

跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會

2016年5月3日下午4時30分至7時30分在立法會綜合大樓會議室2舉行的會議

個人申述書

香港中文大學地理與資源管理學系客座教授

林超英

1. 謹向小組委員會報告過去幾個月根據最新資訊發現有關香港國際機場第三條跑道（三跑）的負面情況，部分更涉及香港市民及訪港旅客的海空交通生命安全問題，敬請嚴肅了解和認真向香港政府跟進，本人相信在生命安全問題未解決之前，議員應該盡力阻止工程開工，以免將來背負難以逃避的嚴重責任。
2. 另一部分涉及機管局的大筆貸款，面對目前全球的經濟趨勢及機管局財務評級轉向負面的，證據顯示機管局非常可能無法償還，會為香港特區政府帶來財政黑洞，議員理應不接受工程此刻啟動。

海空交通安全問題

3. 由於根據《前濱及海床（填海工程）條例》反對三跑填海，今年1月我才有機會見到機管局的機密《海上交通影響評估》顧問報告，發現顧問錯誤計算因三跑填海而增加的海上意外的社會風險水平，因此所謂「社會風險可接受」的結論是錯誤的，也誤導了香港政府相關部門，以及香港的航運業業界人士，以為風險可以接受。（詳細解釋問題的文章見附件A，內容已於今年1月31日明報刊登。）
4. 顧問推算填海令每年多一宗意外，深入研讀報告顯示源於海天客運高速船改道向北進入龍鼓水道，加上該水道的貨櫃輪數字急速上升，因此香港將要面對平均一年一宗海天高速船意外，包括與過境貨櫃輪相撞，以南丫海難為鑑，是明顯不可接受的。
5. 就海上交通安全問題我與地政總署多次書信來往，他們的補充材料進一步證明顧問錯誤理解國際海事組織對社會風險評估的文件，我強烈要求該署委聘中立和具權威地位的統計學者覆核顧問的風險評估，但是署方至今依然避談跟進。我給地政總署的最新信件見附件B。
6. 顧問報告另外揭示了兩個海空安全問題（也見附件A）。
7. 其一是三跑的海上交通安全管制區比現有跑道的管制區短三成，升降飛機與海上船隻的最近距離相比短四成，安全系數明顯降低，政府至今拒絕回答：以前的管制區根據甚麼準則？為甚麼現在三跑這麼小？

8. 其二是顧問報告指出鄰近三跑的境外水域的高船體船隻，尤其是大嶼山2號锚區的海上鑽油臺，可能侵入三跑升降飛機航道的安全保障空間，明確指出需要港深兩地政府協商解決，否則三跑不能發揮作用，但稱具體方案由另一顧問研究。相關顧問報告據了解已完成，不過機管局列為機密，民間沒有見過，此外政府至今未能確認已與深圳政府商談，所以此事懸而未決，三跑建了也沒有用。

9.

10. 議員應對海上意外社會風險評估一事，嚴加追問，以及要求由中立和權威的統計學者對顧問的計算作出覆核，否則政府和機管局是不合理地偏信顧問，以及忽視香港人的生命安全，絕對不可接受。

機管局貸款超過負擔能力

11. 去年10月5日機管局公開宣稱：三跑融資方案已經「借到盡」，今年4月1日標準普爾把機管局信貸評級列為負面，舉債的利率自然調升，這樣機管局依原計劃貸款就變成要付更多利息，後果是「借過頭」。

12. 加上最新情況是訪港旅客人數及空運貨物量開始放緩，去年對機場經營環境的預測過分樂觀，機管局將再無法靠盈利和機場建設費等去償還「借到盡」的債。

13. 由於證據令人相信機管局所謂「自行融資」興建機場是不能成功的，因為現在一旦工程開工，「洗濕了頭」是沒有回頭路可走的，高鐵項目是前車可鑑的例子，三跑將來幾乎肯定香港政府必須撥出資金，去填補所需資金的缺口。

結論

14. 我最新給地政總署的信見附件B。

15. 考慮到以上各點，立法會有充分理據介入，要求擱置三跑項目，直至海空安全問題徹底解決，以及政府提出合理和令市民信服的撥款方案為止。

[完]

