

# 獅隧燒9小時 單管行車4日

## 修水管起火 35工人逃生 損毀嚴重封南行管

香港文匯報訊(記者 鄧偉明、杜法祖) 通車45年的獅子山隧道，昨凌晨更換往九龍方向管道底層3條巨型水管的保護層時引發3級火警，產生高溫濃煙，140名消防員經過9小時始將火撲熄，其間35名工人及時逃生，無人受傷，但火警導致昨晨上班繁忙時段市區交通癱瘓，市民上班上課甚為狼狽，下班時間亦一度出現車龍。由於火警導致肇事管道嚴重損毀，估計最少需封管4日至下周一維修，其間獅隧單管雙程行車，運輸署呼籲市民提早出門轉用鐵路或其他公共交通工具，水務署指火警未影響食水供應，並對事件造成市民不便致歉。當局正調查火警起因，包括是否漏電或有人違例吸煙等。

### 下周一先解封快線

路政署總工程師容建宜表示，由於大火令隧道管壁大面積石屎剝落，鋼筋外露，損毀嚴重，另外行車管道亦嚴重熏黑，維修及清理需時，估計最快要到下周一早上繁忙時段前才能解封快線，慢線恐需更長時間維修。運輸署首席運輸主任伍樹雄表示，封管期間會要求港鐵及巴士公司加強班次服務，呼籲市民應提早出門轉搭鐵路系統或其他公共交通工具，駕駛人士亦應改用其他道路等，必要時亦在隧道實行潮水式行車管制。

### 水署外判工換水管突冒煙

昨凌晨1時30分，35名水務署外判承辦商工人，乘坐工程車進入獅隧沙田往九龍方向管道內，再分批由多個各約60乘60厘米的沙井口進入地底，進行更換水管保護層工程，而九龍往沙田方向的管道則實施單管雙程行車。及至凌晨3時30分，工人發現部分水管的瀝青布冒煙起火，企圖撲救不成功，火勢一發不可收拾，管道內濃煙充斥，惟有立即通知其他工友逃生及報警。

消防處於凌晨3時33分接報，立即調派大批消防員到場撲救，由於現場地底火場環境狹窄，充斥濃煙及高溫，地面每隔約60米才有一個沙井口，尋找火警源頭困難，及至清晨6時18分將火警升為3級，調派更多人手撲救。直至中午12時許，消防員經過9小時努力終將火撲熄。

### 35消防車140消防員灌救

消防處新界南指揮官羅鎮文表示，火場位置在距管道沙田入口約200米地底，初步相信火警無可疑，惟起因有待調查。其間，消防處共動用35輛消防車、140名消防員、10隊煙帽隊及10條化學泡沫喉灌救。

### 當局查是否漏電或吸煙肇禍

水務署高級駐地盤工程師梁炳富表示，由於獅隧底層原鋪設的水管已有相當歷史，包着水管的瀝青物料保護層已經老化，且容易着火，署方遂於2009年開始逐步進行更換工程，至今已大部分重鋪保護層工序，而新鋪的保護物料屬非易燃，期間毋須明火，地盤安全守則亦規定施工時不可吸煙，故對工程引發火警感疑惑，起因須由當局調查，包括是否漏電或有人違例吸煙等。

由於火警導致獅隧僅能提供單管雙程行車，令昨日交通繁忙時段附近交通大擠塞，運輸署需不時透過電台廣播呼籲市民轉搭鐵路系統，並要求駕駛人士改用其他隧道，令新界市區居民大受影響。

## 工人摸黑疏散：70米路「好漫長」

香港文匯報訊(記者 杜法祖)「在底層沙井口爬出時，隧道已滿布濃煙，伸手不見五指」。維修工人麥先生憶述逃生經過時猶有餘悸，指當時工友都守秩序，一個跟一個輪候爬出井口，沒有爭先恐後。



