

共创邻里安行

安行的环境对每个居民至关重要，
谁都不希望一踏出家门就得担心公路不安全。

乐见陆路交通管理局近来宣布改善社区的出行安全、促进亲乐龄邻里环境的一系列新计划。我最期待的是为个别社区量身打造的“安行街道”（Friendly Streets）计划。五个试点已在这个月逐步动工，将在2025年竣工，到2030年将扩展至全国。届时，所有市镇将有至少一条“安行街道”，让公众享有更便利安全的出行体验。

上周巧遇在陆交局参与推行项目的朋友，我好奇地问他当局是如何收集邻里民意，以制定适宜各区的措施？他提到与社区紧密合作的重要性，着重通过有多方参与的工作小组、线上线下调查，以了解所需，才制定安行街道的最后设计。这个共创过程，相信也能增添参与者对社区邻里的归属感。

安行的环境对每个居民至关重要，谁都不希望一踏出家门就得担心公路不安全。不幸有这个担忧的在地居民，或许会通过建议和反馈等方式，期待当局做出改善。这也是共创更能安心的安行社区的重要一环。

记起好友小田说过她旅居美国时的有趣经历。她在美国住了20多年，曾经在一间位于死胡同（cul-de-sac）的房子住了好几年。因为是死胡同，不用担心车子驶过，所以邻里的父母都能安心地让孩子聚集在路上玩耍。后来附近的路况有了些变化，导致不时有车子误驶入死胡同，带来安全隐患。经过一番商议，邻居联名去信给市议会，吁请当局尽快在路口设立“有孩童玩耍，小心驾驶”的提示牌，不要等到有孩童出事才采取行动。可是请求信宛如石沉大海，一直没有回音，他们等不及，就主动合资买了一个提示牌装置在路口。结果，一群邻居因设立这个非法提示牌遭市议会罚款。

不过，市议会最终还是如他们所愿，在路口竖立了个合法的提示牌，还给了孩童一个安全玩乐的空间。

我国有相当完善的公众反馈制度。相较于小田和邻居的请愿经验，我觉得我们应该会有更美好的体验，因为本地公共服务相对重视市民的反馈，也会尽量做出回应。不过，在筹划和建造民生设施方面，有关当局应该更深一层理解居民在反馈时分享出来的感受，才能更有

零距离

汤玲玲



效地以民为本，共创邻里安行。以下且让我以最近的经历举例说明。

靠近住家的小十字路口偶尔会发生车祸。这路口本来就竖立了要求停驶的提示牌，也在地上用白漆划了STOP的字样，住这一带的司机都知道，来到路口时得停驶，先让横向的车辆经过的公路规则。我猜想那偶尔发生的车祸或差点相撞的事件，应该较有可能和对这一带不甚熟悉的司机有关。

虽然这是个私宅区，车速偏慢，就算发生车祸，也往往是小意外，一般不用惊动警察备案，但还是令人对这个路口的交通风险感到担忧。我忘了是在哪一年目睹第一次车祸，只记得之后给有关当局发了电邮反馈，不久就收到当局确定无须在小路口采取额外措施的回复。第二次目睹的小车祸发生在去年的农历新年前夕，那时我发电邮向这一区的国会议员反馈，提到希望当局能够在路口设立更清晰明显的停驶标记，确保司机不会忽略要在路口停驶的安全需要。

议员先生反应迅速，过了农历新年的假期后立刻请有关当局跟进，三个月后我收到了当局的审查结果，他们再次确定这个路口已有足够的安全措施，无须再加强。这次他们也观察到横向道路的右面，有树木遮挡了提醒司机放慢行驶的两个提示牌，即刻接洽国家公园局处理。

今年9月，大儿子下午在家时突然听到车辆碰撞的巨响，果然又是小十字路口出了车祸，显然是因为本该在路口停驶的那一方因为持续往前走，结果与来自左边直行的车辆撞个正着。

一个月后，小儿子在行人道上也目睹了同样的情况，幸好当时双方都及时紧急煞车，避免了又一场车祸。

这之后我们一家到那十字路口仔细观察讨论了一番，有的认为最好能加个路隆减低车速，有的觉得应该采用鲜明的颜色来凸显“STOP”的标记，以减少车祸的发生，但少了当局的理解和共创安行的行动，小十字路口只能依旧是这个邻里交通安全的隐忧。

（作者是新加坡国立大学日本研究系副教授）