

İÇİNDEKİLER

1. GİRİŞ
2. MARDİN İKK GÖZLEM RAPORU
3. İHMALLER ve ÇÖZÜM ÖNERİLERİ
4. SONUÇ
5. EKLER
 - 5.1- OLAY YERİ İNCELEME RAPORU
 - 5.2- OLAY YERİ FOTOĞRAFLARI
 - 5.3- UKOME 14.09.2017 TARİH VE 2017/50 SAYILI KARARI
 - 5.4- DİYARBAKIR-MARDİN AYR. DERİK VE MAZIDAĞ ÇEVRE YOLU KARARI

1. GİRİŞ

20.08.2022 tarihinde **Cengiz Holding'e** ait **ETİ Bakır** bünyesinde bulunan **MAZIDAĞI METAL GERİ KAZANIM VE ENTEGRE GÜBRE TESİSLERİ**'nden çıkartılan gübrelere taşındığı ağır tonajlı araçların güzergâh olarak kullandığı **Derik** ilçe merkezinde art arda meydana gelen katliam gibi kazaya dair **TMMOB Mardin İl Koordinasyon Kurulu** olarak hazırladığımız inceleme raporumuzdur.

2. MARDİN İKİ GÖZLEM RAPORU

21.08.2022 tarihinde TMMOB Mardin İl Koordinasyon Kurulu bünyesinde oluşturulan Komisyon tarafından olay yerine gidilip incelemelerde bulunulmuştur. Olay yerine varıldığında kazaya dair izlerin çoğu silinmiş olduğu için kısıtlı deliller fotoğraflandırılmıştır.

Aynı zamanda komisyon olarak olayın gerçekleştiği alana doğru yol aldığımızda virajlarda görüş mesafesinin çok kısa olduğunu ve sürücünün görüş mesafesini engelleyen bazı unsurların (bina, ağaç vb.) olduğunu gördük. Virajın hatalı yapımından kaynaklı sonradan yapılan ağaçlandırma ve bina yapımlarının da görüş mesafesini kapattığını gördük.

Türkiye'nin birçok yerinde ekolojik tahribatlara imza atan Cengiz Holding, aynı şekilde Mazıdağı ve Derik bölgesinde bulunan Eti Bakır tesisinde de birçok tahribat yaratmaktadır. İktidara yakınlığıyla bilinen şirket hem iktidarca hem de kolluk kuvvetlerince korunmaktadır. Mazıdağı Eti Bakır tesisi de adeta güvenlik bölgesi ilan edilmiş durumdadır. Kazanın yaşandığı gün ve takip eden günlerde de kolluk kuvvetlerince tesise giden yol kontrol altına alınmıştı. Yaşanan bu kaza sermaye sisteminin sonuçlarından biridir. Sürekli üretime, büyümeye dayalı bu sistem aynı hızla sömürür ve birçok defa sonuçları ölüm olan facialara sebep olur.

Hatırlanacağı üzere 20 Ağustos 2022 tarihinde Mazıdağı-Derik yönünde seyretmekte olan birinci tır, Derik ilçe merkezinde üçyol mevkiindeki girişte duramayarak duran araçlara çarpmak suretiyle kazaya sebebiyet vermiştir. Kaza sonucunda ne yazık ki 2 vatandaşımız vefat etmiştir. Kazaya karışan ikinci tırın ise video görüntülerinde de görüldüğü üzere, süratli bir şekilde ilçe merkezinde bulunan üçyol mevkiindeki virajı alamayarak kontrolü kaybetmek suretiyle birinci tırın sebebiyet verdiği kaza mahaline ve halkın arasına dalarak maalesef 20 vatandaşımızın daha ölümüne ve 6'sı ağır olmak üzere 26 vatandaşımızın da yaralanmasına sebebiyet vermiştir.

Kazanın araç ile ilgili kısmı teknik olarak henüz aydınlanmamıştır. Konunun uzmanları, bilirkişiler ve ilgililer olayı elbette en ince ayrıntısına kadar inceleyerek sonuçlandıracaklardır. Ancak "TMMOB Mardin İl Koordinasyon Kurulu" olarak kendi meslek disiplinimiz içerisinde; olayı trafik ve yol güvenliği yönünden inceleyerek tespit ettiğimiz eksiklikleri kamuoyu ile paylaşmak durumundayız.

