

筲箕灣3個月兩爆水管萬戶斷水 噴出泥水擊碎院舍窗戶濺傷院友 「供水特攻隊」夥多部門為民紓困

筲箕灣繼今年7月有地底食水管爆裂，導致約萬戶居民停水近30小時。路政署承建商昨日上午在相同供水管線百米外位置進行道路維修工程時，疑意外掘爆食水管，大量食水夾雜沙石噴射而出，打爆老人院玻璃窗濺傷一名院友，有食肆被水柱破壞暫停營業。水務署關閉水掣及搶修，估計有萬戶居民受緊急停水影響。水務署派出逾十部水車、安放逾百個水缸及數萬支樽裝水，水務署「供水特攻隊」聯同路政署團隊、民政處、區議員及關愛隊迅速協調行動，協助居民裝水和送水，務求令事件對市民的不便減至最低。水務署表示，經工程團隊搶修，筲箕灣及部分西灣河用戶的食水供應於晚上9時半起陸續恢復正常。

●香港文匯報記者 蕭景源、鍾靜雯

現場為筲箕灣道318號對開一段道路，由路政署承建商進行路面維修工程。昨晨10時許，工程人員用機器挖掘時，懷疑意外損毀地底一條直徑450毫米鑄鐵食水管，水柱夾雜大量沙石四濺，途人爭相走避。地盤對開一間食肆首當其衝，一名女員工險被大石擊中受傷，爐具濕水損毀，蒸籠及食具散滿一地，需要暫停營業。沙石在高壓水柱衝擊下，擊碎了樓上一間老人院玻璃窗，碎片濺傷82歲女院友腳部，傷者由救護車送院治理。

水務署路政署跨部門展開調查

現場一段馬路被大量食水浸淹淪為澤國，警方封鎖現場及通知水務署關水掣進行搶修。

路政署港島區總工程師陳業麟及水務署香港及離島區總工程師連登泰到場視察，並就事故向市民致歉。陳業麟表示，現場為路政署承建商路面維修工程，昨晨約10時開始圍封及開始挖泥工程，約半小時後發現地底水管爆裂湧出很多水，人員即時聯絡水務署到場處理。

他表示，承建商在路面維修工程開始前，已經進行探測及看過地下管道圖則，理論上施工時不會影響到地底水管，水務署及路政署會就意外發生的具體原因展開深入的跨部門調查。

專家：疑外力造成不涉老化

連登泰表示，水務署於中午約12時關上水掣，涉事鑄鐵喉管，供水給筲箕灣一帶的市民，已使用約30年。據初步觀察破損狀況，相信因外力造成，不涉及老化問題。

他表示，受損裂痕長過一米，可能會裂開成為較長範圍，要再挖掘更大範圍，希望將這段水管更換。他說受供水影響範圍包括西灣河一帶及筲箕灣部分位置，合共超過一萬戶居民，水務署即時調派逾十部水車、超過一百個水缸、數以萬支樽裝水及不同配套設施提供臨時食水，人員現正全力搶修，預計同日夜間可以恢復供水。

據水務署昨日上午11時發出的緊急停水通告指，受停水和水弱影響的包括太古城一期、西灣河、筲箕灣、愛秩序灣、阿公岩道一帶，署方與東區民政處、區議員及關愛隊保持密切聯繫，為受影響的市民提供支援，並密切監察臨時供水狀況，確保有足夠的取水點，直至用戶的食水供應恢復正常。

香港文匯報記者在筲箕灣道324號、東大街、明華大廈D座及金華街6號等臨時用水點觀察，有大批居民攜帶器皿排隊取水，水務署「供水特攻隊」人員和關愛隊，協助居民裝水，其間為有需要用戶及安老院送上水袋及樽裝水。傍晚時分，署方不斷補充樽裝水到場，各個臨時取水點秩序井然。

民政事務總署在書面回覆香港文匯報查詢時表示，事故發生後，東區民政事務處即動員區議員和全區35隊關愛隊，為居民提供各種支援，包括透過地區網絡向居民發放取水點資訊，協助居民於取水點取水，並為長者取水回家，同時不斷通報取水點情況，讓水務署盡快安排補給，以減低停水為市民帶來的不便。

佳曉關愛隊隊長蔡振忠在接受香港文匯報訪問時表示，市民大多理解今次突發停水，對政府的供水應變安排接受度頗高，昨日下午1時至3時，取水點現場秩序大致暢順，其中下午1時為取水高峰期，人龍最長，排隊市民約百餘人，到下午3時過後人潮已明顯回落。

