

# Serbest Otobanlar\*

**Leigh Jenco**

Siyaset Bilimci, Şikago Üniversitesi

Çeviren: Mehmet Doğan

*liberal* düşünce Yıl 20, Sayı 78, Bahar 2015, s. 177 - 179

Ömrünün her iş günü iş çıkış saatinde trafiğe çıkman, otobanların özgürlüğü temsil ettiğini unutmaman için yeterlidir. Şu sıralar Milli Yapı Müzesi'nde sergilenmekte olan "Otomobil Yolculuğu ve Amerikan Peyzajı" isimli sergi, popüler kültür yolundan aşağı yürümekten fazlasını sunması nedeniyle, popülerdir. Sergi otobanların modern yönetim sorunlarına çözüm getiriyor: serbest piyasanın yolları nasıl özgürleştirdiğinin hikâyesi.

Eisenhower yönetimi ve onun agresif yol yapım politikasından beri insanlar, bir baştan bir başa otoban yapımı gibi, bir çok eyaleti kapsayan dev bir projeyi koordine edecek araçlara yalnızca federal hükümetin sahip olduğu sonucuna vardılar. Yol bütün topluma yarar sağladığından beri her bir kullanıcı için değerini belirlemek zor olmuştur; bireysel kullanıcılar serbestçe seyahat edebildiklerinden beri, bir kez yol yapıldı mı, yolun finansmanını ve onarım masrafını karşılamayı reddederler. Ayrıca, projenin kapsadığı coğrafi alanın özel sektör ve hatta yerel hükümetlerce iştiraki mümkün görünmemektedir.

Fakat tarihi gerçekler politikacıların teorilerinin tam karşısında yer alır. Lincoln otobanı olayında sadece yol kenarındaki arazilerde değil yollarda da özel teşebbüse kolaylıklar sağlanmıştır. 1912'de İndianapolis 500'ün babası Carl Fisher, ülkeyi boydan boya geçen iyi asfaltlı ve sağlam bir yolun; kentsel sıkışıklığı önleyeceğini, seyahati özendireceğini, otomobil endüstrisinin gelişimini destekleyeceğini ve yol üzerindeki kırsal toplumları geliştirece-

\* Yazının Orijinali: "Freeing the Freeways, Private Industry Could Build and Manage Superior Highways", *Freeman*, 01 November 2001, <http://fee.org/freeman/detail/freeing-the-freeways>

ğini düşünmüştür. Aslında onun fikri o kadar popüler ve vazgeçilmezdi ki, çamurla kaplı taşra yollarından bıkan vatandaşlardan her biri, Goodyear'dan Frank Seiberling ve Packard Motor Car Company'den HanryJoy'un Fisher ile birlikte finanse ettiği, otoban organizasyonuna üye olmak için 5 dolar ödemişti. Yerel topluluklar, emek temin etme karşılığında organizasyondan yol yapım malzemelerini bedavaya almış ve daha da önemlisi, yerel ticarete kayda değer bir artış sağlamışlardır. Otomobil üreticileri, otomotiv endüstrisinin ve gönül rızası ile oluşturulmuş oldukça zengin kaynaklarının büyümesinde, otoban planını temel dayanak olarak görüyorlardı.

Federal destekten mahrum olmasına karşın otoban planı her şeydi, fakat koordinasyondan yoksundu (uncoordinated). Bir 1916 el kitabında verilen bilgiye (tout) göre, Lincoln otobanı ülkenin bir ucundan bir ucuna seyahat etmek için gereken zamanı 2-3 kat azalttı ve maliyeti, günde 5 dolara düşürerek, bütçeye uygun hale getirdi. Kaynak yetersizliği yolun geleceğini tehlikeye soktuğunda bile, otobanın kısımlarının ortaklık tarafından stratejik bölgelere yerleştirilen beton yollarla birbirine bağlanmasında, ortaklıkla yerel hükümetler birlikte çalışmışlardı.

Federal hükümet, Lincoln Otoban Derneğinin önde gelen destekçisi olmanın öneminin farkına varmakta çok geç kalmıştı ve 1921 yılına dek derneğin seviyesine ulaşma hususunda endişeliydi. Otoban Derneği tarafından temsil edilen özel teşebbüs, yola en fazla ihtiyaç duyulan yerin bilgisine dayanan, federal otoban yasasınca dışarıya itilmişti. Yeni yasa ile birlikte, politik nüfuzu en fazla olan eyalet ve kasabalardan geçecek olan dolambaçlı(less-direct) otoyollar ülkeyi baştan sona seyahat etmek için gerekli olan zamana saatler ekleyecekti. Düzensiz, eşgüdümsüz(uncoordinated) ve gereksiz yol yapımına neden olan piyasa başarısızlığı değil, siyasi lobcilik faaliyetleridir.

## Bollaşan Yönetim Zafiyeti

Bugün durum çok daha kötüdür. Federal Otoyol bütçesi( ki tüm eyaletlerin otoyol masraflarının(Money) %80-90'ını karşılıyor) parlamentonun(seni temsil ettiği varsayılan hükümetin bir bölümü) ödenek ayırmasını gerektirmez, yolu asıl kullananları onun mali sorumluluğundan kurtarır. Bollaşan kötü yönetime örnekler: Başkan Eisenhower modern otoban sistemini sadece askeri amaçlarla başlatmıştır ve daha fazla endüstri kompleksini destekleyen yüksek vergiler almıştır: vergi mükellefleri pahasına, kamyon endüstrisi, onlarca yıl, hükümetin yol yapımını sübvanses etmesi şeklinde, bedava sermaye girdilerinden faydalanmıştır. Yeni yollar için gerçek iktisadi taleplere kayıtsız kalan siyasi şartlar, ForestService 'in kereste endüstrisi için el değmemiş

milli ormanın içine bağlantı yolu inşa ettiğindeki veya federal hükümetin Los Angeles çevresindeki gereksiz-benzeri görülmemiş sıkışıklığa ve tehlikeli seviyelere çıkan kirliliğe neden olan-karayollarını finanse ettiğindeki gibi, kötü şöhretli çevresel bozulmalara yol açmaktadır.

Bugün özel sanayi, Lincoln Otoban Derneğinin bıraktığı yerden yavaş yavaş toparlanmaya başlamıştır: California'daki dört özel otoban'ın Virginia'daki Dulles-Greenway paralı yoluna katılması, karlı ve iyi yönetilen özel otoban projesi örneklerindedir. Amerika'nın ilk büyük otobanının tarihi, federal otoban ajansları milletvekillerinin kendi seçim bölgelerine sağladığı ödeneklere ve baskı gruplarına yapılan imtiyazlara her zamankinden daha yatkın olmasına rağmen, tüm ulusun çıkarına olan gereksinimleri gereğine uygun bir şekilde karşılamakta bölgesel ve özel kabiliyetlerin gelişmesini temsil eder.