

## 韩国大邱地铁火灾

2003 年 2 月 18 日上午 9 时 55 分，韩国大邱市地铁中央路车站发生火灾。大邱市消防部门立即调集 66 辆消防车前往救援，同时，当地警察、驻军、煤气、电力、自来水、医疗等部门和民间救助团体共计 3200 余人参与了救援行动。大火于 13 时 30 分扑灭，16 时 30 分开始进入车站搜寻人员，火灾共造成 198 人死亡，146 人受伤，289 人失踪。

### 一、基本情况

#### （一）地铁基本情况

2003 年，韩国共有汉城、大邱、釜山、仁川等 4 个城市拥有地铁，地铁线路为 12 条，全长 411.5 km，每天运送旅客达 658 万人次。大邱市地铁于 1997 年投入运行，全长 28.3 km，每天运送旅客 14 万余人次，着火时两列列车内共有乘客约 600 人。

#### （二）燃烧情况

9 时 55 分，韩国大邱市第 1079 号地铁列车行驶至位于市中心的中央路车站时，第三节车厢内一名 56 岁男子使用打火机点燃汽油（约 2L 汽油的塑料瓶），火焰迅速从该男子的衣服及座席处蔓延到整个列车六节车厢。4 min 后，第 1080 号地铁列车行驶至反向站台，火势迅速蔓延至第二列地铁的六节车厢，造成 12 节车厢烧毁，站台及地下一、二层（车站共三层）部分设施损坏。两列地铁只剩下车架和车轮。现场很多尸体已烧成灰难以辨认。

### （三）列车车厢门情况

首先起火的第一列地铁，只有站台侧的驾驶员室门、第一节车厢 4 个车门、第二节车厢 4 个车门、第 6 节车厢 3 个车门处于开放状态，其它车门全部关闭。第二列地铁仅有驾驶员室站台侧门、第一节车厢两侧第 3 个车门、第 5 节车厢站台侧前 2 个车门处于开放状态，其它车门全部关闭（经事后调查，该列车的驾驶员拔掉列车总操作钥匙后逃生，致使备用电池不能工作，操作驾驶室的车门开启栓也无法打开车厢的车门）。

### （四）交通情况

起火 5min 左右，浓烟从地铁站各个通风口滚滚而出，交警立即封锁主要交通干道，为救援车辆开辟专用车道，导致整个大邱市的交通陷入混乱。

## 二、处置经过

火灾发生后，当地消防部门出动 6 个消防署（相当于消防大队）、42 个消防派出所（相当于消防中队）、900 多名消防员、66 辆消防车前往救援。同时，当地的警察、驻军、煤气、电力、自来水、医疗等部门和民间救助团体 2300 余人也参与了救援行动。

消防力量到场后，由于地铁出入口弥漫着大量高温烟雾和有毒气体，消防人员无法快速进入站内实施救援。在做好个人防护以后，一部分消防员进入站厅搜寻被困人员，一部分铺设水带进入站内灭火，并利用移动排烟设备实施排烟，陆续救出 140 多名乘客并送往附近医院救治。

13 时 30 分许，即火灾发生 3h 之后，地铁车站内的大火基本被扑灭。由于车站温度极高，消防队员难以深入列车车厢进行搜寻。

16 时 30 分许，车站温度下降，消防员开始进入列车车厢搜寻。同时，汉城各个地铁站开始加强安保措施，以防再次出现人为纵火事故。

### 三、分析点评

（一）固定消防设施存在隐患。该地铁车站虽然安装了火灾自动报警系统、自动喷水灭火系统、排烟设备和应急照明灯，但是这些消防设施在此次火灾扑救中作用发挥不明显。地下 3 层的室内消火栓无水；车站供电中断后，应急照明灯和疏散指示灯均没有闪亮；隧道内无排烟口且排烟设备功率低，只能保障平时的空气流通，难以排除大量浓烟。

（二）消防法律不健全。韩国当时的《消防法》只注重固定的建筑和设备，而飞机、船舶、火车等移动的大众交通工具在《消防法》中很少有规定。大邱市地铁 1997 年开通时采用的有关防火安全的标准，是上个世纪 70 年代韩国首次开通地铁时的标准，已经不适合当前的情况。

（三）安全教育流于形式。韩国每年都进行“民防训练”，学习在紧急情况下的逃生和保障安全知识，但这些“民防训练”大多流于形式，碰到火灾时不会使用灭火器材进行灭火。

（四）要提高地铁运营公司初期处置能力。地铁公司平时安

全意识不强、安全保卫人员不足以及通信联络不完备等，是造成此次地铁火灾大量人员伤亡的重要因素。特别是火灾发生时车站的中央控制室管理不力，没有及时阻止另一列列车停下，是造成大量人员伤亡的主要原因之一。