立法會
Legislative Council

立法會CB(1)1488/11-12(08)號文件

檔　號：CB1/PL/TP

交通事務委員會

立法會秘書處為2012年4月12日舉行的會議
所擬備的資料摘要

獅子山隧道火警事故及全港隧道的防火事宜

交通事務委員會之前並無就全港隧道的防火事宜進行討論。在2000年12月6日、2003年12月10日及2012年3月21日的立法會會議上，議員曾分別就隧道設置的消防裝備及最近獅子山隧道發生的火警事故提出質詢。有關質詢及政府當局的答覆載於**附錄I**。

2. 有關最近獅子山隧道火警事故的報章報道載於**附錄II**，供委員參閱。

立法會秘書處
議會事務部1
2012年4月2日

附錄 **I**

新聞公報 香港特區政府

立法會一題：所有隧道均設符合消防處規定的消防裝置

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

以下是今日（十二月六日）在立法會會議上葉國謙議員的提問和運輸局局長吳榮奎的答覆：

問題： 據報，獅子山隧道和香港仔隧道管道的圍板是以塑膠物料製成，而該種物料在燃燒時會產生有毒氣體。就此，政府可否告知本會：

(一) 有否評估該兩條隧道管道的圍板是否符合消防安全標準；若有，評估結果為何；

(二) 有否計劃更換該兩條隧道管道的圍板；若有，工程將於何時開始及完成；以及當局在完成該等工程之前，將採取甚麼措施，加強該兩條隧道的消防安全；及

(三) 有否就該等圍板所引致的傷亡事故購買保險？

答覆：

主席：

所有隧道都設有完全符合消防處規定的消防裝置，這些裝置由註冊的消防設備承辦商負責維修保養。此外，隧道營辦商必須制定火警處理程序，而政府亦會因應處理隧道緊急事故方面的最新知識，定期作出檢討並要求營辦商修訂有關程序。隧道營辦商除定期為員工提供消防訓練外，還會與消防處最少每年合辦一次防火演習，以提高屬下員工的防火意識。

只有一條隧道，即獅子山隧道的管道圍板，是以一種稱為聚氯乙烯的塑膠物料製造。聚氯乙烯本身是無害的，這種物料在持續受熱至攝氏七百五十度的高溫時才會燃燒及產生對人體有害的氣體。然而，發生這類火警的機會是微乎其微，因為獅子山隧道現有消防裝置的設計，是符合最新的消防安全標準。

除例行的維修保養外，路政署也會定期檢查管道圍板的狀況，並會待有另一種更好的物料時，更換舊有的圍板。其實，路政署正着手在明年更換獅子山隧道的管道圍板，有關更換工程為期兩年。在施工期間，路政署和運輸署會確保隧道可安全運作，不受影响。

政府規定隧道營辦商必須購買保險，並確保其保額足以補償因隧道運作和維修而導致的傷亡或財物損毀。所購買的公眾責任保險，承保範圍包括任何意外，而涉及隧道管道圍板的申索也屬承保項目。

完

二〇〇〇年十二月六日（星期三）

新聞公報

立法會四題：行車隧道內的防火及滅火裝置

＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

以下是環境運輸及工務局局長廖秀冬博士今日（十二月十日）在立法會會議上就鄭家富議員的提問所作的口頭答覆：

問題：

關於收費行車隧道設置的各類消防裝備數目，政府可否告知本會：

(一) 當局根據甚麼準則及因素決定每條收費行車隧道應設置的消防裝備的類別和數目；

(二) 每條收費行車隧道已設置的各類消防裝備的數目；及

(三) 紅磡海底隧道現時設置的各類消防裝備的數目是在甚麼時候規定的；有否評估這些裝備的數目是否足以應付隧道內由於各種原因引起的火警和突發事件；若有，評估的結果是甚麼？

答覆：

主席女士：

消防處制訂的《最低限度之消防裝置及設備守則》《守則》訂明行車隧道須裝設的消防設備和應用事宜。本港行車隧道內設置的防火及滅火裝置，均完全符合消防處的規定。

有關在各條收費隧道內所設置的消防裝置的資料，載於書面答覆的附件。由於每條隧道均有其不同的設計及環境方面的限制，因此各隧道的消防裝置的數目有異。

紅磡海底隧道自一九七二年通車以來，不時更換及改善其消防裝置，以符合最新的標準和規定。隧道的管理公司亦已聘請註冊消防承辦商定期巡查各類設備，確保它們符合安全標準。此外，該隧道更會進行大規模的改善計劃，在未來三年將會完成的改善項目包括：

(甲) 提升交通管制及監察系統；

(乙) 更換消防栓；

(丙) 為行人跨管通道及消防安全裝置安裝有照明的標誌；以及

(丁) 更換隧道內的無線電通訊系統。

現行《守則》所規定的消防裝置是根據長期累積的經驗，並在充份參考了有關的國際安全標準後，以最可行方案為原則而制訂的。此外，消防裝置只是整個防火系統的一部分。除了這些硬件設備，各隧道營辦商亦已訂定處理火警的程序及定期為隧道職員提供消防訓練。此外，各隧道營辦商更定期與消防處進行聯合火警演習，確保各方能迅速合力處理隧道發生的火警。

