Glaeser ve Ponzetto “Ulaştırma Yatırımlarının Siyasal İktisadı” adlı yazılarına bir soru sorduktan sonra seçmenlerin tercihlerinin takipçisi olmaktansa dikkatlerini çekerek ardından sürüklemenin, siyasal başarı getirdiğini ima eder biçimde “kamu eylemlerinin tümünde olduğu gibi ulaştırma kararları da, yalnızca seçmenlerin tercihleri tarafından değil, seçmenlerin dikkatleri tarafından da belirleniyor” diye yazarak başlıyor. (Glaeser ve Ponzetto, 2017, s. 1) Böylece siyasal yönetimin kamu adına seçmen tercihlerini yansıtmayan işleri seçmenlerden onları heyecanlandıracak şovlarla destek alarak uygulanmasının, daha yüksek gönenç düzeyi bulunduğu halde daha düşük gönenç düzeyinde kalınmasına yol açacağı ortaya çıkıyor. Seçmenlerin eğitim düzeyleri arttıkça, gönenç artışı konusunda başka sorunlar çıkmaya başlasa da bu tür çarpıklıklar azalıyor.

Glaeser ve Ponzetto, kamu yatırımları bakımından Altshuler ve Luberoff’un (2003) çalışmalarının -bunların gelişimini bir ucu geride, ortası ileride ve diğer ucu yeniden geride olan bir yaya benzeterek- yatırım yayını betimlediğini belirtiyor.

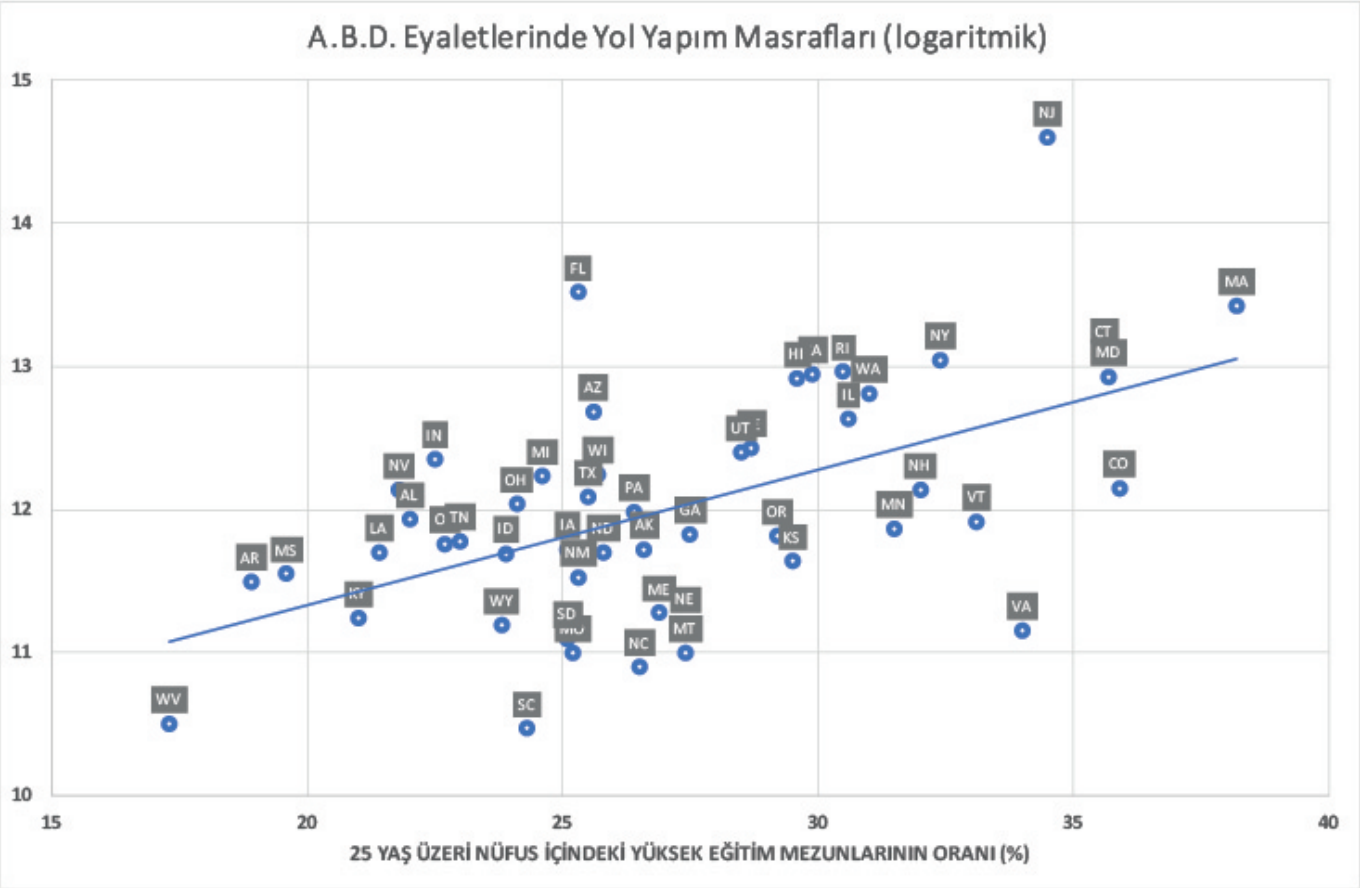
> *“Savaş sonrası Amerikan mega projeleri konusundaki nihai çalışmaları, üç dönemi betimliyor. Başlangıçta A.B.D. kentleri, federal teşviklerle desteklenerek mega projeler inşa ediyor ve bu yapıların orada yaşayanlara verdiği zararları geniş çapta yokumsuyor. İkinci dönemde, Serbest Yol İsyanları (İng. the Freeway Revolts) gibi yerel muhalefet, bu projelerden bir çoğunu engelliyor. Üçüncü aşamada, mega projeler yeniden beliriyor ama daha da pahalı oluyorlar çünkü projeleri inşa edenler orada yaşayanlara zarar vermemek için büyük dikkat gösteriyorlar.” (Glaeser ve Ponzetto, 2017, s. 2)*

