

Otomobil Düşmanları*

Ralph W. CLARK

105

P i y a s a

Otomobil aşağı yukarı 100 yaşındadır. Yeni bir yıla (milyenya) yaklaşıyoruz. Otomobilin insan mutluluğuna derin katkılarını takdir etmek için daha uygun bir zaman olamaz.

Maalesef otomobiller düşmanlara sahip. Etkili bir hareket, insanların arabalarını kullanmalarını ve kullanma imkânlarına sahip olmalarını çok daha zor bir hale getirmek için çabalamakta.

Otomobil sahibi olan bazı kimseler bile, otomobili çoğu zaman ana işlevi insanları "a" noktasından "b" noktasına taşımak olan sıradan bir makine parçası olarak görürler. Bu insanlar otomobilin satın alınırken ve çalışırken yüksek bir maliyete sahip olduğunu savunurlar. Bunlara göre, toplu taşıma araçları, çok elverişli olsalar bile, daha ucuz ve daha rasyoneldir.

Otomobiller, insanoğlunun hergün kullandığı özgürlükleri genişletmede tarih içinde yapılan diğer icat ve keşiflerden daha etkili olmuştur. Arabalar çok sayıda insanın bireysel özerkliğini destekleyen önemli bir rol oynar. Eğer otomobil düşmanları daha az nüfuzla sahip olsaydılar bu insanların sayısı daha fazla olurdu.

Bir çok otomobil eleştirmenleri, otomobilin, ABD gibi yaygın olarak var olduğu ülkelerde, şehirlerin ayrılmasına ve banliyölerin gelişmesine yol açtığını, bunun ise şehir merkezindeki imkânlarla ulaşmayı zorlaştırdığını ve gecekonduların yaygınlaşmasına sebep olduğunu iddia ederler. Bu çok dile getirilen fenomene uygun düşecek ibare "şehrin yanılması"dır.

Fakat insanların banliyö hayatını çekici bulmasına izin verilmemeli midir? Eğer insanlar banliyöde hayatı denemeyi isterlerse bunu yapmakta özgür olmalı. Bu, insanların otomobil kullanmaya ihtiyaç duyacakları anlamına gelir. Eğer banliyö hayatı bazı eleştirmenlerin iddia ettiği gibi arzu edilmeyecek kadar kötüyse, tecrübeler insanlara bunu öğretecektir. Banliyölerden alınacak ders -eğer bir ders varsa- genelde en iyi öğrenme yolu olan gönüllü öğrenme temeli üzerinde öğrenilecektir.

Eleştirmenler tarafından desteklenen alternatif yol insanların araba kullanmalarını daha güç hale getirmektir. Onlar yakıt vergilerinin artırılmasını, yeni otoyolların yapılmasının ve varolanların geliştirilmesinin engellenmesini, şu anda kullandığımız sokak ve otoyolların kullanımına ekstra kısıtlamalar getirilmesini ve işyeri ve

evler için küçük yerlerde haddinden fazla binanın var olmasını mümkün kılan yüksek yoğunluklu yapılaşmaya gidilmesini talep ederler.

Birlikte ele alındığında, bu politikalar, politikacıların bu günlerde “akıllı (smart) büyüme” dedikleri şeydir, ama bu kavram, kendi kendine, bir saçmalaktır çünkü, bu politikalar ne akılcıdır, ne akılcıdır, ne de büyümeyle bir ilgileri vardır. Daha önemlisi bu politikalar insanların çoğunun gerçekten yaşamak için istediği yerlerden daha iyi yerlerin ve işlerine gitmek için kullandığı yollardan daha uygun yolların sağlanmasını savunan bir politika değildir.

Bazı otomobil eleştirmenleri, federal devletin ve eyalet yönetimlerinin, arabaları, taşımacılığın diğer şekillerinin zararına sübvansiyon ettiğini ve bu yüzden banliyölerden alınan dersin gönüllü olmadığını ileri sürdüler. Bu iddia temelde doğru değildir. Yakıt vergileri ve diğer otoyol ücretleri, otoyol yapımı ve bakımı için gerekli kaynakların hemen hemen hepsini temin etti. Randal O'Toole'un gözlemlediği gibi: “Ben de bir zamanlar otomobillerin ve otoyolların sübvansiyon edildiği mitine inanıyordum Geride kalan on senede otomobil kullanıcılarına sağlanan ortalama sübvansiyon yolcu, mili başına bir sentin onda biridir, toplu taşımacılığa verilen ortalama sübvansiyon ise mil başına 40 sent civarındadır.”

Araçlara Karşı Alternatif Taşımacılık

Politikacılar her yerde bir şeyleri devlet eliyle yapmak anlamına gelen “işbirliği ve yüklerin paylaşılması” hakkında konuşmaktan çok keyif alırlar. Amerikalılar birlikte çalışmalı, birlikte fedakârlık yapmalı, geleceği birlikte planlamalı ve her yere otobüsler, trenler ve metrolarla beraber gitmelidirler. Bu tema çok sayıda sosyal bilimci, gazeteci ve de politikacı tarafından dile getirilir. Medya hikâyeleri toplu taşıma sistemleri bizimkilerden daha iyi olan “gelişmiş” Avrupa ülkelerinden söz eder, Avrupalılar ve diğerleri bize rekabet etmemiz gereken modeller olarak sunulur.

