

以下為周梁淑怡議員於07年6月6日就立法會《兩鐵合併條例草案》
恢復二讀辯論之發言全文：

主席女士：

首先我希望談一談部分同事剛才發言時的一些話。有議員指兩鐵合併會製造另一個「獨立王國」和形成壟斷。其實條例草案就是要確保日後新公司會遵照相關法例的規定來經營。況且，一些人所指過往兩間鐵路公司存在的所謂「競爭」，並不是真正的競爭，只不過是市民別無選擇而已。再者，經驗已證明，同時存在兩個鐵路營運者，不但構成路線重疊和惡性競爭，長遠更會妨礙鐵路發展的進程，損害公眾利益。像地鐵與九鐵就「沙田至中環綫」營運權的競逐，不但拖慢了施工進度；更由於雙方未能就車站的接駁點達成協議，導致日後沙中綫的「金鐘東站」不會和現有的地鐵金鐘站和香港站連接。較遠的例子，就是九鐵和地鐵各自的旺角站天各一方，全無協調可言。

也有議員說，減價不應和合併掛勾。這說法也是不攻自破的：減價是基於兩鐵合併產生協同效應，令成本降低，因此才能回饋市民。試問若果不合併，成本未能減省，又何從減價呢？

最後民主黨指責政府利用港島南綫來要脅他們投贊成票，我不禁要反問一句：難道該黨不斷向當局提出種種要求，作為支持草案的條件，這就不算是要脅嗎？其實立法會議員要求政府接納其修訂，以換取他們支持法案，是平常不過的做法，也沒有什麼不妥。可是，如果把此舉渲染為政府在要脅他們，則與歪曲事實無異。

自由黨對條例草案的立場很明確，就是贊成兩鐵合併，認為這樣對整體社會有利，這當然包括新界區在內。我們深信此舉能產生協同效應，提高整個鐵路系統在資源與人力分配方面的效率，從而改善服務，最終讓廣大市民受益。

現時本港存在兩間鐵路公司，一向以來大家的印象是九鐵主要服務新界區和跨境交通，而地鐵則服務市區。不過，隨著社會不斷發展，人口增加，這個分工已愈來愈模糊：像九鐵尖東站已經連接了地鐵荃灣綫；而西鐵也設有美孚站和南昌站，直接服務西九龍的市民，還有興建中的九龍南綫。至於地鐵，服務也早已申延至將軍澳、調景嶺和

東涌新市鎮，遠遠超越了傳統市區範圍。正由於兩間掌握龐大資源的鐵路公司的服務對象和地區愈來愈重疊，在規劃上就必須有更好的協調。如果再繼續各自為政的話，不但容易造成資源浪費，更很可能會構成無謂的惡性競爭，對鐵路服務作為本港最重要的集體運輸系統的長遠發展，肯定不是好事。在這個情況下，擁有一間鐵路公司明顯比有兩間好。

再者，隨著本港與內地日趨融合，鐵路服務將會成為連接兩地最有效率的交通工具，好像計劃中的「區域快綫」（廣深港高速鐵路）。廣東省在這條路綫上的準備功夫明顯比香港快，我們在爭論究竟應該用專綫連接還是用西鐵現有的路軌，就已經花了很長的時間。我相信本港龐大的鐵路系統如果能有一個統一的管理和規劃的話，對加快與內地連接的進度肯定大有幫助。

地鐵自上市後，走了六年多的市場競爭之路，已逐漸建立起一套有效率的企業文化；反之，九鐵沒有走這條路，並反映在管理上的不足。兩鐵合併如能把兩種差異甚大的企業文化融為一體，加以整合，肯定可增加全港鐵路的效率，最終受惠的就是廣大市民。

上月中我和幾位新界西立法會議員落區與屯門區議員開會，商討兩間鐵路公司合併對日後新界西北列車服務的影響，尤其是輕便鐵路的票價能否因此回落而惠及乘客。

的確，現時新界西的鐵路系統運作是有不少問題出現。像投資了四百多億的西鐵，通車近四年以來仍然未達到收支平衡；而相對其他幾條鐵路支綫，其客量仍然偏低。屯門和元朗新市鎮發展了超過 30 年，最終等到 21 世紀才有鐵路連接市區，我們當然希望能物盡其用，真正方便新界西北的居民。但以現時西鐵的經營情況來看，不論是列車服務、上蓋物業發展、甚至車站店鋪的出租率等等，確是未能做到當初公眾的期望。

