



動車慘劇

香港文匯報 WEN WEI PO
2011年7月29日(星期五)

A4 責任編輯：余小雨
版面設計：周偉志

肇禍原因仍存疑待解

調查報告9月中旬公佈

香港文匯報訊（記者 羅洪嘯 北京報道）「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故初步原因浮出水面，上海鐵路局長安路生28日在國務院調查組全體會議指出，初步調查顯示，由於溫州南站信號燈設備存在缺陷，遭雷擊發生故障後，本應顯示為紅燈的區間信號機錯誤顯示為綠燈，沒有給後車提供應有的信號，相關調度人員也沒有發出預警，引發追尾事故。不過上述原因公佈後仍有「為何信號燈壞了車站值班人員和調度不知情、為何沒有故障應對系統」等疑問待解。調查組表示事故調查報告將於9月中旬公佈。

據悉，國務院調查組由34人組成，組成單位包括監察部、鐵道部、全國總工會和浙江省相關部門。國家安監總局局長駱琳擔任調查組組長，調查組並邀請包括兩院院士在內的8位知名專家教授組成專家組對事故原因進行徹底調查。

事發當時處於「非常站控」

會議確定了調查方向：一是要查原始資料，黑匣子內資料；二是實物，對相關信號燈、設施、行車裝置、監控裝備進行嚴格調查；三是管理層面，包括各環節安全管理，列車運行組織管理漏洞，此外，還要查控制系統，包括制動系統是否正常，調度指揮系統是否規範等。

事實上，事故發生之後，不少媒體就將事故原因聚焦在信號系統上。中央電視台記者得到了一份「動車事故時相關鐵路部門調度室的明細記錄」，這份記錄雖然尚未得到相關部門的官方認定，但是其內容卻顯得非常專業和詳細，而且透露了許多蹊蹺的情況。

7月23日，D3115次動車就是在駛出永嘉車站不久，遭遇到後面D301動車的追尾事故的。那麼當晚，D3115在這個車站是否有什麼異常情況呢？永嘉站站長劉二強向媒體表示：「當晚的值班人員不在，現在的值班人員工作期間不能接受採訪。」

據了解，當晚永嘉站臨時採取了非常站控的調度模式，也就是人工調度代替正常的電腦自動調度。這表示追尾事故發生前，永嘉站及鄰近站，很可能已經進入了「非常站控」，指揮列車行進的指令，從電腦自動生成

轉為人工下達命令。

車站工作人員稱，當晚追尾的D301次動車本是途經永嘉車站，不應該停車的，但是那一晚由於非常站控的原因在這個永嘉車站停留了10多分鐘。當記者問事故當天是否收到特別調度指令？溫州南站站長呂慶祥長時間的沉默後表示，他們不清楚也不負責調度。