附件A

海空安全懸念未解，三跑此刻不可填海 林超英

政府的最根本的責任是保障人民生命安全，在第三條跑道這件事上不可能例外，航空安全問題比較多人知道，不過三跑填海引申出來的海上安全問題，人命之外，還直接關乎三跑能否發揮作用。

讓我們一齊研究三跑興建前後在屯門和機場之間的海上交通情況（圖 1），背景圖內的海岸線和填海界線來自 2015 年 5 月 8 日香港政府憲報告示 3319 號，地政總署根據前濱及海床（填海工程）條例邀請社會對填海計劃提交意見，我們百姓才首次得知填海的確實規模。

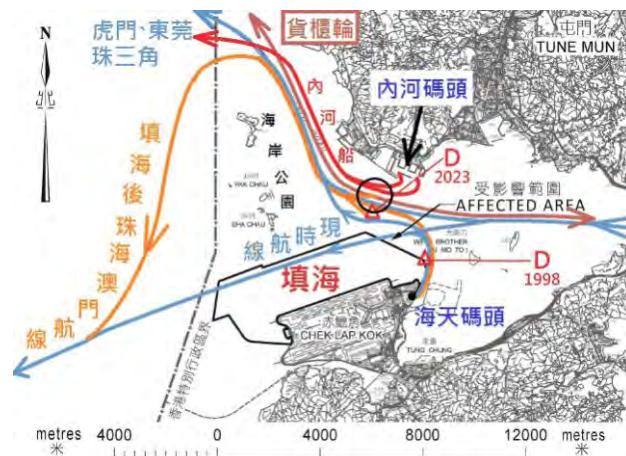


圖 1 赤鱲角機場填海擴建前後的海上航線比較

多條航線密集的海域是著名的龍鼓水道，是進出廣州港和蛇口貨櫃碼頭的遠洋輪船包括貨櫃輪的必經之路（棕色），每天有大量運送貨物到屯門內河碼頭的內河航往來（紅色），由維港和赤鱲角海天碼頭出發前往福田、東莞、虎門和珠三角目的地的快速船也走這條水道，至於前往澳門和珠海的快速船則在機場北面經過，圖中標示 D1998 的三角形是保障航空安全的海上交通管制區的東北角，以上提到的船隻必須在它以北的水域經過，海面尚算遼闊。

但是三跑填海之後，海上交通管制區向北擴充，管制區東北角移到圖中標示 D2023 的位置，龍鼓水道可航行的海面大幅縮窄一半或以上，加上往澳門和珠海的快速船將改為向西北進入龍鼓水道（剛於 1 月提早開始了，見註 1），令狹窄的水道更為繁忙，不過還有好戲在後頭，蛇口貨櫃碼頭近年高速增長，預料貨

櫃輪數目升勢強勁，再加上香港人口增長，連帶貨運內河船同步增加，多個因素疊加，龍鼓水道將擠迫不堪，明眼人都看得出海上交通意外風險水平將顯著上升。

有見及此，去年 7 月，我根據前濱及海床（填海工程）條例，對第三條跑道的填海工程提出了正式反對（註 2），11 月地政總署給了書面回應，但是我拒絕撤回反對，回覆時指出：

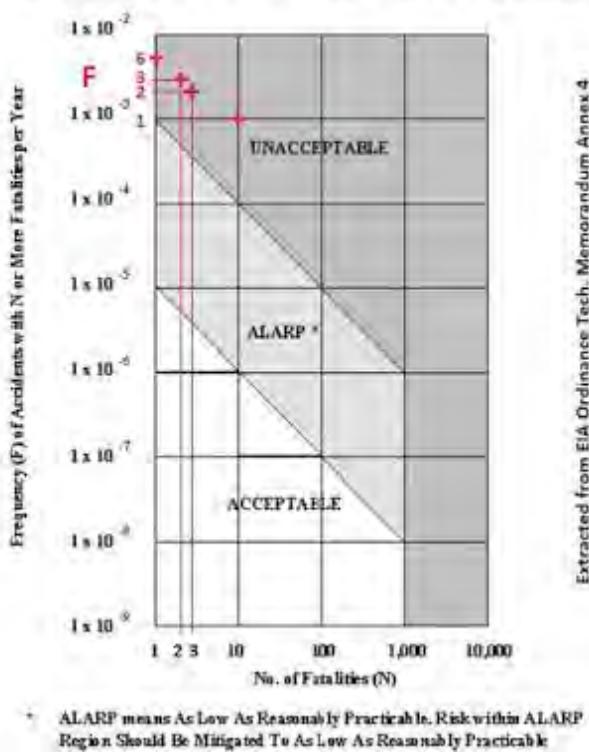
- (1) 公眾從未見過相關海上交通影響評估報告
- (2) 機管局預測未來海上交通時，沒有計算內地海港如蛇口貨櫃港的快速增長
- (3) 高船體的船隻對航空安全的影響未見認真處理