完

二〇〇三年十二月十日（星期三）

寄給朋友

立法會四題:隧道內的防火及滅火裝置

附件

收費隧道內的滅火設備

隧道名稱	海底隧道	東區海底隧道	西區海底隧道	香港仔隧道	獅子山隧道	城門隧道	將軍澳隧道	大老山隧道	大欖隧道
管道長度(公里)	1.9	2	1.97	1.9	1.4	2.6	0.9	4	3.73
隧道啟用日期	2.8.1972	21.9.1989	30.4.1997	12.3.1982	14.11.1967 (南) 18. 1.1978 (北)	20.4.1990	9.11.1990	26.6.1991	25.5.1998
警報玻璃箱數目(每條管道)	78 個	78 個	62 個	38 個	16 個	100 個	16 個	80 個	75 個
緊急電話數目(每條管道)	78 部	54 部	42 部	38 部	28 部	100 部	16 部	78 部	76 部
緊急出口數目(每條管道)	18 個	27 個	21 個	3 個	-*	23 個	8 個	24 個	36 個
滅火筒數目(每條管道)	117 個	162 個	84 個	114 個	28 個	200 個	32 個	160 個	152 個
通風扇/噴氣式風扇數目(每條管道)	10 部	15 部	23 部	4 部**	34 部	44 部	20 部	16 部	20 部(南) 19 部(北)
救援車輛及巡邏車數目	10 部	8 部	9 部	6 部	5 部	7 部	6 部	7 部	11 部
消防喉轆數目(每條管道)	-#	51 個	41 個	-##	16 個	51 個	17 個	42 個	75 個
消防栓數目(每條管道)	38 個	27 個	21 個	38 個(南) 37 個(北)	16 個	25 個	8 個	40 個	76 個
閉路電視數目(每條管道)	12 部	15 部	21 部	15 部	15 部	14 部	9 部	22 部	21 部

註：

* 由於環境限制，在獅子山隧道設置緊急出口在技術上並不可行。為提升安全水平，獅子山隧道已在 1997 年裝置水簾防火裝備系統，該隧道並設有多部強力外置抽風機以在火警時驅散濃煙。

** 在隧道管道內裝設的通風扇/噴氣式風扇的數目，因隧道通風系統的設計及風扇的規格而有異。

\# 由於原有設計上的限制，無法安裝消防喉轆。消防喉存放在巡邏車上。

\#\# 消防喉存放在輕型救援車輛上。

(南) — 南行管道

(北) — 北行管道

新聞公報

立法會十四題：獅子山隧道三級火警
＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊＊

以下為今日（三月二十一日）在立法會會議上葉偉明議員的提問和運輸及房屋局局長鄭汝樺的書面答覆：

問題：

獅子山隧道（獅隧）在本年三月八日發生因地底水管維修工程引起的三級火警，事件不但令獅隧需封閉兩星期進行搶修，同時也令市民關注到這些早期建造的隧道的安全及逃生問題。就此，政府可否告知本會：

（一）當局有否為本港不同時期建造的行車和過海隧道，制訂及更新安全管理措施和設備，以及管道事故的緊急應變方案，並且進行定期訓練及演習；若有，詳情為何；若否，原因為何；

（二）在獅隧管道內裝置的水簾防火裝備系統在上述火警發生時有否開啟；如否，原因為何；過去三年，在獅隧管道發生火警或進行火警演習時，水簾裝置是否每次都運作正常；如否，出現故障的次數及詳情為何；

（三）是否知悉，除獅隧外，現時本港有否行車隧道、過海隧道或鐵路隧道採取地面行車、地底鋪設公用設施的設計；如有，有關隧道及鋪設的公共設施為何；當局如何確保維修及保養該等隧道及地底設施的工作人員的工業安全（包括會否在工程進行前向有關工人簡介逃生設施）；及

（四）是否知悉，除獅隧外，現時本港還有哪些隧道沒有設置逃生門或管道，只靠隧道出入口作為緊急出口；當局有否考慮在獅隧及該等隧道內加建行人逃生管道，以保障隧道使用者及有關人士的安全；若有，詳情為何；若否，原因為何？

答覆：

主席：

在本年三月八日凌晨約三時半，水務署的工程承建商在獅子山隧道南行行車管道的地下設施管道進行水管更換及復修工程。工程期間發生火警，進行有關工程的所有工人隨即依據工地的緊急程序安全疏散到安全地點，無人受傷。火警於三月八日中午左右救熄，消防處現正調查起火原因。

發生火警後獅子山隧道南行管道曾一度全面封閉。運輸署即時啟動了緊急應變措施，並聯同有關部門、隧道營辦商及公共交通營辦商採取緊急交通安排，以盡量維持沙田至九龍的交通暢順。路政署人員則二十四小時工作進行緊急復修工程，成功爭取於三月十二日早上六時重開隧道南行管道的快線；並且連日二十四小時進行加緊復修，使南行管道的慢線在三月十九日上午六時亦恢復正常行車。在復修期間獅子山隧道的交通較平日略為擠塞，但大致維持正常。

現謹就問題的各個部分回覆如下：

（一）本港的行車和過海隧道內均設有符合安全標準的隧道設施，包括符合消防處規定的消防裝置及設備，例如消防栓／喉轆系統、手提滅火筒、排煙系統及應急照明系統等。消防裝置及設備的要求是消防處根據法例，並按個別行車隧道的情況及實際運作的需要制訂。隧道營辦商需要按法例委託註冊消防裝置承辦商每年為有關消防裝置及設備進行檢查，以確保設備符合標準及法例的要求。

此外，消防處、運輸署及所有行車隧道營辦商均制訂了應付各類緊急事故，包括火警的緊急應變計劃。當發生事故時，運輸署負責協調緊急交通與公共運輸安排及發放相關的實時信息。各隧道營辦商平均每六個月會聯同有關部門，包括運輸署、消防處及警務處，進行消防演習，測試緊急應變計劃和消防裝置及設備的功能，以確保當隧道一旦發生事故時，可有效率及迅速地執行緊急應變計劃。有關政府部門亦會與隧道營辦商不時檢討各項緊急應變措施，並在有需要時作出修訂。

（二）獅子山隧道的南行及北行行車管道分別設有十一個水簾裝置，主要作用是當行車管道內發生火警時，用作隔離及防止火勢於行車管道蔓延。在本年三月八日在獅子山隧道內發生的火警，由於火警的源頭是位於行車管道地底的公共設施管道，而非隧道的行車管道，隧道營辦商根據現場消防處人員的意見，並沒有開啟水簾裝置，因為水簾裝置的射水並不能控制於地底下的火勢蔓延。

過去三年，在獅子山隧道的行車管道內只發生過一宗火警事故。當時，隧道營辦商曾開啟水簾裝置以防止火勢於行車管道內蔓延。在此三年間所進行的消防演習，隧道營辦商每次均有開啟並檢測水簾裝置，有關水簾裝置在所有測試中均正常運作。

