

TEKNİK MÜTALA HEYET RAPORU

İncelemeyi İsteyen: Av.

Ankara.

OLAY:

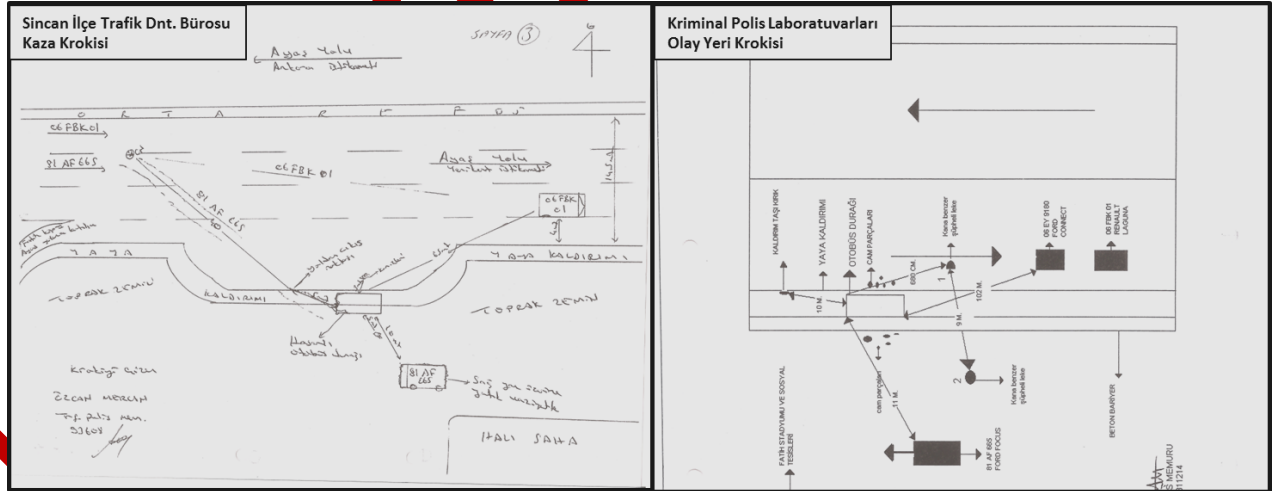
28.11.2012 Çarşamba günü saat 10.00 sıralarında Ankara Ayaş Yolu Yenikent yerleşim yerinde Yenikent Otobüs durağının önünde, sürücü BERK'ÜN kullandığı 81AF665 plakalı 2005 model Ford marka binek otomobil ile sürücü DENİZ'İN kullandığı 06FBK01 plakalı 2000 model Renault markabinek otomobilin, aynı yönde seyredelerken yandan çarpışmaları yoluyla trafik kazası meydana geldiği;

Trafik kazası neticesinde, yakında bulunan otobüs durağında bulunan PULAT ve Beyhan'UN yaralandığı ve sağlık ekiplerince ilk müdahalelerinin yapıldığı, PULAT'IN hastanede eks olduğu, trafik tespit tutanağı, tarafların ifadeleri, resmi görevlilerin beyanları ve diğer bilgi ve belgelerden anlaşılmaktadır.

OLAY YERİ VE OLAYIN İNCELENMESİ:

Olaydan sonra mahallinde yapılan tespitlerde kazanın havada, yol şerit çizgileri, yaya kaldırımı ve banket olan, kuru ve asfalt, düz (eğimsiz) tek yönlü 3 şeritli yoldameydana geldiği anlaşılmaktadır.

1- Sincan İlçe Trafik Denetleme Bürosu Kaza Krokisi, Olay Yeri İnceleme Ekibi Olay Yeri Krokisi ve Tespitleri:



Trafik ekibinin tespitlerine göre; kazanın en soldaki şeritte seyreden 06FBK01 plakalı araç ile orta şeritte seyir halinde olan 81AF665 plakalı aracın, en soldaki şerit ile orta şeridin sınır çizgisinde çarpışmanın gerçekleştiği, çarpışmanın etkisinin her iki araç içinde sağa doğru (81AF665 plakalı aracın tarafına) olduğu;

81AF665 plakalı aracın sağa doğru 40 metre mesafede bulunan yaya kaldırımından yoldan çıktığı ve 5-7 metre sonra otobüs durağına çarparak yolun dışına çıktığı ve otobüs durağına 10 metre mesafede toprak zeminde gidiş yönüne ters bir şekilde sağ tarafına yatık şekilde durduğu,

06FBK01 plakalı aracın ise en sağdaki şeritte otobüs durağının 65 metre ilerisinde yolun sağındaki yaya kaldırımına 4 metre yolun içine, önü gidiş yoluna doğru durduğu anlaşılmaktadır.