2016 年 1 月 14 日（即是我在城市規劃委員會作供之後，希望政府不是故意令我失去在會上談海上安全話題的機會），地政總署再次發信回應，同時寄來兩份機管局的機密海上交通影響評估顧問報告，要求我考慮撤回反對，但是報告的內容令我的反對立場更堅定。

我細閱顧問報告，知道顧問採納了《環境影響評估條例》《技術備忘錄》的「指引」（註 3），用來確定因三跑填海而增加的海上交通意外風險可否為社會接受，我又檢查了顧問的計算過程，發現他們錯誤理解「指引」，犯了極為嚴重的統計學錯誤，低估海上意外頻率達五個量級（即 $1/100,000$ ），因此報告內「風險水平社會可以接受」的結論是錯誤的。

為了尋求正確答案，我採用了顧問報告內的香港海上意外統計數字和顧問推算三跑填海引起海上意外的數字，依據「指引」的套路計算，得出適用於三跑填海引起額外海上交通意外風險水平的結果（圖 2），所有數據點都位於「社會不可接受」的範圍，計算過程的詳細解釋見 1 月 26 日遞交地政總署的回覆（註 4）。

2. SOCIETAL RISK GUIDELINES FOR ACCEPTABLE RISK LEVELS



Extracted from EIA Ordinance Tech. Memorandum Annex 4

圖 2 三跑填海引起額外的海上意外風險數據點由紅點標記，位於「不可接受」區域

顧問報告列出了推算 2030 年龍鼓水道遠洋輪船數字的參考資料，可以確定他們沒有取得內地當局的預測數字，只靠香港港口數據估計，他們後來在報告中設定遠洋輪船到 2030 年的增長率是 61-66%，但是蛇口貨櫃碼頭單是 2009 至 2014 的吞吐量增長率已達 51%，顧問的估計顯然遠遠偏低，因此計算海上意外風險也隨之遠遠偏低。



圖 3 第三條跑道的海上交通管制區總長度比現在短三分之一

翻閱顧問報告有更驚人的發現，為了保障龍鼓水道可以讓船隻航行，同時由於貼近香港西面水域邊界，第三條跑道左右碰壁，海上交通管制區的總長度比現有北跑道的管制區短三成（圖 3），詳細量度後（由於文件機密，不能給大家展示細節），由跨越管制區邊界到着陸的距離兩邊都比現有北跑道短四成，後果是飛機與海上船隻位置重疊時的最低垂直距離比現時會低四成左右，大大提高了飛機與船隻互相影響（民間語言是碰撞）的概率！這個嚴肅的安全問題從來沒有人提過。

