

狮城脉搏 李德瑜

如何管制个人代步工具

“禁止PMD（即个人代步工具），难道就比较好？”这个问题是值得讨论的，但笔者倒是认为，这个命题本身值得商榷。一个立意甚佳的个人代步工具，却引发了新加坡社会的共同关注，其实我们真正该问的应该是：“我们真的需要电动个人代步工具吗？”

根据唾手可得的政府官方统计数据，我国有近80%的人口居住在政府组屋，另外约20%的人口居住在有地住宅或私人公寓。以今日的新加坡而言，试问有哪一座政府组屋的居民须步行超过五分钟，才会到达一个巴士车站？根据我的观察是没有；如果有，那就代表居民基本的生活机能未得到充分的满足。

持平而论，我国公共交通的覆盖率已经达到相当高的密集程度，与世界公共交通发达的城市相比并不逊色。这方面所取得的成绩，很大部分要归功于我国所奉行的一体化土地使用与交通规划。但无可讳言的是，无论是巴士站或者是地铁站的密集程度，不一定完全可以跟民众出行的便利画上等号。从巴士路线以及服务水平的改善，地铁路网覆盖率

的提高，乃至有盖走道的普及，无一不是能进一步提高新加坡公共交通的便利性，以及对于民众的吸引力。

然而，我们所不能够忽略的一个事实是，即便电动个人代步工具对于所谓的“首末出行”（也就是第一里和最后一里路）可以提供一些助益，但是两害相权取其轻。目前我国有超过8万台不合安全规范的电动个人代步工具，不仅是散布全岛各处，更严重的是散布在民众日常居住环境当中。这跟有8万多颗不定时炸弹散布在我们的生活周遭，本质上没有什么太大的区别。

为什么近来我们看到这么多涉及电动个人代步工具的起火事故？这难道不是因为不合规的电池，由于使用而逐渐退化，推高了火患危险吗？但是我们更应该了解，即便合乎政府所制定的安全标准，也不等同于这些电动个人代步工具，日后不会出现各种因使用不当而产生的事故。

考虑到我国是属于密集居住形态，以及电动个人代步工具具体所可以提供的功能，笔者认

为，我国应该逐步淘汰，进而完全禁绝电动个人代步工具。至于在为“首末出行”提供替代方案这个层面，我们或许可以考虑重新推行有桩式共享脚踏车。之前昙花一现的无桩式共享脚踏车的浪潮，就如同中国许多的城市一样，我国也为此付出了相当的代价。但是反观其他城市如巴黎、伦敦、台北、纽约、旧金山、墨尔本等，他们没有共享脚踏车吗？它们有的，而且实行的成效也受到使用者的肯定。这些城市所采取的是有桩式的共享脚踏车。也就是说，这种共享脚踏车的模式，或许是我国重新思考“首末出行”解决方案的方向。

笔者也认为，电动个人代步工具可以给民众带来的便利性是被夸大的。根据笔者早前调查研究发现（其实一般民众也可以观察到），电动个人代步工具的使用群体其实非常狭隘。这些使用者多半是18岁至35岁男性、学生、相对年轻的群体，我们很少看到老年人和女性使用电动个人代步工具。我们目前所看到的，更多的是使用电动个人代步工具从事商业活动，例如餐食外送服务。

笔者绝对不否认电动个人代步工具为这些使用者提供了便利，但是当这些便利性对更广大民众造成潜在的负面影响甚至安全隐患，这就应该要禁

用。回想我国在上世纪90年代禁止香口胶的贩卖，难道不是因为我们无法去有效规范消费者吃香口胶的行为吗？尽管随意吐香口胶有很高的罚款，但是依然有不规范的行为，以致对环境都造成不良影响。反观目前电动个人代步工具，对于人民的生命财产已经造成严重的威胁，而且我们已经看到太多电动个人代步工具所引起的交通事故，有关当局实在应该拿出决心严格整治。

如果把电动个人代步工具的使用，与鼓励绿色出行以及减少用车这两个宏大的交通政策目标挂钩，未免失之武断。我国早年的交通政策，无论是公路电子收费系统、车辆配额制，乃至持续不断的改善公共交通的覆盖率、服务水平、可靠度等，都非常可取也卓有成效。但唯独在活跃出行这一个层面，很明显的，在过去这几年，基本上就是把新加坡以及民众当成白老鼠，缺乏可持续的长远政策规划。

综上所述，笔者相信电动个人代步工具不规范的使用乱象以及安全隐患依然会持续，有关当局必须慎思。

作者是新加坡国立大学教授
新加坡工程院院士