Trafik ekibince yolun genişliği 14,5 metre olarak rapor edilmektedir.

Trafik ekibi kusur oranı olarak; 81AF665 plakalı araç sürücüsünü 2918 sayılı KTK Madde 8/6-c “Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma” kural ihlali ile kusurlu olacağını, 06FBK01 plakalı araç sürücüsü ve yayalar PULAT ve Bilal kusursuz oldukları kanaatine varmıştır.

Olay Yeri İnceleme Ekibinin olay yeri tespitlerine göre; yolun sağında bulunan kaldırım taşlarında çarpma izi bulunduğu, buradan 10 metre ileride bulunan yaya kaldırımındaki otobüs durağının yan tarafına mesafe ve cam parçalarının olduğu, otobüs durağına 11 metre mesafede toprak zeminde gidişe ters yönde sağ tarafına yatmış 81AF665 plakalı aracın bulunduğu;

Olay yerinde iki ayrı yerde kana benzer şüpheli leke bulunduğu bunlardan birinin otobüs durağının yan tarafından yolun ilerisine doğru 6,8 metre mesafede, diğerinin ise birinci lekeden 9 metre sağa doğru yolun dışında toprak zeminde bulunduğu;

Ayrıca, otobüs durağından 102 metre ileride 06EY9180 Ford Connect marka otonun yolun sağında bulunduğu, önünde ise 06FBK01 plakalı aracın bulunduğu tespit edilmiştir.

Olay yeri inceleme ekibi araçlardaki hasarları şu şekilde rapor etmiştir:

- 81AF665 plakalı aracın; sağ ön lastiğinin patlak ve çantamı eğik olduğu, ön camının çatlak olduğu, ön hava yastıklarının açık olduğu, sol arka kelebek camının kırık olduğu,
- 06EY9180 plakalı aracın ön kısmının hasarlı olduğu,
- 06FBK01 plakalı aracın bagaj kısmının hasarlı olduğu, sağ arka çamurluk üzerinde ve sağ teker jantı üzerinde sürtünme izine benzer izlerin olduğu görülmüştür (28.11.2012 günü saat:14.00).

Olay yeri inceleme ekiplerinin rapor ve krokisinde çarpışma yeri ve anı hakkında bilgi mevcut değildir.

Ayrıca, olaydan bir müddet sonra 06EY9180 plakalı aracın 06FBK01 plakalı araca arkadan çarpma suretiyle ikinci bir trafik kazası meydana geldiği anlaşılmaktadır.

2- Tarafların ifadelerine göre kazanın oluşu

06FBK01 plakalı aracın sürücüsü DENİZ ifadesinde; Fatih köprüsünün altında 80-90 km/s hızla giderken yolun sol şeridine geçtiğini, önünde sağ şeritte giden 81AF665 plakalı aracı geçeceği sırada, bu aracın soldaki şeride doğru yaklaştığını, kendisinin uyarı için selektör ve kornaya bastığını ve bu araca çarpmamak için sol bariyere doğru yanaştığını, ancak 81AF665 plakalı aracın kendi aracının sağ arka tarafına çarptığını ve sonrasında yalpalayarak otobüs durağına doğru gittiğini ve takla attığını, kendisinin hızını düşürerek sağa doğru yanaştığını ve en sağ şeridin yanında durduğunu, kaza anında frene basmadığını, önlerinin açık olduğu ve oto bulunmadığını beyan etmiştir.

81AF665 plakalı aracın sürücüsü BERK ifadesinde; Fatih köprüsünü geçtiğinde yolun orta şeridinde seyir halinde olduğunu, bu esnada sol tarafında bir aracın sol şeritten kendi üzerine doğru geldiğini görünce aracını sağa doğru manevra yaparak kaçtığını ancak kontrolden

çıkarmak için tekrar kendi şeridine aracını düzelttiğinde arkadan gelen aracın önüne geçerken çarpışma olayının gerçekleştiğini, çarpma neticesinde kendi aracının savrulduğunu, aracın kontrolünü kaybettiğini, aracın sağ tarafta bulunan kaldırıma vurduğunu, hava yastığının açıldığını ve görüşün kapandığından sonrasını hatırlamadığını, 06FBK01 plakalı aracın kendisini sıkıştırması sonucu kazaya neden olduğunu beyan etmektedir.