（三）獅子山隧道的兩條行車管道的路面下均設有地下管道。往九龍方向（即南行）行車管道下的地下設施管道，安放了兩條直徑1.2米及一條直徑1.4米的水管；往沙田方向（即北行）行車管道下的地下設施管道亦鋪設了兩條直徑1.5米的水管。除獅子山隧道外，只有將軍澳隧道和海底隧道行車管道下設有地下設施管道。將軍澳隧道行車管道下鋪設有水管及煤氣管，用以裝置煤氣管的地下管道為一獨立管道，與地上的行車管道完全分隔，並設有監察系統，以策安全。海底隧道行車管道下則鋪設有電訊線管及電線。

根據職業安全及健康法例，僱主包括從事行車隧道及其地底設施的維修及保養承建商，必須採取足夠措施確保其工人的工作安全及健康，如提供安全的工作系統、制訂緊急應變計劃等。

為確保工務部門／公共事業機構及其他隧道維修及保養工作的承建商的工作人員進入行車隧道及其地下管道進行維修及保養工作前，清楚了解隧道內的逃生設施及其他安全設備，隧道營辦商會向有關承建商的安全主任講解在隧道管道內進行工程時需注意的安全事項，包括行車隧道內的逃生設施及其他安全設備。進行維修及保養工作的人員每次進入隧道行車管道前，亦須向隧道營辦商提供聯絡電話，以便發生緊急事故時，隧道職員可聯絡有關的工作人員。此外，為確保所有維修及保養工作人員及隧道使

用者的安全，在行車隧道管道內（包括地下設施管道）的所有維修及保養工程，只會在隧道行車管道完全封閉時進行（將軍澳隧道的地下煤氣管道除外，因為工作人員可在不影響隧道運作下，直接從隧道管道外的通道進入該地下管道進行有關工程）。

除了上述措施，根據《工廠及工業經營（密閉空間）規例》，在行車隧道內的地下管道內進行維修及保養工作，均被界定為在密閉空間工作，因此亦須受上述規例嚴格規管。規管包括在進入密閉空間前，需由合資格人士進行危險評估，確保工作場地安全；工務部門／公共事業機構的承建商必須根據危險評估報告的建議，採取所有需要的安全預防措施，包括提供及確保救生、安全設備及緊急逃生設施良好齊全，才可向工人發出證明書，容許他們進入地下管道內進行維修及保養工程。所有進入密閉空間的工人亦必須為持有有效證明書的核准工人。此外，工人進入隧道地下設施管道進行維修及保養工作，亦必須按照運輸署及隧道營辦商制定的安全指引及遵守有關安全法例，以確保工人工作時的安全。

（四）除獅子山隧道外，本港其他行車隧道的兩條行車管道之間均設有緊急逃生通道，在發生緊急事故時，讓隧道使用者可從發生事故的行車管道經緊急通道前往另一行車管道，離開隧道。獅子山隧道的兩條行車隧道在不同時期建造，由於在建造第二條管道時第一條管道已通車，因此未有興建行人逃生通道連接兩條行車管道。

正如第一部分的回覆中所述，現時獅子山隧道已設有符合有關法例及消防處規定的消防裝置，無論消防處、運輸署及隧道營辦商均制定了緊急應變計劃，並會定期進行緊急事故及消防演練。因此，獅子山隧道現時的消防裝置及安全措施已能有效讓隧道使用者及工程人員在緊急情況下安全及迅速地逃生。事實上，本年三月八日在獅子山隧道內發生的火警中，有關應變機制已發揮了作用，所有在地下設施管道內進行水管復修工程的所有工人，均依據有關緊急程序疏散到安全地點，無人受傷。

如要在獅子山隧道現有的行車管道內加建行人逃生通道連接兩條行車管道，必須封閉其中一條行車管道，以便劃出工地進行工程。在建造工程進行時必須將現有行車管道作長時間封閉，將會嚴重影響往返九龍及新界東的交通。

完

２０１２年３月２１日（星期三）
香港時間１２時００分

報章：明　報　　日期：9-3-2012

獅隧燒傷 單管行車4天

悶燒9小時 南管道露鋼筋

1967年通車的獅子山隧道昨日凌晨發生地底水管維修工程引起的三級火警，隧道底下出現逾百米長「火線」，悶燒9小時，令這條本港歷史最悠久的隧道「重創」至路面石屎剝落、鋼筋外露；運輸署決定將起火的九龍方向南行管道封閉4天，下周一才局部開放，其間只開放北行管道作單管雙程行車，交通嚴重受阻。火警中維修水管的35名水務署外判工人，由地底經天井爬出，死過翻生。

明報記者 **蔡方山 林錫禮 黃熙麗**

潮水管理 周一或重開快線

獅隧現時每天流量約8.9萬架次，本報按每架車8元隧道費，以南行管道連封4天，粗略估計交通流量會減少約一半計算，政府因火警少收約142萬元隧道費。

水務署昨就更換水管工程引起的火警及交通擠塞，向市民致歉，並指在工程前制定的應急機制發揮作用，令工人可安全疏散，會評估是否需加強相關機制，火警亦未影響供水。該署指出，工程不涉易燃物料，亦不需要使用明火，起火原因有待調查。

消防處確認水管上的瀝青物料燒着，不排除器材短路或有人違規吸煙，惟起火原因仍在調查。有專家懷疑是工程中鼓風機短路或使用火槍引起火警（詳見A5）。

港鐵巴士增加班次

路政署總工程師容建宜表示，火警的南行管道被熏黑，外牆有混凝土剝落，鋼筋外露，慢線損毀更嚴重，地下通道亦燒毀了60米，需盡快檢查及搶修，盡量於下周一早上繁忙時間前先重開快線。

運輸署表示，會視乎交通情況在北行管道實施潮水管理，如上班時間以兩條線出九龍，下班時間將兩條線改爲往新界方向，已與巴士公司及港鐵協調增加班次，估計會有31條巴士線受影響。

