

立法會

**兩項根據《定額罰款(交通違例事項)條例》及《定額罰款(刑事訴訟)條例》
提出的擬議決議案小組委員會
邀請各界提交意見書
2017年5月5日**



書面意見

林鴻達 – 時事評論員 / 獨立政策研究員

Jacky Lim - Commentator / Independent Policy Researcher

本人現就 2017 年 5 月 5 日立法會 兩項根據《定額罰款(交通違例事項)條例》及《定額罰款(刑事訴訟)條例》提出的擬議決議案小組委員會第二次會議 (俗稱「公聽會」)，向小組委員會提交書面意見。

1. 前言

香港政府以私家車數目急增，加重道路負荷，並因此違例泊車情況越趨惡化，導致交通擠塞問題越來越嚴重，因此建議提高違例泊車定額罰款加強阻嚇，本人認為政府的理據表面看似合理，但實情是推卸責任的所為。

本人先向委員會清楚表明，絕非認同違例泊車所為，同意需制訂合適罰則打擊違例泊車。但私家車增長、違泊問題的責任絕非僅在於車主和司機，港府有不可推卸的責任。而且，法案還會影響商用車輛，包括貨車、小巴、的士、非專利巴士，當中更涉及司機的生計問題。因此，本人認為在港府未有履行其應有應有職務和責任之前，絕對不應該誤導公眾視線遷怒於任何車輛的車主和司機。

本意見書將分析私家車增長的成因，違泊問題猖獗的前因後果，引證違泊問題猖獗是香港政府的公共交通政策、城市規劃錯誤是罪魁禍首。反對在未有完善改善本港道路及公共運輸服務之前增加違例泊車定額罰款，另就法案提出替代建議。

2. 私家車數目增成的成因與錯誤的公共交通政策有關

根據運輸署《按車輛種類劃分的車輛登記及領牌統計數字》報告，已領牌的私家車數目，由 2007 年 372,203 輛到去年 536,025 輛，十年增幅 44%；2007 年新登記私家車數目 33,124 輛，自 2010 年後每年新登記私家車都超過 40,000 輛，其中 2015 年更高達 50,322 輛，差距 52%。

表 4.1(a) (續)
Table 4.1(a) (cont'd)

年 / 月 Year/Month	私家車 Private Cars				
	新登記 New Registration			登記 總數 Total Registration	領牌 總數 Total Licensed
	全新 Brand New	其他 Others	小計 Sub-total		
	Brand New	Others	Sub-total	Registration	Licensed
2005	24 372	2 660	27 032	388 311	350 753
2006	24 497	2 991	27 488	393 756	360 427
2007	29 816	3 308	33 124	406 995	372 203
2008	30 853	3 761	34 614	421 062	383 141
2009	23 783	4 649	28 432	429 754	393 812
2008 / 10	2 269	329	2 598	420 647	382 798
11	1 457	240	1 697	420 729	381 731
12	1 879	236	2 115	421 062	383 141
2009 / 01	1 657	229	1 886	421 517	383 366
02	1 237	183	1 420	421 391	383 762
03	1 649	248	1 897	421 570	383 729
04	1 741	297	2 038	421 964	384 374
05	1 337	297	1 634	422 115	383 481
06	2 019	436	2 455	422 894	385 675
07	1 791	437	2 228	423 451	386 408
08	1 927	457	2 384	424 086	386 984
09	2 726	562	3 288	425 682	388 824
10	2 349	455	2 804	426 800	389 984
11	2 631	483	3 114	428 221	391 378
12	2 719	565	3 284	429 754	393 812
2010 / 01	2 111	622	2 733	430 889	394 701
02	1 876	503	2 379	431 842	395 843
03	2 572	708	3 280	433 209	397 608

表 4.1(a) (續)
Table 4.1(a) (cont'd)

