

第I部分 專責委員會的成立及工作

第1章 前言

背景

1.1 廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")是從香港到廣州全長約140公里的高速鐵路系統，途經深圳福田、龍華和東莞虎門，亦會成為國家高速鐵路網的一部分。高鐵香港段項目(下稱"該工程項目")屬建於地下的鐵路系統，全長26公里，其走線由位於西九龍的新建總站往北面延伸，經尖沙咀、油麻地、旺角、深水埗、葵涌、荃灣、元朗，至皇崗以南的邊界地區與高鐵內地段連接。

1.2 行政長官會同行政會議於2008年4月決定採用中線方案¹建造高鐵香港段；及決定以香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")日後會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段的理解為前提，要求港鐵公司就高鐵香港段進行規劃和設計；並與港鐵公司進一步磋商高鐵香港段的推行事宜。立法會財務委員會(下稱"財委會")於2008年7月通過該工程項目的設計及工地勘測工作所需的27億8,260萬元撥款。在2008年11月24日，香港特別行政區政府(下稱"政府")與港鐵公司簽訂高鐵設計及工地勘測工作的委託協議(下稱"《第一份委託協議》")。行政長官會同行政會議於2009年10月進一步決定，港鐵公司應以日後會獲邀根據服務經營權模式營運高鐵香港段的理解為前提，就該鐵路系統開展建造、測試和試行運作的工作。

1.3 財委會於2010年1月16日批准撥款進行高鐵香港段的鐵路(550億1,750萬元)和非鐵路(118億元)兩部分的建造工程，合共668億1,750萬元。政府從這筆撥款撥出650億元予港鐵公司進行該工程項目的建造及試行運作，並保留餘下的18億1,750萬

¹ 中線方案是較短和較直接的路線方案，不會途經現時西鐵線錦上路站。請參閱政府向鐵路事宜小組委員會於2008年5月2日舉行的會議提交有關高鐵香港段的文件(立法會參考資料摘要)(檔號：THB(T)CR 1/16/581/99)附件A。

元以進行項目的監管、政府設施及其他與該工程項目相關而不屬港鐵公司負責範圍以內的工程。政府與港鐵公司於2010年1月26日簽訂高鐵建造及試行運作的委託協議(下稱"《第二份委託協議》")。《第二份委託協議》訂明，港鐵公司應盡最大努力，按照委託計劃完成或促使完成委託工作(任何調整必須在合理情況下作出，並且必須既公平又合理)，以及盡量減少委託計劃因任何修改而出現的延誤或其他後果。《第二份委託協議》顯示，該工程項目應在2015年8月完成測試及試行運作，並具備通車的條件。

1.4 該工程項目的建造工程於2010年1月底展開，目標完工日期訂為2015年8月4日。在2014年4月15日，運輸及房屋局局長張炳良教授告知公眾，政府剛收到港鐵公司的口頭通知，指高鐵香港段的建造工程未能在2015年內完成。

1.5 張炳良教授在其發言²(附錄1)表示，".....我們在去年[即2013年]11月22日向立法會鐵路事宜小組委員會匯報這項工程的進展時，當時我們是基於港鐵公司提供的進度資料，說明我們的目標是於2015年內完成高鐵香港段的工程，隨後大約需要6至9個月的時間進行必須測試和試行運作，之後便會正式通車。但是在上周末，港鐵公司主席與行政總裁通知我，表示依照港鐵公司最新掌握的施工進度，高鐵香港段的工程將會有一定的延誤，未能在2015年完成。對這個消息我是感到非常驚訝和意外，而且明顯地，我對延誤非常失望並深感關注。"

1.6 張炳良教授立即要求港鐵公司盡快提交全面評估報告並作出交代，以及盡快向公眾說明最新情況。

1.7 在同日，即2014年4月15日，港鐵公司宣布³(附錄2)，該工程項目的竣工日期將延至2016年，而高鐵香港段將於2017年投入服務。港鐵公司提出的原因包括隧道鑽挖機在暴雨中嚴重損壞、西九龍總站工地極端困難的地質情況，以及跨境段隧道穿越受保護濕地的複雜地質問題。

² 資料來源：政府於2014年4月15日就"運輸及房屋局局長會見傳媒談話全文"發出的新聞公報。

³ 資料來源：香港鐵路有限公司於2014年4月15日就"高鐵香港段項目修訂工程時間表"發出的新聞稿。

1.8 上文第1.5段及第1.7段提述的公告引起公眾廣泛關注。港鐵公司於2014年4月29日成立獨立董事委員會，全面檢討該工程項目的管理方針。政府亦於2014年5月16日成立獨立專家小組，檢討與高鐵香港段建造工程延誤(下稱"該工程延誤")有關的事宜。獨立董事委員會及獨立專家小組的成員名單及職權範圍載於**附錄3**，以供參閱。

1.9 與此同時，在2014年5月2日的立法會內務委員會會議上，部分議員建議以內務委員會的名義尋求立法會授權委任一個專責委員會，調查該工程延誤及相關事宜；並授權該專責委員會在執行其職務時行使香港法例《立法會(權力及特權)條例》(第382章)第9(1)條下的權力。經討論後，有關建議不獲內務委員會通過。在2014年5月9日，部分議員要求內務委員會就類似建議重新展開討論。經討論後，有關要求不獲支持。

1.10 在2014年5月19日的立法會鐵路事宜小組委員會會議上，胡志偉議員動議一項議案，尋求鐵路事宜小組委員會支持委任一個專責委員會，調查導致高鐵香港段工程出現延誤的原委，而該專責委員會應獲授權行使第382章第9(1)條所賦予的權力。范國威議員亦動議一項議案，要求鐵路事宜小組委員會尋求內務委員會支持成立一個專責委員會，就高鐵香港段工程延誤一事調查港鐵公司，而該專責委員會應獲授權行使第382章第9(1)條所賦予的權力。兩項議案均被否決。

1.11 在2014年6月11日的立法會會議上，范國威議員動議一項議案，要求委任一個專責委員會，調查港鐵公司有否隱瞞高鐵香港段建造工程的進度和延誤原因，以及政府和港鐵公司在高鐵香港段建造工程的監管及協調上是否出現問題；而該專責委員會在執行其職務時應根據第382章第9(2)條獲授權行使該條例第9(1)條所賦予的權力。該項議案被否決。

專責委員會的成立

1.12 在2014年6月25日的立法會會議上，胡志偉議員及莫乃光議員就該工程延誤聯合提交一份呈請書(**附錄4**)。莫乃光議員要求把呈請書交付專責委員會處理，21名議員起立支持此

項要求。按立法會《議事規則》第20(6)條的規定，該份呈請書即告交付專責委員會處理。

1.13 在2014年7月4日的內務委員會會議上，議員同意及委任小組委員會，負責就擬成立的專責委員會進行籌備工作。小組委員會於2014年11月7日向內務委員會提交報告。內務委員會察悉小組委員會就該專責委員會的職權範圍和名稱所提出的建議，並通過小組委員會就該專責委員會的委員人數及提名和選舉議員以供任命為該專責委員會委員的程序所提出的建議。

1.14 在2014年11月14日，內務委員會建議任命13名議員為調查廣深港高速鐵路香港段建造工程延誤的背景及原委專責委員會(下稱"專責委員會")的委員。該13名議員隨後即舉行閉門會議，並相互選出廖長江議員及謝偉銓議員分別擔任專責委員會的主席及副主席。在2014年11月17日，立法會主席根據《議事規則》第78(2)條，按內務委員會提出的建議任命專責委員會的主席、副主席及委員。專責委員會於2014年12月9日舉行首次會議。