

以下為周梁淑怡議員於 07 年 11 月 28 日就政府提交立法會的《兩鐵合併（生效日期）公告》之發言全文:

主席女士：

包括本人在內，負責審議該生效日期公告的小組委員會成員，對於兩鐵合併後，未能把現時地鐵為學生提供的半價優惠，延伸至九鐵系統沿綫，表達了深切的關注，並呼籲日後的新鐵路公司改變初衷，能夠在九鐵沿綫提供與現時地鐵相若的學生半價優惠。

事實上，相信公眾贊成合併的其中一個最大理由，就是此舉可以產生協同效應，從而造福乘客，尤其反映在票價的下調，這也是自由黨支持合併的最根本原因。而合併後的新管理公司，也迅速兌現當初的承諾，馬上落實全綫減價和取消轉乘入閘費，體現了協同效應的優點；但如果人人都能享受合併帶來的好處，卻唯獨是學生未能受惠，這樣不僅對廣大莘莘學子有欠公允，也有違當初市民對兩鐵合併的期望。

另一方面，針對新界西北居民長期以來對於輕便鐵路服務的不滿，例如班次疏落、車廂擠迫、月臺空間不足，又沒有駐站職員等等，當局於六月份立法會辯論《兩鐵合併條例草案》期間，因應議員的強烈要求，承諾會全面檢輕便鐵路在新界西北交通的角色。有關檢討已經在九月份完成，並提交立法會。

檢討結果認為，輕鐵日後應繼續擔當新界西北的客運骨幹，故「並無需要有規模地主動引入更多輔助交通服務」；但為了改善班次，輕鐵會再添置 22 卡新車廂，預計 09 年年底投入服務。

雖然政府能回應立法會的呼籲，迅速進行上述檢討，但當中所提出的改善措施，自由黨擔心未必能滿足廣大新界西北乘客的真正需要。

當然，增加 22 個新車卡，單就現有的輕鐵服務而言，相信是會帶來一定程度的改善；我也促請有關方面密切跟進，確保現時的輕鐵服務能緊貼乘客的需要，時刻作出相應改善。

不過，自由黨始終認為，如果要長遠改善整個新界西北的交通規劃，單憑這些措施並未能觸及問題的根本，而有需要作出一個更深入更全盤的檢討。

大家也知道，隨著西鐵在零三年底通車，輕鐵的角色已逐漸由提供新界西北區內的載客服務，轉變為西鐵的接駁工具，使原有的網絡一方面要為西鐵「駁腳」，另一方面卻仍要兼顧區內客運的主導角色，結果就是兩面不討好，導致服務千瘡百孔，乘客怨聲載道。

但基於專營權的關係，一直以來在區內的集體運輸服務上，輕鐵都具有壟斷地位，其他交通工具固然難以真正打入市場，構成公平競爭；即使有機會投得部分地區的服務營運權，但在規劃路綫上，也可能要刻意避開輕鐵，確保不會構成直接競爭。比方說，多年來天水圍、元朗和屯門之間的廣大地區，並無正規巴士綫連接，但看看面積少得多的九龍市區，就至少有 50 條巴士綫來往當中各處。此外，像天水圍北欠缺小巴服務，紅色小巴一般去到天華路就止步；即使從天水圍還可以乘搭 77 號綠色專綫小巴前往元朗，但由於路綫迂迴，班次稀少，候車時間長，故此雖然價錢不貴，但仍難以和輕鐵競爭。故在輕鐵壟斷的情形下，即使其服務已經不敷應用，但居民根本別無他選，只好啞忍。

問題就出在這裡：既然西鐵通車引致輕鐵功能變質，當局就應趁機全盤檢討整個區內公共交通服務的安排，研究引入其他不同交通模式如巴士和小巴等，以填補輕鐵留下的服務真空，並透過相互競爭來降低整體車資，務求從廣大新界西北居民的角度出發，徹底解決現時該區集體運輸網絡與實際需要脫節的問題。

最後，我亦敦促新鐵路公司，仿效現時九鐵的做法，在地鐵站加設公眾洗手間。事實上，絕大部分市民都希望地鐵沿綫車站可以加設洗手間，這個訴求已經很清楚，不需要再做什麼意見調查來進一步確定。故此，除非存在難以克服的技術問題，否則我促請新鐵路公司不要單純基於建築成本，或出於商業考慮，例如擔心會佔用租戶的鋪位空間，而拒絕在地鐵沿綫車站設置公眾洗手間。

主席女士，我謹此陳辭。