✓ Geçmiş yıllarda da kent merkezinde ağır tonajlı araçların sebep olduğu birçok kazanın yaşandığı bilindiğinden önleyici tedbirlerin alınmaması böylesine ağır kayıpların olduğu bir kazanın gerçekleşmesine sebep olmuştur. Birinci tır şoförü Umut G. ifadesinde "*Eti Bakır Fabrikası'ndan çıktıktan sonra Derik merkezine varmadan frenlerinin tutmama başladığını belirterek, imdat ve freni çekip kontağı kapattığını ve Derik merkezine doğru gelmek durumunda kaldığını, önüne bir polis aracı ve beyaz bir sivil araç çıktığını, onlara çarpmamak için de aracı sağa çevirdiğini ve devrildiğini*" söylüyor.

✓ İkinci tırın şoförü Yunus Ş. ise ifadesinde "*Derik ilçesine gelmeden yavaşça yokuş aşağı indiklerini, 5. vitesten 4. vitese düştükten sonra frene bastığını, ancak frenlerin tutmadığını, sonrasında ise aşağı doğru Derik ilçe merkezine geldiğinde önünde insan topluluğunu görmediğini, ve ayrıca Derik'e yaklaşırken frenin tutmadığını fark ettiğini, ancak hızının kaç km olduğunu fark etmediğini*" söylüyor. Dolayısıyla "*iki aracın da frenleri patlamış, araçlar iniş boyunca hızlanmış, bu yüzden durdurulamamış ve kaza kaçınılmaz olmuştur.*"

✓ Basında yer alan şoför ifadelerinde frenlerin tutmadığı beyanının aksine, olay yeri inceleme tutanağına, tırların oluşturduğu somut izlere ve görgü tanıklarının beyanlarına bakıldığında, fotoğraf 1 ve fotoğraf 4'te görüldüğü üzere kazaya sebep olan araçlardan en az bir tanesinin lastiklerinin muhtemelen ani fren kaynaklı sürtünme oluşturduğu, bu sürtünmeye dayanamayan lastiklerin işlevsiz hale geldiği ve sağ tekerlerin jantları üzerinde döndüğü durumu düşündürücüdür. *Araçlarda havah fren sistemi bulunmaktadır. Aracın hava sisteminde arıza olduğunda frenler otomatik olarak kilitlemektedir.*

✓ “Karayolları Trafik Yönetmeliği”nde belirtilen hız sınırlarına göre; özel yük taşıma araçları şehirler arası karayollarında hız sınırı 50 km/s ve yerleşim yeri içerisinde hız sınırı 30 km/s ‘tir. Buna ilişkin fotoğraf 6’da görüleceği üzere uyarıcı levha bulunmasına rağmen her iki araç da bu sınırlara uymamıştır.

✓ Mazıdağı-Derik yolunun Derik ilçe girişi kısmında yol çalışması olduğu, bu çalışmalardan ötürü yolun tek şeride düşürüldüğü ve yeterli sayıda uyarıcı levhanın bulunmadığı gözlemlenmiştir.

✓ İlk kaza anından sonra ilgili kurumların gerekli güvenlik tedbirlerini almadıkları, birinci kazaya ilişkin uyarıcı levhaların olmadığı, trafik akışının kontrolsüz bir şekilde devam ettiği, ikinci kazayı önleyecek herhangi bir tedbirin alınmadığı ve ilgili kurumların gereğini yapmadığı görülmektedir.

✓ Dolayısıyla müspet ilim ve meslek sahibi olarak bizlerin yorum yapmaktan öte benzer bir durumun tekrarlanmaması için neler yapabileceğimizi düşünerek bu doğrultuda araştırma yapması, alınabilecek önlemleri ve çözüm önerilerini de tartışması gerekmektedir.

3- İHMALLER ve ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

MAKSİMUM EĞİM, KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ KURALLARINA UYGUN DEĞİL

“TMMOB Mardin İl Koordinasyon Kurulu” olarak akademisyenlerimiz ile beraber bu vahim kazanın oluş şekli, yeri, yaşananlar ve sonuçları dikkate alındığında “İhmaller ve Çözüm Önerileri” üzerine oluşturduğumuz ortak değerlendirmelerimiz aşağıdaki gibidir:

Sürücülerin hız seçimlerini etkileyen birçok faktör bulunmaktadır. Bunlardan başlıcaları aşağıda sınıflandırılmıştır.

