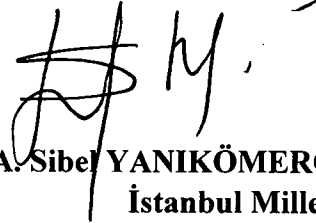




TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

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


A. Sibel YANIKÖMEROĞLU
İstanbul Milletvekili

8 Ocak 2026 tarihinde Marmara Bölgesi'nde etkili olan lodos, can ve mal güvenliğini tehdit eden ciddi aksaklıklara yol açmıştır.

Meteoroloji Genel Müdürlüğü'nün (MGM) günler öncesinden yaptığı uyarılara rağmen; özel sektör tarafından YİD modeli ile işletilen Kuzey Marmara Otoyolu'nda ağır vasıtaların devrilerek kaza yapması ve yolun trafiğe kapanması, İstanbul'daki havalimanlarında uçakların tehlike yaşayarak pas geçmek zorunda kalması ve deniz ulaşımının felç olması, meteorolojik verilerin operasyonel karara dönüştürülemediğini açıkça göstermiştir.

Aynı gün Kocaeli Körfez Gişeleri'nde kanopi adı verilen gişe üstü çatı sisteminin çökmesi ise altyapı güvenliği konusundaki ihmalleri gözler önüne sermiştir.

Bu bağlamda;

1. 8 Ocak 2026 sabahı fırtına uyarısı yapılmış olmasına rağmen, Kuzey Marmara Otoyolu ve köprülerde yüksek kasalı araçlar (TIR, kamyonet vb.) için neden bir geçiş kısıtlaması veya trafik durdurma kararı alınmamıştır?
2. Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) bünyesinde, meteorolojik verileri yol bazlı trafik kararlarına (yol kapatma, hız düşürme, araç tipi kısıtlaması) dönüştürecek uzman bir Operasyonel Meteoroloji Birimi bulunmakta mıdır? Eğer yoksa, bu kararlar kimin takdirine bırakılmaktadır?
3. Gelişmiş ülkelerde yüksek rüzgar durumunda; TIR, kamyon, karavan ve motosiklet gibi araçlar için giriş tahdidi ve/veya hız düşürme gibi uygulamalar yapılmaktadır. Ülkemizde de bu tür uygulamalar yapılmakta mıdır?
4. Kuzey Marmara Otoyolunda olayın meydana geldiği gün yolu kullanan sürücülere yüksek rüzgar dolayısı ile tehlike olduğuna dair değişken mesaj levhaları (VMS) ve diğer uyarı yöntemleri ile uyarı yapılmış mıdır?

5. Kocaeli Körfez Gişelerindeki çatı sisteminin çökmesinin bakım-işletme eksikliklerinden dolayı meydana geldiği iddiaları doğru mudur? Ülke çapındaki otoyollar üzerinde yer alan diğer gişelerde de böyle bir olayın tekrar yaşanmaması için önlem alınacak mıdır?
6. Havalimanlarımızda hakim rüzgar yönü ve yan rüzgar limitlerinin yönetimi konusunda, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) bünyesinde uçuş emniyetini meteorolojik mühendislik verileriyle anlık koordine eden uzman kadrolar istihdam edilmekte midir?
7. İstanbul-Çorlu hattı başta olmak üzere, Karayolları ağında kullanılan kar çitlerinin, uluslararası standartların aksine yol kenarına sıfır noktasına konulduğu gözlemlenmektedir. Karı yola yığarak kaza riskini artıran bu hatalı uygulamanın düzeltilmesi planlanmakta mıdır?
8. Bakanlığınız bünyesinde KGM, DHMİ ve TCDD'yi kapsayan, ulaştırma güvenliğini meteorolojik risklere göre merkezi olarak yönetecek bir birim kurulması düşünülmekte midir?