另外，針對行動不便、無法親身下樓取水的長者，關愛隊會上門送物資，以確保通關高效暢順。



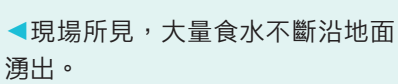
●關愛隊隊員昨晚向受影響居民派樽裝水。

香港文匯報記者鄭福強 攝



▲水務署人員全力搶修食水管。

香港文匯報記者劉友光 攝



◀現場所見，大量食水不斷沿地面湧出。

香港文匯報記者劉友光 攝



●關愛隊隊員在水務署設置的臨時供水點協助市民取水。

香港文匯報記者劉友光 攝



●水務署設置多輛水車向受影響居民提供臨時食水。

香港文匯報記者劉友光 攝



●最接近地盤食肆被夾雜沙石水柱射中，嚴重損毀。

香港文匯報記者劉友光 攝

促檢視地下設施管理機制 議員倡落實改善措施

香港文匯報訊（記者 文森）就昨日筲箕灣爆水管事件，不少議員指出事件反映地下管線管理與跨部門施工協調機制的問題，促請政府檢視地下設施管理機制，落實多項改善措施。

立法會議員植潔鈴指出，今次事故客觀反映現行制度仍有漏洞：不同部門推行道路維修工程時，地下管線信息未夠精準，施工前探測程序亦有待完善。除了盡快恢復供水外，特區政府應全面檢視地下設施管理機制，從根本上改善工務工程的協調效率，避免其他部門或私營機構施工時再次誤損地下動脈。

立法會議員郭芙蓉補充，民建聯於8月向發展局遞交《結合市區更新，全面升級智慧水務管網管理》倡議書，當中提到建立全港統一地底管線數據庫。

植潔鈴和郭芙蓉就此提出四項具體的制度改善建議，包括強化部門間的溝通，以及嚴

格落實施工前地底探測。各部門在進行任何道路開挖或緊急路面重鋪前，應進一步優化協調與信息共享機制。政府應建立「開工前核對機制」，承辦商在管線密集區域動工前，應利用透地雷達或電磁探測儀等非破壞性技術進行即時實地覆核，精準確認地下水管深度與走向後方可動工，確保施工時保持安全距離。

盼水務署維持供水點水量補充

她們重申，特區政府應加快建立全港統一的地下管線空間數據庫，在各項工務合約中積極推動「先掃描、後回填」機制，要求所有公私營管線營運商在工程完工回填前，必須進行3D激光掃描並提交立體竣工圖則，透過日常工程逐步校正地下數據，構建精準透明的「地底立體地圖」，讓日後任何部門開工時一目了然，避免再次鑿穿地底動脈。

她們又促請水務署全力推進搶修工作，維持各供水點的水量補充，並適時向公眾發放最新進度信息。

此外，由於筲箕灣一帶高齡單幢樓眾多，在全面恢復供水初期，大廈內部管網容易因積聚空氣產生「氣塞」，濾網亦可能受泥沙雜質堵塞，導致路面有水、住宅無水。

她們認為水務署應聯同民政處，主動支援舊樓法團及物管公司進行大廈管網排氣與清理，確保食水順利送達住戶家中。

長遠而言，為根治路面重複開挖及外力誤損管線的隱患，她們建議特區政府在推動市區重建項目及新發展區規劃時，研究在合適的幹道引入「共同管道」模式，將水、電、煤氣及通訊等各類地下管線有系統地集中收納與維護，既能大幅減少路面反覆開掘對交通的影響，亦能更周全地保護各類管網免受意外損壞。

應對萬聖節人流 新皇崗設跨部門指揮站

香港文匯報訊（記者 文森）為應對本周五至周日（10月30日至11月1日）萬聖節及本港大型演唱會預計帶來的跨境人流與車流高峰，特區政府宣布，政府會沿用行之有效的跨部門協作機制，從四方面提前部署口岸通關及交通管理，包括新皇崗口岸的跨部門前方指揮站會持續運作、口岸一帶車輛分流、協調公共交通營辦商、口岸信息發放等，以確保通關高效暢順。

特區政府發言人表示，跨部門前方指揮站將實時監察口岸人流及車流，並在通關高峰前開放所有車輛檢查車道、自助通道及人工櫃檯，同時增派警員和工作人員到L1及L1M層，協助疏導旅客及車輛。警方會進一步加強口岸一帶的道路交通管理，按車流情況適時啟動應變計劃及開放車輛緩衝區，有效分流跨境巴士、私家車及的士，加快各類車輛流轉。