Karayoluna İlişkin Faktörler;

- *Yolun genişliği*
- *Yolun eğimi*
- *Yolun çizgileri*
- *Yolun yatay geometrisi*
- *İşaretlemeler*
- *Üstyapı kalitesi*

Araca İlişkin Faktörler;

- *Motorun gücü*
- *Maksimum hızı*
- *Konfor*
- *Araç tipi (klasik veya spor araç)*
- *Araç özellikleri (Airbag, ABS fren sistemi vb. donanım özellikleri)*

Trafiğe İlişkin Faktörler;

- *Trafiğin yoğunluğu*
- *Trafiğin kompozisyonu*
- *Şerit sayısı*
- *Yasal hız*

Çevreye İlişkin Faktörler;

- *Hava durumu (açık, sisli, yağışlı, vb)*
- *Satın durumu (kuru, ıslak, vb)*
- *Doğal ışık durumu (gece, gündüz)*
- *Karayolu aydınlatması*
- *Yol işaret levhaları*
- *Hız limiti*
- *Denetim*

Sürücüye İlişkin Faktörler;

- *Yaş*
- *Cinsiyet*
- *Bir cismi algılama ve buna reaksiyon gösterme süresi*
- *Risk alma eğilimi*
- *Uyku ve alkol düzeyi*
- *Ruh hali (Stres-gerginlik)*
- *Kullandığı ilaçlar*
- *Fiziksel yeterlilikleri*
- *Eğitim düzeyi*

Bu faktörlerden yola çıkarak;

1. Bilindiği üzere; “KGM Karayolu Tasarım El Kitabı”na göre çift yönlü yollarda izin verilen maksimum boyuna eğim **%3** tür. Mazıdağı-Derik yolu boyunca yokuş aşağı eğim ise yer yer **%10**’lara kadar çıkmaktadır. Yüksek eğimler özellikle iniş yapan ağır taşıtlar için yaşanan olayda olduğu gibi ciddi sorunlar doğurabilir. Bu sebeple Mazıdağı-Derik yolu kamyon ve tırların kullanımına kapatılmalı, tır ve ağır vasıta trafiği 2021 yılında onaylanmasına rağmen bir türlü yapılamayan çevre yolu üzerinden yapılmalı, böylelikle daha az eğimli otoyolda ağır taşıtlar için söz konusu risk en az seviyeye indirgenmelidir.

2. Her ihtimal ve durum göz önünde bulundurularak bazı yüksek eğimli ve yüksek riskli karayollarında uygulamalarını gördüğümüz “Acil Kaçış Rampası” uygulaması yapılabilir. Özellikle bölgenin coğrafik yapısı dikkate alındığında; CENGİZ HOLDİNG’e ait “Eti Bakır İşletmesi”nden Derik istikametine doğru 15.5 km’den sonra başlayıp Derik ilçe merkezine kadar yaklaşık 5.5 km olan yolun, yokuş aşağı eğimli olması ve ara ara virajlar barındırması sebebiyle, söz konusu yola “Acil Kaçış Rampası” ve “Emniyet Şeridi” yapılması gerekmektedir. Ayrıca kaçış rampası boyunca konulacak hız azaltıcı çakıl havuzu ve onun bitiminde de darbe zayıflatıcıları konularak riskli durum bertaraf edilebilir.

3. Emniyet şeridinin çok önemli olduğu ve sadece ambulans, itfaiye ve diğer görevli araçlar dışında bu tür acil durumlarda da kullanılabilmesi bilinmelidir. “Emniyet Şeridi” için daha fazla uyarıcı levha ve caydırıcı cezalar ile birlikte bu durum da göz önünde bulundurulmalıdır.

4. Kaza yeri ile alakalı bazı unsurların (hatalı viraj, bina, ağaç vb.) sürücünün görüş mesafesini kapattığı, görüş mesafesini kapatan yapı ve unsurların bu sebeple kaldırılması gerektiği, viraj eğiminin de kazaya sebebiyet vermeyecek şekilde yeniden düzeltilmesi gerekmektedir.

5. Büyükşehir belediyelerinde bulunan bir birim olan UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi), yasaya dayanarak büyükşehir belediyesi bünyesinde ulaşım ve trafiği düzenlemekle, yolcu taşıma ücretlerini belirlemekle ve toplu taşıma hatlarının güzergahlarını planlamakla ilgili kararlar alır. Geçmiş yıllarda da aynı bölgede birçok kaza yaşanmasına rağmen; Mardin'de 12 Mart 2020 tarihli Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) toplantısına Derik'ten temsilci katılmadığı gibi, kazanın yaşandığı yolun tır geçişlerine kısıtlanması yönündeki öneriye de ne Derik Kaymakamlığı ne de Derik İlçe Emniyet Müdürlüğü cevap vermiştir. Bu nedenle tehlikeli yük taşıyan ve ağır tonajlı vasıtaların yerleşim yerlerinden geçişine dair herhangi bir saat kısıtlaması yapılmamıştır.

6. Derik girişindeki inişli karayolu kamyon ve tırların kullanımına kapatılmalı, tır ve ağır vasıta trafiği, proje aşamasında bulunan (Derik ve Mazıdağı Çevre Yollarının Uygulama Projelerinin ve Haritalarının Hazırlanması, Etüt Proje ve Mühendislik Hizmetleri İçin) ve 06/06/2018 tarihinde yapılan uygulama ihalesi ile planlanan güzergaha yönlendirilebilmesi için, ihale derhal sonuçlandırılmalı ve yol yapım çalışmaları derhal hızlandırılmalıdır.

