



T.C.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı
Tarih : 15.10.2026
Sayı : 2006

10/4744

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren / Yüksek Standartlı Demiryolu Projesi'nin başlangıçtan bugüne kadar geçirdiği ihale, sözleşme, finansman, kamulaştırma, proje revizyonu, maliyet artışı, gecikme, fiziki gerçekleşme, yüklenici sorumlulukları, kamu zararı iddiaları ve Uşak hattındaki inşaat sürecinin tüm yönleriyle araştırılması; 2011 yılından bu yana kamuoyuna verilen tamamlanma tarihlerinin neden gerçekleşmediğinin ortaya konulması; Uşak, Afyonkarahisar, Manisa ve İzmir başta olmak üzere güzergâhtaki illerin yıllardır beklediği demiryolu hizmetinin hangi takvimle tamamlanacağını belirlenmesi; dünyadaki yüksek hızlı tren projelerinden çıkarılacak dersler ışığında şeffaf, denetlenebilir ve kamu yararını esas alan bir demiryolu yatırım modelinin oluşturulması amacıyla Anayasa'nın 98'inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri uyarınca bir Meclis Araştırma Komisyonu kurulmasını arz ve teklif ederim.

Op. Dr. Ali KARAOBA

Uşak Milletvekili

Nermin YILDIRIM KARA
Hatay Milletvekili

Ali ÖZTÜRK
K. M. M. M.

Gökhan GÖKÇEN
Mardin M. M.

Nuri YENTEK
Deliçay M. M.

Ayşe BANKOĞLU
Bartın M. M.

Gamze AKKAYA İLGERİ

Semra DİNGERİZ
Ankara M. M.

Barış BEKTAŞ
Konya M. M.

Hüseyin YILDIZ

Mehmet GÜZEMŞİRLER
Hatay M. M.

GEREKÇE

Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren / Yüksek Standartlı Demiryolu Projesi, Türkiye'nin batı koridorunu Ankara, Afyonkarahisar, Uşak, Manisa ve İzmir üzerinden birbirine bağlaması beklenen en önemli demiryolu yatırımlarından biridir. Bu proje yalnızca iki büyük kent arasındaki seyahat süresini azaltacak bir ulaşım yatırımı değil; aynı zamanda Uşak başta olmak üzere iç Ege illerinin ekonomik, sosyal, sanayi, turizm, lojistik ve bölgesel kalkınma potansiyelini doğrudan ilgilendiren stratejik bir kamu yatırımdır.

Ancak gelinen noktada proje, Türkiye'de büyük altyapı yatırımlarının planlama, ihale, maliyet, şeffaflık, denetim ve hesap verebilirlik sorunlarının sembol dosyalarından biri haline gelmiştir. 2011 yılında başlayan süreçte yurttaşlara defalarca tamamlanma tarihi verilmiş, projeye ilgili farklı dönemlerde farklı ilerleme oranları açıklanmış, maliyetlerin hangi kalemlerde ne kadar arttığı kamuoyuna yeterli açıklıkta sunulmamış, Uşak hattındaki çalışmaların neden yıllardır istenen hızda ilerlemediği tatmin edici biçimde açıklanmamıştır. 2011 Yılı Programı'nda Ankara merkezli hızlı tren çekirdek ağı içinde Ankara-Afyonkarahisar-İzmir hattına yer verilmiş; Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi'nin Ankara-Afyonkarahisar kesiminin 300 km/s işletme hızına uygun olarak ihalesine yönelik işlemlere başlanacağı belirtilmiştir. TCDD'nin 2013 Faaliyet Raporu'nda ise Ankara-İzmir YHT projesinin ilk etabı olan Polatlı-Afyonkarahisar kesimi için 11.06.2012 tarihinde sözleşme imzalandığı, 29.06.2012 tarihinde yer teslimi yapıldığı, projenin 2015 yılında tamamlanmasının planlandığı ve o tarihte fiziki ilerlemenin yüzde 10 olduğu ifade edilmiştir. Aradan geçen yıllara rağmen projenin hâlâ hizmete alınmamış olması, kamu yönetimi ciddiyetiyle bağdaşmayan ağır bir gecikme tablosudur.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından kamuoyuna yapılan açıklamalarda Ankara-İzmir hattının tamamlanmasıyla mevcut demiryolu bağlantısının 824 kilometreden 624 kilometreye ineceği, Ankara-İzmir arası seyahat süresinin 14 saatten 3 saat 30 dakikaya düşeceği, hatta Uşak'ın da içinde bulunduğu 10 istasyonun planlandığı belirtilmiştir. Yine Bakanlık açıklamalarında projenin 508 kilometre uzunluğunda olduğu, hat kapsamında 49 tünel, 67 viyadük, 81 köprü, 781 menfez, 177 üstgeçit ve 244 altgeçit yapılacağı ifade edilmiştir. Bu büyüklükteki bir yatırımda gecikmenin, maliyet artışının ve iş programı sapmalarının tüm ayrıntılarıyla Meclis tarafından araştırılması zorunludur.