年 / 月 Year/Month	私家車 Private Cars				
	新登記 New Registration			登記 總數 Total Registration	領牌 總數 Total Licensed
	全新 Brand New	其他 Others	小計 Sub-total		
	Brand New	Others	Sub-total	Registration	Licensed
2010	31 828	9 412	41 240	449 400	414 966
2011	34 767	9 802	44 569	471 685	434 843
2012	35 685	9 298	44 983	494 646	454 697
2013	38 119	7 263	45 382	517 997	475 752
2014	38 843	7 793	46 636	541 751	495 038
2013 / 07	3 055	647	3 702	507 263	466 443
08	3 056	635	3 691	509 056	467 718
09	3 326	612	3 938	511 079	469 146
10	3 721	621	4 342	513 425	471 841
11	3 334	628	3 962	515 549	473 354
12	3 720	617	4 337	517 997	475 752
2014 / 01	2 612	736	3 348	519 434	478 193
02	3 698	502	4 200	522 022	480 319
03	3 496	509	4 005	524 155	481 310
04	2 848	603	3 451	525 717	482 829
05	2 926	606	3 532	527 245	483 984
06	3 278	681	3 959	529 203	486 168
07	3 063	658	3 721	530 973	487 538
08	3 212	752	3 964	532 950	488 664
09	3 721	778	4 499	535 537	490 702
10	3 587	723	4 310	537 828	492 534
11	2 745	617	3 362	539 419	492 765
12	3 657	628	4 285	541 751	495 038

表 4.1(a) (續)
Table 4.1(a) (cont'd)

2017/02

年 / 月 Year/Month	私家車 Private Cars				
	首次登記 First Registration			登記 總數 Total Registration	領牌 總數 Total Licensed
	全新 Brand New	其他 Others	小計 Sub-total		
2012	35 685	9 298	44 983	494 646	454 697
2013	38 119	7 263	45 382	517 997	475 752
2014	38 843	7 793	46 636	541 751	495 038
2015	41 922	8 400	50 322	567 886	521 852
2016	34 490	6 692	41 182	583 037	536 025
2015 / 09	3 610	685	4 295	559 699	514 328
10	4 076	651	4 727	562 274	516 812
11	3 816	683	4 499	564 738	519 226
12	4 635	648	5 283	567 886	521 852
2016 / 01	2 702	590	3 292	569 264	522 799
02	2 434	473	2 907	570 347	523 960
03	2 794	603	3 397	571 723	525 193
04	2 859	533	3 392	572 941	526 684
05	2 604	602	3 206	573 925	527 631
06	2 733	632	3 365	575 110	528 849
07	2 716	576	3 292	576 205	529 023
08	2 893	548	3 441	577 280	530 434
09	3 458	532	3 990	579 104	532 137
10	3 063	477	3 540	580 366	532 816
11	3 135	564	3 699	581 755	534 836
12	3 099	562	3 661	583 037	536 025
2017 / 01	2 530	590	3 120	583 997	538 245
02	2 824	443	3 267	585 270	539 446

以上的數據的確反映政府指「私家車數目急增」是不爭的事實，但是甚麼因素驅使市民購置私家車？單純是經濟條件嗎？

無錯，唔少港人對私家車的觀念總有財富象徵、展現身份地位等封建落伍思想。但明知本港的汽車燃油價格高昂，又明知居所附近泊車、維修保養、保險等「養車」成本不菲，更是明知泊車麻煩、四處擠塞，還購買私家車使用有如俗語有謂「貼錢買難受」，難道市民都是傻瓜?? 這就證明私家車數目急增的因素並非經濟條件，而是另有因由。

港府的「以鐵路為主」的公共交通政策，在人口密集城市是合適的。但港府的做法卻是「鐵路是萬能」，扼殺巴士、小巴的經營。但巴士、小巴的路線和服務又受到港府助長的「鐵路霸權」變得越來越不方便。就以港鐵將軍澳線、港島線西延、觀塘延線、南港島線通車的巴士、專線小巴路線重組，政府都採取或意圖採

取路線「大屠殺」——不顧巴士和專線小巴的客量或行駛路線，只管要削減班次甚至取消，迫使市民使用鐵路。

須知道進出鐵路車站無可避免要上落數層，就算有扶手電梯、升降機，總是不方便，尤其是對長者、孕婦、帶同嬰孩的家長。試問「上有高堂，下有妻房」的家庭，怎不會想到「買部車方便啲，起碼唔駛老豆阿媽外父外母 / 抱住 BB 拖住細路上上落落」呢！