Otobüs durağında kaza neticesinde yaralanan Bilal isimli şahıs ifadesinde; otobüs beklemekteyken gri renkli Fordfocus marka aracın bulunduğu durağa hakimiyetini kaybetmiş bir şekilde savrulurarak geldiğini, ancak kaçamadığı için aracın kendisine çarparak yaralanmasına sebep olduğunu, durakta başka kimse olup olmadığını bilmediğini ifade etmiştir.

3- Olay Yerinde Çekilen Fotoğraflar

a) 06FBK01 Plakalı Araç:



06FBK01 plakalı aracın 81AF665 plakalı araçla yaptığı trafik kazasıyla ilgili olarak olay yerinde alınan fotoğraflarda, aracın sağ arka kapı ve sağ arka kaportasında geriye doğru genişleyen sürtünme izi bulunmaktadır. Sağ arka tekerin jantında ise sürtünme izi tespit edilmiştir.

Aracın arka tarafında bulunan diğer hasarların (tampon, bagaj ve kapağı, kaporta üzerindeki çökme ve eğilmeler) bahse konu kaza sonrası 06EY9180 plakalı aracın arkadan şiddetli bir şekilde çarpmasından kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Özellikle sağ arka teker üstü kaportada çarpma izi, boya, çizilme vb. bu bölgeye doğrudan çarpmaya ilişkin izler bulunmamaktadır.

b) 81AF665 Plakalı Araç:



81AF665 plakalı aracın 06FBK01 plakalı araçla yaptığı trafik kazası ile ilgili olarak olay yerinde alınan fotoğraf incelendiğinde; aracın sol ön kaportasının teker üstü ve kaportanın geri tarafında öne doğru genişleyen sürtünme izi bulunmaktadır. Aracın jantında ise iki aracın çarpışmasından oluştuğu düşünülen sürtünme izleri bulunmaktadır.

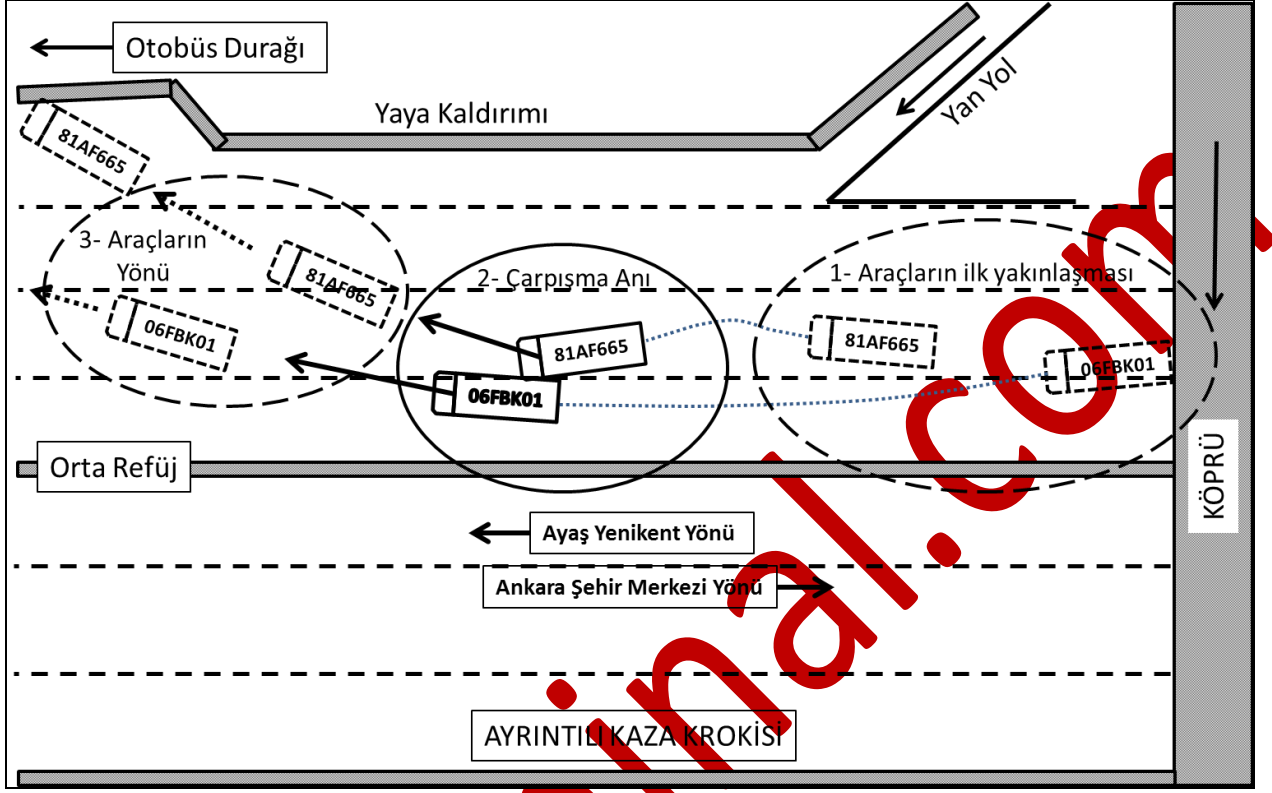
Aracın sol ön burun kısmında oluşan içe doğru çökmenin ise, kaza sonrası çeşitli yerlere çarpması neticesinde oluştuğu anlaşılmaktadır.