2016’da 8,5 milyon kişi olan New York’un nüfusu, 1900 ve 1930 yılları arasında 3,5 milyon kişiden 7 milyon kişiye çıktı, sonra nüfus artışı duruldu. 2010 yılında 2,7 milyon kişi olan ve şimdi de o düzeyde olduğu tahmin edilen Chicago içinde benzer bir durum var; 1900 ve 1930 yılları arasında nüfusu 1,7 milyon kişiden 3,4 milyon kişiye çıktı, sonra New York’ta olduğu gibi duruldu. (Glaeser ve Ponzetto, 2017, s. 5)

1926 ve 1939 yılları arasında dördü o zamanlar dünyanın en uzun köprüleri olan altı asma köprü yapılırken, 1964 yılından sonra yalnızca iki tane böyle köprü yapıldı. Önceki köprüler büyük şehir odaklıyken son iki köprü kentsel yoğunluğun çok daha az olduğu ortamlarda kuruldu. Amerikan uzun tünel ve kentsel kara yolu yapımı, savaş sonrası altın çağından sonra dramatik biçimde yavaşladı. (Glaeser ve Ponzetto, 2017, s. 4)

Amerika'daki inşaat faaliyetlerinin gelişiminde öne çıkan olgu, düşük eğitim düzeyi ve düşük gelirli insanların yoğunluğunun artmasının kentin ortasında gönence katkısı abartılmış şaşalı inşaat faaliyetlerinin olanağını sağladığı ve eğitim ve gelir düzeyi arttıkça bu tür faaliyetlerin hoş karşılanmayıp engellendiğidir. (Glaeser ve Ponzetto, 2017, s. 32)

Eğitim ve gelir düzeyi yüksek insanların daha yoğun yaşadığı bölgelerde, inşaat faaliyetleri artık durmamakla birlikte inşaat maliyetleri insana ve çevreye zarar verilmemesi ve daha güvenli olması için yapılan masraflarla artıyor.



Glaeser ve Ponzetto’nun (2017, Figure 3, s.34) yazılarında özgün hali bulunan yukarıdaki şekil, yüksek öğrenim mezunlarının 25 yaş üstü nüfustaki payıyla mil başına yol yapım masrafları arasındaki koralasyonu çarpıcı biçimde gösteriyor.

Kaynak

Altshuler, Alan, and David Luberoff. 2003. Mega-Projects: The Changing Politics of Urban Public Investment. Washington, DC: Brookings Institution Press.

Glaeser, Edward L ve Giacomo A.M Ponzetto. 2017. The Political Economy of Transportation Investment. NBER Working Paper No. 23686.