



致：立法會交通事務委員會

## 營運安全問題根源

### 九巴高壓管理 運輸署監管不力

本會得悉立法會交通事務委員會，將討論專營巴士營運問題，特此致函 貴委員會，表達本會對此議題之意見。

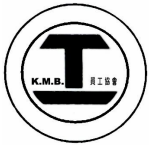
九巴公司日前發稿表示與運輸署達成共識以改善巴士營運安全，公司對外講得十分漂亮，但是內部卻是問題叢生，處處以高壓手法管理車長，而運輸署當局又未能做好監察的責任，令問題不斷重演！本會將九巴公司情況分列如下：

#### (1) 合約制車長流失量大 影響營運安全

- 引入合約制十年內共有一萬二千多人入職
- 目前八千多名車長中，有二千九百人左右為合約制
- 即每四人之中有三人離職，流失量達百分之七十五
- 原因：
  - i. 兩年續約一次，造成過客心態，士氣十分低落
  - ii. 工資偏低，底薪只有七千元左右，又要面對高壓式管理
  - iii. 訓練不足，只接受十八天左右培訓(原為四星期)，便須在路面上駕駛多種型號車輛
  - iv. 嚴厲的懲處制度，沒有足夠機會給予車長累積經驗
- 影響：
  - v. 危害市民安全
  - vi. 構成加價壓力。公司培訓一名車長成本為七萬元左右，即過去十年共花費七、八億左右的訓練開支，無形中又加重了加價的壓力。
- 要求：
  - vii. 留住好車長，培育接班人。公司應該改善合約車長薪金福利待遇，讓車長可在良好工作環境下累積經驗

#### (2) 高壓式管理 車長心理包袱超大

- 公司內部諸多制度監察車長工作，令車長每日工作有如心懸千斤碇
- 內部記分制：運輸署規定兩年十五分，九巴私行三年十分
- 車長表現管理小組：不時派出神秘乘客，監察車長駕駛情況及其他表現
- 即使法庭未有判定責任誰屬，發生意外後(不論大小)動輒扣起獎金，甚至解僱
- 接到乘客投訴後，便輕易訓示司機，有例子竟因行車過慢而遭口頭訓示及扣除獎金
- 稍有差池便遭判守行爲六個月，令車長蒙受心理壓力



九巴員工協會 (職工盟屬會)

The K. M. B. Staff Union

- 請病假遭公司特別致電關照慰問，病假稍多更會安排約見作深入“了解”

(3) 行車編排不當 車長被迫趕時間

- 編定行車時間多不切實際，引致巴士無法按照原定編排的時間開出班次
- 臨時抽調車輛、壞車、修理等，均會造成減車、收車、欠車的現象
- 藉削減行車時間以增加行車班次，增加車長工作量而令其收入減少之餘，又剝削了車長休息時間，不但影響了健康又打擊了士氣
- 因班次減少導致乘客擠迫，繁忙時間更有機會出現超載的情況出現。這潛在危機實在是個計時炸彈！
- 車長因前車收車，被迫提早開車，造成你追我趕現象，對道路安全造成隱患。

(4) 運輸署監管不嚴 立法不足 欠缺配套

- 行車時間不足，車長被迫趕時間，當局未予理會，危害乘客安全
- 未有監督九巴是否如實執行“巴士車長工作時間指引”
- 違反情況：
  - i. 用膳時間與休息時間合併，剝奪了車長合理的休息時間。違反“車長工作6小時後最少應休息30分鐘”的規定
  - ii. 車長到站後往往被催促甚至要求即時再開車，根本沒有安排足夠的休息時間予車長“回氣”！違反“在6小時的工作時間內，應最少有合共20分鐘小休，包括在首4小時的工作時間內至少休息12分鐘。”的規定
  - iii. 因為公司排失當關係，令車長工作超過十四小時，做成車長工作過勞而增加意外發生機會。違反“一天內最長的工作時間(包括所有休息時間)不應超逾14小時。”的規定
- **要求及建議：**
  - iv. 運輸署應立法規定車長有一小時用膳時間的同時，亦應規定每班車之間應最少有8至10分鐘時間休息
  - v. 巴士時速不會超越70公里，但有部分路段限速50公里，而在部分由70減至50公里時速的路段上，運輸署未有給予足夠的緩衝及提示，因此本會認為除加設告示牌之外，更應在路面鋪設減速凹凸坑紋，以微震提示駕駛者開始減速。
  - vi. 本會亦已經透過通告向各車長轉達運輸署訊息，警方已展開嚴厲檢控行動，打擊巴士超速行為，會在市區50公里，快速公路70轉50公里位置。工友們請注意安全，守法行車。

九巴員工協會

二零零九年十一月二十四日

聯絡人：理事長 郭偉光 9186 9269

副理事長 李國華 6374 3637