另一方面，的士服務質素越趨敗壞，「年年加價，日日冇旗」，過海唔去、有 BB 車嘅唔載，坐輪椅者揚手截車就絕塵而過；鄉郊地區召車不加數十元「小費」沒司機願意應召前往接載。而港府為保炒賣的士牌的利益，UBER 之類的「共乘」明明是法律上灰色地帶又要打壓；石油氣的士政策導致某汽車代理壟斷市場而供應的車款連擺放兩件行李也無法關實車尾箱蓋，但客貨車服務受到港府採取打壓、抹黑，機管局只容許在遠離客運大樓的位置上落，有如與港府、的士炒賣者狼狽為奸。就是連願意付出更多車資使用個人化的公共交通都沒法得到應有的服務，怎不會進一步誘發市民購買私家車的意欲呢！

從以上所述，可以肯定因為公共交通政策的失誤，是私家車增長的原因之一。而公共交通政策的制訂和執行是政府的職責，故此港府存在絕不容推卸「導致私家車增長」的責任；亦因此要車主或司機承擔政策失誤的後果，是完全不合理，本人認為絕不能接受。

3. 路邊合法錶位不足、拆卸政府多層停車場，是違泊猖獗的另一成因

陳恆鑌議員在 2015 年 11 月 4 日立法會會議提出書面質詢「泊車位的供應」，運房局回應指全港共有約 645,000 個私家車泊位：18,479 個路邊咪錶泊位，51,487 個政府停車場泊位，579,125 個私營停車場泊位。

詳見網址：<http://www.info.gov.hk/gia/general/201511/04/P201511040654.htm>。

的確，單純整體泊位數字多過已領牌私家車總數，不過委員會及運房局必須承認以下事實：

- i) 收費最低廉的路邊咪錶泊位的比例不足 3%；
- ii) 51,487 個政府停車場正逐步減少。尖沙咀中間道停車場已在 2014 年 7 月關閉並拆卸；中環美利道停車場在 2017 年 5 月 1 日關閉拆卸。而港府早已明言將計劃關閉更多政府停車場，包括油麻地公眾停車場、上環林士街停車場；
- iii) 私營停車場泊位的比例高逾九成。收費高昂，平均比路邊咪錶泊位的收費高三倍，比同區政府停車場高最少 30%；
- iv) 部份設於購物商場的私營停車場提供購物泊車優惠，消費達到某個金額可提供 1 小時至 3 小時免費泊車。

更不容否定，過去最少二十年路邊咪錶泊位不斷被取消，但一直沒找到政府提供數據。當中例子如下：

- ⊗ 中環士丹頓街 (介乎德己立街至閣麟街，全部)；
- ⊗ 灣仔譚臣道 (兩段，全部)；
- ⊗ 灣仔謝斐道 (介乎盧押道至柯布連道，部份)；
- ⊗ 銅鑼灣蘭芳道、白沙道、開平道 (全部)；
- ⊗ 銅鑼灣加路連山道 (東段，介乎禮頓道至棉花路。部份)；
- ⊗ 銅鑼灣謝斐道 (介乎景隆街至波斯富街，全部)；
- ⊗ 尖沙咀河內道 (全部)

- ⊗ 尖沙咀金巴利道(介乎加拿芬道至柯士甸路的左邊路邊，全部。其中介乎加拿芬道至天文台道改為巴士咪錶泊位)；
- ⊗ 尖沙咀庇利金街 (介乎柯士甸道至佐敦道，全部)；
- ⊗ 油麻地廣東道 (介乎佐敦道至西貢街，全部)；



- ⊗ 油麻地吳松街 (介乎甘肅街至北海街，全部)；
- ⊗ 旺角廣華街 (介乎煙廠街至染布房街的左邊路邊，全部)；
- ⊗ 旺角通菜街 (介乎旺角道至弼街，部份)；
- ⊗ 深水埗福華街 (介乎九江街至桂林街，全部)；
- ⊗ 深水埗桂林街 (介乎福華街至元州街，全部)；
- ⊗ 深水埗福榮街 (介乎欽州街至桂林街，部份；介乎桂林街至北河街的右邊路邊，全部)；
- ⊗ 荃灣大壩街 (全部)；
- ⊗ 沙田坳背灣街 (全部)；
- ⊗ 屯門青海圍 (近青山坊之外，全部)；
- ⊗ 屯門德政圍 (青山天主教小學一側路邊，全部)；
- ⊗ 元朗泰豐街 (全部)；
- ⊗ 元朗元朗泰衡街 (全部)；
- ⊗ 元朗阜財街 (全部)；
- ⊗ 元朗又新街 (全部)；
- ⊗ 元朗合財街 (全部)；
- ⊗ 元朗西菁街 (介乎西裕街至富達廣場的左邊路邊，全部)；

