkiye ev sahipliği ve başkanlık yapacaktır.

Zirvede; 200'e yakın ülkeden on binlerce delege, sera gazı azaltım hedefleri ve iklim krizine karşı eylem planlarını görüşecektir. Ülkelerin daha önce verdiği taahhütleri somut adımlara ve uygulamaya dönüştürmesini hedefleyen bir zirve olması planlanmaktadır. İklim finansmanı, yenilenebilir enerji dönüşümü, sıfır atık ve döngüsel ekonomi masadaki temel konular arasındadır.

COP31 İklim Zirvesi, Türkiye ekonomisinin lokomotifi konumunda olan inşaat sektörü için tarihi bir dönüm noktası niteliğindedir. Türkiye'nin ev sahipliği yapacağı bu zirve, inşaat süreçlerinden malzeme üretimine kadar tüm yapı ekosisteminde köklü bir yeşil dönüşüm dalgası başlatacaktır.

ASMÜD'ün üye olduğu Türkiye İnşaat Malzemeleri Sanayicileri Derneği - İMSAD 30 Temmuz 2026 tarihinde gerçekleştirdiği 66. Gündem Buluşmaları webinarı kapsamında "COP31 Sürecinde İş Dünyasını Neler Bekliyor?" konusunu ele aldı.

ASMÜD ve diğer kuruluşlardan sektör temsilcilerinin katıldığı webinara Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, İklim Değişikliği Başkanlığı Başkan Yardımcısı Mehrali Ecer konuşmacı olarak katıldı.

pazarda var olmanın yolu; yeşil dönüşüme, döngüsel ekonomiye ve verimliliğe hızlı bir şekilde uyum sağlamak olduğunu ifade etti . Yeşil, dijital ve sosyal dönüşümü birlikte ele alan 'üçüz dönüşüm' vizyonu



İMSAD Başkanı Murat Savcı Yeşil dönüşümün küresel ticaretin kurallarını yeniden şekillendiren stratejik bir dönüşüm süreci olduğunu ve COP31'in bu yeni dönemin en önemli platformlarından biri olacağını vurguladı.

Sektörün yeşil dönüşüm sürecinin yalnızca çevreyi korumaktan veya karbon ayak izini azaltmaktan öte ticaretin kurallarının, bankaların kredi şartlarını, ham maddenin nereden temin edileceğini ve ürünlerin hangi pazarlara sunulacağını yeniden şekillendiren yeni bir dünya düzeni olduğunu belirten Sayın Savcı, küresel

gerçekleştirilecek bu sürecin, Türk sanayisinin gücünü dünya ya bir kez daha göstereceği tarihi bir fırsata dönüştürülebileceğini vurguladı.

İnşaat malzemesi sanayisinin yaklaşık 149,6 milyar dolarlık iç pazar büyüklüğü, 32,1 milyar dolarlık ihracatı ve toplam ihracattan aldığımız yüzde 12'lik katkısıyla Türkiye ekonomisinin güçlerinden biri olması, sektöre yalnızca gurur değil, önemli bir sorumluluk da yüklediğini ifade eden Başkan Vekili Tayfun Küçükoğlu ise çevresel hedeflerle sınırlı kalmadan, deprem gerçeğini göz ardı etmeden, çevreci



güvenli yapılar ve dirençli şehirler inşa etme sorumluluğunu da aynı kararlılıkla gündemlerinin merkezinde tuttuklarını belirtti.

Toplantıda Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı İklim Değişikliği Başkanlığı Başkan Yardımcısı Mehrali Ecer COP31 sürecine ilişkin güncel gelişmeleri paylaşarak, Türkiye'nin iklim politikaları, yeşil dönüşüm hedefleri ve sürdürülebilir kalkınma vizyonu doğrultusunda yürütülen çalışmalar hakkında bilgi verdi. Ecer, özellikle dögüsel ekonomi, atık yönetimi, karbon azaltımı ve kaynak verimliliği alanlarında atılacak adımların uluslararası uyum ve rekabet süreçleri açısından kritik önem taşıdığını vurguladı.