7. TUVTÜRK tarafından yılda 1 defa yapılan zorunlu trafik muayenesi yanında, yolcu taşıyan araçlar ve tonajlı araçların fren ve lastik kontrollerinin yine TUVTÜRK tarafından 3 ayda bir ücretsiz yapılması uygulaması yürürlüğe konmalıdır.

4-SONUÇ

1. İlk kazadan sonra yol trafiğe kapatılıp gerekli önlemler neden alınmamıştır?
2. Kazadan sonra neden hiçbir araç oradan çekilmemiştir?
3. Mazıdağı'ndan kaza yerine kadar olan eğimli yolun ağır tonajlı ve bir o kadar da yüklü araçların frenlerini riske atacağı hiç mi düşünülmemiştir?
4. İlk kazadan sonra trafik aktif devam ederken toplanan insanların olay yerinden uzaklaştırılması hiç mi düşünülmemiştir?
5. Diyarbakır-Mardin Ayr. Derik ve Mazıdağı çevre yolu projesi 2021 yılında onaylanmasına rağmen neden gerekli çalışmalar yapılmamış ve bu proje hayata geçirilmemiştir?
6. Yıllardır ağır tonajlı bu tırların bu şekilde, güpegündüz şehir merkezinden geçmesine ve ana caddede adeta otobandaymış gibi rahat ve hızlı bir şekilde gitmesine neden göz yumulmaktadır?
7. Eti fosfat tesisi nakliye işi başladığından bu yana, şirketin nakliye yaptıkları süre içinde yetkili merci ve ilgili kurumlar (jandarma trafik, zabıta trafik ve trafik polisi) tarafından yapılan rutin denetimlerde herkesin durdurulduğu saatlerde söz konusu tırlar hiç durdurulup kontrol edilmiş midir?
8. Bu kontroller es geçildiği için şoförler özgüven patlaması ve kural tanımamazlıkla kendilerini yerel halktan üstün görme cüretiyle kazalara sebebiyet vermektedir.
9. Yerinde yaptığımız ilk incelemelerde, kazadan önce görülmeyen trafik tabelalarının kaza sonrasında bazı yerlere olduğu görülmüştür.
10. "Eti Bakır Tesisleri"nden çıkan araçların tonaj kontrolleri yapılmış mıdır?
11. "Derik Kaymakamlığı"nın ve "Derik İlçe Emniyet Amirliği"nin UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi) toplantılarında, ilçelerinde ağır tonajlı araçlar geçmesine rağmen söz konusu toplantılarda neden bulunmayıp görüş bildirmemişlerdir? Görüş bildirmemelerinin sebebi halkımızın da aynı şekilde düşündüğü üzere CENGİZ HOLDİNG'e tanınan bir ayrıcalık sebebiyle midir?
12. UKOME'nin almış olduğu "Trafik akışının seyrini en iyi şekilde düzenlemek, trafik yoğunluğunu azaltmak, trafik güvenliğini sağlamak, yük taşıyan araçların yol kullanım esaslarını tespit etmek, gerekli yasakları koymak, tarihi dokuyu korumak amacıyla; kamyon,

tır, traleybüs, çekici ve römorkları, treyler, tanker, mikser, tehlikeli madde taşıyan araçların girişlerinin yasaklanması” ile ilgili karar hakkında, ilgili kurumlar neden çalışmalar yürütmemişlerdir.

13. Sürücülerin psikoteknik muayeneleri değerlendirme merkezleri tarafından usulüne uygun verilmiş midir? Bu hususta denetim yapmakla mükellef olan kurum bu denetimleri düzenli bir şekilde yapıyor mudur? Son denetimler ne zaman gerçekleşmiştir?

14. TÜVTÜRK tesislerinde yapılan denetimlerde herhangi bir kusur bulunmuş mudur veya denetimler usulüne uygun gerçekleştirilmiş midir?

15. Ağır vasıtaların fren bakımları en son ne zaman yapılmıştır? Araçlarda veya dorselerde herhangi bir tadilat yapılmış mıdır? Yapılmışsa araç tadilat projesi var mıdır, yapılan tadilatlar ruhsata işlenmiş midir?

TMMOB Mardin İl Koordinasyon Kurulu olarak; raporumuzda bulunan önerilerin dikkate alınarak uygulamaya geçirilmesi ve kazaya ilişkin ihmallerde bulunanlara yönelik hukuki yaptırımların uygulanması noktasında işleyecek sürecin takipçisi olacağız.

