

致立法會經濟事務委員會、交通事務委員會和旗下的鐵路事宜小組委員會：

你好！本人現提供支持並儘快通過該條例的其中幾個理據：

自從兩鐵合併後，港鐵（前地鐵）便接二連三地犯錯 — 列車事故增加、擅自更改屬於九鐵的鐵路系統每一處（包括車站指示牌、站牌、車站及車廂告示貼紙等）、未經諮詢便更改鐵路沿線、員工待遇亦擅自修改、擅自加價及漠視歷史等；這證明了兩鐵合併已經失敗了。

其他同業亦需要一定的生存空間，如果加入了「不獲豁免」的法定機構，便間接使他們走向結業之路。

同時，我知道政府實行兩鐵合併，是有人不滿九鐵奪得沙中線的興建及營運權和懲罰當時的署理行政總裁黎文熹在2006年糾黨下屬發動「兵變」— 推翻深得市民（包括我）信任的主席田北辰。還有，我知道每一個國家的鐵路系統是必須有兩間或以上的公司營運才會正常；而香港也不例外。我想問一個鐵路系統是否只須一間公司營運？

因此，本人要求盡快通過該條例，以迫使港鐵（前地鐵）盡快把屬於九鐵的東西（包括沙中線的興建及營運權）包括歸還給後者；讓後者可以嘗試把他們的鐵路網絡伸延至港島，如果興建過程中遇到困難的話，前者可以提供技術支援，以便可以完成餘下部份；從而做到「協同效應」。當然該線的走線是以九廣馬鐵（馬鞍山線）直接過海，因為我剛知道西鐵線（九廣西鐵）的九龍南線的走線是怎樣由南昌站連接至尖東站了；同時根據歷史及1994年的鐵路發展策略，紅磡至尖東是屬於東鐵線（九廣東鐵）的，因此東西鐵的南行終點站應該是尖東；同時由於已有荃灣線的關係，亦可做到「東西走廊」和「南北走廊」了。

本人現附上關於該條例盡快通過的其中一個證據，其他的可以從各大報章的官方網頁和慧科電子剪報（只在康文署轄下的各區圖書館）中找到。

我希望能夠收到你們的回應。

市民 鄭頌穎上

甘乃威

立法會議員



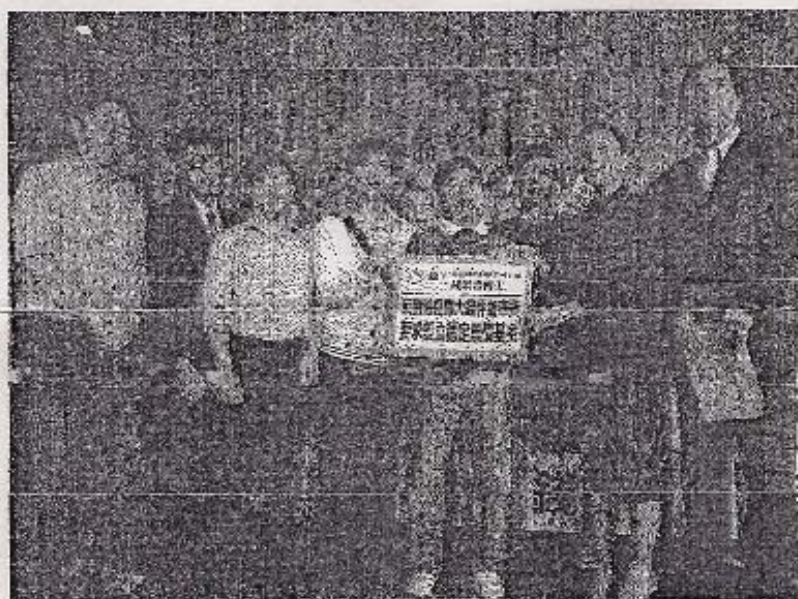
陳耀德

社區顧問

故障頻生 仍加車費 物非所值 強烈要求港鐵取消加價

民主黨抗議港鐵在壟斷本地鐵路業務、利潤豐厚，但故障頻生的情況下，仍然決定 6 月 13 日起調高車費，平均加幅為 2.05%。5 月 26 日，民主黨數十名成員到港鐵中環站內遊行和靜坐，並遞交過去一個多月在各區收集到的市民簽名，超過 12000 個，反對港鐵加價。民主黨強烈要求港鐵體恤民情，尊重民意，取消加價決定，並積極改善服務質素，履行社會責任。

民主黨認為，港鐵在缺乏同業競爭，又得到鐵路沿線物業補貼，上年純利已高達 97 億元；但事故頻生，服務質素卻沒有明顯的改善；再加上加價後，竟然出現約 100 個車程的「八達通車費比單程車費昂貴」，令使用八達通的市民在怕麻煩的情況下被迫多付車費。凡此種種，都令市民覺得港鐵大石砸死蟹，欺人太甚；因此，民主黨強烈向港鐵表達不滿，要求港鐵立即擱置加車費！



筲箕灣愛東邨愛旭樓地下32號
小西灣道18號富景商場地下38號



2811-1111
2965-8630