COP31'in somut uygulamaların hayata geçirileceği küresel bir iklim zirvesi olarak kurgulandığını belirten Sayın Ecer, Türkiye'nin temiz enerji dönüşümünden yeşil sanayileşmeye, sıfır atıktan gıda güvenliğine, iklim finansmanından dirençli şehirlere,



gençlik ve eğitimden denizler ile okyanuslara, Rio Sinerjileri'nden dayanıklı sağlık sistemlerine kadar uzanan 10 öncelikli eylem alanı belirlediklerini ve amacın COP31'i bu başlıklarda somut uygulamaların ve uluslararası iş birliklerinin hayata geçirildiği geleceğin uygulama odaklı iklim zirvesi haline dönüştürmek olduğunu açıkladı.

Sayın Ecer ayrıca, Emisyon Ticaret Sistemi, Türkiye Yeşil Taksonomisi ve

uluslararası iklim finansmanı mekanizmalarının yeşil dönüşüm sürecinin iş dünyasına getireceği yeni yükümlülükler kadar yeni fırsatlar sunduğunu da ifade etti. COP31 gündeminde sürdürülebilir üretim modelleri, düşük karbonlu sanayi, finansmana erişim, yeşil yatırımlar ve uluslararası rekabet gücünün artırılması konularının kapsamlı bir şekilde ele alınacağını belirtti.

# Euroasphalt & Eurobitume Etkinliği ve Ilık Karışım Asfalt Çalıştayı

ASMÜD'ün üye olduğu Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği- EAPA ve Avrupa Bitüm Birliği-Eurobitume' ün işbirliği içinde düzenlediği 3. Euroasphalt & Eurobitume - E&E Etkinliği ile Ilık Karışım Asfalt Çalıştayı 10-12 Haziran tarihleri arasında Viyana'da gerçekleştirildi.

Avrupa ülkeleri ile diğer ülkelerden yüzlerce profesyonelin katılımı ile gerçekleşen etkinlik boyunca yol otoriteleri, araştırmacılar, müteahhitler, sektör temsilcileri ve politika geliştirenler bir araya gelerek, bilgi alışverişinde bulundular. Deneyim paylaşıldı ve yol inşaatının geleceğini tartıştılar.

Etkinlikte sektörün karşılaştığı birçok temel zorluk ve fırsatlar kapsamında, sektörün karbondan arındırılması, döngüsel ekonomi, sağlık, güvenlik ve emisyon konuları ele alındı. Ayrıca

katılımcılar ağ kurma, mevcut iş birliklerini güçlendirme ve Avrupa asfalt topluluğu genelinde yeni bağlantılar kurma fırsatı buldu.

Gelişen jeopolitik gelişmeler göz önüne alınarak, sürdürülebilirlik ve dirençlilik ekseninde düzenlenen etkinlik programında, sektörün öncelikleri dikkate alındı. Avrupa'da sürdürülebilir yol inşaatı konusuyla başlayan etkinlikte, ulusal yol otoriteleri ve sektör temsilcileri düzenleyici yasal çerçeveyi, karşılaşılan zorlukları, pratik çözümleri ve başarılı örnekleri tartıştı.

Etkinliğin odak merkezi sektörün karbondan arındırmasıydı. Agregası, bitüm ve nihai asfalt ürününe kadar tüm tedarik zincirlerinin temsilcileri, iklim nötrlüğüne yönelik yol haritalarını sundular.

Sağlık, güvenlik ve çevre konuları ekseninde asfalt üretimi ve uygulaması sırasındaki emisyonların yönetimine odaklanıldı.

Ayrıca hammadde pazarlarındaki gelişmeler,

biyo-bazlı malzemeler ele alındı. Politika ekseninde kamu otoritelerinin rolü ve önümüzdeki yıllarda sektörümüzü şekillendirecek stratejik değişiklikler gibi ileriye dönük

görüşmeler yapıldı.

