



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

Balıkesir 2026 Yılı Yatırım Programı incelendiğinde; Balıkesir–Susurluk, Dursunbey–Harmancık, Biga Ayrımı–Bandırma, İvrindi–Korucu, Akhisar–Sındırgı, Bigadiç–Sındırgı, Havran–Edremit ve Balya–İvrindi yollarının büyük bölümünün yıllardır tamamlanamadığı, bazı projelerde ise ödeneklerin neredeyse tamamen ortadan kaldırıldığı görülmektedir.

Balıkesir–Susurluk Yolu projesinde 2025–2026 döneminde ödenek artışı %999.900 gibi olağanüstü bir seviyeye çıkarılmış olmasına rağmen, gerçekleşme oranı yalnızca %44,54'te kalmıştır. Dursunbey–Harmancık Yolu projesinde gerçekleşme oranı %52,07 olup, bitiş tarihi 2029'dan 2030'a ötelenmiştir. İvrindi–Korucu Yolu projesinde ödenek artışı %137,86 olmasına karşın gerçekleşme yalnızca %22,93 seviyesindedir. Akhisar–Sındırgı Yolu projesinde gerçekleşme %89,19 ile en yüksek oranlardan biri olmasına rağmen yıllar içinde sürekli ötelenmiştir. Biga Ayrımı–Bandırma, Bigadiç–Sındırgı ve Havran–Edremit yollarında ise ödenek artışı %0 olup, bu projeler mevcut bütçe yapısıyla fiilen tamamlanamaz durumdadır. Balya–İvrindi Yolu projesinde ise ödenek %99 oranında düşürülmüş, gerçekleşme %31,75 seviyesinde kalmıştır.

Birçok yol için açıklanan bitiş tarihlerinin, mevcut ödenek ve gerçekleşme oranlarıyla matematiksel olarak mümkün olmadığı, bu projelerin fiilen askıya alındığı anlaşılmaktadır. Bu tablo; Balıkesir'de karayolu yatırımlarının planlama, önceliklendirme ve kaynak kullanımı açısından ciddi bir yönetim sorunu yaşadığını, yatırım programlarının sahaya değil yalnızca kağıda çalıştığını göstermektedir.

Bu bağlamda:

1. Balıkesir–Susurluk Yolu projesinde ödenek artışı %999.900 gibi olağanüstü bir düzeye çıkarılmışken, gerçekleşmenin %44'te kalmasının gerekçesi nedir? Bu proje neden hızlandırılmamıştır?
2. Ödenek artışı yapılan projelerde dahi gerçekleşme oranlarının %20–%50 bandında kalmasının nedeni teknik midir, idari midir, yoksa yüklenici kaynaklı mıdır?

Gecikmeler konusunda Bakanlığınızca yapılan bir denetim çalışması var mıdır?

3. İvrindi-Korucu Yolu projesinde %137 oranında ödenek artışına rağmen gerçekleşmenin yalnızca %22 seviyesinde kalmasının sorumluları kimlerdir, sebebi nedir?
4. Dursunbey-Harmancık Yolu ve Akhisar-Sındırgı Yolu projelerinde, gerçekleşme oranları ile açıklanan bitiş tarihleri arasındaki uyumsuzluğun teknik veya bütçe kaynaklı herhangi bir sebep var mıdır?
5. Biga Ayrımı-Bandırma, Bigadiç-Sındırgı ve Havran-Edremit yollarında 2026 yılı için neden hiçbir ödenek artışı yapılmamıştır? Bu projeler fiilen askıya mı alınmıştır?
6. Balya-İvrindi Yolu projesinde ödeneğin yaklaşık %99 oranında düşürülmesi hangi gerekçeye dayanmaktadır? Bu yol projesinin yatırım programındaki geleceği nedir, yatırım fiilen askıya mı alınmıştır?
7. Karayolu projelerinde yaşanan gecikmeler nedeniyle oluşan ek maliyetler ve kamu zararları hesaplanmış mıdır? Hesaplandıysa bu meblağlar nedir ve kamuoyuyla paylaşılacak mıdır?
8. Balıkesir'de yıllardır tamamlanamayan karayolu yatırımları için 2026 yılı itibarıyla önceliklendirme ve hızlandırma içeren yeni bir yatırım planı hazırlanacak mıdır?