

构建危害为本的交通警政策略

■ 梁彦文

摘 要 警队投放相当资源处理交通事宜，交通问题亦与大众生活息息相关。当中交通阻塞尤值关注，除影响居民每天出行，更是市民最常接触警队的途径之一。大众对阻塞问题及警政成效的观感，影响他们对警队工作的满意度甚至合法性。本文建议前线制订违例泊车执法方案时，引入危害为本的实证警政元素，透过分析违泊方式、所在路段设置及居民关注，得出个别违泊对阻塞的危害度，让人员可有系统地订立执法优先次序，优先打击对阻塞最大危害的违泊。

关键词 交通警政 实证警政 交通危害

各地警方分析罪案形势时，通常建基于罪案数字。罪案数字减少，一般被演绎为罪案情况改善。然而，当代实证警政提出另一个观点。实证警政的一个核心理论，指出不同罪案对社会危害不同。一宗店铺盗窃与一宗谋杀案，对社会带来不同的危害。因此，减少一宗店铺盗窃并同时增加一宗谋杀案，整体罪案数字虽然不变，但实质罪案形势很可能已恶化。所以，实证警政认为衡量罪案形势时，除考虑罪案数字外，更应参考不同罪案所带来的危害，方可得出较全面的分析。

在实证警政研究领域，剑桥学者提倡的罪案危害指数（Crime Harm Index）较具系统及倍受推崇。以往不同学者曾就如何订立

不同罪案类别的危害值，提出各种做法。当中包括邀请学者、警务人员等以问卷形式，收集他们对各罪案类别社会危害的评估。剑桥学者则采用相对客观及可复制的做法。该学者认为法庭就罪案的量刑，与该罪案类别对社会的危害成正向关系。因此，学者以英国法庭就各罪案类别制定的量刑标准，转化为相关罪案类别的危害值。有关模式，其后被复制于英国以外其他国家或地区。

罪案危害指数除用作分析罪案形势外，更是其他实证警政措施的基础。不同警政措施的效益，视乎各项措施对减少罪案危害的作用。以往，没有共通的量化单位用作衡量不同措施的效能。各地警方很难有效地比较

作者：香港警务处总督察，机动部队 E 大队副大队长

本文为第十六届海峡两岸暨香港澳门警学研讨论文。

一项能减少一百宗盗窃案的措施，与另一项能减少五宗诈骗案的措施孰优孰劣。罪案危害就像共通的货币，让不同的警政措施成效可以量化及比较。自此，针对不同罪案类别的警政措施，也有客观的比较和评价基础。

同理，不同的违例泊车对交通阻塞的危害都不同。目前在香港，针对泊车的违例事项有 19 种，包括第一项“停泊造成不必要障碍”与最后一项“停泊在泊车位没缴付泊车费”。很明显，两种违例方式对道路畅通都带来不同影响。

其次，就算一样的违例事项，甚至在同一时段和道路发生，但假若有关车辆停泊在道路的不同位置，对交通的影响也可大不同。在同一条道路上，停泊在道路中段与停泊在道路与其他道路交界处也不一样。在大多数情况下，由于车辆在交界处需较大空间拐弯，因此在交界处违例停泊的车辆将造成更大阻塞。除所在路段是直路还是交界处外，违例停泊车辆带来的危害，还因应所在道路的其他道路设置而不同。其他道路设置包括路宽、行车线数目、附近有否公交站等。

再者，所谓危害，是指有关犯罪行为对社会的危害。因此，社会对该危害的看法，也是需考虑的因素。市民对区内交通阻塞问题的投诉数字，某程度可反映社会对相关危害的关注度或受影响程度。理应危害越大的违例事项，相关的投诉数字越多。所以，同样的违例事项，在同一时间在大致相同设置的道路上，接获较多投诉的违例行为代表该行为的社会危害相对较大。

如上述，简单分析每年的交通阻塞投诉或违例泊车执法数字，未必能全面反映交通阻塞情况及有关问题。本文旨在将实证警政有关罪案危害理论，引入违例泊车的交通执法及相关交通警政事宜。为更全面反映违例

泊车情况，本文建议需进一步分析违例泊车的社会危害，并构建以危害为本的违例泊车危害指数。纵观各种影响危害程度的要素，本文认为最主要三个需考虑的是，违例泊车本身的违例方式、违例行为所在道路的设置，以及小区关注程度。而为构建有关指数，相关要素所代表的危害程度，将透过不同方式量化和反映。本文期望透过构建违例泊车危害指数，能协助指引前线人员集中资源，优先处理对社会最大危害的违例泊车，从而提升相关交通警政就改善交通阻塞的效益。