就以上所列出的，大部份都是在附近有住宅或商場之類私人物業，提供私人停車場泊位，例如銅鑼灣白沙道一帶的鄰近時代廣場，尖沙咀河內道緊貼 K11，金巴利道的鄰近美麗華商場，荃灣大壩街的緊荃灣廣場，屯門德政圍的鄰近 V-City。

另一方面，拆卸停車場，同樣是將土地撥作地產項目發展，履行 2008 年審計署第 50 同 51 號報告書「騰出市區優質位置的政府設施，撥入土地儲備至私人市場，增加地產項目收益」的要求。但即使如尖沙咀中間道停車場重置之後，收費(撇除通漲因素)必定高於原來的政府停車場。

由此可見，政府藉取消路邊咪錶泊位、拆卸政府停車場，目的就是迫使駕駛者「幫襯」地產霸權！或否則就要準備以違例泊車告票向庫房「進貢」！

而私營停車場泊位佔全港泊車位總數比例高逾九成，怎不可能形成違泊問題嚴重！

當然，政府會以「自由市場原則」推搪，但真正的自由市場原則就是讓市民有足夠、多元的選擇，而不是為某方面造就市場有利、甚至壟斷因素。

但即使駕駛者願意「幫襯」地產霸權或「享用」商場的購物免費泊車優惠，也不一定隨時可以泊車。例如以下於上週六 (2017 年 4 月 22 日中午) 拍攝到的照片：



沙田新城市廣場一期停車場泊滿



担杆莆街連綿等候進入新城市廣場一期停車場的車龍



車龍不單造成擠塞，還阻礙巴士進出路邊的巴士站

担杆莆街右側是沙田中心停車場，時租\$22，但就沒有購物免費泊車優惠，於是絕大多數私家車繼續沿路等候，懶理造成阻塞及妨礙巴士埋站。

就算市民願意使用佔九成比例的私營停車場，撇除因為不同的商業決定產生其他交通問題，但沙田市中心一帶的泊位供求失衡，沒有收費相宜的路邊咪錶泊位，也沒有足夠客觀而言收費較合理的政府停車場，泊車引發的擠塞問題根本沒完沒了。

4. 路邊合法錶位不足、拆卸政府多層停車場，是導致道路擠塞的原因之一

駕駛者在選擇「幫襯」地產霸權或以違例泊車告票向庫房「進貢」之間，除非打算「享用」商場的購物免費泊車優惠，否則必定選擇採用收費較廉宜的路邊咪錶泊位為政府停車場。

路邊咪錶泊位總數佔全港比例不足 3%，甚至有些區域例如深水埗欽州街/荔枝角道/南昌街/元州街的範圍，只得 22 個咪錶泊位（福榮街 15 個，基隆街 7 個），更近乎「一位難求」。

為尋找到路邊咪錶泊位停泊，就必須繼續行駛。即是本來可以停泊的車輛需要繼續行走，產生運輸學上的「非必要流量 (Non-necessary traffic)」，即增加道路負荷，怎不可能造成道路擠塞！

自從尖沙咀中間道停車場關閉之後，縱使政府並沒有進行調查統計，但可以肯定因為增加不少「非必要流量」，尖沙咀的擠塞問題變得更為嚴重。

由此可見，政府指違泊問題是加劇擠塞的原因，縱是正確陳述，但問題的出現又是因為政府在停車設施失誤，特別係咪錶泊位不足而導致。

綜合第 3 及第 4 節，清楚可見一切違例泊車問題和衍生的交通擠塞問題，以較通俗的措詞就是香港特別行政區政府就是罪魁禍首！而既然問題元兇就是港府，如今要駕駛者承擔後果，簡直於理不合，豈有此理！更清楚可見政府藉詞要加重違例泊車罰則簡直不知所謂、推卸責任的所為！

5. 無視對運輸業的影響

增加違例泊車罰款，受影響的不只是私家車車主和司機，還有貨車、的士、小巴、非專利巴士的運輸業從業員。

再次根據陳恆鎮議員在 2015 年 11 月 4 日立法會會議提出書面質詢「泊車位的供應」，運房局回應指出巴士及各類貨車（包括貨櫃車）的泊位數目如下：

車種	路邊咪錶泊位	政府停車場泊位	私營停車場泊位	總數	截至 2016 年底領牌總數	供求情況
旅遊車及巴士	1019	413	3820	5252	7522 (港鐵以外的非專營其他及私家巴士)	-2270
輕型貨車	3970 (註 1)	4311	17355	25636	70336	-44700 (註 2)
中型貨車	-	1696	9902	11598	36200	-24602 (註 3 及 4)
重型貨車	-	46	4787	4833	5816	-983 (註 3)

