



T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı

Tarih : 15 Temmuz 2026
Sayı : 1938

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Türkiye'de motosiklet kullanımı son yıllarda olağanüstü bir artış göstermiştir. Artan ulaşım maliyetleri, yakıt fiyatları ve ekonomik koşullar nedeniyle motosiklet, milyonlarca vatandaş için temel ulaşım aracı haline gelmiştir. TÜİK verilerine göre yalnızca 2025 yılında trafiğe kaydı yapılan araçların **%23,6'sını motosikletler oluşturmuştur**. Bu oran, motosikletlerin artık istisnai değil, karayolu ulaşım sisteminin önemli bir parçası haline geldiğini göstermektedir.

Motosiklet kullanımı, en yüksek riske sahip olan ulaşım modlarından birisidir. Yapılan araştırmalara göre, motosiklet kullanmak araç kullanmaya göre 21 kat daha tehlikelidir.

Trafik mühendisliğinde kabul gören temel ilkelerden biri, aynı trafik akışı içerisinde seyreden araçlar arasındaki hız farkının mümkün olduğunca düşük tutulmasıdır. Araçlar arasındaki hız farkı arttıkça ani sollama manevraları, sık şerit değiştirmeler, arkadan çarpma riski ve sürücü hataları da artmaktadır. Güvenliği belirleyen unsur yalnızca azami hız değil, trafik akışındaki hız uyumudur.

Bugün üretilen motosikletlerin önemli bölümü teknik açıdan otomobillerle aynı hızlarda güvenli seyahat edebilecek kapasiteye sahiptir. Buna rağmen yürürlükteki hız limitleri nedeniyle motosiklet sürücüleri ya trafik akışının gerisinde kalmakta ya da trafik akışına uyum sağlayabilmek için idari para cezası riskiyle karşı karşıya kalmaktadır.

Sorunun büyüklüğü trafik istatistiklerine de yansımaktadır.

TÜİK'in 2025 yılı Karayolu Trafik Kaza İstatistiklerine göre;

- Türkiye'de bir yıl içinde **288 bin 321 ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası** meydana gelmiştir.
- Trafik kazalarında **6 bin 35 kişi hayatını kaybetmiş, 403 bin 937 kişi yaralanmıştır**.
- Trafik kazalarında yaşamını yitirenlerin **1.334'ünü motosiklet sürücüleri, 191'ini motosiklet yolcuları** oluşturmuştur.



- **130 bin 578 motosiklet sürücüsü yaralanmıştır.**
- Ölümlü ve yaralanmalı kazalara karışan araçların **%31,3'ünü motosikletler** oluşturmuştur.
- Motosiklet sürücüleri tek başına tüm trafik ölümlerinin **%22,1'ini** oluştururken, "incinebilir yol kullanıcıları" arasında meydana gelen ölümlerin ise yaklaşık **yarısını (%49,8)** meydana getirmiştir.

Bu veriler, motosiklet kullanıcılarının karayolu trafiğinde en kırılgan gruplardan biri olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

Öte yandan motosiklet kazalarında ölüm ve ağır yaralanmaların nedenlerinden biri de yol kenarlarında bulunan çelik bariyer sistemleridir. Avrupa'nın birçok ülkesinde standart bariyerlerin altına monte edilen ve motosiklet sürücülerini koruyan ikincil koruma sistemleri (Motorcyclist Protection System-MPS) kullanılmaktadır. Bu sistemler, sürücünün bariyer direklerine çarpmasını önleyerek ölümcül yaralanmaları önemli ölçüde azaltmaktadır. **Buna karşın ülkemizde motosiklet dostu bariyer uygulamaları oldukça sınırlı düzeydedir.**

Motosiklet güvenliği yalnızca hız limitlerinin değiştirilmesiyle sağlanamaz. Hız sınırlarının bilimsel olarak belirlenmesi, etkin denetim mekanizmalarının güçlendirilmesi ve motosiklet dostu yol altyapısının oluşturulmasıyla birlikte ele alınmalıdır.