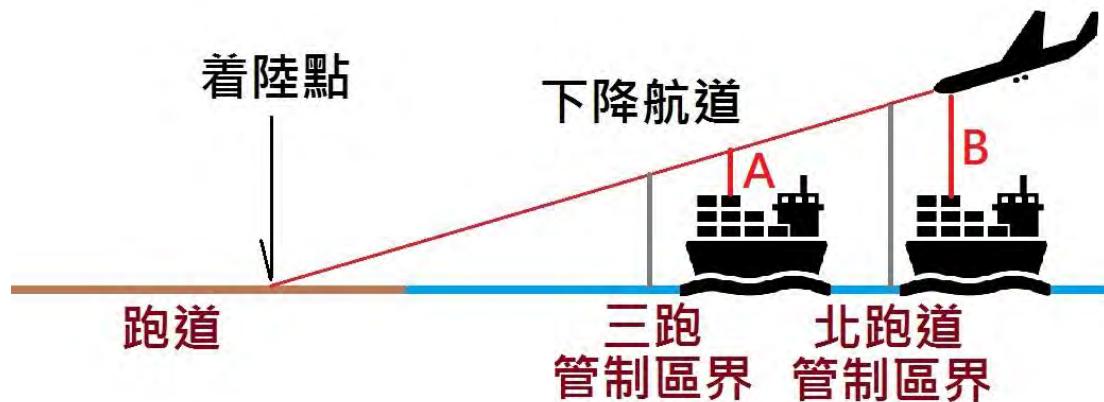


圖 4 管制區縮小， $A < B$ ，飛機與船隻的距離減少，意外風險增高

圖 3 還顯示了機管局和民航處一路以來小心隱藏的一個秘密，第三條跑道的海上交通管制區的西北方，由於「侵入」內地水域，硬生生切了一個角，顧問報告自己指出了問題，表示擔心會有船隻包括船桅高於 30 米的船隻會「走捷徑」“cutting corner”而影響航空安全，但是因為船隻已經出了香港水域，不能想出以法律為基礎的方法去處理，於是又多了一個懸而未解的安全問題。

顧問報告又指出停泊在香港水域以西的「大嶼山 2 號錨區」（見圖 3）的船隻（及海上建構物如鑽油台）可能影響在三跑升降的飛機安全（註 5），不過任務由另一顧問負責，據說報告完成後會通報深圳海上安全當局，再由港深兩地政府跟進溝通協商解決問題，但是至今公眾從未見過這份報告，也從未聽聞港深兩地有任何溝通，這方面的安全問題也是懸而未解，由於涉及香港和深圳兩地政府，恐怕會發展成高鐵一地兩檢的不幸翻版。

基於以上觀察，三跑的海空安全充滿未解之懸念，在人民生命安全未能保障的情況下，我別無選擇，必須向地政總署重申反對有關填海，並且強烈要求地政總署，為了公眾安全，必須立即履行盡職檢查 *due diligence*，委聘中立和有崇高地位的統計學家複核顧問評估海上安全風險的計算，在這個步驟完成之前不可以批准填海，否則有違良好管治 *good governance* 原則。

除此之外，海上交通影響評估報告低估遠洋輪船帶來的風險，海上交通管制區太短增加飛機和船隻碰撞的風險從來沒有評估，西北角船隻走捷徑的風險和大嶼山2號錨區的風險和跨境協商的解決毫無眉目，以上幾條都是待決的海空安全懸念，人命關天，不是一句「經濟發展第一」就可以抹煞的，謹以至誠忠告政府，為政必以人民的生命為第一，捨此再無立足之處。

註 1 明報 2016 年 1 月 17 日 「衝向中華白海豚 – 機管局的蠻幹亂幹」

註 2 網誌《草雲居》 2015 年 7 月 6 日 「保障海上安全，反對為興建第三條跑道的填海」

註 3 《環境影響評估條例》《技術備忘錄》第 12 章及附件 4

註 4 網誌《草雲居》 2016 年 1 月 30 日「向地政總署遞交重申反對三跑填海的信函（1 月 26）」

註 5 《草雲居》 2015 年 4 月 4 日 「你不知道的三跑秘密：飛機撞鑽油臺和貨櫃輪的風險」

附件B

反對書編號: LD3RS2

林超英4月10日對地政總署4月8日信件的回應及新論點

標楷體 地政總署4月8日文字(摘錄)
底線微軟正黑體 林超英回應

在2016年3月18日，已作明確回覆：“海上交通影響評估是由海事專家顧問進行.. 確定這些風險將維持於可接受水平。”

(一) 「海事專家顧問」不一定對，必須通過科學檢查核實，我先後幾封信件已經嚴謹地證明了他們計算錯誤，責署不可以盲目相信外國的所謂「專家」。事實上「海事專家顧問」自己在《Marine Traffic Impact Assessment Report – Final Study Report》(March 2015) [下稱 Report] 第83頁清楚和毫不含糊地表明採納《香港環境影響評估條例-技術備忘錄》的「設定可接受風險水平的社會風險指引」(Societal Risk Guidelines for Acceptable Risk Levels)，下稱“備忘錄指引”，以及使用“F-N curve”執行社會風險水平是否可接受的檢驗，這是你們閱讀顧問報告時應該早已知道的，所謂「風險維持於可接受水平」是顧問錯誤執行該指引導出的錯誤結論 (下詳)，所以不成立。

