TBMM
HALKLARIN EŞİTLİK VE DEMOKRASİ PARTİSİ
GRUP BAŞKANLIĞI
Sayı : 20662
Tarih : 20-10-2016

10/4800

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Diyarbakır-Bingöl karayolunun Lice ilçesi sınırlarında kalan kesiminde meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının nedenlerinin, kazaların yoğunlaştığı kesimlerin ve tekrar eden kaza örüntülerinin belirlenmesi, yolun fiziki ve geometrik koşulları ile bakım, yapım, hız yönetimi ve trafik denetimi uygulamalarının incelenmesi ve can kayıplarının önlenmesi için alınması gereken tedbirlerin tespit edilmesi amacıyla Anayasa'nın 98'inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri uyarınca Meclis Araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

Serhat Eren

Diyarbakır Milletvekili

GEREKÇE

Karayollarında yaşanan can kayıpları, kazanın gerçekleştiği andaki sürücü davranışlarının yanında yolun fiziki koşulları, trafik güvenliği uygulamaları ve kamusal denetim süreçleriyle birlikte değerlendirilmelidir. Güvenli yol altyapısının oluşturulması, riskli kesimlerin tespit edilmesi, hızın yönetilmesi, yolcu ve yük taşımacılığının etkin biçimde denetlenmesi ve bilinen risklere karşı önleyici tedbirlerin alınması kamunun temel sorumlulukları arasındadır. Aynı güzergâhta farklı tarihlerde tekrarlanan ölümlü ve yaralanmalı kazalar bu nedenle yol güvenliği açısından bütünlüklü biçimde incelenmelidir. Diyarbakır-Bingöl karayolunun Lice ilçesi sınırlarında kalan kesimi bu açıdan dikkat çekmektedir. Söz konusu güzergâh Karayolları Genel Müdürlüğünün sorumluluğundaki devlet yolu ağı içerisinde yer almaktadır. Güzergâhta son yıllarda farklı noktalarda meydana gelen kazalarda çok sayıda yurttaş yaşamını yitirmiş veya yaralanmıştır. Kamuya açık kaynaklar bütün kazaları kapsayan kilometre bazlı resmi bir bilanço sunmadığı için güzergâhtaki gerçek tablonun ortaya çıkarılması, ilgili kamu kurumlarının kayıtlarının birlikte incelenmesini gerektirmektedir.

Bu ihtiyacı bir kez daha gündeme getiren son olay 15 Ağustos 2026 tarihinde yaşanmıştır. Lice'nin Karahasan Mahallesi Heylo mezrası yakınlarında meydana gelen kazada, Diyarbakır'dan Lice yönüne giden minibüsün şarampole devrilmesi sonucu aynı aileden 7 yurttaş yaşamını yitirmiş, çok sayıda yurttaş yaralanmıştır. Kazanın oluş nedenlerine ilişkin inceleme ve adli süreçler sürerken, yaşanan ağır can kaybı Diyarbakır-Bingöl karayolunun Lice kesimindeki yol ve trafik güvenliği koşullarının geçmiş yıllarda meydana gelen kazalarla birlikte değerlendirilmesini gerekli kılmıştır.

15 Ağustos'ta yaşanan kazadan önce de aynı güzergâhta çok sayıda ağır trafik kazası meydana gelmiştir. Açık kaynaklar incelendiğinde Lice sınırları içerisinde farklı tarihlerde ölümlü ve çok sayıda yaralanmalı trafik kazasının yaşandığı görülmektedir. 2017 yılında Fis Ovası mevkisindeki bir kazada 5 kişi yaşamını yitirmiştir. 2019 yılında Abalı mevkisinde mevsimlik işçileri taşıyan minibüsün devrilmesi sonucu 25 kişi yaralanmıştır. Aynı yıl Mermer köyü civarında üç aracın karıştığı kazada 4 kişi yaşamını yitirmiş, 8 kişi yaralanmıştır. 2022 yılında yine Mermer mevkisinde otomobil ile TIR'ın çarpışması sonucu 2 kişi yaşamını yitirmiş, 1 kişi yaralanmıştır. 2023 yılında Duru Mahallesi'nde meydana gelen kazada 1 kişi yaşamını yitirmiş, 3 kişi yaralanmıştır.

