

港珠澳大橋通車在即，運輸署建議現時服務機場的「A」線，繞經港珠澳大橋的口岸公共運輸交匯處(簡稱港珠澳)，使 A 線同時服務機場及港珠澳使用者。可是，這將出現以下問題：

A 線是否應該減價？

A 線一直主張直達機場，所以收貴才比一般 E 線貴。建議中的「A」線，由市民出發，需要先繞經港珠澳，然後才到達機場，車程增加至少 5 分鐘，巴士公司是否應該減價呢？假如不減價，巴士公司至少應加密班次，以減少候車時間來彌補所增加之車程。此外，運輸署也應考慮透過修改法例，放寬巴士於北大嶼山公路的車速限制，彌補巴士繞經口岸的額外時間，畢竟「70 公里」這個限制已經過時。

A 線行車時間增加，影響前往機場的乘客

港珠澳落成後，運輸署聲稱 A 線往機場只增加車程 5 分鐘，而回程甚至不會影響車程，但這是不可能的。因為運輸署忽視了口岸的上落客大多涉及搬運行李，且人數眾多，停站時間比一般巴士路線長，所以我們可以預計實際每程增加的行車時間超過 10 分鐘，對原有 A 線的乘客帶來嚴重影響。

A 線還有能力應付新客源嗎？

由於巴士的行李架空間有限，現時市區 A 線巴士行李架已經常爆滿，繁忙時間行李甚至需要擺放於通道，影響乘客安全。我們認為在運輸署建議 A 線繞經港珠澳前，應先審視各 A 線的負荷能力，並為 A 線制定另一套有別於普通市區線加車減車的標準。

A 線還未能覆蓋全香港

此外，現時提供服務的 A 線並未能覆蓋全香港。對於一些沒有全日 A 線，只有 E 線來往北大嶼山的地區(如慈雲山及樂富)，有關 E 線應該延長到口岸，使乘客不用提著沉重行李，於青嶼幹線轉乘巴士才能到達口岸。