海上交通影響評估是按照國際海事組織(International Maritime Organization，“IMO”)採納的綜合安全評估方法編製 … 海上交通影響評估的結論指出三跑道系統計劃將不會 … 對未來海上交通活動造成不利的影響。總括而言，海上交通影響評估結果確認 … 擴建香港國際機場成為三跑道系統不會危害海上安全。此外，這份海上交通影響評估已包括來自相關政府決策局和部門的意見。”

(二) 支持嚴格遵循國際海事組織採納的綜合安全評估方法，不過顧問犯了科學錯誤(已多次向貴署說明)，所謂「確認…不會危害海上安全」是建立在科學錯誤的基礎上的，所以不成立，政策局和部門的「意見」不能改變 Report 犯了科學錯誤的「事實」，以及因填海而增加的海上交通意外社會風險水平按“備忘錄指引”框架評估為不能接受的「科學事實」。

就閣下來信對海上交通影響評估中有關計算群體風險值之具體意見，本處亦已在2016年3月18日回覆中提供了詳細說明亦同時明確地指出

- i) “根據《國際海事組織的綜合安全評估》，群體風險是指 “Average risk, in terms of fatalities, experienced by a whole group of people (e.g. crew, port employees, or society at large) exposed to an accident scenario. Usually Societal Risk is taken to be the risk of death and is typically expressed as FN-diagrams or Potential Loss of Life (PLL). Societal Risk is determined for the all exposed, even if only once a year. Societal Risk is

not person and location specific.

(三) 這段英文引文內，有兩個截然不同的概念：「平均風險」 *average risk* 和「社會風險」 *societal risk*，我3月23日第8-10段已經清楚指出了兩者的分別，不得混淆，其中「社會風險」和 FN-diagrams，與顧問採納和執行的“備忘錄指引”框架完全吻合。我1月26日、2月25日、3月23日三封信以英文和中文作了詳細科學說明，也展示了基於顧問數據的社會風險的正確計算，得出社會風險水平不可接受結論，以及指出顧問把「平均風險」數字塞入「社會風險」的評估框架是一個科學錯誤，但是貴署的來信迴避了顧問自己在Report中確認採用了「社會風險」和“備忘錄指引”評估框架這個事實。

因此，採用群體風險方法評估海上航行風險須考慮下列因素：

- a) 整個群體人口(*whole group of people*) ...
- b) 意外情景(*accident scenario*) ...

(四) 貴署以上說法翻炒 3 月 18 日的信件，聲稱計算應該有「群體人口」概念，我估計是顧問的講法，但是這只與「平均風險」概念有關，不符合顧問自己採納的「社會風險」評估框架，前言不對後語，因此顧問的「社會風險可接受」結論是錯誤和無效的，貴署至今仍選擇性地忽視我 1 月 26 日、2 月 25 日、3 月 23 日三封信內對此的詳細說明，到現在還分不開兩個概念是失職的。打個比喻，使用「社會風險」的準則去評估「平均風險」的數字，相當於用磅去度物件的尺寸，「牛頭唔搭馬嘴」，是簡單和明顯的科學錯誤！貴署至今漠視此事的嚴重後果，沒有尋求中立統計學家覆核計算，沒有實質回應我檢舉顧問出錯一事，是怠惰和失職的。

ii) 閣下在評估時沒有考慮「整個群體人口」，沒有遵循《國際海事組織的綜合安全評估》來評估群體風險，亦沒有根據《國際海事組織的綜合安全評估》來評估其個人風險。”

(五) 貴署搞錯了，稱我的計算沒有遵循《國際海事組織的綜合安全評估》[下稱《評估》]是不對的，原因很簡單，我計算的是《評估》的「社會風險」，《評估》講明：“*Societal Risk is not person and location specific*”，所以與人口無關，我正確地運用了 FN-diagram，完全遵循《評估》及忠實執行顧問自己採用的“備忘錄指引”，我3月23日信件已經明確解說了，貴署到現在還亂指我沒有遵循《評估》，顯然還沒有讀我的信件，是怠惰失職的。

iii) “閣下試圖將閣下提出的風險評估結果標繪在「為可接受風險水平所定的群體風險指引」圖上是不適合的，因為閣下的評估並未按照《國際海事組織的綜合安全評估》指引。”