Güçlü Mahallesi ve çevresinde meydana gelen kazalar ise ayrıca dikkat çekmektedir. 21 Ocak 2024 tarihinde Dicle Gençlikspor kafilesini taşıyan midibüsün devrilmesi sonucu 8 kişi yaralanmıştır. 21 Nisan 2026 tarihinde aynı mahalle yakınlarında Diyarbakır'dan Muş'a giden şehirlerarası yolcu midibüsünün devrilmesi sonucu bir yurttaş yaşamını yitirmiş, farklı kaynaklara göre 11 ila 13 kişi yaralanmıştır. Aynı yerleşim çevresinde farklı tarihlerde yüksek sayıda yolcu taşıyan iki aracın devrilmiş olması, bu kesimin yol geometrisi, eğim ve kurp özellikleri, kaplama durumu, hız profili, banket ve bariyer sistemi ile işaretleme koşullarının teknik olarak incelenmesini gerekli kılmaktadır.

Güzergâhtaki riskler yerleşim geçişleri ve yaya güvenliği bakımından da ele alınmalıdır. 2025 yılında yolun 63'üncü kilometresindeki Gökçen Mahallesi'nde karşıdan karşıya geçmeye çalışan iki yurttaşa otomobil çarpmış, bir yurttaş yaşamını yitirmiş ve bir yurttaş yaralanmıştır.

Bu olay, yerleşimlerden geçen kesimlerde yaya geçitlerinin, aydınlatmanın, hız yönetiminin, uyarı sistemlerinin ve yayaların güvenli hareket edebilmesine yönelik altyapının yeterliliğinin araştırılmasını gerekli kılmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğünün yayımladığı kayıtlarda Diyarbakır-Bingöl yolunun 950-08 kontrol kesiminde, 70+882 ile 73+330 kilometreleri arasında yol yapım çalışması bulunduğu belirtilmektedir. 21 Nisan 2026 tarihli Güçlü Mahallesi kazasının ise yerel kaynaklarda yolun 70'inci kilometresinde gerçekleştiği aktarılmıştır. Kazanın kesin kilometresi ile yapım çalışma alanının ilişkisi, olay tarihinde uygulanan trafik düzeni ve geçici trafik güvenliği tedbirlerinin KGM kayıtları ve kaza tutanakları üzerinden açıklığa kavuşturulması gerekmektedir.

Güzergâhın hız yönetimi ve trafik denetimi uygulamaları da araştırılması gereken başlıklar arasındadır. Diyarbakır Valiliğinin açıkladığı ortalama hız ihlal tespit koridorları arasında Diyarbakır-Bingöl karayolunun Lice kesiminin bulunmadığı görülmektedir. Ağır kazaların tekrarlandığı bir güzergâhta radar uygulamalarının sıklığı, denetim noktaları, tespit edilen hız ihlalleri, ağır ve yolcu taşıyan araçlara yönelik kontroller ile ortalama hız ve elektronik denetim sistemlerinin uygulanabilirliği birlikte değerlendirilmelidir. Güzergâhtaki kazalara ilişkin kamuya açık verilerin parçalı olması da ayrıca önem taşımaktadır. Hangi kesimlerde kaza kümelenmesi bulunduğunun, yıllar içerisinde kaç kişinin yaşamını yitirdiğinin ve yaralandığının, kazaların oluş biçimlerinin, kazalara karışan araç türlerinin ve resmi kayıtlardaki kaza nedenlerinin ortaya çıkarılması gerekmektedir.

Bu çerçevede Diyarbakır-Bingöl karayolunun Lice ilçesi sınırlarında kalan kesiminde meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı kazaların nedenlerinin ve tekrar eden kaza örüntülerinin ortaya çıkarılması önem taşımaktadır. Yolun geometrik ve fiziki standartları, kurp ve eğim özellikleri, kaplama, banket, bariyer, drenaj, işaretleme ve aydınlatma koşulları ile kaza kara noktaları incelenmelidir. Yerleşim geçişlerindeki yaya güvenliği, bakım ve yapım çalışmaları, geçici trafik düzenlemeleri, hız yönetimi ve trafik denetimleri, yolcu ve yük taşımacılığına yönelik kontroller ile kazalar sonrasındaki acil müdahale süreleri de bütünlüklü biçimde ele alınmalıdır. Güzergâhtaki risklerin ortaya çıkarılması ve yeni can kayıplarını önleyecek tedbirlerin belirlenmesi amacıyla Meclis Araştırması açılmalıdır.