的士小巴權益關注大聯盟主席黎銘洪說，估計有超過10條紅色及綠色小巴線會受影響。沙田區議員鄭楚光指出，市民由沙田區到九龍東，需轉用大老山隧道，預料車程較使用獅隧長10至20分鐘。

地底水管瀝青工程起火 火線百米

火警源於水務署的管道工程。昨凌晨1時半，35名工人乘坐工程車到南行管道，由沙井進入地底2米空間，維修管道下3條、每條直徑1.25米的地底水管，包括清除水管面破損的殘舊瀝青，並鋪上全新的瀝青布。至3時許，有工人發現起火及濃煙，遂經沙井爬出路面，在濃煙中往九龍方向出口逃生。

消防處於凌晨3時33分接獲獅隧火警報告，派出多隊煙帽隊入隧道灌救，封閉南北管道。火場位於距管道九龍出口約200米，地下火線連綿100米，現場濃煙密佈，影響範圍達300米，一度湧出隧道外數百米。

火警至早上6時18分升爲三級，隧道公司亦重開北行車管道作單線雙程行車，交通嚴重擠塞，車龍一度長2公里；東鐵則加密班次疏導上班人潮，至上午11時才回復非繁忙時間班次。

消防不斷增加人手，由於瀝青被大火燒熔浮在水面，最後決定出動10條喉，以灌土方式在沙井注入化學泡沫灌救，終於昨早11時許控制火勢，並於中午12時許將火救熄，消防事後打開沙井渠蓋灑水降溫，以防地底再冒煙。火警共出動140人，派出10隊煙帽隊。

重鋪水管瀝青 起火三可能

專家：煙頭短路偷用火槍

獅隧三級火 上接A4

獅隧地底三級火原因至今未明，綜合專家及學者估計，原因可能有三；其一可能地底工程用具如鼓風機出現短路，引致火警；其二是可能有工人貪方便，用小型氣體火槍欲烘軟水管的破舊瀝青，意外燃着瀝青致一發不可收拾；其三是有人吸煙引致火警，但眞正起火原因有待消防處調查。

明報記者 **陳志偉 馬耀森**

水務署駐地盤高級工程師梁炳富昨指出，獅隧維修地下水管的工序毋須使用明火，故對工程引致火警亦感疑惑，暫未能確定是否有人吸煙或電線短路等引致。

發生三級火的南行獅隧管首，其地底置有3條表面鋪了瀝青、直徑約1.25米的大水管，起火前水務署聘用的外判商工人正進行水管保養工程，包括清除水管表面已破損的瀝青，以便鋪上防火性能較佳的新「瀝青紙」，詎料因此引起火警。

學者疑工人貪快 火槍燒軟瀝青

接近水務署的專家估計，可能是一些耗電用具如鼓風機短路，引發火警。因爲修復水管需要重鋪瀝青，避免水管外露接觸空氣而加速鏽蝕，爲水管鋪上瀝青後，需以鼓風機吹出熱力令瀝青變軟，但鼓風機產生的熱力一般不足以燃點瀝青，若用電設施短路起火，可能點着製造瀝青紙的物料如紙或布料，繼而發生大火。

香港教育專業學院建造工程系系主任陳子明指出，火警由一兩個煙頭引起的可能不大，理由是瀝青燃點不低（高於400℃），他懷疑起火原因可能與有外判工人貪快貪方便，誤用氣體火槍「燒軟」瀝青。若控制不當，熱力達到「燃點」溫度，便會引發火警。陳子明又補充，電器短路也有可能引起火警。

因獅子山隧道內的5條水管是香港供水系統的主要命脈，水務署昨即時評估，認爲火警對供水影響不大，但已作兩手準備，若火警影響水管運作，會即時調度大埔濾水廠的食水以補不足。

最老隧道 沒緊急逃生口

話你知

全長近1.5公里的獅子山隧道於1967年通車，是全港歷史最久的一條隧道，防火設計較落後，大部分雙管道隧道在管道間均有連接的緊急行人通道，讓乘客火警時可步行至另一方向的管道逃生，唯獨獅隧沒有此逃生設施。爲紓緩有關風險，政府97年在獅隧兩邊各增設11排消防水簾，每水簾相隔約100米，以便火警時可阻擋火勢和濃煙蔓延，並爲隧道降溫，爲乘客爭取逃生時間。

鋪設在獅隧地底的5條直徑1.25米水管，是香港供水系統主要命脈之一，負責把食水從沙田濾水廠輸送九龍。因60年代的旱災，港英政府需要鑿山建水管供水給九龍，有說法指政府因此「順便」興建獅隧。

由於水管老化，水務署把獅隧內的5條水管納入更換及修復水管工程第2期，工程費用2.23億元，07年底動工，預料今年9月完工，主要爲鋼造水管內部加設保護層，水管外面重新鋪瀝青防鏽。

報章：東方日報　日期：9-3-2012

獅隧兩管行駛道「死路一條」

【本報訊】「老爺隧道」陷阱多，雖然獅隧設有水簾，但原來只防地面火，卻不防煙，也不防地底火。獅隧為本港歷史最悠久的行車隧道，發生火警的南行管道有四十五年歷史，由於隧道依山而建的先天缺陷，除路面危機四伏外，兩管道之間更無緊急逃生通道，一旦發生火警，被困人士須沿管道逃生；雖然隧道地面設有水簾防火，但今次事件情況特殊，火警發生於地下，即使有水簾亦無用武之地。

獅隧的南北行管道分別於一九六七年及一九七八年啟用，全長一點四二公里，為本港最早的行車隧道及首條連接九龍及新界的隧道，每日車流量高達九至十萬架次。惟依山而建的先天缺陷，令隧道內危機四伏，路面有不少暗斜位，凹凸不平，管道亦較窄及彎度大。

設有水簾 沒有啟動

此外，礙於地形問題，兩行車管道之間距離太遠，無法加建緊急逃生通道，連接兩管道，當局於九七年將隧道劃分為十一區，裝設十一排水簾系統，若一旦發生火警可阻止火勢蔓延，〇一年更將管道內壁更換防火圍板，以及改善交通管制及監察系統。雖然水簾設立十多年，但從未用過，即使〇五年六月廿九日，隧道發生撞車起火事故，亦沒有開啟。