一、交通警政的重要性

首先，交通警政事宜与市民大众的日常生活密切相关。交通警政是少数的警政范畴直接地及广泛地影响社会不同人士每日的工作及生活。香港人口约 700 万，而 2011 年数字显示，当年香港居民每天平均使用机动交通工具多达 1,260 万次。即每人近 2 次，而每次约 40 分钟，可见交通占香港居民每日相当的时间。根据香港特别行政区政府 2016 年统计，市民平均花费家庭收入约 8% 于交通支出。另外，香港有高达 80 万辆登记车辆，而香港有近 2 百万人拥有驾驶执照。因此，无论是作为车主、驾驶者，行人或道路使用者，甚至只是乘搭公共交通工具，市民日常生活都与交通密不可分，因此交通警政在不同方面都影响着普罗大众。

其次，警队投放大量资源于交通警政事宜上。每年警队接获约 2 百万宗举报，当中只有约 6 万宗罪案。虽然警队没有公布正式数字，显示多少宗举报与交通相关，但政府的数字显示每年约有 20 万宗交通阻塞投诉。而前线巡逻人员每日也花费大量时间处理交通事宜，个别单位曾做过统计，前线人员处

理的举报，约 40% 牵涉交通。警队投放于交警政的资源，也可从近年不断大幅增加的执法数字反映。2020 年，警队的交通执法数字高达 320 万次，当中涉及违例泊车的定额罚款告票数字，高达 270 万张。

再者，交警政可能是不少市民最容易接触警队，甚至唯一认识警队的途径。对大部分市民而言，日常的工作和生活未必有机会接触警队，而交通事宜可能是他们与警务人员有机会接触的少数范畴之一。而且由于大众生活深受交通情况影响，道路及交通阻塞情况直接影响市民对警队的观感。道路畅通时大家未必会想起警务人员，但每当遇到交通阻塞，有些市民可能会第一时间想警务人员在干什么，并认为警务人员有责任及能力维持道路畅通。因此，交警政的成效对警队的公众形象或满意度有一定程度影响。

更进一步，市民对于交通状况的观感，也可能影响他们对社会整体治安的观感。有研究显示，违例泊车情况可能影响市民的守法意识。因为当市民看到街上到处都是违例停泊的车辆，他们可能会想警务人员并未有效地或严厉地执法。而且，他们或许会觉得社会没秩序，犯法很普遍，而警务人员也不会严厉执法。久而久之，人们可能萌生念头，觉得自己犯法或违规也没大碍。正如破窗理论所分析，到处的违泊现象可能弱化人们的守法意识。这正是为何 2019 年的黑暴后期，警队先从整顿各区交通违例开始，目的是重新在社会建立秩序以及守法意识。

二、香港交警政概况

（一）多机构和 3E 模式

香港警队一直致力应对交通问题以及衍生的警政挑战，并透过采用多机构和 3E 模

式（道路工程（Road Engineering）、公众参与（Public Engagement）及积极执法（Proactive Enforcement））处理。警队每年均会制定年度重点交通执法项目，主要目标是减少交通意外伤亡、改善交通阻塞，以及应对小区关注。

就涉及交通阻塞而言，警队主要透过改变道路使用者引起交通阻塞的不负责任行为，从而改善道路畅通。另外，亦特别强调响应小区就包括交通阻塞问题的关注。具体而言，为确保交通畅通，警队严厉打击一系列违例行为，并指明有关行为不会如其他交通违例事项般，可以透过人员的裁量权酌情处理，而必须采取严厉的执法行动。

（二）2021 年重点交通执法项目

2021 年重点交通执法项目下，有 8 个范畴需重点处理，分别是交通挤塞、专注驾驶、不负责任行为、行人安全、非法赛车、超速驾驶、在驾驶能力受损的情况下驾驶以及单车及电动可移动工具。就交通挤塞范畴，警队识别了 7 类违例事项需重点执法而不能行使酌情权，涉及违例泊车的事项包括在行人路上泊车及停泊造成不必要障碍。其余在交通挤塞范畴的违例事项，并非牵涉泊车的违例，而是涉及驾驶期间导致阻塞的事项。