Her iki aracın fotoğraflarından kazanın, iki aracın birbirine sürtmesi sonucu oluştuğu, araçlardan birinin diğerine şiddetli çarpması gibi bir durumun olmadığı görülmektedir. Sürtünme yerlerindeki sürtünme izlerine bakılarak, 06FBK01 plakalı aracın sürtünme izlerinin geriye doğru genişlemesi, 81AF665 plakalı aracın sürtünme izinin ise öne doğru genişlemesinden, 06FBK01 plakalı aracın daha hızlı olduğu sonucu doğmaktadır.

4- Olayın Değerlendirilmesi

28.11.2012 günü saat 10.00'da vuku bulan olayın, köprü altı geçişinden sonra aynı yönde giden iki aracın çarpışması sonucu trafik kazası meydana geldiği ve akabinde iki yayanın yaralanmasına sebep olduğu dava dosyasındaki bilgi ve belgelerden net olarak anlaşılmaktadır. Olayın daha iyi anlaşılabilmesi için trafik kazasındaki ilk çarpışmaya neden olan hareketlerin, çarpışmanın nasıl olduğunun ve çarpışma sonucunda kazaya karışan araçların maruz kaldıkları etkinin iyi bir şekilde resmedilmesine ihtiyaç bulunmaktadır.

Bu sebeple, dosyadaki bilgi ve belgelerden ve özellikle iki sürücünün ifadelerinden yola çıkılarak olayın meydana gelişi şu şekilde gösterilebilir.



Kazanın oluşuna yönelik düzenlenen krokiplerde, kaza öncesi sürecin irdelenmediği görülmektedir. Bu nedenle olayın objektif olarak değerlendirilebilmesi için 3 aşamalı ele alınması gerekmektedir.

1- Araçların ilk yakın mesafeye gelmeleri köprü altını geçtikleri yerde olmuştur. Her iki aracın sürücüsü bu konuda mutabık oldukları görülmektedir. 06FBK01 plakalı aracın sürücüsü yaklaşık 80-90 km/saat hızla gittiğini ve 81AF665 plakalı aracı geçmek üzere sol şeride yaklaştığını doğrulamaktadır. Buna karşın, 81AF665 plakalı aracın sürücüsü sol tarafından kendine yaklaşmakta olan aracın kendini sıkıştırdığını ve araçtan kaçınmak için sağa manevra yaptığını bildirmektedir. Olay her iki sürücünün ifadesine göre kroki üzerinde kesik çizgilerle çizilmiştir.