(六) 我的計算結果單位是 *frequency per year*，符合FN-diagram垂直軸規格，所以用在指引的圖上是正確的，反觀顧問的錯誤方法得到的單位是 *frequency per year per person*，多了”*per person*”，不符合FN-diagram垂直軸的規格，所以顧問的數

字標繪在指引的圖上絕對是錯誤的，才是「不適合」，這是中學程度的理科常識，見我3月23日信件第12段說明，貴署這次回覆忽視該說明是急隋和失職的。

iv) “閣下所作的群體風險計算方式還存在一個邏輯上的錯誤：-

…根據閣下所採用的方式來計算，即多產生一宗預計碰撞根據「為可接受風險水平所定的群體風險指引」已是不可接受的話，那麼，2013 年的 12.5 宗碰撞，依據閣下對社會風險評估的錯誤理解計算方法，風險已經是不可接受的。這邏輯推論存在矛盾。

(七) 十分荒唐，我3月23日信件18-20段已經指出貴署這個說法是錯誤的，源於不認識工程項目社會風險評估的基本概念，即是既有的風險視為無可奈何的現實，焦點在評估項目引起增加的風險，犯邏輯錯誤的是貴署，早已推翻了貴署這個說法。貴署顯然沒有閱讀和認識我3月23日的說明，翻炒3月18日信件內容當作回覆，是急隋和失職的。

(八) 讓我提供明確的新論點幫助貴署認識事件的嚴重性：深入閱讀 Report 內容，清楚無誤地指向以下情況，三跑填海後額外增加的每年一宗海上意外，涉及從海天碼頭出發、原本在跑道北面向西往澳門和珠海、但是因填海而要改向北進入龍鼓水道的高速船，而龍鼓水道會因愈來愈多的貨櫃輪而擠迫不堪，因此每年增多一宗的意外很大機會是高速船與貨櫃輪的相撞，此等意外一定比南丫海難事故更嚴重和更震撼，社會當然不能接受。我必須嚴肅提醒貴署及所有相關公務員同事，這樣的意外的確是一宗也嫌多！誰認為這樣的意外一年一宗是可以接受的，恐怕必定被香港社會指為冷血，你們好自為之！

以上解釋說明，如要想把結果標繪在「為可接受風險水平所定的群體風險指引」圖上，必須採納正確的方法（即上文所述基於《國際海事組織的綜合安全評估》為群體風險所界定的方法）。”

(九) 是顧問用錯了方法，不是我，已在我多封信件中證明。

3. 就閣下來信對海上交通影響評估中有關海上交通預測的增長率的意見，本處已在2016年1月14日、2月19日及3月18日回覆。在2016年3月18日回覆更指出“閣下的陳述未能準確反映海上交通影響評估所涉及的研究範疇”。現節錄如下：
於1月14日本處已說明 …
於2月19日本處向閣下解釋了 …
於3月18日本處向閣下再作以下補充 …

(十) 真理不是由貴署說了算，事實也不是由貴署主觀地說我的「陳述未能反映…」就了結，我多封信件突出顧問的推算未來海上交通量沒有採用內地官方航運資料，這是你們的來信資料也確認了的，所以我對於「研究範圍」的陳述十分準確地反映了它的缺憾，我3月23日信件又提供了更新到2015年的蛇口貨櫃碼頭最新趨勢信息，進一步確認貨櫃輪穿越龍鼓水道急增的趨勢，而這些情況顧問都沒有掌握，也不反映在報告中。我的陳述和新信息確鑿反映顧問研究範圍的不足，必須擴充再做才能正確估計未來海上交通

量，尤其是貨櫃輪的問題，這直接關乎海天客運高速船的安全問題。我3月23日信件的新信息貴署視而不見，翻炒舊信內容扮回覆，是怠惰和失職的。

4. 就閣下來信對香港國際機場進口航道區的意見，本處早於 2016 年 1 月 14 日已指出 … 於 2015 年 2 月 19 日及 3 月 18 日日本處回覆亦因應閣下提問的相關航空安全規定再補充…

(十一) 翻炒舊信怎算是回應！海上交通安全管制區的大小直接影響升降飛機安全，三跑的管制區比現有管制區，升降的飛機比現在更接近船隻，最短距離減少四成，風險增加是普通常識，負責任和重視市民生命安全的公務員應該正面回覆我提出的問題，而不可以顧左右而言他，回信告訴我：

