

无车阶级的权益

何春蕤

——公共交通事业不应裁减基层员工

报载台汽因营运未见改善，计划在三年内裁减四千五百余名员工，以图精简人事费用的支出（台铁也考虑跟进）。这次裁员对四千余员工的生计来说是一大打击，但是对倚靠大众营运的民众而言，又再一次证明了政府政策的偏颇与社会资源分配的不均。

台湾的交通混乱与拥挤已成了民众对政府最不满意的施政之一，但是我们却看不见改善的曙光。捷运千呼万唤始动工，而同时政府却开始兴建大型购物中心，这显然又是一个为有自用车阶级设计的政策，因为只有他们才有交通工具开到市外购物，只有他们才有运输的空间载运大包小包的商品返家。这样的政策和发展汽车休闲工业及休闲据点一样，都是再进一步鼓励小汽车的成长与普及，对地狭人稠、污染与壅塞并劣的台湾而言，实在不智。

政府近年来已经为有车阶级开辟了更多高速公路，修建了立体停车场，划出了街旁停车位，降低了关税。但是，倚靠大众运输的民众得到的「照顾」却只是更狭窄的巷道，更污浊的空气，更提心吊胆的行走经验。现在台汽大量裁减员工（几近三分之一），无论由哪个角度看，必然导致路线删减，班次减少，而司机先生兼任票务更会恶化驾驶服务，汽车工与清洁工的减少也令人为交通工具本身的

品质担忧。

我们不禁要问：政府的政策与社会资源的分配到底要什么时候才会考虑无车阶级的需要？考量台湾的现有环境，实在不应该继续创造恶劣运输条件以至于更多人被迫购买使用率很低的自用小客车。政府真正做的是发展更多的大众运输，在城市与卫星乡镇间建立良好、便宜的交通网，不但要弥补无车阶级多年来为有车阶级的方便与舒适所付出的社会成本，更要尽力遏止自用小客车的成长。

无限制的工业发展政策已经为我们留下了环保的噩梦，我们不容许遍地自用小客车的虚幻经济远景使得有些人处处可去（只不过常常陷在车阵中），而另外一些人却被孤立在乡镇偏远地区。大众运输是社会的公共设施，不能以利益的盈亏来衡量；正如公园和街道不能因地价高涨而改建成住宅或商业大楼。台汽或台铁等公营事业固然有亏损，但是如果政府不加检讨或重组，只单纯的裁掉基层员工，那么大众运输的萎缩或死亡所带来的社会成本亏损将会远超过金钱所能衡量，而且也将是无法逆转或弥补的。