（三）前线单位交通执法

分区是香港警队最基层的单位，分区上是警区、总区及总部。分区在交通执法方面，主要分为预先安排的执法行动、巡逻人员接获交通举报后的执法行动，及巡逻人员巡逻期间自发的执法。第一，预先安排的执法行动，分别由总部交通总部、总区交通部、警区交通组统筹。每次行动有特定的执法主题及目标，分区人员根据行动安排在指定的时间地点，针对涉及的车辆类别或违例事项进行执法。而分区层面，也会因应区内的投诉

趋势，安排人员于特定时间前往特定地点作交通管制。很多时，前线未必会完全依据行动针对的车辆或违例事项执法，而只将当天的执法数字汇总呈交。结果是行动有行动的目标，但执行却未必尽如目标设定。第二，巡逻人员接获交通举报后的执法行动。巡逻人员接获举报后，会前往现场进行调查，有需要时作交通管制，包括执法。有时，人员抵达后会执法，但被票控的到底是否引起阻塞的车辆，还是只在该处发现的其他违例车辆，则不得而知。第三，巡逻人员巡逻期间自发执法。最理想情况是，人员针对最需管制的违例事项执法。到底何谓最需管制的违例事项没有实在的客观准则，视乎人员判断，有时部分人员可能只挑选最容易的事项执法。因此，偶然人员会集中在晚间夜阑人静时，或了无人烟地方执法。涉及的违例事项，也非重点交通执法项目下的“在行人路上泊车”及“停泊造成不必要障碍”。

（四）跑马地分区交通执法

2018年，跑马地分区共发出24,938张违例泊车相关的定额罚款告票。当中，最多的违例事项是“在非泊车处停泊”，占51.4%；其次是“停泊在泊车位没缴付泊车费”，占19.9%；第三多才是重点交通执法项目下的“停泊造成不必要障碍”，但只有15.2%；第四是重点交通执法项目下的“在行人路上泊车”，占10.6%。可见，重点交通执法项目的两个项目，只占分区全年执法的约25.8%。换句话说，75%的资源并非投放于最需要管制的地方。

（五）前线人员视角

站在前线人员角度，交通执法从没一致性的原则或标准。同一天内，人员一方面既可参与总部、总区或警区特定主题行动，同时分区也依据投诉趋势指派特定时间地点，

而期间也可因接获市民举报或自行发现违例事项而执法。站在前线人员视角，到底应按重点交通执法项目针对特定违例事项，还是按投诉趋势针对特定时间地点？而就算在特定道路，到底是在路口、路中还是交接处执法，他们心里也没个谱。简而言之，交通执法同时存在不同重点或需要，而在这些之上没协调机制厘定先后优次，也没共通的量化单位把这些因素整合统一考虑，人员难以得知哪是最需投放资源的地方。因此，前线资源未能投放于最需投放的地方。

三、交警政的相关研究

（一）交通阻塞定义

交通阻塞是人们经常会面对的情况，每人对交通阻塞都有基本认识。然当需定义何谓交通阻塞时，他们大多只能从生活观察，直观地定义为缓慢或停止的交通流量。在交警政相关研究领域，不同学者对交通阻塞有不同的定义，至今没有一个定义获学术界广泛认同。然而，所有定义大致上都可简单归纳为从时间或空间两个维度进行定义。

学者 Aftabuzzaman 曾总结出13种交通阻塞的定义，并把他们归纳为三类，分别是因需求与承载能力相关、交通时间受阻相关，以及成本相关的定义。成本相关的定义只有一个，主要从道路使用者成本增加定义交通阻塞。其余定义均是涉及需求与承载能力或交通时间受阻。需求与空间相关的定义从空间维度进行定义，主要从交通需求与道路系统承载能力的差别定义交通阻塞。而交通时间受阻相关则从时间维度定义，主要从因阻塞而造成交通时间受阻、运输速度受阻、运输模式改变等角度定义交通阻塞。至于交通阻塞的量化，学者 Hall 把各种量度阻塞的

方式归纳为 8 类，包括特定时段内汽车流量、汽车速度、所需驾驶时间、汽车占用路面情况、汽车在道路上密度、汽车间的距离、汽车间的时间差距以及集中程度。

（二）违例泊车定义

与交通阻塞不同，违例泊车更多是一个法律而非学术概念。若需定义何谓违例泊车，反而应先界定何谓合法泊车。合法泊车在不同国家或地区的定义都不同，视乎相关法律条文就合法泊车定义。因此，违例泊车或合法泊车，在世界各地不尽相同。