2- 81AF665 plakalı aracın sürücüsü daha önce arkadan gelen araçtan kaçınmak için yapmış olduğu sağa manevranın neticesinde kontrolü kaybetmemek için tekrar kendi şeridine (orta şerit) aracını düzelttiğini, bu sırada arkadan gelen aracın kendini geçerken çarpışmanın gerçekleştiğini ifade etmektedir. 06FBK01 plakalı aracın sürücüsü ise önündeki araca çarpmamak için selektör ve kornaya bastığını, bu araca çarpmamak için sol bariyere doğru yanaştığını ancak 81AF665 plakalı aracın kendi aracına sağ arkadan çarptığını ifade etmektedir. Ancak Trafik ekibince hazırlanan kaza krokisine göre çarpışma yerinin sol ve orta şeritlerin tam ortasında işaretlenmiş olduğundan 06FBK01 plakalı araç sürücüsünün sola yanaştığı ifadesi doğrulanmamaktadır.

3- Kaza sonrası araçların yönüne bakıldığında, 06FBK01 plakalı aracın sağa doğru gittiği, 81AF665 plakalı aracın ise çarpışma anında sola doğru dönük olan yönünün keskin bir şekilde sağa döndüğü görülmektedir. Kaza sonrasında araçların gittikleri yönler, çarpışma anındaki araçların çarpma kuvvetini (güçlerini) gösterir. Araçlar çarpıştıktan sonra çarpma kuvveti zayıf olan tarafa yönelmesi kuvvetle muhtemeldir. Çarpma kuvvetine etki eden en büyük faktör ise aracın çarpışma anındaki hızıdır. Hızı daha fazla olanın çarpma kuvveti daha fazla olacağından

aracın yönü diğer tarafa yönelecektir. Bu kazada ise çarpışma sonrasında her iki aracın da sağa doğru gittiğinden 06FBK01 plakalı aracın daha hızlı olduğu ve yön vektör hızının sağa meyilli olduğu sonucuna varılabilir. Sürücü kendi ifadesinde hız sınırının üzerinde (80-90) seyrettiğini bildirmektedir.

4- 06FBK01 plakalı aracın daha hızlı gittiği, olay yerinde çekilen kaza fotoğraflarında kazaya karışan araçlarda tespit edilen sürtünme izlerinden yola çıkılarak daha önce açıklanmıştır.

5- Trafik Mevzuatı

Yukarıdaki tespitlerden yola çıkılarak, söz konusu olayda yaşanan manevra/geçme hataları, şerit değiştirme, hız sınırları konusunda mevzuatın ilgili hükümleri;

- Asli Kusurlar:

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (KTK) Madde 84: Araç sürücüleri trafik kazalarında; f) doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma, j) manevraları düzenleyen genel şartlara uymama, hallerinde kusurlu sayılırlar. Karayolları Trafik Yönetmeliği (KTY) Madde 157: b) Sürücü kusurlarının tespiti: ... Kaza mahallinde yapılan incelemeler sonunda tespit edilen iz ve delillere ilave olarak kazaya karışanların olay hakkındaki ifadeleri ile varsa tanık ifadeleri de kusur durumunun tespitinde dikkate alınır.

- Şerit Değiştirme:

KTK Madde 46: ... Aksine bir işaret bulunmadıkça sürücüler: c) trafiği aksatacak veya tehlikeye sokacak şekilde şerit değiştirmemek zorundadırlar. Madde 54: ...Geçme, geçilecek aracın solundaki şeritten yapılır. Geçilecek aracın sürücüsü ses ve ışık cihazları ile uyarılarak, geçerken kullanılan şeritte güvenli mesafe gidildikten sonra işaret verilip izlenecek şeride girmekle tamamlanır. KTY Madde 103: a) Sürücüler önlerinde bir aracı geçmeleri için; 3) Gececeği aracın hızıyla geçme esnasındaki kendi hızını da dikkate alarak, iki yönlü yollarda karşıdan gelen trafik dahil, yolu kullananların tümü için tehlike veya engel yaratmadan geçmek için kullanacağı şeridin yeteri kadar ilerisinin görüşe açık ve boş olması, 4) Geçişin, geçilen araçlar için bir güçlük yaratmayacak şekilde ve araçlarının bu geçişe uygun durumda bulunması, mecburidir. ... Gececek aracın sürücüsü; 1) Geçilecek araç sürücüsünü ses cihazı ile veya kısa ve uzun hüzmeli farlarını ard arda yakarak uyarıya, 2) Sol dönüş lambası ile işaret vermeye, 3) Geçilecek araca takip mesafesi kadar önceden sol şeride yerleşmeye, 4) Geçilen araç, geriye görme aynasından görülünceye kadar geçiş şeridinde ilerlemeye, 5) Sağa dönüş lambası ile işaret vererek sağ şeride girmekle geçişini tamamlamaya, mecburdur.