- 為甚麼以前的管制區長到這個地步？
- 它們以前根據甚麼準則訂定？
- 為甚麼前後不一致，現在可以短到這個地步？

“未來香港國際機場進口航道區的西北角落… 閣下提出有關未來香港國際機場進口航道區的陳述：「因為插入內地海域而在香港邊界人工地切了一個角，擔心吊機很高的躉船內地水域走捷徑繞過這個角而造成對飛機升降造成危險」是欠缺理據。…香港特別行政區境外毗鄰香港國際機場進口航道區的海上交通量極低（每天不足 1 次船次），所以清楚顯示內地船隻不需要穿越有關區域。此外，根據可通航水深及航運目的地的觀點來看，相關區域並非深圳水域內船隻會使用的捷徑。”

(十二) 十分荒唐，貴署顯然沒有閱讀我 3 月 23 日的信件第 35-37 段，我有根有據地指出這個問題是顧問自己提出的，貴署繼續指是我的陳述，翻炒 3 月 18 日信件內容當作回覆，而且完全忽視我說的「一次意外足以致命」的新論點，偏離事實，是怠惰和失職的，貴署必須頭腦清醒，這裏講的意外可以是飛機撞躉船！

“在三跑道系統計劃的設計過程中，機管局委聘專家顧問，就與三跑道系統計劃相關的香港國際機場進口航道區及高度限制區展開專題研究。由於香港國際機場三跑道系統計劃的新北跑道西面末端鄰近深圳水域，機管局與相關決策局和部門在專題研究過程中，一直與深圳方面的相關持份者，包括深圳的海事局、航運業、船公司、港口營運商等保持緊密溝通及磋商，確保海上交通運作暢順。”

(十三) 貴署的說法十分小心地避開談鄰近機場的內地水域船隻或鑽油台對飛機升降安全的影響，不知道是否故意，不過這是三跑能否運作的核心關鍵。由於 Report 只覆蓋香港水域，這份報告的顧問只能點出了問題，卻沒有提供答案，據知相關顧問報告已經完成多時，但是機管局一直把報告列為機密，公眾無法見到，可能連政府政策局和部門也沒見過。作為盡責審查的構成部份，貴署必須確保自己見過這份報告，但是你們見過嗎？沒有見過而把填海項目交行政會議是失職的！我呼籲相關顧問報告應立即公開，以釋市民對航空安全的疑團，這是新論點。

(十四) 這個問題只可能透過港深兩地政府層面協商解決，關鍵在深圳政府會否在海上航線和鑽油台停泊位方面委屈遷就香港的需，而這是無法保證的，尤其是在目前香港與內地關係相對緊張的時刻，更是沒有把握的。沒有解決這個決定性問題，填海是徹底地沒有意義的，深港政府是否已經就這個具體題目完成正式協商，責署至今沒有正面回覆，在這個情況下，市民只能假設，港深兩地政府從未有談過，這樣的話，在公眾利益優先的大前提下，填海不可以進行。

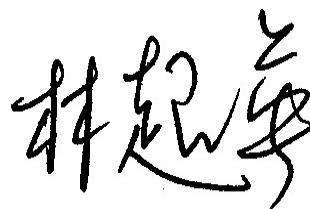
總結

5. 總括而言，就閣下來信對海上交通影響評估的意見，本處已在2016年2月19日及3月18日回覆，現節錄如下：
於2月19日本處已說明 …
於3月18日本處已說明 …

“總括而言，海上交通影響評估結果確認，落實建議的海上交通緩解及改善措施後，擴建香港國際機場成為三跑道系統不會危害海上安全。此外，這份海上交通影響評估已包括來自相關政府決策局和部門的意見。”

(十五) 以前各段確鑿地推倒了顧問的結論，我的總結是：以正確方法計算和以”備忘錄指引”評估，三跑填海引起增加的海上交通意外社會風險水平不可接受，政府和航海業界被顧問誤導了，他們的意見建築在錯誤的基礎上，所謂他們認同「三跑道系統不會危害海上安全」是失效的。

(十六) 責署現在應該依從盡責審查原則，委聘中立和有權威地位的統計學者去覆核，然後根據覆核結果決定下一步，此刻把項目直接送交行政會議，是未盡應盡之責，是失職，也違反盡責審查原則，有意陷行政長官和行政會議於不義。



林超英

2016年4月10日