

深圳地鐵再爆扶梯「逆行」

公司公布錄像否認事故 市民疑慮未消

北京地鐵扶梯逆行致有人死傷事故連日來引發不少關注，昨日由港鐵運營的深圳地鐵四號線亦被指發生扶梯逆行事故，導致兩名乘客受傷。傷者堅稱電梯出現逆行故障，但港鐵今日公開事件錄像，聲稱「事發期間未發生電扶梯逆行」，「乘客受傷事件與電扶梯逆行無關」。一時雙方說辭矛盾，事故原因陷入「羅生門」。

【本報記者唐剛強深圳十一日電】

昨晚9時16分許，深圳地鐵4號線清湖站B出口的上行扶梯突發事故，導致一對夫妻乘客受傷，其中一名曾姓女乘客臉頰受傷較重，血流不止。

傷者堅稱扶梯逆行

在事故中受傷的兩名乘客今日受訪稱，事發因電扶梯突然停頓晃動，他們在摔倒後，仍明顯感覺電扶梯在逆行。

今日上午，港鐵（深圳）公司向媒體播放了十日晚事發時的三段監控錄像，分別拍攝事發地鐵站清湖站B入口扶梯的入口和出口處。第一段錄像顯示兩名受傷乘客手拎大袋物品，十秒鐘後另一乘客跑向扶梯，有人在電扶梯跌倒。

港鐵（深圳）公司依據自己公布的監控錄影認為，當晚兩名乘客是在提着東西搭乘電扶梯時摔倒的。公司副總經理胡瑞華表示，期間電扶梯一直保持向上運行狀態，另據車站記錄顯示，電扶梯緊急停止按鈕曾被按下。估計是有乘客看到有人受傷，按下了緊急停止按鈕。

深圳市軌道辦相關負責人陳強表示，事故發生後，深圳市市場監督管理局對該電扶梯進行了檢測。檢測報告表明，該電扶梯主機驅動裝置的固定、出入口使用須知標識、緊急停止開關、梯級出入口水運運動距離、梯級及扶手帶運行速度等均未見異常。

錄像被疑遭「剪接」

然而，港鐵（深圳）公司的回應並未打消公眾的疑問。有媒體在發布會上質疑，港鐵方面提供的監控錄影只有電梯入口和出口處的畫面，無法看到電梯運行中段的具體情況；且視頻過程中出現了「被切割」情況，前後兩段視頻中存在約兩秒的空白。對此，港鐵方面表示「原因還在進一步調查中」。陳強則表示，對事故原因「不宜過早下結論」。

去年底，深圳地鐵國貿站一個手扶電梯亦曾突發逆行事故，導致25名乘客受傷，引發民衆對深圳地鐵扶梯安全存疑。有深圳市民表示，現時坐地鐵不敢乘電梯，亦表示對目前各種品牌電扶梯的質量均存疑。

據悉，此次發生事故的扶梯為佛山產的歐洲品牌CNIM。

陳強說，從2004年開通到今年6月30日，深圳地鐵乘客受傷事故共發生85次，其中電扶梯乘客受傷21次。「21次中只有1次，即去年深圳地鐵國貿站事故是電扶梯故障造成的，其他均是乘客使用不當造成的」。



◀ 10日，深圳地鐵羅寶線華強站的電扶梯已經貼上暫停使用通知 新華社



▲ 11日，發生事故的深圳地鐵4號線路運營商、香港地鐵（深圳）公司舉行新聞發布會，聲稱「此次乘客受傷事件與電扶梯逆行無關」 新華社



▼ 發生地鐵扶梯「事故」的深圳地鐵4號線清湖站B出口 唐剛強攝

滬地鐵「奧的斯」扶梯停用

【本報實習記者林夢詩上海十一日電】為確保運管安全，上海地鐵已經全面停用了22台「奧的斯」品牌「513MPE型」自動扶梯，同時為應對高峰期巨大客流量，地鐵營運方面還通過增派警務等多項臨時性措施，保障地鐵自動扶梯運管安全。

對於自動扶梯頻頻出現故障的問題，一些市民表示，搭乘自動扶梯時，時刻都擔心腳下的扶梯會突然停運。

記者在地鐵1號線莘莊站看到，由於扶梯停止服務，許多市民只得通過樓梯上下車站月台。上海地鐵

營運方亦派出了工作人員強化現場管理，公安也增派警務維護車站秩序，並幫助那些提大物件或老弱病殘孕婦乘客上下月台樓梯。與此同時，今天記者亦看到不少中學生自發在地鐵內充當義工，協助老年人上下樓梯。