昨日隧道首次發生地底三級火，管道內濃煙滿布，水簾仍舊沒有啟動，獅隧公司發言人表示，今次事件情況特殊，水簾作用不大。

香港管線專業學會理事黃敬則指，獅子山隧道興建時地下預留空間設置水管及電線，但有關空間狹小，並不如現代的管槽般寬闊，「我十幾年前落過去，要烏低身入，空間真係好細。」

他說，水管復修工程引致火警非常罕見，因為鋪在水管表面的瀝青在低溫下並不易燃，只是遇到高溫才會變成易燃物，而且管槽屬密閉空間，絕不能生火，在正常情況下不可能發生大火。

五日維修難接受 若紅隧失火更大鑊

老殘隧道燒出政府無能

不堪設想 地底水管變計時炸彈，揭露獅隧防火措施嚴重不足。多名立法會議員均認為今次事件不可接受，若發生於日間繁忙時間，後果會不堪設想，而封管至少五天進行維修，才可重新開放南行管道快線，會令新界東交通大混亂，更有議員批評曾蔭權及運輸及房屋局局長鄭汝樺沒有積極推動回購西隧，紓緩紅磡塞車壓力。

議員狂轟 促回購西隧

立法會交通事務委員會主席鄭家富對於當局需「封管」至少五天進行維修，始可重開南行管道快線，感到十分愕然，認為時間太長不可接受。他表示，若火警發生於連接港島及九龍的「命脈」的紅隧，必定影響本港經濟及民生。事件亦反映出全港隧道車流量不均，希望曾蔭權、運輸及房屋局局長鄭汝樺「醒吓」，盡快回購車流較小的西隧，以紓緩紅隧塞車壓力。他又促請政府檢討是否需要將隧道管理外判，並檢討對外判公司及員工的監管問題。

立法會議員王國興更形容是次獅隧三級火屬「前所未見」，焚燒逾九小時更屬失控，若發生於紅隧必屬災難性，嚴重影響香港經濟及民生，政府必須盡快交代及調查事故原因。王更強調相關事故「可一不可再」，必須全面檢討隧道設計、結構及防火設施上有否改善空間。

民主黨立法會議員黃成智亦要求政府盡快調查及交代事故原因，並為受影響的新界東等居民提供完善、暢通的運輸網絡及交通安排。他並稱，隧道火警屬極為嚴重事故，影響深遠，若發生於繁忙時段，後果更加不堪設想，要求政府為全港所有隧道進行防火措施檢查，以免同類事件再發生。

監管不力 涉多個部門

黃更質疑隧道物料及監管出現問題，若吸煙為火警主因，管理公司是否有守則監管員工，不能在隧道範圍內吸煙，他亦認為事故牽涉多個部門，但水務署卻狀似「一力承擔」，他已立即去信立法會交通事務委員會，要求討論今次事件。

理工大學機械及工程學系工程師盧覺強認為，獅子山隧道雖然有先天缺陷，但必須研究可行方法，加裝緊急逃生通道，亦可倣效普通工業大廈及樓宇，直接於隧道頂安裝自動灑水系統。

隧道走火警八大須知

- 應先熄掉引擎，留下車匙
- 亮起危險警告燈號
- 在安全情況之下離開車輛，留意其他行車線車輛
- 用隧道管道內的緊急電話通知隧道控制中心
- 打破火警鐘玻璃啟動火警鐘
- 站在路壁以遠離危險
- 等候隧道職員協助及指示
- 嘗試用隧道管道旁的滅火筒救火，但須避開濃煙及小心車輛

舊設計無緊急出口 15年前加水簾隔煙

香港文匯報訊（記者 羅敬文）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。

■消防員衣服被熏黑。中通社

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，這令人擔心隧道內的防火安全。林振敏指出，由於現場環境狹窄及充滿濃煙，消防員入內救火比較困難。

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)聚積起來，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。」

星島日報

責未全力搶修 亦無公布肇因

議員指獅隧五天可修復

經歷通車以來最嚴重火劫的獅子山隧道，當局在評估損毀程度後，預計最快兩周後才可重開全部行車綫。有立法會議員批評當局辦事不力，如肯全力搶修，相信可在五天內修妥；又指當局沒有向公眾交代清楚事件，凸顯官僚作風。

記者：朱震亞

獅隧因火警封閉一條行車管道，運輸署預計要兩周才全綫開放，受到立法會議員猛烈批評。運輸署署長黎以德昨稱，在爭取下周一重開往九龍管道快綫後，便會有三條行車綫可供使用；經各部門詳細評估，為安全起見，預料最快要兩周後，才可重開所有行車綫。

立法會交通事務委員會主席鄭家富指出，獅隧是新界區其中一個交通樞紐，每日約有七八萬人次使用，當局應全力搶修，不應為慳錢將工作外判。他相信若當局肯投放資源，五天內可全綫開通。他又批評當局沒有公布事故原因，凸顯官僚作風，會在下次交通事務委員會要求政府交代事件。

立法會議員涂謹申亦認為，官員要問責及有透明度，今次事件當局至少要了解清楚問題，盡快公布，讓公眾提出意見，作出改善。

水務署表示，署方檢查水管損毀情況，發現三條水管外面保護層全受火警影響，已委派工程顧問公司，全面調查起火原因及維修。

60米管道石屎剝落露鋼筋

路政署指出，經檢查發現慢綫損毀嚴重，有六十米長地下管道石屎剝落及鋼筋外露，而快綫亦有數處地方損毀；雖然路面沒有下陷，署方正加緊重修快綫受損毀路段。至於發生火警的管道昨仍然封閉，工程人員忙於搶修。

昨日為獅隧實施單管雙程行車首天，早上繁忙時間沙田往九龍方向明顯多車，往沙田方向則暢順。由於有駕駛人士轉用，大老山隧道一度出現車龍，龍尾排至一點五公里外沙田石門。傍晚下班繁忙時段，獅隧往沙田方向未見擠塞。

S. C. M. P.

Lion Rock Tunnel repairs will take two weeks

The Kowloon-bound carriageway of Lion Rock Tunnel will be fully reopened in two weeks. The dual-lane carriageway was closed after a fire on Thursday damaged 60 metres of the underground drainage tube beneath the tunnel.