Ayrıca serbest yaşayan orkinosların, çiftlik kafeslerinden sızan yemlere ulaşmaya çalışırken ağlara çarparak yaralandığı yönünde iddialar dile getirilmektedir. Çeşme ve Karaburun arasındaki körfezlerde yoğunlaşan büyük ölçekli orkinos tesisleri, kapalı yapılı bu alanlarda organik yükü ciddi şekilde artırmaktadır. Doğal varlıkları yalnızca birer kazanç aracı olarak gören mevcut yaklaşım hem kafeslerdeki hem de çevredeki serbest bireylerde bağışıklığı baskılayan çevresel stres faktörleri yaratmaktadır.

Kıyıya vuran ölü ve yaralı balıklarla vatandaşların doğrudan temas ettiği, hatta bunların tüketildiği yönünde endişeler bulunmaktadır. Bu tarz sistemik bakteriyel bir sebeple ölen balıkların insan tüketimine uygun olmadığı açıktır. Buna karşın, iki yaz üst üste yaşanan olaya rağmen halkı bilgilendirmeye yönelik kapsamlı ve merkezî bir resmî uyarı yapılmamış; uyarı görevini büyük ölçüde yerel sivil toplum kuruluşları üstlenmiştir. Turizm sezonunun zirvesinde, nüfusun yoğun olduğu koylarda yaşanan olayda bu boşluk kabul edilebilir değildir.

Salgının bir üniversite araştırma ekibi tarafından uluslararası hakemli bir dergide yayımlanmış olmasına rağmen Türkiye'deki resmî kurumlar sessizdir. Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından yapılmış olan analiz sonuçları bir yılı aşkın süredir kamuoyuyla paylaşılmamıştır. 2026 yazında benzer vakaların tekrarlandığı bildirilmesine rağmen bu boşluğun sürmesi, bağımsız bilimsel izleme ve kamuoyu bilgilendirmesi için kurumsal bir mekanizmanın hâlâ kurulmadığını göstermektedir. Haliyle kamuoyunda ve sektörde, toplu ölümlerin ihracat pazarlarında olumsuz algı yaratacağı endişesiyle kamuoyundan saklandığı yönünde iddialar dile getirilmektedir. 130 milyon dolarlık ihracat gelirinin korunması güdüsüyle, ABD ve Japonya pazarlarındaki konumun zarar görmemesi için sergilenen bu kurumsal sessizlik sorunların sadece üstünü örtmektedir.

Bu iddiaların doğru olup olmadığının açıklığa kavuşturulması başlı başına bir araştırma konusudur. Ancak vurgulanması gereken nokta şudur: bilgi saklamak, halk sağlığını, ekosistemi ve ihracat itibarını korumak değil, ciddi anlamda riske atmaktır.

Bir yılı aşkın süredir kamuoyuyla paylaşılmayan analiz sonuçları; iki yaz üst üste tekrarlanan bir toplu ölüm olayı; halk sağlığı uyarısındaki eksiklik ve ihracatın önemli kalemlerinden birine yönelik somut risk bir arada değerlendirildiğinde, konunun Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından doğrudan araştırılması zorunluluk hâline gelmiştir.

Yukarıda belirtilen gerekçelerle; söz konusu toplu ölümlerin nedenlerinin, halk sağlığı ve deniz ekosistemi üzerindeki etkilerinin, kamu kurumlarının şeffaflık ve bilgilendirme sorumluluğunun ve ihracat kapasitemize yönelik risklerin bütün yönleriyle araştırılarak alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla bir Meclis Araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

1	...		
2	ÇİÇEK OTLU	İSTANBUL	
3	HAKKI SARUHAN OLUÇ	ANTALYA	
4	HALİDE TÜRKOĞLU	DİYARBAKIR	
5	ÖZGÜL SAKİ	İSTANBUL	
6	AYŞEGÜL DOĞAN	ŞIRNAK	
7	MEHMET RÜŞTÜ TİRYAKİ	BATMAN	
8	ZÜLKÜF UÇAR	VAN	
9	KAMURAN TANHAN	MARDİN	
10	HÜSEYİN OLAN	BİTLİS	
11	SEVİLAY ÇELENK	DİYARBAKIR	
12	YILMAZ HUN	IĞDIR	
13	ÖZNUR BARTİN	HAKKARİ	
14	ÖMER ÖCALAN	ŞANLIURFA	
15	NEJLA DEMİR	AĞRI	
16	FERİT ŞENYAŞAR	ŞANLIURFA	
17	CEYLAN AKÇA CUPOLO	DİYARBAKIR	
18	İBRAHİM AKIN	İZMİR	
19	KEZBAN KONUKÇU	İSTANBUL	
20	MAHMUT DİNDAR	VAN	