對於自動扶梯被停運，本地「地鐵族」表示，「這給自己的出行帶來了諸多不便」，但大部分走樓梯的乘客仍表示理解，「停運是必要的，希望問題扶梯早些解決，不然上下樓梯這麼高太辛苦了。」

大亞灣煉油廠火災 民眾逃離釀兩死傷



▲ 消防車輛在惠州大亞灣石化區中海油惠州煉油廠區進行撲救 新華社

【本報記者黃仰鵬惠州十一日電】廣東中海油惠州煉油廠11日凌晨失火，石化區附近居民在撤離中發生兩起交通事故，導致一人死亡，一人受傷。現場火勢得到控制，廠區內各套環設設施運轉正常。

國家環保部門表示，惠州大亞灣石化區與深圳大亞灣核電站相隔甚遠，且途中還有多個山頭阻攔，大火對核電站毫無影響。記者獲悉，事故原因正在進行調查，初步排除人為因素。

今天凌晨4點10分左右，位於大亞灣石化區的中海石油煉化有限公司惠州煉油分公司運行三部400單位的重整生成油塔底泵機械密封洩漏引發大火，高達百米的火焰和滾滾濃煙，以及期間接連發生的兩次疑似爆炸的巨響聲，導致事故現場周邊幾處村子流言四散，附近的居民擔心污染紛紛逃離。有目擊者稱，由於離開的人太多，石化區周邊大道發生堵塞。

餘輛消防車緊急前往撲火，現場三公里範圍被封閉。惠州市政府以及大亞灣管委會通報稱，截至下午三點，事故現場煙霧基本消失，消防人員繼續降溫監護，其他裝置繼續降溫生產，事故沒有造成油品洩漏，目前無人員傷亡。

大亞灣管委會新聞發言人林彰永表示，事故確實引發了當地群衆的恐慌，但當地政府立即採取措施穩定群衆情緒，截至今天中午，當地的生產和生活秩序已經恢復正常。對於現場發出的疑似爆炸的巨响聲，中海油惠州分公司高層回應是殘存在管道內的物料燃燒導致保溫鐵皮崩裂開的聲音，並沒有發生爆炸。

公司稱未污染水體空氣

對於周邊居民擔憂的污染問題，中海油惠州分公司經理馬宏明解釋說，由於造成燃燒的重整生成油主要的成分是汽油，燃燒後排放大多是二氧化碳，沒有有毒有害成分，因此雖然現場濃煙很大，但事故現場的空氣和水體沒有受到污染。

記者從廣東消防總隊獲悉，由於此次火災較為

嚴重，加上火災現場存放有1200立方易燃有毒的芳烴物料，難以在短時間內得到疏導。為緩解現場排水壓力，減少水漬損失和對周圍水環境的污染，今天前往事故現場緊急撲救的有來自惠州、東莞、深圳以及廣州共79台消防車、472名消防官。



▲ 惠州市政府及大亞灣管委會召開發布會通報火災事故情況 黃仰鵬攝

「折騰工程」何時了

馬浩亮

中國近期頻頻發生的工程質量醜聞，不僅暴露了工程建設盲目決策、疏於監管等衆多問題，亦使一些本想借助工程露露臉的地方政府顏面掃地。

「世界最長跨海大橋」青島膠州灣大橋被曝光尚未完工就通車，大橋上很多隔離護欄的螺栓沒有擰緊，甚至有的地方還沒有安裝隔離護欄。原因是要趕在「七一」前通車。

有「亞洲第一站」之稱的京滬高鐵路南京南站開通不到10天，其北廣場已有數千平方米的地磚需重鋪。原因同樣是趕工期。

更嚴重的事故發生在雲南。「新三公路」試通車第二天發生坍塌事故，造成2死2傷，被網民封為「史上最短命公路」。這條公路現在被曝出存在未批准先開工、完工未驗收等衆多問題。而該公路原本也計劃抓緊通車「獻禮」，因而一再催逼工期。

頭頂「最長」、「第一」等光環的這些工程，也創造出「最雷人」、「最短命」的尷尬紀錄。任何建設工程，都應該有其嚴格的規劃、設計、施工、監理、驗收，缺一不可，這是首先應當認真考慮並嚴格遵守的。但一些地方卻一味爲了增加官員的政績，或趕在重大節慶日竣工、壓工期，趕進度，讓工程質量退了後。