報章：

日期：10-3-2012

報章：星島日報　日期：12-3-2012

南行管道今起重開快綫

獅隧三時段潮水式行車

獅子山隧道南行管道，今日將開通一條快綫，運輸署將實施潮水式行車疏導交通，車速限制亦由平日的七十公里，減至五十公里，而隧道兩邊出入口亦會有改道措施。路政署預計整條南行管道最快下周四才可完成復修。

運輸署首席運輸主任伍樹雄表示，獅子山隧道受火警影響的南行管道快綫，今晨六時將會重開，並分三個時段實施「潮水式行車」安排，在早上六時至上午十一時，南北行管道各有一條行車綫出九龍，但市民要留意，南行管道只開放快綫往九龍，出隧道後亦只可到黃大仙或觀塘方向；前往九龍塘或旺角的車輛，應選擇北行管道往九龍方向行車綫。出九龍的駕駛人士要在收費廣場決定目的地。

至於早上十一時至午夜十二時，北行管道雙綫改往沙田方向，只剩下南行管道快綫往九龍；午夜後至翌晨六時，北行管道回復單管雙程行車，南行管道則會全綫封閉，以加快維修。

車速限制50公里

伍樹雄稱，因南行管道慢綫仍有復修工程，快綫重開後車速限制由平日七十公里，減至五十公里，呼籲駕駛人士留意車速及隧道職員指示，而兩邊隧道出入口前有多個臨時交通標誌指示最新改道措施。

路政署總工程師(新界東)容建宜表示，該署事發後一連三天，二十四小時從未間斷進行復修工作，最高峰同時有六十名員工搶修，今晨可重開南行管道快綫，惟南行管道慢綫有六十米長的水管管道嚴重損毀，出現石屎剝落、鋼筋外露情況，工程人員已於管道沙井間切割多兩個十三平方米洞穴方便人員維修。由於復修工作繁複，預計最快也要在三月二十二日、即下周四才可完成復修。

運輸署呼籲市民，盡量使用港鐵服務及途經城門隧道及大老山隧道的巴士服務，亦要留意運輸署緊急事故中心發放的最新交通消息。因應獅隧情況，港鐵今晨續加強觀塘綫及東鐵綫服務，分別於早上七時及七時十五分，提早實施繁忙時段班次，較平日提早約十五分鐘，約兩至三分鐘一班車。

運輸署於火警後連日在隧道內進行復修工程。　政府新聞處

報章：文匯報　日期：12-3-2012

獅隧南管重開 今早三線行車

快線先通慢線續封 復修鋪物料不加強耐熱力

香港文匯報訊 (記者 聶曉輝) 獅子山隧道往九龍方向的南行管道日前發生一場大火，導致來往九龍及新界的交通秩序大亂，消防員灌救9小時才將火警救熄，南行管道需即時封閉搶修。運輸署指出，經多日搶修後，南行管道南行快線的復修工程將於今晨6時前完成，並於今晨6時起重開，慢線則繼續封閉。同時實施潮水式行車安排，包括早上繁忙時段2條管道合共開放3條行車線，以疏導車輛。路政署總工程師容建宜表示，由於維修工程旨在復修管道內損壞部分，故不會以更耐熱的防火物料復修。

慢線損毀60米 60人搶修

容建宜指出，日前的大火令獅子山隧道南行管道內的地下水管外牆，出現石屎剝落及鋼筋外露情況，由於快線只有4處地方受損，料將於今晨6時前完成復修，並重新開放。至於慢線方面，石屎剝落及鋼筋外露情況十分嚴重，且波及範圍長達60米，需要大批工程人員使用大量臨時支架進行24小時搶修，最高峰時多達60名工人同時工作。容建宜指出，由於獅子山隧道內，每60米才有一個僅能容納1名工人出入的沙井口通往地下水管，而今次慢線受損的60米範圍內卻沒有任何沙井口，故需在當中開鑿兩個6米乘2米的出入口，方便維修人員出入及工具進出，期望下周四(22日)前完成整項工程。

加強防火設備須周詳計劃

他表示，快線重開後，有足夠措施分隔行車路與工作空間，不會對慢線復修工程造成影響，而整項復修工程鋪設的物料，耐熱能力與原來物料相若，他解釋，加強防火設備要有周詳計劃，現階段最重要是復修管道內受損地方。

運輸署首席運輸主任伍樹雄指出，由今日起，周一至周六上午6時至上午11時，北行管道2條線會繼續採取南北雙線行車措施，但南行線只能往九龍塘，而不能直達黃大仙；駕駛人士可使用南行管道剛重放的快線，往包括黃大仙在內的九龍所有目的地，且必須在收費廣場選定行車線。至於上午11時至午夜12時期間，南行管道的行車措施不變，北行管道雙線俱為北行線(見表)。

巴士或加班 港鐵續加強服務

伍樹雄指出，在實施有關臨時交通安排的同時，獅子山隧道的最高行車時速將由每小時70公里減至50公里。他又預計，獅子山隧道附近的交通將繼續繁忙，呼籲駕駛人士盡量避免使用該隧道。另一方面，巴士公司會在有需要時加密班次，港鐵亦將繼續加強東鐵線及觀塘線的服務。

獅隧潮水式行車安排

[redacted]
○上午6時至上午11時
北行管道快線：開放南行往九龍塘
北行管道慢線：開放北行往沙田
南行管道快線：開放南行往九龍方向
南行管道慢線：封閉
○上午11時至午夜12時
北行管道快線：開放北行往沙田
北行管道慢線：開放北行往沙田
南行管道快線：開放南行往九龍方向
南行管道慢線：封閉
○午夜12時至翌日上午6時
北行管道快線：開放南行往九龍方向
北行管道慢線：開放北行往沙田
南行管道快線：封閉
南行管道慢線：封閉
[redacted]
○上午6時至午夜12時
北行管道快線：開放北行往沙田
北行管道慢線：開放北行往沙田
南行管道快線：開放南行往九龍方向
南行管道慢線：封閉
午夜12時至翌日上午6時
北行管道快線：開放南行往九龍方向
北行管道慢線：開放北行往沙田
南行管道快線：封閉
南行管道慢線：封閉