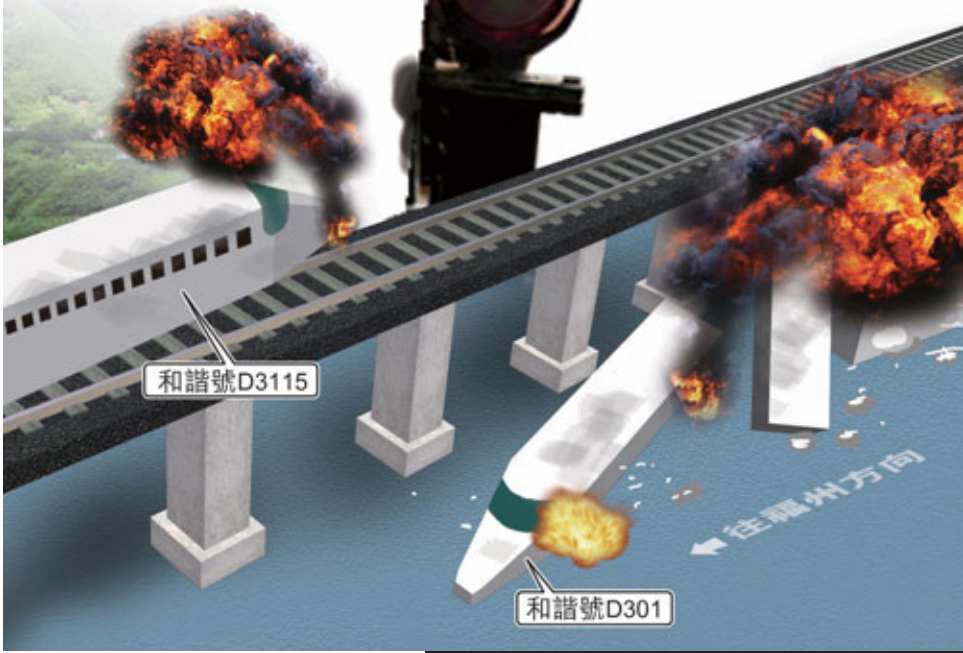
雷擊未致停駛 供電正常

值得關注的是，就動車事故原因，鐵道部此前給出的說法卻為：前動車遭到雷擊引發電力設備故障，導致後車追尾。此說法一出即引起輿論嘩然。對此，國家電網回應表示，事發前後，電力部門給「樂清溫州蒼南3座電鐵牽引站、溫州南和永嘉兩個火車站供電的專線均未受雷雨影響，運行正常。」

事故目擊者和出事動車之一D3115次的列車長蔣曉梅也向媒體指出，雷擊並未造成該車停止行駛，相反，D3115次列車是在重新啟動的過程中被D301車追尾，從而引發事故的。

僅因信號系統設計缺陷而造成動車事故顯然無法服眾，既然信號系統本身存有問題，為什麼在運行幾年後才暴露出來？在進入非常站控的調度模式後，為什麼兩輛列車都獲得了行駛的指令？除了設備等客觀原因，調度是否存在管理疏忽的問題？

面對種種待解的疑問，駱琳承諾：「調查既不放過任何一個環節、細節，也絕不迴避廣大群眾和社會輿論關心和熱議的任何一個問題，要通過對各方面的認真深入調查，確保事故原因徹底調查清楚，確保調查的結論經得起實踐和歷史的檢驗。」



列車長：停車因無信號

香港文匯報訊 據《京華時報》消息，溫州和諧號列車追撞意外中，被撞的D3115列車的列車長蔣曉梅表示，在永嘉站停靠時，在等待信號。

據報道，蔣曉梅表示，在永嘉站停靠的時候，已經在等待信號了。聽司機跟機械師的對講，說是前面因為雷雨天氣，接觸網可能有故障，前面沒有信號。列車如果沒有信號，絕對不能開行的。她表示，她當時問機械師是什麼原因不開車？這時，司機匯報過來，只是說天氣原因前面沒有信號，前面沒有電了，沒有電沒有辦法通行。

她回憶稱，列車應停了約20多分鐘，而當列車被撞時，正在緩緩啟動。

鐵道部：「救援結束」報道無根據

據中新社28日電 中國鐵道部澄清，溫州列車相撞後有關救援結束的說法，是完全沒有根據。近日，一些媒體報道「7·23」事故救援中，「鐵路官員24日曾宣布，車廂內無生命跡象，救援結束，但現場又搜救出生還者」。

鐵道部「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故救援前線指揮部負責人稱，正是現場搶險人員爭分奪秒、一刻不停地施救，才為後來救出小女孩伊伊爭取了寶貴時間。



■國務院「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故調查組全體會議在溫州召開。
香港文匯報記者肖林森攝

徹查控制系統 劍指信號設備

香港文匯報訊（記者 王曉雲，實習記者 葛佳俊 綜合報導）儘管「7·23」特大事故最終調查結論尚未公佈，但鐵道部運輸局已下令自27日凌晨徹查列車控制系統，其目標直指由北京全路通信信號研究設計院（「通號院」）設計的列車控制系統（CTCS）。

在國務院「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故全體會議上，上海鐵路局局長安路生解釋此次追尾事故的原因稱，根據初步掌握的情況分析，此次動車事故是由於溫州南站信號設備在設計上存在嚴重缺陷，遭雷擊發生故障後，導致本應顯示為紅燈的區間信號機錯誤顯示為綠燈。

據悉，存在設計缺陷的信號設備2009年9月28日投入使用。安路生還分析表示，在雷擊造成信號設備故障後，溫州南站電務值班人員的沒有意識到問題，安全意識不佳，沒能及時有效發現和處置設備問題，暴露出鐵路部門對職工的教育培訓不到位。而對於相關調度人員到底為何沒有及時發出預警，導致事故發生，安路生表示具體原因還需要等進一步調查後得出。