維修工人逃出隧道後可見曾被煙燻至「口黑面黑」。

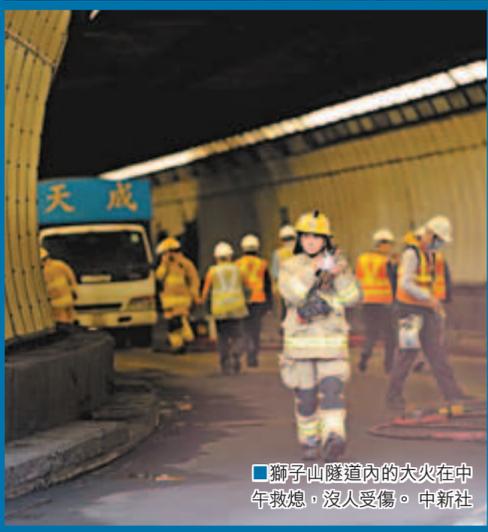
麥先生表示，他們有30多人，約於昨凌晨1時半在獅隧實施單管雙程行車後開工程車入隧道開工。事發時估計有約20名工人在地底工作。突然有工友高喊：「火燭呀，快走！」

### 爬出井口伸手不見五指

麥說，他是經由距九龍出口約70米的井口疏散，在爬出井口時，管道已濃煙密佈，伸手不見五指，看不到工程車所在，惟有小心徒步向九龍出口方向離開。雖只有短短70米路程，但感覺「條路好長」。麥並慶幸工友都有按指引戴上防煙塵的口罩開工，否則極有可能有人被燻暈。



消防員徒步進出煙霧瀰漫隧道救火。



獅子山隧道內的大火在中午救熄，沒人受傷。中新社

## 沙田車龍5公里 30巴士線受阻

香港文匯報訊(記者 杜法祖) 獅隧凌晨發生火警，影響早上上班上課繁忙時間出九龍交通大擠塞，3條新界出九龍的隧道包括獅隧、大老山隧道及城門隧道都出現長車龍，其中以沙田塞車情況最為嚴重，車龍長達5公里延至吐露港公路，有約30條巴士線受影響，居民都提早出門，並紛紛轉乘港鐵以免遲到，但仍有人大失預算，在車龍中被困逾1小時，亦有人比平日花多一倍時間等巴士。港鐵亦加強服務疏導市民。