上周末，啟德體育園演唱會與萬聖節前夕夜間活動吸引大批旅客跨境出行。深夜時段，前往新皇崗口岸的道路嚴重擠塞，跨境巴士及其他車輛大排長龍。曾參與新皇崗口岸多次壓力測試的中國香港汽車會永遠榮譽會長李耀培昨日接受電台訪問時表示，新皇崗口岸大樓的通道設計有如「漏斗」。雖然外圍道路車道寬闊，但駛上口岸大樓時卻收窄至僅得一兩條車道，形成天然樽頸，導致車流倒灌。

車主倡接客區改「流水式」改善塞車

他表示，目前內地接客區採用「車頭入、車尾出」的設

計，車輛上落客時極易造成後方嚴重阻塞。日前大型演唱會與萬聖節活動同期舉行，大量跨境巴士及旅客於深宵湧至，令口岸瞬間超出負荷。他強烈建議政府將接客區改為類似的士站的「流水式」設計，實施車到、人上、即走的模式以改善塞車。

李耀培並表示，在壓力測試中曾出現「五合一」通道兩地系統速度不一的情況。香港段寫入資料的速度較快，但深圳段負責人臉及指紋識別的系統偶爾會減慢，影響整體通關速度。李耀培呼籲政府盡快優化系統，並制定即時緊急救援與拖車應變方案，確保口岸運作安全順暢。

議員：措施可疏導人流與車流

立法會交通事務委員會主席陳恒鏞在同一電台訪問中表示，各個設施均設有本身容量，以新皇崗口岸作例子，每小時可處理超過600輛車。倘若同一時間有過千輛車駛至，勢必出現塞車，甚至造成倒灌情況。

他透露，稍後將與運輸部門研究可行方案，以疏導車流、舒緩樽頸。對於政府提出會實時監察現場，並提早開放全部車輛檢查車道、自助通道及人工櫃檯，陳恒鏞認為相關措施有助預防及疏導人流與車流。

被問及應否設立專用巴士車道，陳恒鏞認為有關安排若佔用過多路面，或會影響其他公共交通工具，但相關部門可研究調節措施，包括審視沿線是否有合適位置可供巴士使用。

藍田站連環出事 港鐵將全面檢視同類設施

香港文匯報訊（記者 李芷珊）本月，港鐵藍田站在不足15小時內兩度發生事故，列車服務均受阻逾半小時。運輸及物流局與港鐵昨日向立法會鐵路事宜小組委員會提交文件，交代事故的經過及原因。初步調查顯示，13日事故因近藍田站道岔轉軸器組件間的一件絕緣膠失效，14日事故因涉事電機房內一個接地匯流排的接駁位置出現耗損。港鐵正進一步確認兩宗事故的詳細成因及各項因素的影響，將在事發後一個月內提交事故報告，並全面檢視鐵路系統所有同類設施。

文件指出，13日下午觀塘線列車車長發現藍田站與油塘站之間隧道路段有路軌設備起火。初步調查發現，近藍田站道岔轉軸器組件間的一件絕緣膠失效，令列車牽引回路與車站接地之間形成非預期的導電路徑，引致短路，產生高電流和火花，最終起火。

至於14日的事故，初步調查發現，涉事電機房內的便攜式接地開關因前一日事故及安全理由而保持閉合。在便攜式接地開關閉合的情況下，匯流排接駁的負荷因長時間及高電流通過而加重，繼而加快耗損，而相關匯流排接駁在特定高負荷情況下亦存有局限，因此電流未

有完全經原定路徑流向接地網，而改經其他接地路徑流走。持續的較大電流令相關電纜接地部件過熱及冒煙。

在事故報告未完成之前，港鐵公司已按專業評估作出一些跟進措施。就13日的事故，港鐵公司已完成檢查所有行車線全部同類型絕緣膠，未有發現異常，並會加強絕緣膠的定期檢查和清潔，以及監察不同設施的絕緣效能；而14日事故港鐵公司已重新接駁相關接地匯流排，藍田站的接地系統亦已恢復正常；並已強化便攜式接地開關啟動時的操作程序，包括增派人員駐守、監察和檢查設備運作。

兩宗事故處理期間正值繁忙時間，港鐵公司已盡力調配人手在相關車站作出支援，合共加派超過210名前線職員協助乘客、維持車站秩序，以及提供列車服務、轉乘和接駁巴士信息。港鐵公司亦即時啟動機制，緊急安排約150架次免費接駁巴士，接載受列車服務調整影響的乘客。

根據現行「服務表現回贈」機制，港鐵公司須就其控制範圍內造成的31分鐘或以上嚴重服務延誤撥出相應款項，以票價優惠形式回饋乘客。最近一次「特別車費日」已於上周六（24日）舉行。