

# 溫州鐵路慘劇

# 上海鐵路局長就地免職

## 官方：雷擊肇禍 專家：調度存疑

據事故現場記者證實，上海鐵路局長因溫州動車追尾事故被就地免職。據現場消息，脫軌原因是動車遭到雷擊後失去動力停車，造成追尾。但也有業內人士分析認為，除了自控系統故障外，追尾的第二個原因，可能是調度出了問題。據悉中國鐵路客戶服務中心網站的列車時刻表顯示，在台州至溫州南段，應該是D301列車在前，D3115在後。但現實卻是相反的。

【本報記者楊楠上海二十四日電】



▲鐵路部門及地方有關單位已緊急組織救援 中新社



▲24日，受胡錦濤總書記、溫家寶總理委派，中共中央政治局委員、國務院副總理張德江率有關部門負責同志趕赴溫州，指導事故救援、善後處理和事故調查工作 新華社

23日晚上20時34分，杭深線永嘉至溫州南間，北京南至福州D301次列車與杭州至福州南D3115次列車發生追尾事故。D301次列車第1至4節脫軌，D3115次列車第15、16節脫軌，其中4節車廂墜落橋下。

鐵道部新聞發言人王勇平在24日上午接受記者採訪時表示，初步了解，溫州動車追尾事故原因是雷擊造成設備故障導致的。詳細情況正在進一步的調查分析之中。

根據鐵道部黨組24日決定，對上海鐵路局長龍京、黨委書記李嘉、分管工務電務的副局長何勝利，予以就地免職，並進行調查。截至當晚19:30，上海鐵路局官網滾動更新事故最新消息，沒有發出負責人變動的相關消息。據悉，龍京在2010年9月任上海鐵路局長。

目前，受傷人員已經全部送到醫院，得到救治和妥善安置。在事故現場，沒有脫軌的其他車輛已經全部拉回兩端車站。由於事發地處於一座15米高的橋樑上面，給脫軌車輛的救援造成了一定困難。鐵路部門正採取積極措施，在盡量避免對橋樑、路基等設備設施造成損壞的前提下，繼續組織救援，盡最大努力把傷亡降至最低程度。

對於因事故滯留的顧客，上海鐵道局已經在溫州南站加開臨客D3219次和D3199次列車，把他們安全送回了目的地。受事故影響，今天鐵路部門停運了58列列車，目前鐵路部門還在全力搶修線路。

### 列車時刻表與現實相反

但是有業內人士分析認為，除了自控系統故障外，追尾的第二個原因，可能是調度出了問題。據悉中國鐵路客戶服務中心網站的列車時刻表顯示，在台州至溫州南段，應該是D301列車在前，D3115在後。但現實卻是相反的。如果按運行時刻安排，即使相撞，也是D3115撞D301。

列車時刻表顯示，D301到達台州的時間為19:00，發車時間為19:02；D3115到達台州的時間為19:12，發車時間為19:13。「按時刻表顯示的話，兩列列車的出發時間出了問題。」但是，到底是D301從北京出發時，鐵道部內的調度出了問題，還是D3115從杭州出發時，上海鐵路局指揮出了問題，現在還不清楚。

而據事故現場人士稱，列車在抵達溫州站時，曾停了10多分鐘。截至目前，事故原因是雷擊，但是動車安全自控系統是否有故障，調度是否有錯誤，鐵道部還未給出答案。新版列車運行圖，於7月1日剛剛實行。

### 網友質疑動車設計疏漏 鐵路部門全面檢查

【本報訊】綜合中新社及外電福州二十四日報道，受溫州動車追尾事故影響，從福州、廈門始發前往北京、上海、溫州等方向25趟旅客列車停運，下行終點到福州、廈門方向的旅客列車24趟也停運。

南昌鐵路局表示，從24日起，南昌鐵路局組織專門力量對管內溫福、福廈及昌九城際三條高鐵線的防風防颱風系統，信號、通信及動車車輛設備進行一次全面大檢查，確保設施設備作用良好。