- Geçilecek Araç Sürücüleri:

KTK Madde 55: Geçilmek istenen araçların sürücüleri: a) Duyulur veya görülür bir geçiş işareti alınca trafiğin iki yönlü kullanıldığı karayollarında taşıt yolunun sağ kenarından gitmek, dörtten fazla şeritli veya bölünmüş karayollarında bulunduğu şeridi izlemek ve hızını artırmamak, zorundadırlar. KTY Madde 105: Geçilen araç sürücüleri; a) Duyulur veya görülür bir geçiş işareti alınca trafiğin iki yönlü kullanıldığı karayollarında taşıt yolunun sağ kenarına yakın gitmek, dörtten fazla şeritli veya bölünmüş karayollarında bulunduğu şeridi izlemek ve hızını artırmamak, zorundadırlar.

- Araç Takip Mesafesi:

KTK Madde 56: ... a) Şerit İzleme: 2. Kavşaklara yaklaşırken, yerleşim yerleri dışında yüzelli metre, yerleşim yerlerinde ise otuz metre mesafe içinde ve kavşaklarda şerit

değiştirmeleri, yasaktır. c) Araçlar arasındaki mesafe: Sürücüler önlerinde giden araçları yönetmelikte belirtilen güvenli ve yeterli bir mesafeden izlemek zorundadırlar. KTY Madde 107: Sürücüler, önlerinde giden araçları güvenli ve gerekli bir mesafeden takip etmek zorundadırlar. Bu mesafe, kendi araçlarının kilometre cinsinden saatteki hızının en az yarısı kadar metredir. Takip mesafesi, takip eden aracın 2 saniyede kat edeceği yol uzunluğu kadar da olabilir.

- **Hız Sınırları:**

KTk Madde 50: Bu Kanunla yetki verilen kuruluşlar tarafından yönetmelikte belirtilen hız sınırları yol ve trafik durumuna göre azaltılabilir veya çoğaltılabilir. Bu hallerde durum trafik işaretleri ile belirtilir ve uygun vasıtalarla duyurulur. KTY Madde 100: Karayolları Trafik Kanununda ve bu Yönetmelikte yazılı kayıt ve şartlar dışında ve aksine bir işaret bulunmadıkça yol durumlarına göre römorksuz araç cinsleri için saatteki asgari ve azami hız sınırları aşağıda gösterilmiştir. (Yerleşim Yeri İçinde=50) İl ve ilçe trafik komisyonları belediye sınırları içindeki karayollarında otomobiller için hız sınırını 20 km/s'e kadar artırmaya yetkilidir.

KTk Madde 51: Sürücüler, aksine bir karar alınıp işaretlenmemişse yönetmelikte belirtilen hız sınırlarını aşmamak zorundadırlar. Madde 52: Sürücüler: b) Hızlarını, kullandıkları aracın yük ve teknik özelliğine, görüş, yol, hava ve trafik durumunun gerektirdiği şartlara uydurmak, c) Diğer bir aracı izlerken yukarıdaki fıkrada belirlenen durumları göz önünde tutarak güvenli bir mesafe bırakmak, zorundadırlar.

SONUC :

Yukarıda yapılan tüm bu değerlendirmeler nedeni ile bahse konu trafik kazasında;

- 1- Sürücü BERK'ÜN hatalı manevra yapması neticesinde kendi aracının sol ön tarafı ile sol tarafındaki aracın sağ arka tarafının çarpışmasından dolayı olayda % 50 ORANINDA ASLİ KUSURLU olduğu,
- 2- Sürücü DENİZ'İN hız sınırını, şerit değiştirme ve güvenli araç takip mesafesini ihlalinden dolayı ile manevraları düzenleyen genel kurallara uymadığından kendi aracının sağ arka tarafı ile sağındaki aracın sol ön tarafının çarpışmasından dolayı olayda % 50 ORANINDA ASLİ KUSURLU olduğu,

Görüş ve kanaatine varılmıştır.

Bilginize sunulur. /03/2014

Bilirkişi
Polis Akademisi Öğretim Görevlisi

Bilirkişi
Karayolları İnşaat Mühendisi