



T.B.M.M.

CUMHURİYET HALK PARTİSİ

Grup Başkanlığı

Tarih: **9 Şubat 2026**

Sayı: **16848**

40340

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın, Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı maddeleri uyarınca **Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Abdulkadir URALOĞLU** tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını arz ederim.

Serkan SARI
Balıkesir Milletvekili

Bandırma–Bursa–Yenişehir–Osmaneli Yüksek Standartlı Demiryolu Projesi, Marmara ile İç Anadolu ve Ege bölgelerini birbirine bağlayacak stratejik bir ulaşım yatırımı olarak kamuoyuna sunulmuştur. Ancak yatırım programları, bütçe gerçekleştirmeleri ve resmi açıklamalar birlikte değerlendirildiğinde, projenin hem maliyet hem de zaman bakımından ciddi sorunlar yaşadığı görülmektedir.

2025 Yılı Yatırım Programı'nda 84,6 milyar TL olarak yer alan toplam proje bedelinin, 2026 Yılı Programı'nda 107,9 milyar TL'ye yükseldiği, böylece yalnızca bir yıl içinde yaklaşık %27,6 oranında maliyet artışı olduğu anlaşılmaktadır. Buna karşın, aynı dönemde gerçekleştirme oranındaki artış yalnızca %6,2 seviyesinde kalmıştır.

Öte yandan, proje için ayrılan yıllık ödeneklerin kalan iş miktarını karşılamaktan uzak olduğu; bu ödenek temposuyla projenin resmi bitiş tarihi olan 2028 yılının da fiilen aşılabacağı ve tamamlanmanın 2029 yılına sarkabileceği yönünde güçlü göstergeler bulunmaktadır.

Ayrıca, Bandırma–Bursa hattı üzerinden Marmara–Ege bağlantısı kurulurken, Balıkesir Merkez için bağımsız bir hızlı tren durağına ilişkin somut ve resmî bir proje kararı bulunmaması, Balıkesir gibi sanayi, tarım, liman ve lojistik kapasitesi yüksek bir ilin hızlı tren ağında dışlanması sonucunu doğurmaktadır. Bu durum bölgesel kalkınma, ulaşım bütünlüğü ve kamu yararı açısından ciddi bir eksikliklerdir.

Bu bağlamda:

1. Bandırma–Bursa–Yenişehir–Osmaneli Yüksek Standartlı Demiryolu Projesi'nin toplam bedelinin 2025 Programı'na göre 2026 Programı'nda yaklaşık 23,3 milyar TL artırılmasının gerekçeleri nelerdir? Bu artış hangi kalemlerden kaynaklanmaktadır?
2. 2024 sonu itibarıyla yaklaşık %50 olan gerçekleştirme oranının, 2025 yılı sonunda yalnızca %56,7'ye çıkmasının nedenleri nelerdir? Projede yaşanan bu yavaşlamanın sorumluları kimlerdir?
3. 2026 yılı için ayrılan ödenek miktarı dikkate alındığında, mevcut ödenek yapısıyla; projenin değiştirilmiş bitiş tarihi olan 2028 yılında tamamlanması mümkün müdür?

4. Projenin bitiş tarihinin yatırım programlarında 2027'den 2028'e ötelenmesinin gerekçesi nedir?
5. Bandırma ayağına ilişkin olarak, geçmiş yıllarda yapılan "3 yılda biter", "2025'te açılacak" gibi açıklamalar ile güncel yatırım programları arasındaki açık çelişkinin gerekçesi nedir? Kamuoyuna verilen bu tarihler neden tutmamıştır?
6. Bandırma-Bursa-Yenişehir-Osmaneli hattı kapsamında Balıkesir Merkez için bağımsız bir hızlı tren durağı veya bağlantı kolu planlanmakta mıdır? Bu yönde başlatılmış bir fizibilite çalışması var veya projelendirme var mıdır?
7. Balıkesir Merkez'in, İstanbul-Ankara-Bursa-Manisa-İzmir aksının tam ortasında yer alan stratejik konumu dikkate alındığında, ilin hızlı tren ağının dışında bırakılmasının gerekçesi nedir? Balıkesir Merkez'in proje dışında bırakılmasına neden olan bir rapor var mıdır?
8. Balıkesir Merkez için ayrı ve bağımsız bir "Yüksek Hızlı Tren Durağı Projesi" başlatılması konusunda Bakanlığınızın kısa, orta ve uzun vadeli bir planı bulunmakta mıdır?