TMMOB MARDİN İL KOORDİNASYON KURULU

5.EKLER

5.1.OLAY YERİ İNCELEME RAPORU

MARDİN İL EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ
Olay Yeri İnceleme Şube Müdürlüğü

OLAY YERİ İNCELEME RAPORU

İl Kodu: İlçe Kodu: Yıl: Rapor Numarası:

Belirtilen adreste ve zamanda meydana geldiği belirtilen **Ölümlü - Yaralamalı Trafik Kazası** ile ilgili ekip talep edilmesi üzerine Derik Olay Yeri İnceleme Büro Amirliği 76-491 kod nolu ekip olarak belirtilen adrese gelindi.

Olay yerinde sivil polis ekipleri, sağlık ve itfaiye unsurları ile yoğun şekilde sivil kalabalık vatandaş grubunun olduğu, sağlık unsurlarının olay yerinde bulunan yaralı ve ölü şahıslara müdahale ettiği, itfaiye unsurlarının kaza yapan tamamen hasarlı 31 AEK 039 plaka sayılı dorse takılı 73 SN 384 plaka sayılı çekici aracına su sıktıkları, çekici kafa kısmının moil yakıt istasyonun saha kısmı içinde, dorsesi ise yakıt istasyonu girişinde ve girişe göre solda bulunan kaldırım üzerinde lastikleri yukarı bakacak şekilde ters durduğu, dorse altında sıkışmış vaziyette görülebildiği kadarıyla bir adet cesedin bulunduğu, çekici dorsesi yanında yakıt istasyonunun sahası içinde beyaz renkli tamamen hasarlı volkswagen passat marka araç, beyaz renkli passat aracın yakınında yakıt sahası içinde 06 SBN 78 plaka sayılı beyaz renkli Nissan Quasgai marka aracın sağ yanı üzerinde duracak şekilde tamamen hasarlı olduğu, olay yerinde ve çevresinde etrafa dağılmış, saçılmış vaziyette çok sayıda içi dolu(muhtemelen suni gübre) üzerinde "ekim np 20-20-0+32 (SO3)" yazılı çuvalların, sun gübrenin, çok sayıda araç parçaların bulunduğu, yakıt istasyonu girişine göre sağda bulunan şok market önünde bulunan kaldırım zeminin ve kaldırım bitiminin hasarlı, aynı alan içerisinde bulunan ağır tonaj kantarı üzerinde kalabalık grubun içinden bir adet cesedin ve bir adet muhtemelen yaralı erkek çocuğun olduğu, ceset ve yaralıyı sağlık görevlilerinin olay yerinden aldığı, ağır tonajlı kantar yanında bulunan işyerinin Esmar Ocakbaşı isimli işyerinin giriş ve giriş tavan üstünün hasarlı olduğu görüldü.

Olay yerinde bulunan görevli polis memurları araç megafonu kullanarak çevrede bulunan kalabalık vatandaş grubunu kontrollü şekilde olay yerinden uzaklaştırmaya ve olay yerini güvenli-muhafaza altına almaya çalıştığımız esnada, patlama sesine(muhtemelen araç lastiği patlama sesi) benzer bir ses duyulduğu, kalabalık gruptan kaçın şeklinde sesler duyulduğu, Mazıdağı istikametinden üç yol istikametine cadde içinden bulunduğumuz alan olan olay yerine doğru çok hızlı şekilde bir çekici seyir halinde olduğu, biz görevli memurlar ve kalabalık grubun güvenli bölgelere doğru koştuğumuz esnada aşırı gürültü ve toz bulutunun oluştuğu, olayın şokunu atlattıktan sonra olay yerine döndüğümüzde çekici kafa plakasının 34 NMB 53,dorse plakasının 28 K 5174 plaka sayılı olarak öğrendiğimiz çekicinin kalabalık grubunun bulunduğu alandan geçerek moil yakıt istasyonu çıkış altı kısmında cadde üzerinde faaliyet gösteren FIRAT BORU isimli işyerine doğru önünde bordo renkli muhtemelen Tofaş marka araç ile birlikte çarptığı, cadde, kaldırım üzerinde yaralı ve ölülerin olduğu görüldü.