資料來源：運輸署

製表：香港文匯報記者 聶曉輝

報章：東方日報　日期：13-3-2012

開三線一日三變　市民捉錯路

獅隧唔塞大隧塞

昨晨繁忙時間，獅隧來回行車大致暢順。（左錦鴻攝）

大批車輛避開獅隧，令大老山隧道昨晚繁忙時間入沙田方向排長龍。（何力棋攝）

龜速維修　獅隧龜速維修「谷爆」大老山隧道。上周四發生三級火後封閉的獅隧南行管道，昨日重開快線，令獅隧共有三線來回行車。由於大批市民為避開塞車而改用其他道路，獅隧早上及傍晚繁忙時間，行車大致暢順，反而大老山隧道則被逼爆，塞車情況較平日嚴重，昨晨出現逾兩公里長車龍。有受影響市民促當局加快搶修，立法會議員亦批評獅隧「封管」兩周擾民，要求政府提高透明度，交代事故進展。

原有四線行車的獅隧，因南行管道慢線仍在搶修，昨日只維持三線行車，獅隧實施「一日三變」的潮水式行車，將重開的南行管道快線與北行管道的一條線，安排同方向行車。事隔五日，但南行管道離九龍方向出口約一百米處，牆身仍見熏黑痕迹。

大隧車龍逾兩公里

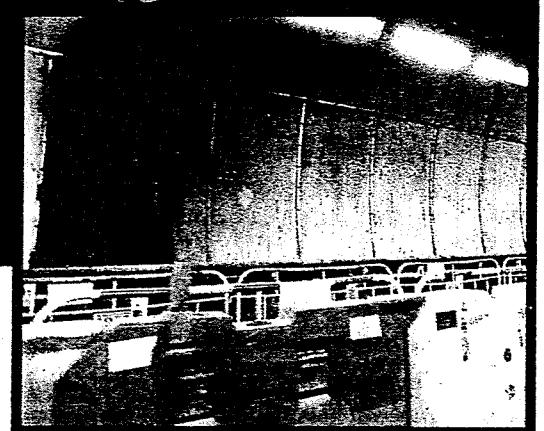
昨晨繁忙時間，雙線出九龍方向無出現大塞車，但疑因行車方向有異，分別往黃大仙及九龍塘，部分駕駛者駛過收費亭後入錯線，需慌忙煞車或冒險切線，險象環生，幸無釀車禍。

由於不少駕駛者為避過塞車，預早出門或改行其他道路，獅隧雖然未見塞車，但大老山隧道卻因車輛流量突然大增而加劇塞車情況，昨晨七時許，曾出現逾兩公里車龍，龍尾伸延至石門迴旋處。大老山隧道發言人稱，車龍的確比平日長，公司已因應交通情況加派人手維持秩序。

獅隧被轟搶修緩慢

有受影響市民促當局不要再「歎慢板」，浸會大學姓郭女生認為，當局搶修及調查進度太慢：「應該兩、三日就搞掂啦！」售貨員吳小姐則指，平時廿分鐘的車程，現需多出近一倍時間，她無奈亦要提早出門。任職文員的吳小姐指，交通雖不算擠塞，但當局應盡快完成搶修。

另外，立法會交通事務委員會主席鄭家富批評，兩周的搶修獅隧時間，十分擾民，政府又遲遲無交代事故進展，透明度低；委員會已要求有關部門開會檢討處理同類事件的程序。沙田區區議員陳敏娟重申，封管兩周不能接受，她將與隧道公司開會商討及提出建議。



南行管道慢線昨繼續封閉搶修，牆上可見熏黑痕迹。

on.cc 東網 Download App 睇短片 App Store Android Market

文匯報 日期：13-3-2012

獅隧南行快線重開暢順

香港文匯報訊（記者 杜法祖）受火警影響封閉4日搶修的獅子山隧道南行管道，昨晨6時重開快線，當局實施潮水式行車措施，早上2線出九龍，下午則2線入沙田，車速由70公里減至50公里。昨上班繁忙時間，沙田出九龍交通大致暢順。有沙田居民擔心塞車，特別提早出門，亦有人改搭港鐵以便掌握時間；有司機則暫改用其他隧道。港鐵昨晨亦加強觀塘及東鐵線服務配合。至昨日黃昏繁忙時間，獅隧入新界方向行車暢順，出九龍的龍尾則約1公里長。路政署預計，最快下周四維修工程完成後，獅隧才可以全線重開。

獅隧於昨晨6時至上午11時實施潮水式行車措施，南、北行管道各有一條行車線出九龍，北行管道則有一條行車線往沙田；由上午11時至午夜12時，則改為北行管道2線往沙田，南行管道快線出九龍，而午夜過後，南行管道會再封閉進行維修。運輸署指昨晨上班繁忙時間獅隧行車大致正常，只是入隧道的車流較緩慢，提早了少許出現車龍。而在大老山隧道，昨晨約7時半開始出現車龍，最長約有2公里，排至近石門迴旋處。

時速70公里減至50公里

有乘坐經獅隧巴士往九龍上班的市民說，獅隧內行車速度雖然由70公里減至50公里，但少了車使用獅隧，所以較平日早抵達九龍。亦有市民表示，比平日提早15分鐘出門口，改乘港鐵上班避免遲到，又說近日港鐵較多人乘坐，要多花幾分鐘等車，但可以接受。

獅隧南行管道上周四凌晨維修地底水管時引起3級火警，管道嚴重焚毀，須封管緊急搶修4天，至昨晨始重開快線。

The Standard

Tunnel traffic purrs along on reopening

Kenneth Foo

Temporary traffic arrangements at fire-hit Lion Rock Tunnel went smoothly on their first day with three of four lanes open to vehicles.

