

## 無車階級的權益

——公營交通事業不應裁減基層員工

報載臺汽因營運未見改善，計劃在三年內裁減四千五百餘名員工，以圖精簡人事費用的支出（臺鐵也考慮跟進）。這次裁員對四千餘員工的生計來說是一大打擊，但是對倚靠大眾營運的民眾而言，又再一次證明了政府政策的偏頗與社會資源分配的不均。

臺灣的交通混亂與擁擠已成了民眾對政府最不滿意的施政之一，但是我們卻看不見改善的曙光。捷運千呼萬喚始動工，而同時政府卻開始談興建大型購物中心，這顯然又是一個未有自用車階級設計的政策，因為只有他們才有交通工具開到市外購物，只有他們才有運輸的空間載運大包小包的商品返家。這樣的政策和發展汽車休閒工業及休閒據點一樣，都是再進一步鼓勵小汽車的成長與普及，對地狹人稠、污染與壅塞並劣的臺灣而言，實在不智。

政府近年來已經為有車階級開闢了更多高速公路，修建了立體停車場，劃出了街旁停車位，降低了關稅。但是，倚靠大眾運輸的民眾得到的「照顧」卻只是更狹窄的巷道，更污濁的空氣，更提心吊膽的行走經驗。現在臺汽大量裁減員工（幾近三分之一），無論由哪個角度看，必然導致路線刪減，班次減少，而司機先生兼任票務更會惡化駕駛服務，汽車工與清潔工的減少也令人為交通工具本身的

品質擔憂。

我們不禁要問：政府的政策與社會資源的分配到底要什麼時候才會考慮無車階級的需要？考量臺灣的現有環境，實在不應該繼續創造惡劣運輸條件以至於更多人被迫購買使用率很低的自用小客車。政府真正該做的是發展更多的大眾運輸，在城市與衛星鄉鎮間建立良好、便宜的交通網，不但要彌補無車階級多年來為有車階級的方便與舒適所付出的社會成本，更要盡力遏止自用小客車的成長。

無限制的工業發展政策已經為我們留下了環保的噩夢，我們不容許遍地自用小客車的虛幻經濟遠景使得有些人處處可去（只不過常常陷在車陣中），而另外一些人卻被孤立在鄉鎮偏遠地區。大眾運輸是社會的公共設施，不能以利益的盈虧來衡量；正如公園和街道不能因地價高漲而改建成住宅或商業大樓。臺汽或臺鐵等公營事業固然有虧損，但是如果政府不加檢討或重組，只單純的裁掉基層員工，那麼大眾運輸的萎縮或死亡所帶來的社會成本虧損將會遠超過金錢所能衡量，而且也將是無法逆轉或彌補的。