出故障的原因恐怕不僅是雷擊，還有對安全和質量的重視不夠；該擰緊的不僅是隔離護欄的螺栓，還有地方官爲民服務的理念；該砸碎重鋪的不僅是地磚，還有被扭曲的政績觀；至於「最短命的公路」的背後，還有短視的政府行爲。工程質量頻出問題，是對經濟社會長源發展的短視，對人民生命財產的漠視，也是對本職責任的忽視、無視。

仔細想來，這與歷史上曾經有過的「躍進」式發展何其相似。爲了追求所謂的發展速度，或者爲了華麗的統計數據，罔顧實際，違背科學，不計民生，胡亂決策，單做表面文章，對質量、安全、效益地諸諸後。胡錦濤在七一講話中再度重申各級官員要落實科學發展，「不折騰」。而在在政績衝動和「獻禮」衝動的驅使下，某些工程成了典型的「瞎折騰」，是不科學的發展觀。其結果不僅造成經濟損失和人員傷亡，更是嚴重傷害政府的公信力。

對於這些「折騰工程」背後可能存在的庸官、昏官甚或貪官，則應查個水落石出，給公衆一個交代。

【本報北京十一日電】

鐵道部：高鐵晚點難全額退票

【本報訊】綜合消息：10日18時左右，因山東省境內雷雨大風造成京滬高鐵路曲阜至滕州東至棗莊間下行線接觸網故障，受此影響造成京滬高鐵路19趟列車晚點。

對於停運的G151次列車備用電路為何沒能啓用，中國北車集團唐車公司副總經理剛曾表示，京滬高鐵路對意外事件備有自備電源補給。列車自身可供給120分鐘的電源、通風功能，讓故障列車有足夠時間等待技術人員的救援。

而中國北車集團技術專家——CRH380項目組總體設計師李瑞濤表示，此次停車事故與列車本身質量無關，雷雨大風導致接觸網故障，使列車沒有動力來源。遇到突然停電的事故，列車自帶的蓄電池可以保證應急通風、應急供電1個多小時。

關於高鐵路延誤是否能賠償，鐵道部運輸局客運管理處工作人員回應稱，斷電造成的列車晚點可能有多種原因。她說，如果經查明確係鐵路部門的事故導致斷電晚點，鐵路部門將考慮對乘客採取一定的補償。「全額退票是不可能的，畢竟列車最後還是把乘客都運到目的地了」。但具體補償的數額如何，乘客怎樣索賠，她稱「現在還在研究，不能給出準確答覆」。

蓬萊油田仍少量溢油花

【本報訊】6月上中旬，康菲石油中國有限公司蓬萊19-3油田B平台和C平台發生漏油事故。中國海洋局11日發布消息指出，最新發現該油田C平台仍有少量的油花溢出，在B、C平台附近再次出現油帶。

中新社北京十一日電：國家海洋局公布的調查結果顯示，發生泄漏的蓬萊19-3油田B平台和C平台，首次發現時間分別爲6月4日和6月17日。截至7月4日，溢油污染主要集中在蓬萊19-3油田周邊海域和西北部海域，其中劣四類海水面積爲840平方公里，單日溢油最大分布面積158平方公里。

7月10日，國家海洋局海洋環保司、中國海監總隊和北海分局有關監管人員組成聯合檢查組，再次登陸蓬萊19-3油田發生溢油事故的B平台和C平台，監督檢查相關溢油處置工作進展。儘管這兩個平台溢油事故分別在6月19日、21日得到基本控制，但是近一段時期以來，仍有少量溢油在平台附近出現。

國家海洋局最新消息指出，根據7月10日衛星遙感信息，在B、C平台附近再次出現油帶，且經進一步海底探測發現，B平台附近海域仍有可能發生溢油的跡象。國家海洋局聯合檢查組嚴肅提出，溢油原因的排查進展緩慢。康菲公司必須採取嚴格的措施，徹底封堵溢油源。

濰坊鐵礦透水21人被困



▲ 發生透水事故的礦井現場 中新社

10日晚11時左右，山東濰坊坊子區正東礦業有限公司發生井下透水事故。事故發生時井下有28人現場作業，後有7人安全升井。

據山東濰坊坊子區透水鐵礦救援人員介紹，雖然已經安裝了兩台抽水泵進行排水，但由於井下淤泥太多，排水進展緩慢。目前，21名在透水事故中被困人員位置仍然不明。

據山東濰坊坊子區透水鐵礦救援人員介紹，近日礦井所在區域頻繁降雨，造成附近一個石坑嚴重積水。石坑發生坍塌後，積水滲透進入礦井。初步估計，塌陷石坑裡的積水量超過兩萬立方米。

據介紹，截至11日12時，已有300多人參與到事故的救援當中。

新華社