

針對運輸署公開招標三條新的小巴路線，我們的意見如下：

隨著大嶼山的發展，人口越來越多，而大嶼山南也發展成旅遊、遠足勝地，東涌線的壓力已越來越大。不要說繁忙時間，非繁忙時間現時已常常逼爆。可是，礙於訊號限制以及與機場快線共用路軌的原因，東涌線已經不能再加密班次。

試問東涌線還怎能應付港珠澳乘客呢？偏偏，運輸署卻建議把接駁巴士路線的總站設在欣澳站，難道我們要將欣澳站變成金鐘站，讓乘客等足十班才能上車嗎？

此外，由於道路設計問題，這條來往欣澳的接駁路線，需要繞經經過竹篙灣公路，才能駛往北大嶼山公路前往港珠澳，車程至少白白浪費五分鐘。

也許運輸署從來沒有檢討過新界 44 系、75 及 77 的問題。這些前往過境口岸的小巴路線，由於客量極高，因此哪怕班次是 1-2 分鐘一班，乘客也需要排隊等候十多分鐘。而且，小巴的設計，也不利乘客搬運行李上、下車，更不要說乘客怎樣在小巴擺放行李吧。

除了是政府和小巴公司官商勾結外，我們看不到任何原因為什麼這條前往東涌的路線，需要由小巴營辦。可笑的是，不久之前，運輸署承認現時專線小巴業界正面對嚴重的司機短缺問題，不少路線出現不夠司機而「收車」的情況。如果小巴公司有足夠人手開辦新路線，為什麼不先將資源撥回現有路線，使脫班的問題得到改善？

曾經有報導指出，港珠澳大橋會採用機場海天客運碼頭的限制區安排。若然屬實，中轉旅客日後可在指定地點預辦登機手續及過關，經港珠澳大橋直接進出本港機場轉機，毋須多辦一次出入境手續。

因此，這些中轉乘客根本不用出境乘搭巴士，再前往機場。那還有什麼乘客會乘搭這條新巴士路線呢？恐怕沒有。