Kamuoyuna verilen yanıtlar ve açıklamalar arasında da ciddi izah ihtiyacı bulunmaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın 2024 tarihli yanıtında, Ankara-İzmir Demiryolu Projesi'nde altyapı çalışmalarının devam ettiği, 180 kilometrelik Banaz-Eşme, Eşme-Salihli, Salihli-Manisa hattında toplam altyapı işlerinde fiziki ilerleme oranının yüzde 67,82 olduğu belirtilmiştir. 2025 tarihli başka bir yanıtta ise Ankara-İzmir Hızlı Tren Projesi'nin genel ilerleme seviyesinde altyapı, üstyapı, elektrifikasyon, sinyalizasyon, telekomünikasyon, bina ve tesis işleri dâhil olmak üzere toplamda yüzde 55 ilerleme sağlandığı; Ankara-Polatlı-Afyonkarahisar kesiminde yüzde 91, Afyonkarahisar-Banaz kesiminde yüzde 53, Banaz-Eşme, Eşme-Salihli ve Salihli-Manisa kesimlerini kapsayan 180 kilometrelik hatta yüzde 88 oranında altyapı ilerlemesi gerçekleştirildiği ifade edilmiştir. Bu oranların neye göre hesaplandığı, hangi iş kalemlerini kapsadığı, altyapı ile genel ilerleme arasındaki farkın nasıl oluştuğu ve Uşak hattında fiilen hangi imalatların tamamlandığı kamuoyu tarafından bilinmemektedir.

Uşak açısından mesele çok daha somuttur. Uşak halkı yıllardır yüksek hızlı tren hattının ne zaman biteceğini, Uşak istasyonunun ve bağlantılarının ne zaman hizmete gireceğini, Banaz-Eşme hattındaki inşaatın neden ağır ilerlediğini, köylerde ve yerleşim alanlarında kamulaştırma ve şantiye kaynaklı sorunların nasıl çözüleceğini, hattın Uşak ekonomisine, sanayisine, turizmne ve üniversite-kent ilişkisine nasıl katkı sağlayacağını sormaktadır. Uşak gibi Ege ile İç Anadolu arasında geçiş konumunda bulunan bir ilin, yıllardır "bitecek" denilen bir projede belirsizliğe mahkûm edilmesi kabul edilemez.

Yüksek hızlı tren yatırımları dünyada da büyük kamu kaynakları gerektiren, uzun vadeli, teknik olarak karmaşık ve sıkı denetim gerektiren projelerdir. Başarılı örnekler olduğu gibi, kötü planlama, zayıf sözleşme yönetimi, acele kamulaştırma, yetersiz finansman, proje revizyonları ve iyimser maliyet tahminleri nedeniyle kamu bütçesine ağır yük getiren örnekler de bulunmaktadır. Bu nedenle Ankara-İzmir YHT Projesi yalnızca "inşaat devam ediyor" cevabıyla geçiştirilemez; proje yönetimi, maliyet kontrolü, ihale yöntemi, finansman modeli, yüklenici performansı, kamulaştırma süreci ve kamu zararı ihtimali bütün yönleriyle araştırılmalıdır.

Amerika Birleşik Devletleri'nde California High-Speed Rail Projesi'ne ilişkin California Eyalet Denetçisi'nin raporunda, zayıf karar alma süreçleri ve kötü sözleşme yönetiminin milyarlarca dolarlık maliyet aşımı ve gecikmelere katkı yaptığı belirtilmiştir. Raporda, yeterli arazi edinimi

tamamlanmadan ve altyapı deplasman riskleri çözülmeyen inşaat başlanmasının ciddi maliyet artışlarına yol açtığı tespit edilmiştir. Bu örnek, yüksek hızlı tren projelerinde “önce ihaleye çıkalım, sonra sorunları çözeriz” anlayışının kamu kaynakları açısından ne kadar ağır sonuçlar doğurabileceğini göstermektedir.

