



T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı
Tarih: **16 Nisan 2026**
Sayı: **18456**



43678

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

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


A. Sibel YANIKOMEROĞLU
İstanbul Milletvekili

Kuzey Çevre Demiryolu Projesi kapsamında; Gebze-Sabiha Gökçen Havalimanı-Yavuz Sultan Selim Köprüsü-İstanbul Havalimanı-Çatalca güzergahında yaklaşık 125 km uzunluğunda bir demiryolu hattı inşa edilmesi planlanmaktadır. Projenin, yılda 33 milyon yolcu ve 30 milyon ton yük taşıma kapasitesine sahip olacağı ifade edilmektedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından, proje için Dünya Bankası dahil 6 uluslararası finans kuruluşu ile 6,75 milyar dolarlık finansman için ön mutabakata varıldığı açıklanmıştır.

Ayrıca, 27 Şubat 2026 tarihinde Resmî Gazete’de proje için genel ihale ilanı yayımlanmış, ardından Dünya Bankası tarafından yaklaşık 1,67 milyar Euro tutarında finansman onayı verildiği duyurulmuştur.

Ancak proje maliyeti, finansman modeli ve ihale sürecine ilişkin kamuoyunda ciddi soru işaretleri bulunmaktadır.

Bu bağlamda;

1. 6,75 milyar dolar olarak açıklanan finansman tutarı kesinleşmiş midir? Yoksa bu tutar yalnızca uluslararası kuruluşlarla yapılan ön görüşmelere mi dayanmaktadır?
2. Henüz yapım ihalesi tamamlanmamış bir proje için toplam kredi tutarının net biçimde açıklanmasının gerekçesi nedir?
3. Açıklanan 6,75 milyar dolarlık finansmana faiz, komisyon ve diğer maliyetler dahil midir? Dahil değilse toplam geri ödeme tutarı ne kadar olacaktır?
4. Uluslararası benzer projelerle kıyaslandığında yaklaşık 3 milyar dolar seviyesinde olması beklenen bir yatırımın maliyetinin 6,75 milyar dolar olarak öngörülmesinin teknik gerekçeleri nelerdir?

5. Proje Yap-İşlet-Devret modeliyle mi gerçekleştirilecektir? Uluslararası finans kuruluşlarının şart koştuğu şeffaflık ilkeleri doğrultusunda açık ihale yöntemi uygulanacak mıdır?
6. 2022 yılı planlamasında Adapazarı başlangıçlı ve 213 km uzunluğunda olup 4,7 milyar dolar olarak açıklanan proje maliyetinin, güzergâh kısalmasına rağmen bugün neden daha yüksek olduğu nasıl açıklanmaktadır?
7. Yavuz Sultan Selim Köprüsü üzerinden geçirilecek demiryolu hattı için herhangi bir yapısal güçlendirme ihtiyacı öngörülmekte midir? Bu durumda oluşacak maliyet kim tarafından karşılanacaktır?
8. Projenin toplam finansmanında Dünya Bankası, AIIB, ADB, EBRD ve diğer kuruluşların payları ve kredi koşulları nelerdir?