至於輕鐵的問題就更明顯。這個系統在八十年代初引入時，主要是為元朗屯門一帶居民提供日常的區內集體運輸工具。可是，隨著西鐵的通車，輕鐵的功能在一定程度已經變成了西鐵的接駁工具，而且虧蝕嚴重，每年九鐵就要為此補貼一億元。

坦白說，我十分明白新界西北廣大居民對於兩鐵合併的期望與失望。該區有近百萬市民，每天都依靠輕鐵作為區內的主要交通工具，故此大家都很關心未來輕鐵的票價能否因應合併而下調，服務能否改善。可是，如果整個合併計劃非但未能帶來這些好處，甚至令該區居民成為全港鐵路乘客中唯一未能受惠，甚至說難聽一點是被離棄的一群，那又憑什麼理由叫他們支持合併呢？

當然，自由黨很歡迎輕鐵在兩鐵合併之後減價，相信這也是廣大新界西北搭客所樂於見到的。不過，減價是否就能解決所有問題呢？現在輕鐵的問題不但是票價貴，優惠少，而且服務也有很多需要改善的地方，例如車卡不足，除了造成繁忙時間非常擠迫外，也影響到班次，往往要等很久才有車；其次，其路綫轉折複雜，有搭過的都知道其車廂內的路綫圖猶如一塊電路板，五顏六色，左穿右插，令人眼花繚亂；此外，車站空間少，設施簡陋，又沒有駐站職員，不但有問題無人協助，在繁忙時間候車更是險象環生，偶一不慎隨時被逼落月臺。老實說，以現在輕鐵的管理狀況，我不認為它可以在減價之餘，同時能提供平靚正的服務。

因此，輕鐵的問題根本出在管理不善，設計有漏洞，而票價只是眾多缺點中的其中一項。要徹底解決新界西北區內的交通問題，就需要宏觀性的全盤檢討、重新審視，系統地改善整個服務區內的集體運輸配套。誠然，輕鐵的票價會是其中一項有迫切性和要優先處理的地方；但如果讓九鐵的架構繼續維持不變，或像部分人一樣阻止兩鐵合併，難道減價後輕鐵的服務水平就會自動提高嗎？如果不在整個鐵路運輸的管理上出現「質」的轉變，我們能期望未來該區的交通服務會有什麼實質改善嗎？這又回到了一個根本問題，就是要把現時各自為政的鐵路管理模式統一下來，造就協同效應，才能長遠真正造福乘客。

自由黨過去幾個月來不斷和元朗、屯門天水圍的地區人士接觸，徵詢他們對兩鐵合併後如何改善該區各項鐵路服務的意見。我們在仔細參考了大家的想法後，再加以補充和深化，得出了一套系統的建議，我想在這裡簡述一下：

鑒於輕鐵是新界西北居民在區內的日常主要交通工具，我們希望日後新鐵路公司的管理層，能透過合併後增值的資源和增加的利潤，用來改善輕鐵的服務，尤其是反映在票價和優惠上。

具體措施方面，我們促請有關方面從應用者的角度出發，改善服務，包括 1. 輕鐵在合併後應減價，增加優惠；2. 保留西鐵月票、「自悠通」及各項接駁轉乘優惠，並增設屯門元朗短期月票；3. 增購輕鐵車卡，加密班次，改善路線轉折的問題，紓緩繁忙時間擠迫情況，及；4. 為受輕鐵噪音滋擾路段的居民興建隔音屏障，紓解噪音。

此外，我們敦促新鐵路公司在地鐵沿綫各新舊車站加設公眾洗手間，方便乘客。這裡可能有一點代價，涉及工程和人員開支，但本港作為一個現代化城市，我們認為這些服務是最起碼應該提供的。

如果兩鐵合併後不願投入資源去改善輕鐵的服務，當局就應該檢討其現時在該區享有的專利地位，引入其他不同的交通模式，例如巴士或小巴等競爭，讓居民有更多選擇，切實地從用者的角度去規劃和改善區內的交通服務，製造競爭。應該要在幾個月內檢討，全部輕鐵優惠都要保留，不能加價。

在中央政策層面上，我們要求全面檢討新界西北的交通服務安排。如合併後之新公司未能改善現有的服務，我們建議當局應考慮開放市場，引入競爭，加強屯門元朗區以及往返市區之公共交通服務，例如放寬現有巴士及專線小巴經營的車輛數量及增加服務班次；並研究容許繁忙時間的邨巴申請等。

最後，我代表自由黨，支持條例草案恢復二讀。