沙田居民譚小姐一早從新聞報道中獲悉獅隧發生火警，交通會受阻，出門前已致電公司講述情況，故可以較平日延遲上班，但仍提早10分鐘出門，盡量減低遲到時間。

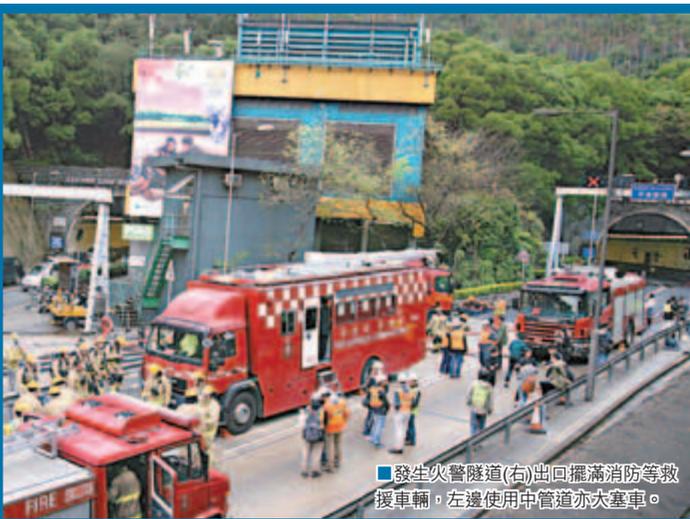
### 等巴士廿分鐘未能登車

另一居民馬女士則採用迂迴方法避開隧道擠塞觀塘，她平日乘車可直達，昨日受事故影響，要在住所附近乘巴士轉東鐵往九龍塘，再轉港鐵觀塘線。

在巴士站排隊候候巴士上班的黃先生，等了約廿分鐘仍未能登車，他表示候車時間已較平日多最少一倍。

### 港鐵加密班次助疏導市民

受火警影響，新界另外2條隧道交通都受影響，經大埔道往城隍廟出九龍，車龍一度長達3.3公里，龍尾延至沙田馬場對開。而大老山隧道車龍亦有2公里，龍尾延至沙田醫院。因應事故，港鐵昨晨加強東鐵線及馬鞍山線服務疏導市民，將繁忙時段服務延長至上午11時，而至下午觀塘線及東鐵線亦提早加密班次，觀塘線將提早至下午4時開始以傍晚繁忙時段班次行駛。東鐵方面，亦提早在5時加強班次。



發生火警隧道(右)出口擺滿消防等救援車輛，左邊使用中管道亦大塞車。

## 舊設計無緊急出口 15年前加水簾隔煙

香港文匯報訊(記者 羅敏文) 有40多年歷史的獅子山隧道，昨日凌晨因地底水管維修工程發生大火。不過，因隧道採用舊式設計，在技術所限下未能設置貫通兩條管道的緊急逃生出口，但已於1997年在隧道內裝設水簾系統，阻止濃煙及火勢蔓延。運輸署表示，隧道內設有多項消防裝置，隧道的安全設施已足夠。

### 通車時已符合消防規定

港府於1960年代時開鑿獅子山隧道，首條雙線行車管道於1967年開通，其後在隧道旁開鑿另一條雙線行車管道，並於1978年開通。因獅子山隧道採用舊式設計，加上兩條管道相隔甚遠，在設計和技術所限下，未能設置貫通兩管道的緊急逃生出口，但通車時已設有合乎規定的消防裝置，符合消防處的規定。

港府隨後於1997年在隧道內裝設全港隧道中獨有的水簾系統，每條管道各有11道水簾，每個相隔約100米，阻止濃煙及火勢蔓延，讓市民逃生。隧道範圍內設有消防龍頭、滅火筒、抽風系統、火警鐘、緊急電話及緊急照明系統等火警逃生裝置，隧道管理營辦商亦要聘請註冊消防承辦商定期巡查各類設備。

### 運輸署每3個月提供防火訓練

運輸署發言人表示，隧道管理營辦商會每3個月為隧道職員提供防火訓練，並每半年與消防處進行聯合火警演習，而營辦商已有清晰的指引，當隧道管道內發生火警時，隧道職員在發現火警的源頭後，會因應消防人員要求決定是否需要開動水簾，而過去5年管道內共發生2宗火警，隧道管理營辦商均有啟動水簾裝置。

運輸署發言人表示，獅子山隧道的安全設施已足夠，因應今次火警是地下水管隧道維修工程引起，有關部門會作出跟進及檢討。發言人續稱，當局已印製隧道火警指引，當駕駛人士駕駛或乘坐車輛在隧道內遇上火警時，應在安全情況下離開車輛，並利用管道內緊急電話通知控制中心，等候隧道職員協助及指示。

## 前消防一哥：瀝青遇火花易燃

香港文匯報訊(記者 文森) 前消防處處長、消防工程師林振敏指出，瀝青是可燃物品，一旦起火就會散發有毒氣體，但正常情況下，沒有明火並不會燃燒，「任何工程本身都有一定危險存在，但這方面如果有人能夠做好防火，如我剛才所說，瀝青不是很易燒着，有火花才燒着，防火做好些，例如不抽煙，不要用明火，這些環境之下，做這些工程危險性亦不太高。」

### 隧道窄滿濃煙 救火較困難

獅子山隧道發生3級火，消防員花了約9個小時才將火警救熄，這令人擔心隧道的防火安全。林振敏指出，由於現場環境狹窄及充滿濃煙，消防員入內救火較困難。林振敏指出，火警發生於隧道地底，受制於現場環境，要較長時間救熄不足為奇，「首先來說，入口比較窄，不能用大量消防員救火。另一方面，內裡的煙及熱(力)累積起來，比較困難些。每走一步，不論是手或腳，都看一看有沒有雜物阻到，所以每行一步時都要一定時間。」