同時，不少網友質疑此次事故原因，「一個現代化的高科技產品，居然在斷電面前一無是處、束手無策，以致釀成災禍，這不能不說是一大設計疏漏。」

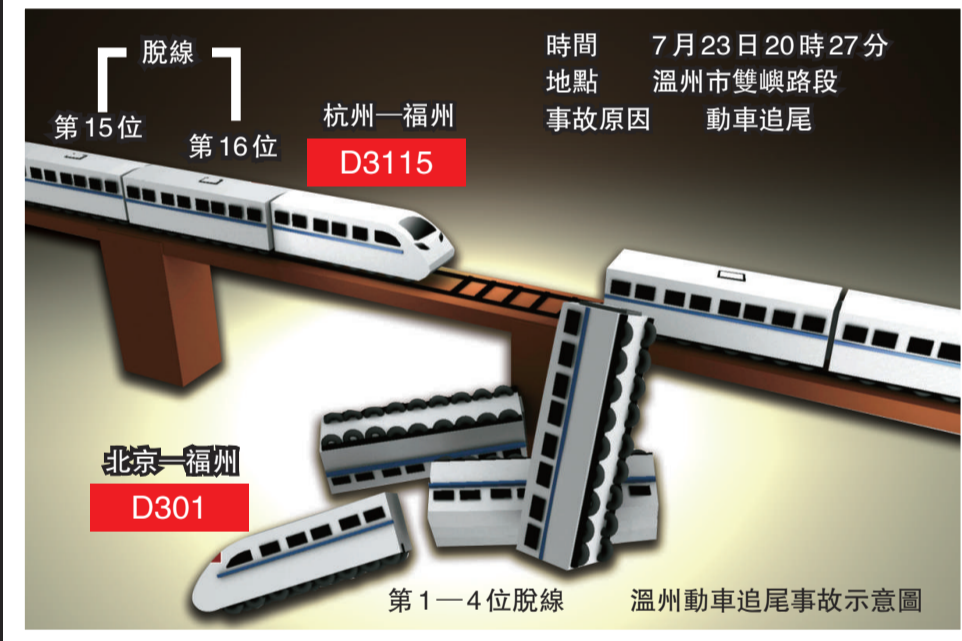
事實上，在「7·23」追撞事故前，通車不滿月的京滬高鐵，即曾於7月10日因雷擊斷電誤點，12日因供電設備故障再誤點，顯示高鐵供電系統的確存在問題。

而23日的追撞事故更反映，至少杭深線的行車控制系統也有問題。就如網友提出的問題「前面的車失去動力，後面的車有動力無信號？」為何前車停駛，後車卻不知道？

有網友認為，這是「電子元件的質量不過關」。但也有人指出，高鐵動車不可能無法避雷。

▼24日航拍的事故救援現場 新華社

### 溫州動車追尾事故示意圖



### 事故附近列車亦遭雷擊

【本報訊】中新社杭州二十四日消息：24日凌晨從浙江省杭州市火車站有關部門獲悉，從廈門開往杭州的D3212次動車被迫在溫州南站附近停車。據悉，這一地點距離脫軌動車的事故點僅5公里。中新社記者剛剛電話聯繫D3212的乘客柳紀威，他說，動車在行駛途中遭到雷擊停電，車上的約千名乘客在列車員的組織下，步行至溫州南站，目前被安頓在溫州雙嶼客運中心。據悉，D3212次動車原定於23日16點32從廈門開出，22點51到達杭州，行駛方向與出事的D3115次動車相反。據柳紀威說，動車共有16節車廂，每節車廂約有90人。

「我於19點14到蔡江站上車。20點不到，當動車行駛在溫州南站至溫嶺段時，動車的最後一節車廂被雷電劈中，電路中斷，儘管啓用了備用電路，但到22點左右電就用完了，一片漆黑。」柳紀威說。