註 1：予貨車停泊的路邊咪錶泊位並沒有訂明僅可予輕型貨車停泊，中型或重型貨車也可以停泊；

註 2：輕型貨車若長度不逾 5m，可停泊於路邊私家車咪錶泊位。但全港 18,479 個路邊私家車咪錶泊位還可予的士停泊；

註 3：基於註 1 的情況，將三類貨車合併計算，泊位總數 42,607 個，領牌總數 112,352 輛。即使假設全港 18,479 個路邊私家車咪錶泊位停泊輕型貨車，供求情況仍為-51,806。

註 4：俗稱「拖頭」的貨櫃車，撇除拖架的登記類別是中型貨車。即使加入合共 4833 個貨櫃車泊位作考慮因素，貨車泊位的供求情況僅下降至 -46973。

商用車輛泊位嚴重不足，還要加重運輸業因沒有足夠泊位而招致的檢控？更見政府的不負責任！

商用車停泊設施按用途分為三類：

- i) 短期停泊(司機工作期間歇息)；
- ii) 上載/下載(loading/unloading)；
- iii) 長期停泊(司機離開工作崗位)。

就第 iii 類多數在傍晚至第二日清晨，即主要使用「停車場」，而三種貨車的停車場泊位數目總計沒有足夠泊位等如要冒除避票控違例泊車，使車主或司機「瞓都瞓得唔安樂」。此情況更反映港府欲增加違例泊車罰款，簡直是對運輸業冷血所為。

至於巴士方面，除供求情況欠缺逾 2200 個泊位之外，就針對旅遊業使用非專利巴士涉及第 i 及第 ii 類的停泊需要，本人得請委員會留意立法會交通事務委員會 2012 年 12 月 14 日會議議程當中一份本人有份撰寫提交，編號 CB(1)280/12-13(02) 的文件。

文件提到尖沙咀作為遊客區，但嚴重缺乏予非專利巴士停泊的路邊咪錶泊位。就本人所知，五年以來在文件提及的區域，僅增加不足 10 個路邊咪錶泊位。文件另提到多處要予遊客上落車的路段不單未有任何相關配套設施，甚至仍然是「禁區」，司機仍要冒被票控風險招待訪港旅客。

連這個本人關注跟進多年的問題仍沒有解決，就更加不容影響運輸業之下增加違例泊車罰款。

6. 不負責任違泊行為不該拖累所有道路使用者

無可否認，有部份不負責任的車主或司機，無視法律肆意違泊或禁區停車等候，甚至把持深圳河以北地帶「凡事向錢看」「有錢萬事行」的思想認為 \$320 / \$450 罰款微不足道，尤其是車主聘用司機使用的私家車，即如坊間所謂「老闆車」。

這類「老闆車」導致的交通問題主要肆虐於中環、灣仔、尖沙咀等一帶的區域。

相對其他道路使用者，尤其是商用車輛，根本就是受政府的規劃失誤而「以身試法」。

這類視財如糞土的車主，除非天文數字的罰款金額，否則根本無可能阻止他們的行為。

因此，如政府堅持要增加違例泊車罰款，應先設法針對呢類不負責任的車主。

7. 在未有肯定足夠、公平收費的泊車設施之前，增加違泊罰款就是不合理

基於以上第 2 至第 5 節所述，大多數違例泊車問題的責任在政府身上。簡明而言，除了第 6 節所述的情況，客觀而言，試問有足夠而收費公平合理的泊位，車主和司機願意違法嗎？