MARDİN İL EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ
Olay Yeri İnceleme Şube Müdürlüğü

OLAY YERİ İNCELEME RAPORU

İl Kodu: İlçe Kodu: Yıl: Rapor Numarası:

Mardin Olay Yeri İnceleme Şube Müdürlüğü Ve Derik Olay Yeri İnceleme Grup Amirliği görevlilerince müştereken yapılan incelemede;

Moil yakıt istasyonu önü cadde üzerinde sağ şeritte ambulans önü itfaiye aracı yanında kaldırıma yaklaşık 10-15 cm mesafede park halinde bulunan 47 AV 487 plaka sayılı Derik olay yeri inceleme aracının sağ arka alt tarafı, sağ arka lastik ile kaldırım arasında deforme olmuş bir adet bayan cesedi bulunduğu, aracın arka bagaj kapaklarının, sağ tarafının hasarlı camlarının dağılmış olduğu, yakıt istasyonu önü birinci kazaya sebebiyet veren çekici dorsenin arka sol tarafında ikinci kazadan kaynaklı olarak birinci kazanın alanına giren beyaz renkli muhtemelen ford courier marka aracın hasarlı olduğu görüldü.

Moil yakıt istasyonu çıkış yolunda hasarlı 47 AAH 718 plaka sayılı beyaz renkli ford kamyonet, kamyonet önü sağında ve solunda yol zemini üzerinde cesetlerin bulunduğu, yakıt istasyon çıkışa göre sağa doğru bağlanan sokak girişinde deforme olmuş bir erkek cesedi, firatboru önünde bulunan çekicinin sağ tarafında sokak girişinde 34 NE 84.. şeklinde okunabilen plakası okunabilen beyaz renkli vw passat, 06 DP 8346 plaka sayılı beyaz renkli Hyundai Accent ve 47 ABG 092 plaka sayılı traktörün hasarlı olduğu, aynı alan içerisinde dorse sağ tarafı yanı yerde ve Hyundai marka aracın önünde olmak üzere iki adet cesedin bulunduğu, sokak girişinde ve sokak zemini üzerinde çevresinde etrafa dağılmış, saçılmış vaziyette çok sayıda içi dolu(muhtemelen suni gübre) üzerinde "ekim np 20-20-0+32 (SO3)" yazılı çuvalların, suni gübrenin, çok sayıda araç parçalarının bulunduğu görüldü. Bu haliyle fotoğraf video kamera görüntüleri alındı.

FIRAT BORU önünde bulunan ve ikinci kazaya sebebiyet veren 28 K 5174 plaka sayılı dorse takılı 34 NMB 53 plaka sayılı çekicinin kafa tarafının tamamen hasarlı, dorsenin ise kısmen hasarlı olduğu, dorsenin sağ tarafında bulunan lastiklerinin muhtemelen sürtünmeye bağlı olarak parçalandığı, dorse sağ tarafının tamamen jant üzerinde olduğu, dorse sol arka iki lastik arasında ve dorse sol 1. Lastik önünde tamamen deforme olmuş tanınmayacak iki cesedin olduğu görüldü.

FIRATBORU önünde bulunan ve ikinci kazaya sebebiyet veren 34 NMB 53,dorse plakasının 28 K 5174 plaka sayılı çekicinin sol tarafında; 06 BPN 743 plaka sayılı Renault megane, 27 ZE 619 Plaka sayılı Wv tiguana, 34 DRK 743 plaka sayılı Renault Megane, 61 AT 805 WV transporter, 06 CEU 982 Plaka sayılı araçların hasarlı olduğu, çekici ile Fırat boru giriş kapısı – kepenk arasında sıkışmış vaziyette bordo-kırmızı renkli muhtemelen Tofaş marka aracın tamamen hasarlı olduğu görüldü.

Diyarbakır Caddesi üzerinde faaliyet gösteren EUROİL yakıt istasyonu önü cadde sağ şeridin sağ tarafından başlayıp olayın gerçekleştiği moil yakıt istasyonu girişine kadar devam eden yol

MARDİN İL EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ
Olay Yeri İnceleme Şube Müdürlüğü

OLAY YERİ İNCELEME RAPORU

İl Kodu: İlçe Kodu: Yıl: Rapor Numarası:

zemin üzerinde sürtünme, kazıma şeklinde izlerin 365 metre uzunluğunda olduğu, kazaya karışan ilk çekici ile ikinci kazaya sebebiyet veren çekici arasındaki mesafenin 75 metre olarak ölçüldü.

Kazaya sebebiyet veren çekicilerin direksiyon simitlerinden araç sürücülerin tespitine yönelik biyolik sürtüntü svapları alındı. Ayrıca olay yerinde etrafa saçılmış dağılmış küçük tanecikli gri renkli maddeden (muhtemelen suni gübre) ilgili laboratuvarda incelettirmek üzere farklı alanlardan usulüne uygun olarak numuneler alındı.