Yeni jenerasyon profesyonelleri sektöre çekmek ve iş gücünün geleceği konuları da etkinlikte ele alınan önemli başlıklar arasındaydı. Asfalt endüstrisinde kadın işgücünü teşvik



etmek üzere düzenlenen panel' de ilgi çekiciydi. Ayrıca yeni girişimler aracılığıyla yetkin uzmanların nasıl işe alınacağı ve nasıl sürekliliğinin sağlanacağı ve yapay zekanın artan rolü de etkinlik konuları arasında yer aldı.

Etkinlik kapsamında düzenlenen Ilık Karışım Asfalt Çalıştayı, sektörün emisyonları azaltma ve daha sürdürülebilir asfalt teknolojilerinin benimsenmesini hızlandırma konusunda verdiği taahhüdün önemini ve farkındalığını artırdı. Etkinlik dolayısıyla sergi açan yaklaşık otuz firma ürünlerini ve hizmetlerini sektöre tanıtmaya fırsatı buldular.

Etkinlik EAPA ve EUROBITUM bir sonraki etkinliği olan E&E Kongresini 10-12 Mayıs 2028 tarihlerinde İspanya'nın Madrid kentinde düzenleyeceğini ilan etti.



sektör geleceğe taşıyan inovasyonlar, geleceğin malzemeleri ve yolların daha sürdürülebilir bir ulaşım ağındaki rolü üzerine odaklanıldı. Teknik sunumlar ve panel tartışmalarının yanı sıra,

# Avrupa Asfalt Üstyapı Birliği - EAPA Yönetim Kurulu ve Direktörler Toplantısından Haberler

19 Haziran 2026 tarihinde on-line olarak düzenlenen EAPA yönetim kurulu ve direktörler kurulu toplantısına ASMÜD Genel Sekreteri Zeliha Temren EAPA direktörler kurulu üyesi olarak katıldı.

EAPA Başkanı Slovenko Heningman başkanlığında yapılan toplantı gündeminde yer alan EAPA yönetimi ve faaliyetleri ile ilgili konuların yansira, sektörle ilgili konular da ele alındı. Gündemin önemli konuları arasında yer alan; İran - ABD çatışması ile başlayan petrol krizi, petrol piyasasındaki dalgalanmalar, yol ve asfalt sözleşmelerinde bitüm ve akaryakıtta aşırı fiyat artışları ve fiyat farkı eskalasyonu konusu tartışıldı. Karşılaşılan sorunlar kapsamında üye ülkelerin fiyat farklarına ilişkin aldıkları önlemleri ve

düzenlemeleri tespit etmek üzere bir çalışma grubu oluşturularak doküman hazırlanması planlandı.

Bu kapsamda ülkemizin kamu ihalelerinde uyguladığı fiyat farkı esaslarına ilişkin bilgi EAPA'ya iletildi. Ayrıca ülkemizde kamu sözleşmelerinin bitüm fiyatlarındaki dalgalanmalardan etkilenmemesi için genellikle asfalt işlerinin bitüm hariç ihale edildiği ve bitüm tedarikinin idarelerce yapıldığı belirtildi.

Toplantıda EAPA komitelerinin faaliyetleri de gündemde yer aldı. Bu kapsamda teknik komite tarafından hazırlanan "Asfalt Endüstrisinin Mega Trendleri" konulu dokümanı onaylanarak raporun yayınlanmasına karar verildi.

EAPA 2024 yılında yayınladığı asfaltın karbon net sıfır yol haritasını, Eurobitume'un 3. Versiyon olarak açıkladığı bitüm karbon ayak izine (<https://eurobitume.eu/publications/>) göre güncelleme çalışmalarının yapıldığı belirtildi.

2027 yılında 11. EAPA Sempozyumunun, Uluslararası Yol Bakım gününün, düzenlenmesi planlandı.

Ayrıca Avrupa Komisyonunun Birleşik Araştırma Merkezi'nce - JRC/EC çıkarılan "Atık sonu kriterleri" "dokümanında Mineral inşaat ve yıkıntı atıkları kapsamına asfaltın dahil edilmediği belirtildi, bu nedenle asfaltın atık sonu kriterlerine ilişkin bir çalışma yapılması beklenilmediği açıklandı.