## 實時發PM2.5濃度 環團倡收緊標準 採新空氣標準 珠三角達標率料跌30%

香港文匯報訊(記者 羅敏文) 港府昨日起實時發布全港14個地方的微細懸浮粒子(又稱PM2.5)每小時濃度水平，其中銅鑼灣路邊監測站錄得每立方米高達40.9微克微細懸浮粒子，符合建議的新空氣質素指標，但卻超出25微克的世衛標準。有環保團體表示，港府提出的新標準太寬鬆，應收緊標準保障港人健康。環保署自1999年起在荃灣、東涌和塔門一般監測站，以及中環路邊監測站監察微細懸浮粒子，其後於2005年在元朗新增一般監測站，發現本港微細懸浮粒子水平下降，從2005年每立方米42微克，減至去年35微克。隨着新空氣質素指標於2014年實施，環保署已完成測試新監測儀，並於環保署網頁實時發布有關資訊。

### 3監測站微超世衛標準

截至昨日下午6時，銅鑼灣路邊監測站錄得每立方米介乎15.2微克至40.9微克；中環路邊監測站錄得介乎14微克至34.1微克；旺角路邊監測站錄得介乎9.5微克至35.2微克。以過去24小時75微克新指標評估，微細懸浮粒子水平未有超標，但參照世衛25微克上限，上述3個監測站分別錄得32.6微克、28.9微克及27.3微克的平均值，輕微超標。地球之友高級環境事務主任蔡家民表示，現有標準太寬鬆，港府應收緊指標，並採取更多改善空氣質素措施。他稱，微細懸浮粒子直徑只有25微米，人類呼吸過濾系統無法完全阻隔，可直接進入肺泡，除引發哮喘和心血管疾病，更可致癌及導致死亡，若把標準收緊10微克，有研究指人均壽命便可增加平均壽命223天。

「健康空氣行動」歡迎環保署實時公布微細懸浮粒子的水平，但認為全港只有14個空氣監測站並不足夠，不少監測站都設於樓宇高層，而南區、黃大仙區、九龍城區、北區、西貢區、屯門區更未有監測站，未能確實反映市民吸入微細懸浮粒子污染物的情況，居民難以作出相應措施，促請政府增設地面監測站。

廣東省環境保護廳昨日起實時發布珠三角17個城市的微細懸浮粒子(又稱PM2.5)每小時及過去24小時平均濃度水平，是內地首個採用新空氣質量標準的城市群，並按新國標規定把其他5項空氣污染物一併發布。當局指因採用嚴格標準，料珠三角城市空氣質素達標率下降10%至30%。

### 「一份不太好看成績單」



粵環保廳相關工作人員介紹PM2.5監測儀器。

廣東省環境保護廳副廳長陳光榮昨日在新聞發布會上稱，近年已就PM2.5進行相關研究，發現珠三角城區錄得的PM2.5水平年均值介乎每立方米37微克到47微克，未能符合國家35微克的新標準，若參照國家新標準，因採用了較嚴格的要求，珠三角城市空氣質量達標率下降10%至30%，並形容會是「一份不太好看的成績單」。

### 「聯防聯控」改善PM2.5污染

廣東省環境保護廳大氣環境首席專家鍾流舉表示，在珠三角擬定17個監測站的選址時，已考慮整體佈局，涵蓋城區和郊區。他又稱，番禺郊區監測站昨日錄得的PM2.5水平較城區還要差，是因為PM2.5顆粒非常小，會隨風向轉移所致，認為要改善珠三角的PM2.5污染問題，需要整個珠三角「聯防聯控」。在粵港環保合作方面，陳光榮認為廣東和香港共處同一生態環境中，粵港兩地的空氣質量互相影響，只有共同攜手來治理空氣污染，才能保障粵港兩地群眾呼吸到新鮮空氣。根據相關規劃，今年6月5日前，珠三角會有60個監測站會按照新標準發布空氣質量監測數據，至2014年底前，廣東其他城市都改用新標準。