

## JAPONYA'NIN TRENLERİ



### S. Vedat Karaarslan Arkeolog- Elektronik Müh. (MSc.)

Japonya'da 1872 yılında ilk kez inşa edilen **Yokohama – Tokyo** arasındaki demiryolu güzergahında Yokohama Center'den Tokyo'nun merkezindeki **Shibuya** istasyonuna kadar uzanan fabrika merkezine 1990 yıllarında neredeyse 10-15 dakikada seyahat ederdik.

Başkent Tokyo'nun günde 8.7 milyon yolcu taşıyan ünlü tünelleri bir trenin saniyeler farkı ile diğer trenin girmesine yönelik çok yüksek bir trafik yönlendirmesi ile yönetilen dünyanın en ünlü metrosunun altyapısını teşkil eder. Bir gelenek olarak 1990 lı yıllarda bir başka dilde (örneğin İngilizce) Japonların dillerine verdikleri önemin gereği olarak ne metro duyuruları için anonsun duyulmadığı hatta Japonca dışında işaret levhalarının bile olmadığı görülebilirdi. Metrolarda bir durakta okunmak üzere bırakılan dergilerin bir kutuya konulmak suretiyle toplandığı dergi ya da gazeteleri alarak seyahat etmek ve yolcuların gözleri kapalı olarak uyuyormuş gibi ya da gazete, dergi okuyarak seyahat etmeleri ancak incekleri durakları yapılan anonslardan duyarak indiklerine şahit olmak, enteresan bir yolculuk örneği olarak mutlaka görülmesi gereken bir olaydır. **Sadece Japonca anonsların duyulduğu** metrolardaki anonsların yabancılara Japonca'yı öğrenmelerinin teşvik edilmesi amacıyla yapılmış olduğuna dair bende bir düşünce oluşmuştu.



İşlerine trenle koşan insanlar çoğu kez başlarını sallayıp belki de işi ile ilgili yapacaklarını anlaşılmasız mırıldanma sesleri çıkarırlarken işlerine 5 dakika bile geç gitme gibi lüksleri olmayan insanların metro görevlileri tarafından kapıların kapanmasındaki gayretleri ilginçtir. Kurallara uymaları ve çalışkanlıkları ile ünlü Japonların metrolarında yolcuların görevliler tarafından vagonların içine itilerek kapıların kapatılması ise bir gereklilik olarak görülmekte böyle bir ortamda Japonlar gibi seyahat etmek ise alışık olmayan bir yabancı için mümkün olamazdı. Bir tünelden çıkan trenin güzergahına neredeyse saniyeler süresi içinde diğer trenin tünele girmesi Japon endüstrisinin geliştirdiği hassas cihazlar vasıtasıyla gerçekleşmekteyken yolculuk yapmak isteyenler metro broşürlerindeki saatleri dakika cinsinden verilen tren hareket ve duruş saatleri renklerden hangi trenin hangi yöne ve hangi saatte yöneleceğine yönelik bildirimler hiçbir aksama olmadan devam eden bir dakikliğe sahiptir.



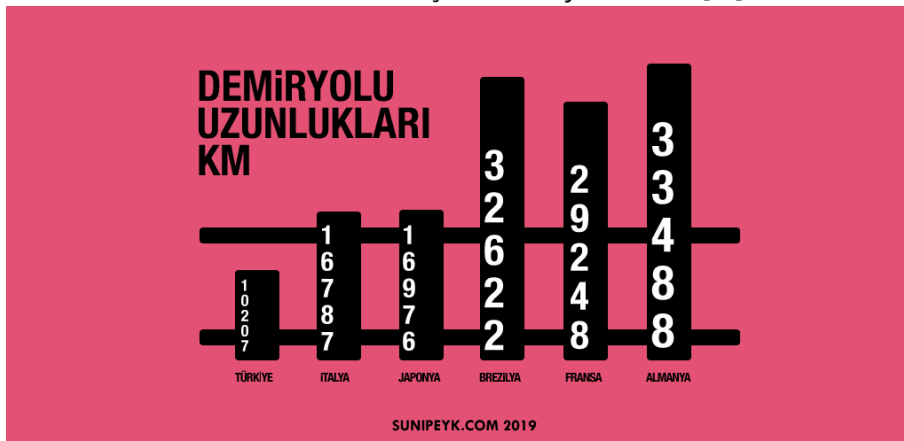
**DÜNYANIN EN UZUN 53.85 KM LİK JAPONYA SEIKAN DEMİRYOLU TÜNELİ (HONSHU-HOKKAIDO)**  
Bu dakikliğin sabır ve incelik isteyen saat endüstrisinde bir sanat olarak kendini göstermiş 'saatin sahibine temessül ettiğine' [A.H. Tanpınar] dair bizdeki özlü sözün bir Uzak Doğu insanı olan Japon milletinde tezahür etmiş olan

