

專案質詢

8-1-12-0949

立法院議案關係文書 中華民國101年5月16日印發

案由：本院楊委員麗環，針對雪山隧道爆發自通車以來最嚴重的火燒車意外，民間質疑交通部高工局未能在黃金時間內做好緊急應變措施，導致嚴重傷亡。本席要求行政院應成立專案調查小組，對於搶救過程中因而暴露出演習環境與現實的落差，提出檢討與改進方案。爰此，特向行政院提出質詢。

說明：

- 一、通車近六年的雪山隧道，發生嚴重的車禍火警，使這條台灣最長的公路隧道，一時間變成一座「橫躺的煙囪」；幸而，因過去的災難演練及臨場應變尚稱得宜，得以將災害降低，但也暴露出許多火場實境超出演練課目的缺失。雪隧雖在起火十七小時後恢復全線通車，但檢討防災應對才是最重要的工作。
- 二、起火點距頭城端出口僅兩公里，卻造成了三十餘人吸入性灼傷，顯示雪隧的排煙設計不足以因應火場實況；排煙 SOP 作業模擬情境與現實狀況脫節。
- 三、逃生訊息不足也是大問題。長隧道火災發生時，最迫切需要的是明確的逃生指引，但從歷劫歸來的民眾還原現場情況，卻是濃煙、漆黑、高溫、沒有及時訊息廣播、甚至緊急避難方向指示燈也看不到。
- 四、雪隧原設計東西出口都有柴油發電機，可持續供電二十四小時；兩端的不斷電系統也有十五分鐘供電能量；但火災發生後，防災逃生指示系統卻完全停擺；不斷電系統該上陣時卻未發揮作用，不斷電設計在這場火似也失靈。
- 五、雪隧的防災設計是以小型車事故為設想模組，完全不符合開放大型車行駛後的現況；大型車的用路面積、排熱是小型車六倍以上的「當量」，若計算釀災能力的「衝量（質量乘以速度）」，恐怕是小型車的不止十倍，因此，雪隧的流量統計不能是大車小車都算一車，必須要有更精確的計算。
- 六、雪隧速限，這其實與流量多寡緊緊相扣，現況是周休、連假雪隧流量早已過飽和。流量與行車風險息息相關，因而一成不變的速限並不合宜；這可以參酌國一、國三作法，若霧區

立法院第 8 屆第 1 會期第 12 次會議議案關係文書

能見度不佳，則機動降低速限，國五則視車流量，過於飽和時機動降低速限。

- 七、本席要求行政院應成立專案調查小組，對於搶救過程中因而暴露出演習環境與現實的落差，重新檢視雪隧的安全設備與行車規範，加強災防應變，提出檢討與改進方案。