但目前的情況就是九成的私家車泊位都是要任由地產商宰割，那管是商場的購物免費泊車優惠不過是透過消費向地產商「進貢」。整體泊車費用根本就任由地產霸權操控。

因此，本人反對《定額罰款(交通違例事項)條例》及《定額罰款(刑事訴訟)條例》的修訂，直至港府採取以下措施：

- i) 立即撤回拆卸中環美利道停車場的計劃，並在三個月內以任何合法可行的方法重開；
- ii) 終止所有關閉及拆卸政府停車場的計劃和考慮，尤其是上環林士街停車場及油麻地停車場；
- iii) 盡快恢復就第 3 節所述「被取消」的路邊咪錶泊位；
- iv) 研究全港所有法定車速低過 70km/h、路面闊度逾 8m 的道路，設立路邊咪錶私家車泊位及中型貨車泊位的可行性；
- v) 在未能提供足夠予貨車、巴士在晚間停泊的泊位或停車場之前，對晚上 10:00 至翌日早上 7:00 沒有構成即時道路危險或阻礙交通停泊的貨車及非專利巴士採取酌情；
- vi) 立即批准所有的士站及公共小巴站在晚上 10:00 至翌日早上 7:00 可停泊登記類別為的士及公共小巴的車輛；
- vii) 一年內落實編號 CB(1)280/12-13(02) 的文件在尖沙咀地區予非專利巴士停泊的路邊咪錶泊位，及上落客安排措施；
- viii) 研究興建更多多層停車場。目標是未來五年內連同路邊咪錶泊位的政府泊車位比例上升至 10%，十年內達至 30%，對私營停車場形成真正的競爭，才是真正的「自由市場原則」；

ix) 透過行政指令或立法，禁止任何形式提供免費泊車，杜絕如第 3 節列舉沙田新城市廣場造成的交通問題；

如港府沒有對以上的意見作出任何回應，本人定必反對增加違例泊車罰款，直到永遠！

本節第 iv 項有以下補充：

事實上有不少道路是合適劃作路邊咪表泊位。不過，也許港府也是「凡事向錢看」，望著一張違例泊車罰款告票相當於路邊咪錶泊位 40 小時的收入，於是就走歪路的以違例泊車罰款告票取代合法的泊位收入作為庫房收入，但這種誘導人犯法的所為，與干犯《刑事法》(Criminal Law) 的教唆罪行相同本質。根本不是一個負責任的政府所為！

本人考慮因素並不單純是需求問題，當中已包括路面設計及行車安全。建議的例子如下：

銅鑼灣駱克道介乎波斯富街至景隆街的右邊路旁。



雖然左邊路旁設有專線小巴站，但路面餘下闊度逾 10 米。

深水埗汝州街介乎南昌街至欽州街的右邊路旁。



本身就是一個有如停車灣位，不佔用行車線空間。除非政府又是想著「一張告票等如 40 小巴咪錶收入」，否則找不到理由不在半年內完成刊憲等法定程序，劃出逾 20 個路邊咪錶泊位。

旺角砵蘭街，介乎山東街至亞皆老街左邊路旁！



本身就是一個有如停車彎位，不佔用行車線空間。只是朗豪坊商場設有停車場。但時租收費每半小時\$14 (星期一至四)、\$17(星期五至日及公眾假期)，亦有提供購物免費泊車優惠。

若政府不介意繼續被「扣帽子」助長地產霸權，那便可以視而不見此例子。

要列舉的例子其實多不勝數。但本人不是位居運輸及房屋局局長，或運輸署署長，或路政署署長，沒有責任再提出更多建議。

8. 總結

一言以蔽之：俗謂「有頭髮無人想做癩痢」。有足夠合法泊位就無人想違例泊車，有足夠又方便的公共交通服務就減少購買及駕駛私家車。但港府就是「可以劃作泊位的地方又唔劃」，甚至取消泊位；為助長地產霸權，就誤導地以「自由市場原則」迫使駕駛者在「進貢」地產商或「以告票為庫房進賬」之間作選擇。可見違泊猖獗、私家車暴增問題，根本就是特區政府無責任心造成的。

運輸業欠缺足夠的泊車設施，就要受到政府以私家車為藉口加重違例泊車罰則牽連，更是不能接受的局面。

因此，本人向委員會、運輸及房屋局表明反對《定額罰款(交通違例事項)條例》及《定額罰款(刑事訴訟)條例》的修訂，要求委員會終止審議，運輸及房屋局撤回法案。並立即著手所有改善泊位的工作。

以上為本人對是次議題向立法會交通事務委員會提交的書面意見，本人同意公開予公眾查閱，但必須同時載於會議議程網頁（網址：http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/hc/sub_leg/sc106/agenda/sc10620170505.htm），視為納入會議議程的文件。

林鴻達

時事評論員/獨立政策研究員