

低地台小巴試驗計劃自 2017 年起推行至今，大部份市民卻仍對低地台小巴毫無認識。政府推行的低地台小巴試驗計劃究竟為何失敗？這些問題能被解決嗎？

低地台小巴試驗計劃，全名為「可供輪椅上落的低地台小巴試驗計劃」原意為推動傷健共融，讓輪椅人士同樣能乘搭小巴。計劃裏的低地台小巴行走醫院路線，以方便輪椅病患來往醫院接受治療。可惜，計劃中的不足令計劃至今尚未完善。

首先，低地台小巴服務量不足。據政府統計處 2013 年的調查顯示，全港身體活動能力受限制的人約有三十萬，可見低地台小巴的需求相當龐大。但計劃已推行近 5 年，全港只有兩條路線有實質低地台小巴服務。除了路線少，兩條路線的低地台小巴班次疏落：54M 線每半小時一班；413 線每小時一班。低地台小巴服務量少，大量有需要的市民無法受惠，令此計劃顯得嚴重不足。

其次，政府推行計劃的力度不足。低地台小巴造價昂貴，一輛的價錢相當於兩輛普通小巴。政府卻沒有提供津貼，故小巴公司難以響應計劃。低地台小巴在港不普及，小巴公司或會擔心重額購得低地台小巴後預約人數稀少，無法獲利。而且，政府對計劃的態度冷淡。有小巴公司指，運輸署驗車程序繁複，令一些低地台小巴遲遲未能「落地」。

其三，政府對計劃宣傳不足。計劃推行至今 5 年，但普遍市民對低地台小巴都缺乏認識，一些輪椅人士可能也不清楚香港有低地台小巴服務，變相無法受惠。低地台小巴採用預約制度，乘客需事先預約才可享用服務。如果輪椅人士不知道此計劃的存在，又怎會懂得預約，怎能享用服務？

要解決這些問題，政府先要把低地台小巴的服務範圍擴大至全港專線小巴路線，帶頭統率眾小巴公司引入低地台小巴，並為小巴公司提供購買及保養低地台小巴的津貼，更可加設獎賞制度：主動參與的小巴公司可獲更大額的津貼。在宣傳方面，政府可以與關注傷殘人士福祉的團體合作，向有關人士推廣計劃。這些團體也可以為有需要人士提供代預約及相關查詢服務。

有人認為低地台小巴試驗計劃的失敗是因為巴士和港鐵的無障礙設備已能滿足傷殘人士出行的需求，對小巴的需求並不大。但事實上，小巴主要的功用是在大型交通工具未能到達的偏遠地區與市區間作接駁。香港的輪椅人士人數眾多，發展可方便輪椅上落的小巴是有必要的。另外，一些偏遠的村落也需要低地台小巴服務。這類鄉村地區的馬路狹窄，巴士不能直達，更遑論鐵路。小巴的需求其實相當大，因此這不是計劃的失敗原因。

總括而言，低地台小巴試驗計劃的失敗是由政府一手造成的。有小巴公司即使缺乏支持仍願意投資低地台小巴這一點足以證明，只要政府願意花心思，低地台小巴在香港也能蓬勃發展。願香港政府能正視並解決上述問題，從而實踐計劃的原意：推動無障礙交通及傷健共融。