Olayın gerçekleştiği alanlarda nezaretimizde temin edilen kepçe ve görevliler ile olay sonrası meydana gelen enkazlar dikkatli, duyarlı şekilde kamyonlara aktarıldı. Aktarma, temizleme esnasında olayı gerçekleştiren Fırat boru önünde bulunan ikinci çekici dorsesinin altında enkaz arasında T6368-16 AV02839 ibareli kırık, kanlı şarjörü takılı olamayan siyah renkli, fişek yatağı boş tabanca, kırık cep telefonu ve toplam 315 TL kağıt para olduğu görüldü. Enkazla yüklenen kamyonlar cumhuriyet savcısının talimatıyla Kızıltepe ilçesi Koçan Yeddi emin otoparkına çekirildiği bilgisi alındı.

Olay yerinde yapılan temizlik esnasında enkaz arasında tespit edilen doku parçaları toplanarak sağlık görevlileri vasıtasıyla hastaneye intikal ettirildi. Ayrıca enkaz arasında bir adet muhtemelen kol yerine kullanılan saat takılı protez, 73 SN 384, 47 KG 357 ibareli plakalar olduğu görüldü. Tarafımızca soruşturmacı birim görevlilerine teslim etmek üzere usulüne uygun olarak alındı.

Cesetlerden 15 tanesinin Derik İlçe Devlet Hastanesine, 4 tanesinin dış hastanelere kaldırıldığı bilgisi alındı.

Cesetlerin bulunduğu Derik ilçe devlet hastanesine intikal edildi. Derik hastanesinde bulunan 15 cesedin on parmak basım izleri alındı. Kimliği belirsiz cesetlerin on parmak basım izleri alınarak Mardin Olay Yeri İnceleme Şube Müdürlüğü Kimlik Tespit Büro Amirliği görevlileri tarafından **Yahya ERGİN(Şehit Polis Memuru)**, **Baver BABUR**, **Velat DAĞ** isimli cesetleri kimlikleri tespit edildi. Ayrıca hastanede bulunan **Yahya ERGİN**, **Baver BABUR**, **Velat DAĞ**, **Mihriban TANRISEVER**, **Sıttı ABUL**, **Ünal EKİNCİ**, **Abdulhamit AKKOYUN**, **İnan BENK** cesetlerin Cumhuriyet Savcısının talimatıyla otopsi heyeti nezaretinde ölü muayenesi esnasında tarafımızca fotoğraf görüntüleri alındı. Derik devlet hastanesinde bulunan diğer cesetlerin ölü muayenesi esnasında fotoğraf görüntüleri Cumhuriyet savcılarının tarafından atadığı bilirkişiler tarafından çekildiği bilgisi alındı. Ayrıca olay yerinde enkaz arasında toplanan doku parçalarının da Cumhuriyet Savcısının talimatıyla otopsi heyeti nezaretinde tarafımızca fotoğraf görüntüleri alındı.

5.2.OLAY YERİ FOTOĞRAFLARI



Fotoğraf 1



Fotoğraf 2



Fotoğraf 3



Fotoğraf 4



Fotoğraf 5



Fotoğraf 6

5.3. UKOME 14.09.2017 TARİH VE 2017/50 SAYILI KARARI

Ayrıca Ulaşım Koordinasyon Merkezinin (UKOME) 14.09.2017 tarih ve 2017/50 sayılı kararına istinaden; tehlikeli madde taşıyan araçların park yerleri ile ilgili asgari şartların sağlanması ve ilgili ilçe belediyeleri tarafından imar planlarında tehlikeli madde taşıyan araç park alanları için tahsis edilmiş alan var ise bu alanların kullanılmasına öncelik verilmesi tahsis edilmiş alan yok ise ilçe belediyeleri tarafından imar planlarında gerekli yer tahsislerinin yukarıda belirtilen şartlara uygun olarak belirlenmesi, park alanlarının sayısı ve kapasitesinin belirlenebilmesi amacıyla ilçe belediyeleri tarafından gerekli yazışmaların yapılması rapor halinde UKOME' ye sunulması için Mardin Büyükşehir Belediyesi İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı ve Kaynak Geliştirme ve İştirakler Dairesi Başkanlığı tarafından gerekli yazışmaların, raporlamanın ve koordinasyonun sağlanması amacıyla dosyanın tekrar alt komisyona havalesine, konu hakkında İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı raportörlüğünde, komisyon tarafından çalışmaların bitirilip rapor tanzim edildikten sonra UKOME' de görüşülmesi **Komisyonumuzca uygun görülmüştür.**

KARAR :Konu ile ilgili yapılan görüşmeler neticesinde; **alt komisyon raporunun aynen KABULÜNE**, Komisyon Başkanı ve katılan üyelerin oy birliğiyle karar verilmiştir.

