



Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Abdulkadir URALOĞLU tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını saygılarımla arz ederim.

Gökhan ZEYBEK
İstanbul Milletvekili

Meteoroloji Genel Müdürlüğü 7–8 Ocak 2026 tarihleri arasında Marmara Bölgesi başta olmak üzere birçok bölgemiz için kuvvetli rüzgâr ve fırtına uyarısı yapmıştır. Buna rağmen Kuzey Marmara Otoyolu’nda yüksek kasalı araçların yan rüzgâr nedeniyle devrilmesi sonucu trafik saatlerce durmuştur. İstanbul Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havalimanı’nda pistlere iniş-kalkışlar yan rüzgâr nedeniyle iptal edilmek zorunda kalınmıştır. Ulaşımda ciddi aksamalar yaşanmış, İstanbul başta olmak üzere Marmara’da deniz ulaşımı neredeyse tamamen durmuştur. MGM uyarıları operasyonel karara dönüşmemiştir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın sorumluluğunda bulunan otoyollarda, köprülerde ve havalimanlarında ciddi ulaşım aksaklıkları yaşanmış; yurttaşlarımız saatlerce yollarda mahsur kalmış, hava ulaşımı durma noktasına gelmiştir.

Özellikle İstanbul Havalimanı’nda yaşanan iniş-kalkış iptalleri ve pistlerin rüzgâr koşulları karşısındaki yetersizliği, “mega proje” söylemiyle sunulan bir altyapı yatırımının temel mühendislik ve planlama ilkelerinden ne denli uzak yürütüldüğünü bir kez daha ortaya koymuştur. benzer olayların tekrarlanmaması için gerekli politika değişikliklerini tespit etmek amacıyla aşağıdaki soruların yanıtlanması ihtiyacı doğmuştur.

Buna göre:

1. İstanbul Havalimanı’ndaki tüm pistlerin ağırlıklı olarak kuzey–güney doğrultusunda inşa edilmesi; lodos ve poyraz gibi İstanbul’un hâkim rüzgârlarına karşı iniş ve kalkış güvenliğini açıkça riske atan bu tercih, hangi mühendislik aklıyla, hangi bilimsel raporla ve hangi kamu yararı gerekçesiyle açıklanabilmektedir?

2. İstanbul Havalimanı'nın pist yönlendirmeleri belirlenirken uzun yıllara dayalı meteorolojik veriler, hâkim rüzgâr analizleri ve iklim senaryoları dikkate alınmış mıdır? Alındıysa, bu raporlar neden kamuoyuyla paylaşılmamaktadır?
3. 8 Ocak 2026 fırtınası öncesinde Meteoroloji Genel Müdürlüğü'nün yaptığı kuvvetli rüzgâr uyarıları Bakanlığınıza resmi olarak iletilmiş midir? İletildiyse, bu uyarılar neden karayolu ve denizyolu için somut önleyici kararlara dönüştürülmemiştir?
4. Bakanlığınıza bağlı otoyollarda, köprülerde ve viyadüklerde rüzgâr riskine karşı önleyici taşıt kısıtlamaları neden zamanında uygulanmamıştır? Bu ihmaller nedeniyle yaşanan kazaların siyasi ve idari sorumluluğu kimdedir?
5. İstanbul ve Marmara Denizi'nde deniz ulaşımının neredeyse tamamen durmasına rağmen, deniz hatları, limanlar ve iskeleler için önceden hazırlanmış bir fırtına ve rüzgâr senaryo planı bulunmakta mıdır? Yoksa milyonlarca yurttaşın günlük yaşamı "son dakika iptalleri"ne mi terk edilmektedir?
6. "Dünyanın en büyük havalimanı" iddiasıyla inşa edilen İstanbul Havalimanı'nda, rüzgâr nedeniyle pistlerin kullanılamaz hale gelmesi, Bakanlığınız açısından bir planlama ve mühendislik başarısızlığı değil midir?
7. 8 Ocak 2026 tarihinde yaşanan ulaşım aksaklıkları nedeniyle mağdur olan yurttaşların, havayolu şirketlerinin ve taşımacılık sektörünün uğradığı zararlar için Bakanlığınız herhangi bir sorumluluk üstlenmeyi düşünmekte midir?
8. Bakanlığınız, iklim krizinin giderek daha sık ve şiddetli hale getirdiği hava olayları karşısında, otoyollar ve havalimanları için bilim temelli, şeffaf ve hesap verebilir bir risk yönetim modeli oluşturmayı ne zaman planlamaktadır?