saat yapan millet olma özelliği olarak ne kadar doğru olduğunu gösterir. Nihayetinde Japonlar, içindeki çarkların milimetrik hesaplamalarla mekanik olarak yerleştirildiği saatleri imal edebilen bir ülke olarak bütün sanayi kollarında ilerlemiş ve gelişmiş olarak 1945 yılında çökmüş ekonomilerini bugünkü gelişmiş seviyesine çıkararak kişi başı gelirini 40 bin \$ değerine çıkaran bir millettir.

Tren işletmeciliği dakiklik hatta saniyelik mertebesinde kontrol edilmesi gereken bir hassasiyetle trafiği yönetme becerisi olarak sinyalizasyon sistemleri ile teçhiz edilmiş bir iş kolu ve yatırımlar ile tesis edilen yatırımlar olarak bilinir. Bu bağlamda dünya genelinde tren yolu ya da demiryolları işletmeciliği 1 milyon nüfus başına düşen demiryolları uzunluğu ve 1000 Km2 başına düşen demiryolları uzunluğu olarak tesis edilerek güzergâhları belirlenen yatırımlar olarak görülür. Buradan anladığımız nüfus ve yüzölçümünün genişliği bu yatırımlarda öncelik olarak ele alınması gereken istatistikî iki değer olarak görülür.



Türkiye'nin bu bağlamda 1 milyon nüfus başına düşen 138 Km, 1000 Km kare başına düşen 11 Km uzunluğuna karşın 1 milyon nüfus başına düşen Finlandiya'nın 1148 Km ve Belçika'nın 1000 Km2 başına düşen 110 Km değerine ulaşması için daha fazla demiryolu inşa etmesi gereği ortaya çıkmaktadır. Türkiye demiryolu verileri nüfus yoğunluğu bakımından Finlandiya'nın yaklaşık 1/10 u, yüzölçümü değerlendirmesi bakımında Belçika'nın tam olarak 1/10 gibi bir değerde bu ülkelerden 10 kat daha düşük seviyededir.[1]



Halen proje çalışmalarının devam etmekte olan 100 yıldır yapılması düşünülen Erzincan-Gümüşhane-Trabzon hattı üzerinde bu değerlendirmelere göre potansiyel

**yolcu taşımacılığına esas olacak illerin nüfusu bölgede en yüksek seçenek olarak bu illerin toplam nüfusu olan 1. 205.398 ve yüzölçümü olarak ise Kıbrıs Adası'nın iki katı büyüklüğündeki 18.448 Km2 lik bir alana tekabül ediyor.**

Şüphesiz ki proje çalışmalarında esas olarak alınması gereken bu iki değer ile birlikte Japonya'da Tokyo-Osaka arasındaki 515 Km lık demiryolu üzerinden günde taşınan 520 bin yolcu taşınması ile ünlü yüksek hızlı **Shinkansen** treni gibi yoğun yolcu taşımacılığı değerine ulaşamayacak ama bu iki verinin esas alınması, Avrupa Birliği'nin 440/1991 EEC numaralı yönergesinde öngörülen maliyet analizlerine uygun olarak ülkelerdeki demiryollarının altyapı direktifine uygun olmasını sağlayacaktır. [2]

#### **ARKEOTEKNO**

[1] Öztürk&Arlı, Demiryolu Mühendisliği, İstanbul Ulaşım A.Ş. İstanbul, 2009

[2]

[https://www.legislation.gov.uk/eudr/1991/440/pdfs/eudr\\_19910440\\_adopted\\_en.pdf](https://www.legislation.gov.uk/eudr/1991/440/pdfs/eudr_19910440_adopted_en.pdf)

**KAYNAK LİNK:** [https://www.arkeotekno.com/pg\\_527\\_japonyanın-trenleri](https://www.arkeotekno.com/pg_527_japonyanın-trenleri)