Dünya Bankası’nın yüksek hızlı tren yatırımlarına ilişkin değerlendirmelerinde de, bu tür projelerde talep tahminlerinin çoğu zaman aşırı iyimser yapılabildiği, birçok projede uzun tamamlanma sürelerinin sermaye ve borç yükü oluşturduğu, Çin dışındaki örneklerde inşaat ve tren seti maliyetlerinin hat karmaşıklığına göre kilometre başına çok yüksek tutarlara ulaşabildiği, gecikmelerin finansal baskıyı artırdığı belirtilmektedir. Bu değerlendirmeler, Ankara-İzmir hattının gerçek yolcu talebi, bölgesel faydası, maliyet-fayda analizi, güncel finansman yükü ve gecikmeden doğan kamu zararı bakımından yeniden ve şeffaf biçimde ele alınmasını zorunlu kılmaktadır. Yüksek hızlı tren, doğru planlandığında kentler arası ulaşımı hızlandıran, karayolu baskısını azaltan, bölgesel kalkınmayı destekleyen, karbon salımını düşüren ve güvenli ulaşımı güçlendiren önemli bir kamu yatırımdır. Ancak yanlış planlandığında, denetlenmediğinde, sürekli ertelendiğinde ve maliyeti şeffaf açıklanmadığında, geleceğe yatırım olmaktan çıkar; bugünün ve yarının bütçesine yüklenen denetimsiz bir kamu harcamasına dönüşür.

Bu kapsamda; projenin 2011’den bugüne kadar geçirdiği tüm ihale ve sözleşme süreçleri, yüklenici firmalar, alt yükleniciler, proje revizyonları, müşavirlik ve kontrollük hizmetleri, kamulaştırma kararları, acele kamulaştırma işlemleri, yıl yıl ayrılan ve harcanan ödenekler, dış kredi ve Hazine yükümlülükleri, fiyat farkı ödemeleri, iş artışları, süre uzatımları, tasfiye veya yeniden ihale süreçleri, Uşak hattındaki fiili ilerleme, güzergâhtaki köy ve yerleşimlerin yaşadığı sorunlar, çevresel etkiler, güvenlik riskleri, istasyon planları, yolcu talep tahminleri, yük taşımacılığı bağlantıları ve projenin tamamlanmamasından doğan ekonomik kayıplar tek tek incelenmelidir.

Ayrıca Uşak özelinde Banaz, Eşme, Merkez ve güzergâh üzerindeki yerleşimlerde inşaatın yarattığı etkiler, kamulaştırma süreçleri, yerel ulaşım bağlantıları, tarım arazileri, köy yolları, alt ve üst geçitler, istasyon erişimi, sanayi bölgeleriyle bağlantılar, üniversite ve kent merkezi ilişkisi, yolcu potansiyeli ve hattın tamamlanması halinde Uşak’ın ekonomik kazanımları ayrı başlıklar halinde değerlendirilmelidir. Uşak halkı, yıllardır beklediği bu projenin yalnızca Ankara ve İzmir

arasındaki bir hat olarak değil, Uşak'ın geleceğini doğrudan ilgilendiren bir kalkınma yatırımı olarak ele alınmasını istemektedir.

Bu nedenle; Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Tren / Yüksek Standartlı Demiryolu Projesi'nin başlangıçtan bugüne kadar geçirdiği ihale, sözleşme, finansman, kamulaştırma, proje revizyonu, maliyet artışı, gecikme, fiziki gerçekleşme, yüklenici sorumlulukları ve kamu zararı iddialarının tüm yönleriyle araştırılması; Bakanlık tarafından farklı tarihlerde açıklanan ilerleme oranları arasındaki farkların ortaya konulması; Uşak hattındaki inşaatın neden yavaş ilerlediğinin ve hangi tarihte tamamlanacağının belirlenmesi; dünyadaki yüksek hızlı tren projelerinde yaşanan maliyet aşımı ve gecikme örneklerinden çıkarılacak dersler ışığında şeffaf, denetlenebilir, hesap verebilir ve kamu yararını önceleyen bir demiryolu yatırım modelinin geliştirilmesi amacıyla Anayasa'nın 98'inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İttüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri uyarınca bir Meclis Araştırma Komisyonu kurulmasını arz ve teklif ederim. 29.09.2026

..... Sayılı Meclis Araştırma Önergesinin İmza Çizelgesi

[illegible]