Birleşik Devletler'in bu noktaya kadar izlediği politika -her ekonomik sınıfa mensup insanların araba sahibi olması fikrine dayanan politika- çok üstün bir politikadır. Avrupa politikaları fakir ve orta sınıf insanlar için araba sahibi olmayı neredeyse imkânsız hale getirir. Bunun bir sebebi Avrupa'daki sistemin yeni arabalardaki katma değer vergisini dramatik bir şekilde arttırmasıdır. Sadece zengin sınıf yakıt maliyetinin yüksekliğinden dolayı uzun yolculuklara sıkça çıkabiliyor. Sadece pek az sayıda birey arabalarını arzu ettikleri kadar çok kullanabiliyor. Yeni arabaların son derece pahalı olduğu ve çok az arabanın satıldığı yerlerde düşük gelir seviyesine sahip kişiler için çok az sayıda kullanılmış araç mevcuttur. Avrupa'ya giden ziyaretçiler etraflarına baktıkları vakit kullanılmış arabaların ne kadar az olduğunu görünce çok şaşırırlar.

Sırf pratik sebeplerle, özellikle nüfus yoğunluğu yüksek yerlerdeki toplu taşımacılıkla ilgili söylenebilecek çok fazla şey vardır. Nüfus yoğunluğu arttıkça, metro sistemine, evle iş arasında mutad seferler düzenleyen trenlere, otobüslere ve insan taşıma araçlarına olan ihtiyaç artar. Toplu taşıma araçları kendi tarzlarında özgürlüğe -yani kötü yollarda araç sürme ve park yeri bulma endişesinden kurtul-

maya- yardım eder. Fakat zaten herkes bunu anlıyor. Birleşik devletler vatandaşları toplu taşıma sisteminin hem zayıf hem güçlü noktalarına vâkıftır ve bu yüzden vatandaşlar otobüsleri ve trenleri arabaya oranla ne kadar çok arzuladıklarına karar verecek yetenektedirler. Onların istemediği tek şey birilerinin onlar için seçim yapması ve “akıllı büyüme” olarak adlandırılan şeyin kendilerine dayatılmasıdır.

Peki ya Global Isınma

Otomobille ilgili ciddi eleştirilerden biri de global ısınmadır. Otomobilin atmosferdeki karbon dioksit oranına etkisi inkâr edilemez. Eleştirmenler atmosferdeki karbon dioksit oranındaki artışın sera etkisini arttıracığını, şiddetlendireceğini, dünya iklimini değiştireceğini, büyük buzul kütlelerini eriteceğini, böylece deniz seviyesinin yükseleceğini ve bunun arzu edilmeyen sonuçlar doğuracağını söyler.

Sorulması gereken ilk soru bilim adamlarının eli kulağında zararlı bir sera etkisi tahminlerinin hangi eminlik derecesinde olduğudur. İkinci soru, şu anda meydana gelen sera etkisine otomobillerin katkısının ne derecede olduğudur. Patrick Michael ve Robert Bolling Jr. gibi ünlü iklim bilimcilere göre suni global ısınmayla ilgili kanıt kıtır ve bu yakıt vergilerini aşırı yükseltme gibi radikal tedbirleri haksız kılmaktadır.

İnsanların, benim otomobil medeniyeti diye adlandırmaktan çok hoşlandığım ortamda yaşamaktan sağladığı muazzam faydalar belgelenebilir. Arabalar hayatımızı bir çok bakımdan iyileştiriyor ve arabalar her geçen gün daha da gelişiyor. Bunun tersine, gelecekteki havayı tahmin etme kalıpları büyük ölçüde karışık ve problemlidir. Bunu uzun dönemde başarmak ise hemen hemen imkânsızdır. Neden- sel faktörlerin karşılıklı etkileşimini, bilim adamlarının ise çözümlemesi için son derece zordur ve henüz daha gelecekteki sera etkisini tahmin eden ve bu etkinin haritasını çıkartabilecek yeterlilikte bir bilgisayar simülasyonu icat edilmedi.

Bu başarısızlığın bir sebebi hidrokarbonların yanmasından oluşan gazların dünya yüzeyindeki ısı değişmelerine iki önemli yoldan katkıda bulunmasıdır: Birincisi, dünya yüzeyine ulaşan ısıyı hapsedmesi, ikincisi ise, güneşten gelen bazı ısıları bloke eden bulut seddine katkıda bulunmasıdır. Dahası karbon dioksit su gazı gibi sera etkisi için önemli bir gaz değildir. En iyi modellere göre, bugün var olan sera etkisine sebep olan karbondioksit (ki bu, dünyayı bizim sevemeyeceğimiz kadar soğuk olmaktan korur) sadece su buharının yirmide bir kadardır. Hatta hidro karbon içeren kimyasal tepkimelerin ürünleri arasında karbondioksit metan gibi sera etkisi için ana bir gaz değildir. Fakat metan üretiminin otomobil kullanılmasıyla bir alâkası yoktur, o esas olarak tarımsal faaliyetlerden gelir.