至于违例泊车的成因，学界也主要总结为汽车数目不断增加，但合法泊车位置不足。有美国交通运输政策团体研究指出，每辆汽车平均 8 成时间在停泊而非驾驶。英国于 1994 年有登记车辆约 2,500 万，数量到 2020 年已大幅飙升为 3,800 万。有学者曾预计，到 2030 年还要增至 3,900 万，而当中 2,800 万需停泊在街上。根据香港特别行政区政府统计，1995 年至 2015 年间，汽车数量按年增加 3% 但同期人口只增加 1.7%。泊车位置方面，2006 年至 2020 年间，泊车位置与汽车数量的比例反而下降 29.1%。

虽然部分违例泊车是由于司机贪图方便或贪便宜而非法泊车。然而，泊车位置相对于汽车数量远远不足，也是各地面对的现实问题，是违例泊车问题的其中一个主要原因。

（三）违例泊车源于泊车政策

如上述，违例泊车的存在，主要是因为泊车政策及相关法例的存在。后者界定何谓合法泊车，非在合法地点或方式停泊的便是违例泊车。需指出的是，泊车政策和法例界定合法泊车的目的有两个。学者 Spiliopoulou 和 Antoniou 指出，交通政策和法例的第一个目的是作为交通及街道管理政策的一部分。其目的是透过提供足够的合法

泊车位置，减少汽车在道路上胡乱停放，从而确保道路畅通和减少意外。另一方面，泊车政策也旨在透过控制合法泊车位置数量，从而减少驾驶私家车诱因，减少道路上的流量，确保道路畅通和减少意外。两个政策目的及手段似乎互相矛盾，但其实最终也是为达至道路畅通和减少意外的政策目标。至于两者间如何取舍，则由政策制定者因时制宜而定。

其他学者也就泊车政策的目的提出各自看法。Marsden 指出泊车政策的目的可归纳为 3R，除达到车辆管制（Restraint）外，也可透过泊车位置把人们带到特定区域的土地更新功能（Regeneration），以及透过泊车位置收费提升城市收入的功能（Revenue）。

类似的是，学者 McShane 和 Meyer 也提出，最初泊车政策的目的主要是纾缓阻塞、发展城区，及增加收入。后来随着城市发展及管理需求的演变，泊车政策的目标扩充为六大类，分别是经济及商业、有效使用土地及交通、通达性、资源分配、环境保护，以及悠闲及文化功能。因此，政策制定者在厘定泊车政策和法例时，不一定只从确保道路畅通和减少意外两个目标出发。若从更新土地或增加收入的政策目标出发，最终的政策未必是最有效减少交通阻塞。

（四）违例泊车与交通阻塞关系

学术界就违例泊车与交通阻塞关系作了不少研究，但主要都是分析违例泊车作为一个整体，如何导致交通阻塞，当中很少探讨个别的违例泊车方式如何影响交通流量导致阻塞。现有研究主要把违例泊车导致交通阻塞的成因，归纳为两个因素，分别是道路流量及车辆调动时间。违例泊车透过影响道路流量或车辆调动时间，从而导致交通阻塞。

就道路流量而言，学术界普遍认为道路

流量的增加，可增加交通流量，从而减少阻塞。有学者曾在澳洲进行量化分析，指出街上停泊车辆会平均减少道路流量 17%。另有学者在希腊进行研究，得出在街上停泊车辆会减少道路流量，而不同的停泊方式会对道路流量的减少有不同影响。另外，该学者进一步指出道路流量的减少与所在路段的地理特征密切相关。视乎所在路段的特征，道路流量的减少可产生 10% 至 75% 的分别。当中，若停泊位置旁边的土地是混合用途，则道路流量的减少最为明显。

当然，也有学者指出，道路流量与交通流量不一定存在正向关系。交通流量受很多不同因素影响，尤其是在交通高峰期，由于运输成本过高及人们的出行模式会自动调整，即使增加道路流量也不能提升交通流量。同样，也有学者在挪威研究后得出，临时封闭道路从而减少道路流量，不一定会影响交通流量。这也因为道路流量减少，人们的出行模式也会随之调整，从而使得交通流量没减少。

至于车辆调动时间，实质与停泊车辆减少路面面积从而减少道路流量相似。不同研究均指出，当车辆需在街上停泊时，车辆往往需时开进泊车位，因此阻慢交通流量，造成阻塞。有学者除考虑车辆开进泊车位的时间外，也强调街上停泊车辆对交通流量最大的影响来自街上停车次数。

