

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

Tarih : 9 Şubat 2026

Sayı : 16873



40339

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

Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren (YHT) Projesi, TCDD tarafından 5 kesime ayrılarak ihale edilmiş ancak süreç içerisinde yaşanan tasfiyeler, devirler ve gecikmeler nedeniyle başlangıçta öngörülen takvimin çok gerisinde kalınmıştır.

Birinci kesim Polatlı-Afyon 2011 yılında ihale edilmiş, altyapı işlerinin 2014'te bitmesi öngörülmüştür. Ancak altyapı yapım çalışmaları %66 seviyesindeyken tasfiye edilerek 2020'de AYGM'ye devredilmiştir.

İkinci kesim Afyon-Banaz 2015 yılında ihale edilmiş, 2018'de bitmesi planlanmıştır. Ancak altyapı yapım çalışmaları %32 seviyesindeyken tasfiye edilerek 2020'de Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'ne (AYGM) devredilmiştir.

Üçüncü kesim Banaz-Eşme 2016 yılında ihale edilmiş, 2019'da bitmesi gerekirken TCDD bünyesinde yapımı halen sürmektedir.

Dördüncü kesim Eşme-Salihli 2017 yılında ihale edilmiş, 2020'de bitmesi gerekirken yapımı halen sürmektedir.

Beşinci kesim Salihli-Manisa 2016 yılında ihale edilmiş, 2018'de bitmesi gerekirken yapımı halen sürmektedir.

Kalan altyapı, üstyapı ve elektromekanik işleri için AYGM tarafından 2021 yılında imzalanan 42 ay süreli sözleşmeye göre projenin tamamının Mayıs 2025'te bitmesi gerekirken, kamuoyuna bitiş tarihi olarak 2028 yılının işaret edilmesi, hem ciddi bir planlama hatasına hem de yüksek maliyet artışlarına işaret etmektedir.

Bu bağlamda;

- 1) Birinci kesim olan Polatlı-Afyon arası altyapı çalışmaları %66, ikinci kesim olan Afyon-Banaz arası altyapı çalışmaları ise %32 seviyelerine gelmişken işlerin tasfiye edilerek AYGM'ye devredilmesinin gerekçesi nedir?

- 2) Tasfiye edilen ilk iki kesim için maliyet artış hesabı yapılmış mıdır? İhale bedelleri üzerinden kıyaslandığında ne kadarlık bir maliyet farkı (kamu zararı) doğmuştur?
- 3) Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesinin AYGM tarafından 21/b Pazarlık yöntemiyle ve dış finansman kredisıyla 2,1 Milyar Euro bedelle yeniden ihale edilmesinin gerekçesi nedir? İhale bedelinin yaklaşık maliyetin üzerinde belirlenmesinin nedeni nedir?
- 4) Söz konusu 2,1 Milyar Euro bedelli ihalede yüklenici firmaya bugüne kadar ne kadar ödeme yapılmıştır? Bu kapsamda firmaya herhangi bir fiyat farkı ödenmiş midir?
- 5) Projenin tamamlanması için bugüne kadar harcanan toplam tutar nedir ve projenin bitişi için öngörülen tarih ve nihai toplam maliyet kaç TL'dir?
- 6) 2021 yılında imzalanan sözleşmeye göre hattın tamamının Mayıs 2025'te açılması gerekirken, Bakanlığınızca açılış için neden 2028 tarihi telaffuz edilmektedir? Bu üç yıllık ek gecikmenin gerekçesi nedir?