

## 公共交通

公共交通是現代城市運轉的關鍵。工人居住在工作場所步行距離之內的舊式城市已被新型城市所取代，這種新型城市的定義是城市延伸以致需要在家和工作之間進行長距離通勤。這種由汽車定義並為汽車定義的新型城市觀念，是石油工業和汽車公司故意創造出來的。在美國，他們購買並在全國範圍內無情地拆除了公共交通系統，以確保人們除了購買和駕駛汽車外別無選擇。在歐洲和亞洲，以及在某種程度上在加拿大，公共交通系統繼續發揮著更重要的作用，但是在全球乃至整個世界，幾乎所有地方都將汽車保有視為成功和富裕的象徵。各國政府奉行的政策是，優先選擇汽車、馬路和高速公路，而不是公共交通。

如果成功的人開汽車，那麼那些需要乘公交的人很容易被視為失敗者。英國前首相撒切爾夫人曾說過：“一個超過 26 歲的人，發現自己上公交車會被視為失敗。”這種態度導致世界許多地方的政府在公共交通匱乏的同時，還提供大量補貼來創建和維護汽車所需的道路和其他基礎設施。

但是，以汽車為主導的城市的悖論之一是，沒有公共交通這類城市就無法發揮作用。從事低薪工作的大多數人沒有現代城市的生存能力，他們無力購買和運營汽車 - 如果能，城市交通將陷入僵局。城市資本主義依賴最低工資的工作和不穩定的工作，因此國家必須為從事這項工作的人們提供一定水平的運輸服務。

然而，公共交通服務常常是不充足且不可靠的。為什麼要花費超出絕對必要的錢來滿足勞動者和窮人的需求，這些勞動者和窮人往往是移民和少數族裔成員？

在世界各地，有騎單車的通勤者為爭取更好的公共交通而鬥爭。主導許多此類鬥爭的一個關鍵觀點是：交通應該是免費、不收取票價，而是由政府一般收入支付。正常情況下，這就是道路的資金來源：道路的建設和維修是通過稅收，很少是通過使用費來支付的。

不過，僅靠免費的公共交通是不夠的。我們還需要良好的公交系統，該公交系統應經常運行並到達人們想要去的地方，還需要安全及愉快。這需要大量的新投資。

建設和提供運輸系統的成本不容忽視。房地產開發商繼續延續並加劇蔓延，建立了分散的小區，這些小區的運輸需求無法以任何合理、負擔得起的方式來滿足。因此，當氣候危機要求我們從根本上減少對汽車的依賴性時，房地產開發商繼續加劇社會對汽車的依賴性。顯然，政府法規對房地產開發商行為的影響很小。我們遲早要解決的問題是土地私有化的問題：富人和公司應該能夠購買土地，然後隨心所欲地使用土地的奇怪觀念。

與運輸相關的鬥爭，例如在 2017 年 3 月 18 日發行的《其他之聲》中的文章（也可以在 Connexions 網站 [www.connexions.org](http://www.connexions.org) 上找到）中記載有關巴西貝洛哈里桑塔和洛杉磯的情況，駕駛員和乘客之間結成聯盟，從而取得成功。政府最喜歡的一種策略是將高昂的票價和糟糕的服務歸咎於“貪婪的”司機，他們對高薪和工作條件的要求使政府別無選擇，只能削減服務。分而治之是當權者最喜歡的策略，要成功進行反擊，我們需要認識到並拒絕這種策略。

作者 Ulli Diemer 首次於 2017 年 3 月 18 日在 Connexions 通訊：《其他聲音》中發表。  
在 Connexions 網站 [www.connexions.org](http://www.connexions.org) 上可找到更多有關公共交通的文章。