

自從台北捷運建設營運成功，發揮它在都市中扮演的公共運輸的角色後，許多政界人士，已把興建捷運列為重要市政政策，也為重要競選政見，其實應說的是「我決心要推動都市公共運輸政策」，而不是「我決心要爭取興建捷運」。

從「興建捷運」到「都市公共運輸政策」之間，有許多的事要做。例如公共交通中停車場政策、公共汽車政策，有很多值得這些政壇人士去攢研、探討。

目前大家已有初步共識：捷運系統要永續經營，一定要有足夠運量，適當收入，以維持它基本生存，一則要足以提供合宜維修及重置、另則要足夠維持營運經費。即便不考慮興建時所投入的建造成本，此沉沒型成本可視為政府公共投資；但仍須讓其能永續的經營。

讓我們檢視「停車場政策」；其實就是「小汽車」的政策。因為發展停車場，是為了讓小汽車的使用者更方便進入市區，小汽車所帶來的都市交通問題，例如擁擠，噪音、空氣汙染，佔用道路空間等，也都跟著被帶入。所以歐美許多城市在五十多年前就洞察此現象，在其都市發展方針或上級政府的補貼政策，都列此為檢核重點。那時在臺灣，正如火如荼展開停車場興建運動。立法修法只為要增加停車位，政府興建或獎勵民間興建，好像建停車場就可解決交通問題。其實只是停車方便，引來更多小汽車，使交通問題愈加惡化而已。該走的方向應該是，鼓勵大家沒有必要(除非如業務、送貨之所需)，就該用大眾運輸工具。

其次檢視「公共汽車政策」，這裏「公共汽車」泛指中大型汽車式的公共運輸含客運汽車等。「公共汽車」的乘載率直接相關大眾捷運的潛在運量；台北捷運規劃時就把公共汽車的運量，設想成有 60%移轉到捷運系統，而這項假設後來印證極其接近事實。台北都會區當時有 66%的旅次使用公共汽車，雖然捷運興建逐次完成時，比例已降至 45~50%，然而「公共汽車」旅次轉移到捷運仍然為大宗，因為其具有相同的大眾運輸特性，這也是台北捷運能成功的地方。

「公共汽車政策」為大眾捷運的基礎，其理已十分明朗。縣市首長應致力於以公共汽車為主軸的都市公共運輸政策，而非一躍而喊出爭取捷運的口號。其間可以做的事很多；例如，路線與班次增強、調整、經營效率化、酌度補貼、資訊化等。目前台灣交通運輸教育相當成功，所有運輸政策方面的人才不慮匱乏。

總之，無論是「停車場政策」或「公共汽車政策」都在縣市首長職掌範圍，理應積極研擬政策，爭取民意機關的支持，讓全縣市上下一心增強公共運輸的運量，一旦水到渠成，推動捷運建設也是自然的事了。若捨此而求其他，直接喊要求中央補助興建大眾捷運，以為這樣才是重視公共運輸政策，未免捨本逐末，又冒著運量不足、連連虧損的大忌，應戒之。另一方面，已經興建或剛爭取到的捷

運建設，仍應以適當的「停車場政策」或「公共汽車政策」配合，持續擴大公共運輸的效能，讓其持維永續的經營，也是世界公認維護地球永續的方法之一。

(作者為臺北市政府捷運工程局局長、運輸學會第十三屆監事)