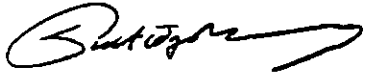
Diğer yandan moto kuryeler bugün yalnızca trafiğin değil, çalışma hayatının da en kırılgan kesimlerinden biri haline gelmiştir. Sorun sadece trafik kurallarına uyulmaması değildir; ekonomik kriz, güvencesiz çalışma modeli ve zaman baskısı moto kuryeleri her gün ölümle burun buruna çalışmaya zorlamaktadır. Can güvenliğini sağlamak için cezaların artırılması tek başına yeterli değildir; eğitim, denetim, çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve platform şirketlerinin sorumluluğunu artıran bütüncül bir politika hayata geçirilmelidir.

Bu kapsamda;

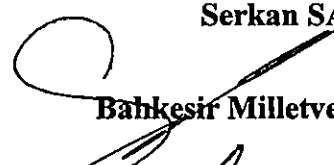
- Motosikletler için belirlenen hız sınırlarının bilimsel verilerle yeniden değerlendirilmesi,
- Hız limitlerinin trafik güvenliği üzerindeki etkilerinin araştırılması,
- Trafik akışındaki hız farklılıklarının kazalara etkisinin incelenmesi,
- Motosiklet dostu bariyer sistemleri ve güvenlik uygulamalarının uygulanmasının değerlendirilmesi, gerekçeleri doğrultusunda;



gerekli yasal ile idari düzenlemelerin belirlenmesi amacıyla Anayasa'nın 98'inci, Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri uyarınca Meclis Araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

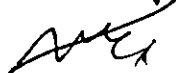

Suat Özoğdoğ
İstanbul Milletvekili

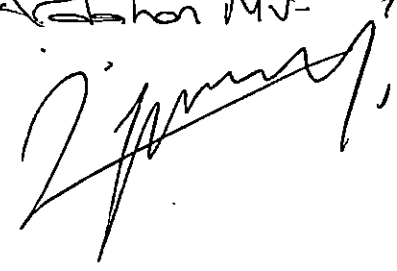

Serkan SARI
Diy M.


Serkan SARI
Bahkesir Milletvekili


Türker Ateş
Bolu Mv.


Cem AUSA
Tekirdağ Mv.

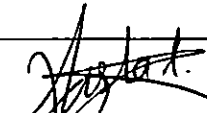
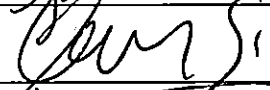
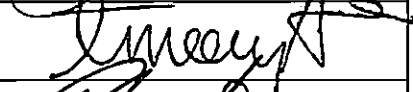
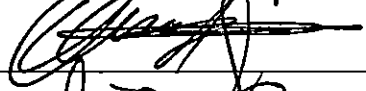
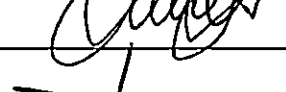
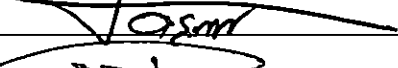
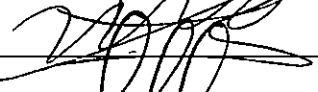

Ali KARADAĞ
İzmir M.


Ögür Erdem İNCE
Ardahan Mv.

Berhan Abay
Alem Mv.


Fahri ÖZKAN
Kırklareli Mv.



1938
..... Sayılı Meclis Araştırma Önergesi İmza Çizelgesi

ADI SOYADI	SEÇİM BÖLGESİ	İMZA
İbrahim ARSLAN	Eskişehir Mu	
Ali Fazıl KASAP	Kütahya mu	
Ayhan BARUT	Adana Mu.	
Mohmut Tonal	Sanlıurfa	
Sayıt Toron	Ordu	
A. Tuncay ÖZKAN	İzmir	
Cemal ENGİNYURT	İstanbul	
Talat DİNGER	MERSİN	
Ali Öztürk	K. Maraş	
Gamer TAŞCIER	Ankara Mu.	
Özgen CEYLAN	Gaziantep Mu.	
Uğur Güneşli	K. R. Van Mu.	
Orhan SİNER	Adana Mu.	