（五）交通执法成效

针对违例泊车与交通阻塞，交通执法只是整套交通管理政策的一部分，当中还包括道路设置、教育道路使用者等，但交通执法往往被视为最直接及有效的方式。从经济学原理，交通执法若能有效减少违例泊车，只有当相关的罚款机制能充分反映违例泊车带来的社会成本。

另外，犯罪学中的阻吓理论也应用于交通执法。学者在希腊研究，指出有效的执法能力才能确保司机遵从交通政策及法例。研究指出司机在考虑是否违例泊车时，其中一个重要考虑就是被发罚单的可能性。在一个参与研究的希腊城市，该城市并无有效的执法能力，使得司机们肆无忌惮地违例泊车，因为他们认为这样也不会被惩罚。

阻吓理论强调要有效阻吓罪犯犯罪，惩罚必须具备三个元素，分别是惩罚的必然性、严重性及实时性。惩罚必须是必然的，否则罪犯可能有侥幸心理去犯案，正如上述希腊城市。另外，惩罚的严重性也必须与犯罪行为相称，否则过轻的惩罚也会让罪犯不怕犯法。最后是惩罚的实时性，惩罚必须实时，否则若拖太久其阻吓力便会下降。违例泊车作为犯法行为的一种，虽然程度相对刑事罪案较轻，但也可应用相关犯罪心理学理论包括阻吓理论。因此，有效打击违例泊车，有关的交通执法及惩罚必须具备必然性、严重性及实时性。

另一方面，学者同时指出，惩罚不一定带来阻吓。有的时候，惩罚的不合理可能让人们产生对法律的藐视，甚至激使他们继续违法。比如针对违例泊车的交通执法，假若司机觉得被罚严重不公，认为警务人员是选择性执法或针对他们，可能激使他们部分人觉得无需守法。这当然是相对极端的例子，而且未必能应用于罪行相对轻微的交通违例事项上，但也值得留意。

四、实证警政的核心理论

罪案危害（Crime Harm）是实证警政的核心概念，主要理论大多建基于此。罪案危害的涵义，是与罪案数字的概念相对应。后

者考虑罪案的数量，前者考虑质量。如前言所述，罪案危害能提供多一个更全面的视觉，分析个别罪案对社会的危害，以及整体罪案形势。

建基于罪案危害概念，实证警政从不同角度分析各地的罪案分布。在没有罪案危害的概念前，各地警方只考虑罪案数字的高低，当中或会识别个别性质较严重的罪案数字进行比较或分析。然而，除了数量以外没有其他共通的单位可以比较不同罪案类别升跌的情况。因此，今年的谋杀案数字，只能与以往的谋杀案数字相比较；汽车盗窃案数字，只能与以往的汽车盗窃案数字相比较。整体罪案形势而言，只能笼统从整体罪案数字比较及分析。然而，当中假若部分严重罪案增加，部分严重罪案减少，则很难客观及全面地评价整体罪案形势的好坏变化。

近年全球罪案模式转移，传统罪案类别普遍有所下跌，而新兴罪案包括科技罪案及尤其与科技相关的诈骗案件，无论在案件数字及受害人损失金额都大幅上升。但由于传统罪案数字的跌幅经常大于新兴罪案的上升，容易造成罪案形势连年好转的表像。这可能一定程度反映各地警方在打击传统罪案类别的不懈努力，但却可能低估对新兴罪案所需的关注。

就罪案分布而言，研究发现若只比较罪案数字，罪案在一个城市或地区内的分布，并没有如罪案危害分布般集中。学者研究指出，50% 的罪案危害，可集中于一个城市或地区约只有 3% 的土地面积上。学者的结论是，罪案危害是高度集中。不但在地理上高度集中，甚至当以受害人或犯案人分析，罪案危害也是高度集中于少数受害人或犯案人。基于以上分析，学者认为警政措施或资源应调拨于这些高度集中的地方、受害人或

犯案人，从而使有限资源能够发挥减少社会危害最大的功效上。

五、危害为本的交通警政策略

站在前线人员角度，交通执法同时存在不同重点及需要，他们无法判断何时、何地、何种违例事项才是真正最需处理。结果是，执法数字连年上升，但阻塞情况却未必有很大改善。而从数据来看，人员实质的执法情况，与相关政策要求也事与愿违。有见及此，本文建议参考实证警政的罪案危害概念，在针对导致交通阻塞的违例泊车执法方面，引进以危害为本的执法策略。