柳紀威說，隨著時間推移，90%的乘客要求下車。後來，在列車員的組織，以及民警的接應下，千名乘客安全步行回到溫州南站。

柳說，23日23點30分左右，他們在步行了大約5公里後看到了事故動車。

### D301 列車司機犧牲 緊急制動為旅客贏生機

【本報記者陳仁水福州二十四日電】記者此間獲悉，23日晚，杭深線D301次動車與D3115次動車發生追尾事故，D301次動車組的福州機務段動車司機潘一恆堅守崗位直至生命的最後一刻。事發後，大量網友通過微博、論壇向潘一恆發出了「向您致敬！」「一路走好！」等祝詞。

記者了解到，潘一恆，是福州市晉安區人，居住在福州金山港路嘉園小區，妻子是福州閩侯人，他們膝下還有一個兒子，今年7歲。

### 高官可免職 逝者不能重生

7月23日晚，上海鐵路局管內杭深線發生動車組列車追尾事故。毋庸置疑，此次列車追尾事故雖因雷擊造成設備故障之下發生的。但正如官方媒體所評述的那樣：「縱觀近期各類安全事故中，或現極端天氣下應對不力的影子，或在安全意識淡薄、管理監督疏漏的隱患，最終無不導致嚴重後果。」善後工作還在展開，但鐵道部今天火線下重手，決定對發生甬溫線「7·23」鐵路特別重大交通事故的上海鐵路局長龍京、黨委書記李嘉、分管工務電務工作的副局長何勝利免職去職，並進行調查，也說明會有人要對此慘劇負責。

不過，免職幾位高官的職務，並不能讓逝者重生。而三十多位死者的離去，將令多少家庭、親人痛不欲生。畢竟，生命對於每個人只有一次，安全更是無價的。尤其讓人難以釋懷的是，就在事故發生的當天，國務院安委會辦公室才發出「關於認真貫徹落實中央領導同志重要指示和國務院安委會全體會議精神，有效防範和堅決遏制重特大事故的通知」。

但墨痕未乾，即發生動車追尾事故，釀成二百多人傷亡。真是讓人情何以堪？

痛定思痛。在對待安全問題，中國各地區



▲救援人員和施工人員在清理事故現場 新華社

【本報訊】中新社杭州二十四日消息：記者今天從浙江保監局獲悉，7·23溫州動車追尾事故後，浙江保監局立即啓動重大突發事件應急預案，建立以局領導為負責人的應急指揮部，第一時間下發文件要求各家保險公司積極做好理賠工作。目前，相關的理賠工作正在積極推進之中。同時，鐵道部也就脫軌事故道歉，承諾按規定賠償。

根據浙江保監局要求，溫州保監分局召集轄內保險公司召開緊急會議，協調部署保險業參與搶險理賠的具體工作，全面建立三項工作機制：一是建立現場聯絡機制，通過趕赴災區現場排查、進駐傷病員接收醫院核對等方式，及時了解投保客戶信息，主動為客戶啓動理賠程序。

二是建立綠色理賠機制，對於已經確認的理賠案件，堅持特事特辦的原則，確保應賠盡賠、應賠快賠。

三是建立信息發布機制，通過報紙、廣播、網絡等媒體，及時發布服務電話等信息，並建立24小時理賠人員值班制度，確保客戶在第一時間聯絡到保險公司。

### 每名傷亡賠償限額15萬元

與此同時，鐵道部新聞發言人王勇平也於今天上午公開向所有事故旅客道歉，並表示賠償工作會按程序展開。王勇平表示，初步了解，溫州動車追尾事故原因是雷擊造成設備故障導致的。詳細情況正在進一步的調查分析之中。至於賠償工作，雖然目前還沒有立即啓動，但屆時肯定會按照既定的規章要求，認真地讓旅客滿意地做好這方面的工作。

記者查閱了相關資料，根據《鐵路交通事故應急救援和調查處理條例》，事故造成鐵路旅客人身傷亡和自帶行李損失的，鐵路運輸企業對每名鐵路旅客人身傷亡的賠償責任限額為人民幣15萬元，對每名鐵路旅客自帶行李損失的賠償責任限額為人民幣2000元。

### 鐵道部致歉 允賠償讓旅客滿意