

有關立法會交通事務委員會 2008 年 2 月 22 日會議

「專營巴士營運之安全問題」議題之意見大綱

提交單位：新世界第一巴士公司職工會、專利巴士工會聯席。

2007 年內發生數宗涉及巴士的交通意外，引起大眾關注巴士行車安全問題。作為業界的一分子，我們在此提出一些影響行車安全的問題，供各位參考。

據道路專家報告，所有交通意外，只有三個元素：『人』、『車』、『路』。

『路』是較客觀的元素，先天設計缺憾的路段不多。但卻因路少車多，繁忙時段車輛切線爭路，巴士為免碰撞而煞車，造成乘客受傷的意外，無日無之。非法佔用行車道，令巴士不能停靠路上落客，險象橫生。工會透過公司向有關部門反映，有關部門似乎未能改善，以致情況依然嚴重。

『車』，隨著科技的進步，巴士的設計不斷提升。近數年巴士整體數量無大幅減少，但工程人員卻減少過半，不難想像工程人員面對的工作壓力。時間緊迫下，唯有優先處理重點工作，以致車輛質素下滑，每天都有巴士因故障而停泊路邊待救援。一些不涉及大眾安全的問題，工程部管理層更以種種方式推搪，例如：新巴車長駕駛倉冷氣不足，工程部拖了 9 年，仍在試驗解決方法。

『人』是感情動物，如能保持心境平和、輕鬆地工作，必可減少不必要的交通事故及提高服務質素。下列各點可供參考：

1. 減少車長工作壓力 (跳線、行車時間)

以新創建交通服務有限公司管轄旗下新巴及城巴兩間專營巴士公司為例，公司在巴士營運方面，都務求以最少的人力資源來爭取最大的成本效益。因此，新巴及城巴公司大部份巴士車長，平均每天都會駕駛最少兩至三條不同的巴士路線，行內俗稱為「跳線」。由於「跳線」問題，令到車長每輛車可能駕駛不同路線，車長因此未能合時適應及掌握每條路線途經道路特有的潛在風險，因此容易產生不必要的交通事故。(新巴經營頭兩年，每名車長駕駛固定路線，可參考當年涉及的交通事故數字作參考。)

跳線也會因道路塞車，車長趕不及接車，班次誤點影響乘客。

新巴職工會曾就跳線問題，多次向公司反映，但公司以營運效益推搪。

2. 增加員工歸屬感 (包括減少薪級差距、提升福利)

新巴及城巴公司的車長薪酬及福利差距的問題。公司一直以市場決定薪酬為由，所以車長在不同時期入職，其入職的薪酬及福利都會有所不同。但是，卻沒有機制令後期入職的車長，因年資增長，而薪酬貼近舊員工。以新巴為例，經營 10 年，車長薪級已分九級。職工會於每年薪酬調整會議，嘗試以固定金額加幅，拉近薪級差距，但管理層堅持以百分比方式加薪，令薪距擴大，造成各車長薪酬及福利出現異常懸殊，無可避免令到部分車長對公司缺乏歸屬感，因而影響服務質素。

我們過去亦曾多次向公司反映，在薪酬調整時候，應該訂立一套公平的機制，以拉近員工薪酬差距，以及公司福利方面能夠一視同仁，但公司都拒絕接受。

3.增加車廠維修人手

至於公司維修車廠的人手問題。我們公司的車房人手問題出現不足。過去車房維修員工人手流失後，公司都沒有再作增補，但是車輛數目反而沒有減少甚至增多。因而造成現時車房員工的工作壓力不斷增大。新、城兩巴公司的車廠維修員工數目相加不多過四百，比起 7 至 8 年前減少有三分之一之多。

車房人手不足，無可避免令到車輛的故障都不能夠獲得妥善的修理，因而車輛「死火」事故宗數每年都不斷增加，甚至還有嚴重的故障。這些潛在因素，都會影響行車安全。