The offside lanes were reopened four days after a fire badly damaged a section of the tunnel.

It was feared a reduced speed limit would result in long queues but the Transport Department said it went well for the most part of yesterday.

A tidal-flow arrangement was imposed from 6am to 11am, with the opening of two lanes Kowloon-bound and one Sha Tin-bound.

This arrangement was reversed from 11am to midnight with the opening of two lanes Sha Tin-bound and one Kowloon-bound.

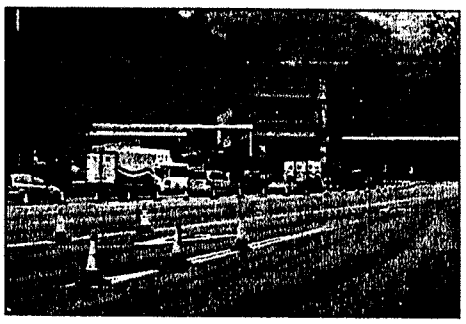
The speed limit at the tunnel was reduced from 70 kilometers per hour to 50kph.

Traffic officials were on site to advise motorists.

"Traffic in both directions was smooth in the reopened tunnel throughout the day, but was quite busy in the morning rush hour, resulting in a 600-meter queue in the Sha Tin-bound lane," chief transport officer Michael Ng Shi-hung said.

Several Sha Tin residents opted to take the MTR while some motorists chose to bypass the tunnel and took alternative routes, resulting in congestion along these roads.

As a result, there was a two-kilometer queue to Tate's Cairn Tunnel in the morning, Ng said. The evening traffic ran more smoothly.



It was feared a reduced speed limit would result in long queues at the blaze-hit tunnel. SING TAO

MTR Corp will continue to run additional services, maintaining waiting times of about two minutes on the Kwun Tong line and about three minutes on the East Rail.

The blaze broke out at about 3.30am on Thursday in a drainage tube below the carriageway and raged across a 60-meter-long section, exposing steel reinforcements.

The fire is believed to have started during maintenance work by Water Supplies Department staff on old water pipes.

There were no injuries.

A department spokeswoman said the damaged lane will remain closed until repairs are completed by March 22.

She could not say exactly when the lane will be fully operational.

staff.reporter@singtaonewscorp.com

蘋果日報

團體促加快獅隧維修 改善老化

【本報訊】獅子山隧道上星期火警後，目前南行往九龍方向管道只開放快線，慢線因管道損毀嚴重，復修仍然進行，預料最快下周四才能開通。公民力量12名成員，昨約見獅子山隧道管理公司，要求加快出九龍方向管道慢線維修工程，盡快全線開通，又要求管理公司關注隧道老化。

仍潮水行車

獅子山隧道目前仍實施潮水式行車，早上6至11時北行管道雙線雙程行車往九龍，但往南行方向管道只開放單線行車往沙田。沙田區議員姚嘉俊表示，會面期間已向隧道公司反映，要求檢查隧道消防設備，檢討突發事故的應變措施，希望隧道公司能與政府部門配合，加快完成維修，盡快全面重開隧道。

怕再有事故

公民力量召集人兼沙田區議會主席何厚祥希望，隧道公司加快出九龍方向管道慢線的維修，盡快全線開通，「究竟呢啲事故係咪會不斷發生，事件火警在維修期間引起，現場環境太舊，再有事故點算」。

文匯報

公民力量倡改善獅隧防火設施

香港文匯報訊（記者　林裕華）獅子山隧道火警引起公眾關注隧道消防安全，公民力量昨約見獅子山隧道管理公司信佳集團，了解火警後處理措施及向管理公司提出改善隧道內設施的建議，又希望隧道公司配合政府的隧道搶修工程，以期盡快全面重開隧道。

公民力量10多名成員昨到獅子山隧道行政大樓，與獅隧管理公司會面。公民力量交通事務發言人姚嘉俊表示，事故暴露本港行車隧道存在隱憂，隧道內的防火水簾在是次火警中未有運作，建議管理公司全面檢查隧道內消防設備及喉管，盡快更換陳舊老化的設備，亦建議加快完善通風系統，並檢視對突發事故的應變措施。

獅隧上周四發生3級火警後，南行慢線管道封閉至今，要待維修工程完成後始能全面重開。姚嘉俊表示，獅隧雖已實施「潮水式行車管制」，但由於獅隧行車流量甚高，昨日便達4,000多車次，為市民帶來不便，故希望隧道公司與政府部門配合，加快完成隧道維修工程，盡快重開隧道。

■公民力量成員昨約見獅隧管理公司，了解火警後處理措施。　公民力量供圖

太陽報

獅隧無逃生道政府懶理

◀本報訊 獅子山隧道三級火引起市民對隧道安全的關注，該隧道是目前全港唯一不設緊急逃生通道的行車隧道，有立法會議員關注當局有否計劃為獅隧加建逃生通道，提升消防安全。但港府表示在獅隧加建逃生通道要長時間封閉行車管道，將嚴重影響交通，更指現時有關的消防裝置已能讓隧道使用者及工程人員迅速逃生，暗示無意加建逃生通道。

運輸及房屋局局長鄭汝樺在回覆議員查詢時表示，除獅隧外，本港其他隧道的兩條行車管道之間均設有緊急逃生通道，由於獅隧兩條行車管道在不同時期建造，因此未有興建逃生通道連接管道。

她又指，獅隧已設有符合法例及消防處規定的消防裝置，現時有關裝置已能有效讓隧道使用者及工程人員迅速逃生；而且加建逃生通道須長時間封閉其中一條行車管道以進行工程，將會嚴重影響往返九龍及新界東的交通，意味當局無意為獅隧加建逃生通道。

此外，獅隧設有的十一個水簾裝置，於本月的大火中並沒有開啟，鄭汝樺解釋，水簾裝置是用作隔離及防止火勢蔓延，由於今次火警的源頭是位於行車管道地底的公共設施管道，水簾的射水不能控制地底的火勢，故隧道營辦商根據現場消防人員意見，沒有開啟水簾。

●有立會議員關注獅隧無逃生通道問題。（資料圖片）