（一）以危害值作为唯一可量化单位

具体做法是，将所有影响违例泊车执法决定的因素，依据其对于交通阻塞的危害量化。若某因素越会阻碍交通，那么这因素的危害值则越大。比如说，违例事项“停泊造成不必要障碍”要比“停泊在泊车位没缴付泊车费”，对交通带来更大阻碍，那么这事项的危害值比后者大。又如停泊在路旁的车，在拐弯处停泊要比在路中间造成更大阻碍。那么在拐弯处违例泊车的危害值，比在路中间违例泊车的危害值大。再如，在一个投诉很多的路段违例泊车，比在一个投诉很少的路段违例泊车，前者的危害值更大。如此，便可得出不同情况下的违例泊车的危害值。危害值作为唯一而且可量化的单位，使不同情况下的违例泊车可作比较。从而，人员可以将所有情况依据危害值排列次序，再将资源投放于危害值最高的特定时间、地点、路段、违例事项等。

当然，以上将所有因素量化为单一的危害值以作比较及排序，目前只停留于理论层面。具体如何执行，还需要进一步结合实际

需要和资源许可作调整。关键是有量化的过程是客观、可复制，以及不复杂从而不需过多的额外资源，这当中涉及取舍的过程。

（二）厘定危害值的可行方式

部分因素本身已可简单及客观地量化，比如投诉数字本身是随时可得的数据，而投诉数字多少可直接与危害值大小成正比。又如就违例事项，可以参考实证警政罪案危害值厘定的一些做法，包括由相关专业人员评价。比如说，某些罪案危害值由学者或法官评价得出。同理，违例泊车的危害值可由交通部门人员依据经验进行评价，具体可让人员填写问卷，让他们把 19 项违例泊车事项对交通阻塞的影响评分，最后以各事项所得的平均分高低，再按比例厘定危害值高低。

至于具体路段，正如一些交通研究指出，违例泊车所在路段的一些道路设置或附近土地用途，对于其造成的交通阻碍有不同影响。可行做法是，简单识别数个较关键的道路设置或附近土地用途元素，比如是否拐弯处、是否十字路口、有否巴士站等，再为这些元素对阻碍的影响评分。评分方式，也可参考为违例事项的评分方式，让交通部门人员依据经验，排列他们认为违例泊车所在路段有哪些元素最阻碍交通。

（三）未来研究

在交通执法领域，尤其是违例泊车执法方面，引入实证警政的危害元素是前所未有的理论尝试。作为初探，本文主要从理论层面分析有关做法的好处以及可行做法。当然，具体在实际环境如何落实，以及落实的程度，视乎现实的警政需要和可调动的资源。在这方面，未来的研究可着眼于识别需要量化的因素，以及如何科学化、客观化、可复制以及简单的量化，从而使有关操作可便利

于前线人员使用，以及在不同地方复制。

交通事宜尤其是交通阻塞问题与大众生活密切相关，更是市民其中一个最常及容易接触和评价警队的途径。违例泊车及交通阻塞情况，除可能影响市民的守法意识，也直接左右他们对警队工作满意度及合法性的观感。同时，警队投放大量资源于交警政，当中处理违例泊车上，执法数字近年大幅提升，而交通举报也占前线每天接获的举报很大比例。

交警政如此重要，又占用警队相当资源，但在其中最主要的违例泊车执法上，前线人员面临如何判断执法优先次序的困难。其中一个原因是，同时存在各种不同影响执法决定的因素。而这些因素之间没法比较，因此人员无法判断到底是在特定时间地点执法重要，还是针对特定违例事项重要，还是响应投诉趋势重要。

有见及此，本文提倡参考实证警政的罪案危害概念，将上述等因素量化为对交通阻碍的危害，从而得出统一的单位，可作比较不同因素组合，最终目的是让前线人员可以有效及科学地整合各种因素，得出执法的优先次序，再将有限资源投放于最需要投放的地方。由此，相信资源可以解决最阻碍交通的违例泊车上，改善交通流量，确保道路畅通。当然，交通执法并非解决交通问题的唯一方法，同时还需在道路设置、教育道路使用者等不同范畴共同努力。而且，在具体落实有关策略时，也需进一步研究及平衡现实情况。然而，本人深信实证警政可能是交警政今后可重点研究的方向，并期待学术及警界同仁共同努力，达致进一步提升道路安全及交通畅通的目标。

责任编辑 黄新春