Global ısınmanın en önemli isimlerinden biri bu noktaya gelmiştir. Global ısınmaya bu açıdan bakan NASA iklim sistemleri araştırma merkezinden James Hansen karbondioksitin sera gazı etkisine önemli bir katkı yaptığı görüşünü reddetmektedir. “Biz geçmiş yıllarda global ısınmayı temel olarak fosil yakıtlarının yanmasının değil, kloroflorokarbon ve nitrojenoksit gibi karbondioksit olmayan sera gazlarının arttırdığını iddia ettik.” Ulusal Bilimler Akademisi tarafından neşredilen *Alternatif Bir Senaryo: 21.yüzyılda Global Isınma*’da bulunan ve revize edilen bu

görüşler dramatik bir şekilde otomobil karşıtı görüşleri etkisizleştirir.

Dahası, dünya yüzeyindeki esas ısınmayla karbon dioksit seviyesi arasında tarihi bir korelasyon yoktur. Bunu tersine, 1940'lardan 1970'e kadar karbon dioksit seviyesi arttıkça dünyanın ısısı düştü. Geçtiğimiz 25 yılda ise dünya ısısı arttı ancak karbondioksit oranı çok düşüktü. Bunun bir açıklaması şu olabilir: Güneş ışınlarının etkinlik seviyesindeki değişimler dünya yüzeyindeki ısı değişimlerini belirlemede karbondioksit seviyesinin olduğundan daha etkin olabilir.

Kutupların buzul kayalıklarına gelince: Global ısıdaki küçük bir ısınma muhtemelen okyanuslarda daha çok yağmur ve kar anlamına gelen buharlaşmayı meydana getireceğinden bu olay buzulların kalınlığını arttırabilir.

Ayrıca bizim kapanmak üzere olan buzul çağında yaşayıp yaşamadığımız sorusu da vardır (hatta dünyanın buz dönemlerindeki problemleri hakkında bilinen şeyler, iklim değişikliklerinde sera gazlarının oynadığı muhtemel roller hakkında bildiklerimizden daha azdır). Eğer durum böyleyse bir buz çağının gündeme gelmesine karşı uzun vadede sera etkisinin biraz kuvvetlendirilmesi arzuya şayan olabilir.

Otomobil eleştirmenleri "bilim adamları ya karbondioksit seviyesindeki değişmelerin sera etkisine yaptıkları zararlı ve gerçek etkiyi göstermeyi başarır mı?", "Bu, otomobil düşmanlarının baştan başa haklı olduklarını ispatlamaz mı?" diye sorarlar.

Bu hiçbir şeyi ispatlamaz. Eğer arabalar sera etkisine ciddi bir katkıda bulunuyorsa biz de arabalara onlardan kaynaklanan özel zarara yönelik bir alet yerleştirmek zorunda kalırız. Bütün bunlardan sonra "otomotiv ülküsüyle" içten yanmalı motorlar ve hidrokarbonların yanması arasında hiçbir bağlantı kalmaz.

Otomotiv Ülküsü

"Otomotiv ülküsü" güç kaynağına aldırış edilmeksizin insanlar ve insanların özel eşyaları için satın alınabilir ve kendi kendini pratik olarak ilerletebilen araç kavramıdır.

İçten yanmalı motorlar hidrojenle çalışırlar, yani hiç karbon dioksit üretmezler ve şimdiki tasarımlarından çok daha etkin yeni tasarımlar geliştirilebilir. İçten yanmalı motorlara umut verici alternatiflerin olması mümkündür ve bunlar 21. yüzyılın gelişen global ekonomisinin rekabetçi atmosferi içinde şüphe yok ki geliştirilecek ve ticarî olarak cazibe kazanacaktır. Halihazırda test edilen ve aktif olarak geliştirilen otomobil gücü fikirleri arasında benzin ve etanolü direkt olarak kirliliğe sebep olmayan elektriğe çevirmeyi öneren fikirlerde vardır.

Atmosferdeki karbon dioksit seviyesiyle ilgili problemlerle meşgul olmakta en iyi olan yaklaşım otomobil kullanmadan doğan benzer problemlerle mücadele etmede de eygundur. Birinci adım: Problemi rasyonel olarak teşhis edin (olguları doğru tespit et; akli/ihtiyatlı ol). İkinci adım: Sözkonusu spesifik zararın ortadan kaldırılmasının veya makul seviyelere indirilmesini hedefle, fakat bunun nasıl yapılacağını piyasaya bırak. Politikacıların problemleri demagoji yapmak için ve politik sebepler amacıyla abartmalarına müsaade etmemek zorundayız.

Çeviren: B. Bilgehan Özpek

* "Enemies of the Automobile" *Ideas on Liberty*, Kasım 2000.