

的士小巴權益關注大聯盟 (註冊團體)

聯絡地址：元州街340號2字D室 電話：27200072 傳真：27865770

鐵路官員何時停向財團輸送利益

港英政府興建地下鐵路，是高瞻遠矚！是為本港經濟發展而奠下了必需基礎。特區政府承接鐵路政策後，興建鐵路已漸漸飽和及變質。但策劃鐵路建造之官員，不知是為延續既得利益或權力，竟一再重覆濫建鐵路及向地產霸權輸送利益。

現時經過西九龍區鐵路，按已建造之機場、東涌、荃灣、西鐵、東鐵及官塘等6條，及將建造之官塘延線和沙中線鐵路共8條。有四條是由海底到港島中區線。再加上港島及將軍澳至東區線，已覆蓋着整個香港大部份繁忙交通要道。

有學者稱香港鐵路是世界奇蹟！其實是失職！請問高明，人類社會為何會有政府？政府的功能是「平衡主持者」！公務員是等如法官！他將人民所授權力向一方傾斜，就是失職！假如鐵路官員故意設計有利地產霸權發展之鐵路，是利益輸送！

港府作為77%港鐵大股東，以疏導交通為名之權力！作為規限的士、小巴營運區域籍口，廣設道路禁區！確保鐵路營運利益。這就是濫用權力得來之不當利益！

又縱容官員勾結巴士集團設計巴士路線，強搶的士、小巴業之僅有飯碗！實為政府利用職權！與民爭利！典型實例，這就是年賺數十億元鐵路盈利原因。

全世界政府經營之的公共服務都不求盈利，是適度有為施政！是要提供平衡社會、人民必需服務，以制衡社會民生所需之不公服務！而亦能同時抑壓通漲。

有人會問如何官商勾結輸送利益呢？證據何在？請看！從現時建成及新設計中之鐵路網看，起、終點或經過都有一個特點，都與二大地產霸權之項目有關？如將軍澳、馬鞍山、沙中、南港島、東涌、西鐵、官塘線，尤以沙中線及將軍澳線最為突出。

沙中線本已有何文田站設計，但鐵路官員涉嫌利益輸送地產商！修改設計！畫蛇添足！豪花數拾億元特建一條經過何文田站，往本已有東、西鐵及渡輪之黃埔花園官塘延線站。將軍澳線本以寶琳為終點站，不入日出康城，但為了財團利益，特增設不是終站之康城站，與黃埔花園站一樣成為「鐵路盲腸站」，巧合都是同一地產集團。

西鐵應可在佐敦站作為轉車站，使新界西乘客日後，可乘西鐵轉沙中線往港島各區，減輕美孚至佐敦旺區擠逼。但官員為了向地產商輸送利益，不惜多設柯士甸站才往紅磡，使彌敦道至渡船街之間佐敦道，竟共有荃灣、西鐵及高鐵三個鐵路站。

其實！當初東涌及機場線設計時，為何不在荔景站開設往東涌專線？用同一路軌分往機場和東涌，節省荔景至中環、欣澳之鐵路資源。

港島線之西環段，港英政府由於人口及經濟原則未有伸延，人們沒有太大異議。但97回歸後，那由和黃參養之地鐵公司負責人，游說政府取消7號幹線到西區道路規劃，倡議興建由海怡半島、經只有幾仟人居往「數碼港」之南區鐵路。放棄為西區居民興建延線權利！意圖向李氏輸送利益。這事遭廖秀冬局長否決！而一拍二散。

本聯盟不反興建發展鐵路！堅決反對南區西段鐵路，除客量難以負擔建費外，亦需平衡、給予各類交通工具生存空間。至於華富、田灣、香港仔乘客，現時之巴士及小巴足能應付。南區東段建成，將會搶去大量往灣仔、銅鑼灣、金鐘及中區乘客。

若再竭澤而漁，興建資助財團鐵路！將是官逼民反！有違中央政府敦促特區政府，解決深層次貧富懸殊矛盾之忠告。 此 致

立法會交通事務委員會

鐵路事宜小組 陳鑑林主席暨委員

聯絡電話

2013年4月23日



主席：黎銘洪敬邀