Ek : 20.12.2019 tarih ve 2020/1 sayılı alt komisyon raporu (7 Sayfa).

(Handwritten signatures and initials in blue ink)

2020/1
Sayfa No: 4/4

Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreter Yrd. V. <i>[Signature]</i>	70. Mekanize Piyade Tuğay Kom. Temsilcisi <i>[Signature]</i>	İl Jandarma Komutanlığı Temsilcisi <i>[Signature]</i>	İl Emniyet Müdürlüğü Temsilcisi KATILMADI
MBB Ulaşım Dai.Bşk. Temsilcisi <i>[Signature]</i>	MBB Hukuk Müşavirliği Temsilcisi KATILMADI	MBB Bilgi İşl.Dai.Bşk. Temsilcisi <i>[Signature]</i>	MBB Zabıta Dai.Bşk. Temsilcisi <i>[Signature]</i>
MBB İmar ve Şeh.Dai.Bşk. Temsilcisi KATILMADI	MBB Fen İşl. Dai.Bşk. Temsilcisi <i>[Signature]</i>	MBB Kaynak Genel İşl.Dai.Bşk.Tem. <i>[Signature]</i>	MBB Zabıta Trafik Şube Müd. Temsilcisi <i>[Signature]</i>
MBB Toplu Ulaşım Şube Müd. Temsilcisi	MBB.Teknik Hiz.Şb.Müd. Temsilcisi <i>[Signature]</i>	İl Milli Eğitim Müdürlüğü Temsilcisi <i>[Signature]</i>	İl Çevre ve Şehircilik Md. Temsilcisi MUSTAFA TOPRAK
İl Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Md. Temsilcisi <i>[Signature]</i>	İl Afet ve Acil Durum Md. Temsilcisi <i>[Signature]</i>	TCDD 6. Bölge Müdürlüğü Temsilcisi <i>[Signature]</i>	TCDD Taş. A.Ş. Genel Md. Temsilcisi <i>[Signature]</i>
(DHMM) Havaal Müd. Temsilcisi <i>[Signature]</i>	Karayolları 9.B.Müd. Temsilcisi <i>[Signature]</i>	Ulaştırma ve Altyapı Böl. Müd.(Ulaş. Hiz. ve Altyapı Yatırn.) Temsilcisi <i>[Signature]</i>	Şoförler ve Oto. Oda.Bşk. Temsilcisi <i>[Signature]</i>
Artuklu Belediye Başkanlığı Temsilcisi KATILMADI	Dargeçit Belediye Başkanlığı Temsilcisi KATILMADI	Derik Belediye Başkanlığı Temsilcisi KATILMADI	Kızıltepe Belediye Başkanlığı Temsilcisi <i>[Signature]</i>
Mazıdağı Belediye Başkanlığı Temsilcisi <i>[Signature]</i>	Midyat Belediye Başkanlığı Temsilcisi KATILMADI	Nusaybin Belediye Başkanlığı Temsilcisi <i>[Signature]</i>	Ömerli Belediye Başkanlığı Temsilcisi KATILMADI
Savur Belediye Başkanlığı Temsilcisi <i>[Signature]</i>	Yeşilli Belediye Başkanlığı Temsilcisi KATILMADI		

O L U R
.../03/2020

Abdullah YENİÇİN
Başkan a.
Genel Sekreter

5.4- DİYARBAKIR-MARDİN AYR. DERİK VE MAZIDAĞ ÇEVRE YOLU KARARI



T.C.
KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
9. Bölge Müdürlüğü

12. ULASTIRMA VE
HABERLEŞME SÜRASI
6-7-8 Ocak 2021



Sayı : E.50886813- 000 / 399212
Konu : Diyarbakır-Mardin Ayr. Derik ve
Mazıdağ çevre yolu hk.

28.03.2021

MARDİN BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞINA

Diyarbakır-Mardin Ayr. Mazıdağ ve Derik çevre yolu projemiz Genel Müdürlüğümüzce onaylanmıştır. Ekte gönderilen onaylı projenin kurum görüşlerinde ve ruhsat başvurularında dikkate alınması hususunda;

Gereğini arz ederim.

Fatih GÜNAYDIN
Bölge Müdürü a.
Bölge Müdür Yardımcısı

EKLER:

1. Diyarbakır-Mardin Ayr. Derik_Mazıdağ çevre yolu_Plan(dwg)
2. Diyarbakır-Mardin Ayr. Derik_Mazıdağ çevre yolu_Plan(ncz)

DAĞITIM:

Derik Belediye Başkanlığı
Derik Kaymakamlığı
Mazıdağı Kaymakamlığı
Mazıdağı Belediye Başkanlığı
Mardin Büyükşehir Belediye Başkanlığı