設計公司發道歉信

新華社報道稱，被指設計有缺陷的北京全路通信信號研究設計院公司發表《致「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故死傷者及家屬的道歉信》。道歉信說，他們對「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故給國家和人民生命財產造成的損失深感悲痛，對死難者表示最深切的哀悼，並對傷者及死難者家屬表示最真誠的歉意。道歉信說，面對慘痛的事故結果，他們一定會根據國務院事故調查組和鐵道部的統一安排和部署，積極配合國家有關部門和鐵道部的事故調查工作，敢於承擔責任，接受應得的處罰，對有關責任人進行嚴肅的責任追究處理。

據《第一財經日報》報道，通號院是央企中國鐵路通信信號集團公司（「中國通號」）下屬的獨資企業，中國通號則為甬溫線提供信號總體集成。鐵道部此次要求排查的內容包括列控中心程序、信號機、鋼軌線路等，並測試CTCS系統上各個信號傳輸的軟硬件是否保持一致性。

知情人士透露，在此次追尾事故中，前車D3115減速行駛後，閉塞信號經由鋼軌傳送給後續設備，但安裝在地面的信號機卻顯示為綠色信號，造成後車D301未接收到紅燈信號。

溫家寶就動車追尾事故答記者問全文

據中新社28日電 國務院總理溫家寶今日抵達「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故現場，並在現場會見中外記者。

溫家寶：記者朋友們，今天我來到鐵路特別重大事故現場，給遇難者獻了花圈，表示對他們的深切哀悼！

溫家寶：剛才我到醫院去看望了傷員，包括住院的。又同遇難者的家屬見面。此時此刻，我的心裡也很悲痛，我願意借這個機會同各位記者見面，講一講我心裡的話。

溫家寶：我們不要忘記這起事故，不要忘記在這起事故中死難的人。它讓我們更警醒地認識到，發展和建設都是為了人民，而最重要的是人的生命安全；它也讓我們認識到一個政府最大的責任就是保護人的生命安全。作為總理，我對在事故中遇難的人們表示無限的懷念。對發生這樣的特重大事故，表示十分痛心。有的記者問我，平時遇到災難，你總是第一時間來現場，這次第六天才來。我想如實地跟大家講，我生病了，在病床上十一天，今天醫生才勉強允許我出行。

新華社記者：溫總理您好，我是新華社記者。「7·23」甬溫線特別重大鐵路交通事故發生後，社會公眾對高鐵技術安全、鐵路調度、現場救援等高度關注，有一些疑問，群眾迫切要求查明原因。請問目前事故進展如何，國務院對查明事故原因、總結事故教訓、查處相關責任人有什麼進一步考慮？

溫家寶：這次事故發生以後，社會和群眾對於事故的原因，對於事故的處置工作有很多質疑。我認為，我們應當認真聽取群眾的意見，嚴肅對待並且給群眾一個負責任的交代。我現在先回答你剛才提到的事故調查如何處理工作。事故發生以後，國務院立即成立了事故調查組，這個組是個獨立的組，它包括安監部門，也包括監察部門，還包括檢察部門，這個小組將通過現場勘測、技術取樣、科學分析、專家論證，得出一個實事求是的，經得起歷史檢驗的結論。並且，依照國家的法律法規，嚴肅追究直接責任者和領導責任。事故調查工作已經開始，我們要求事故調查處理的全過程要公開透明，接受社會和群眾的監督。

美國有線新聞電視網記者：您好，我是美國有線新聞電視網的記者。我想問的是這起事故發生以後跟政府有關的問題，剛才您在講話中也提到對於這次事故的處理，公眾有不滿和指責。我了解到中國正在急於向世界其他國家出口高鐵技術，包括美國在內。我想問的是，中國政府和您本人將具體採取什麼措施使國際社會能夠重拾對中國高鐵的信心，以說明中國的高鐵技術是非常先進和安全的。

溫家寶：謝謝你的提問。中國高鐵技術的出口以及其他高科技產品出

口的可信度不在口頭上，應該在實踐中。就高鐵來說，應該從它的設計、設備、技術、建設和管理綜合來考慮，在這個當中，失掉了安全，就失掉了高鐵的可信度。這些年，高鐵事業有了很大的發展，但是這起事故提醒我們，要更加重視高鐵建設中的安全度，要實現速度、質量、效益和安全的統一，把安全放在第一位。我相信有關部門會認真汲取這起事故的教訓，從多方面改進工作，特別是突破關鍵技術，加強管理，使中國的高鐵真正安全起來，才能在世界站得住，有信譽。

路透社記者：這次的高鐵事故對鐵路的建設是有什麼影響？謝謝。

溫家寶：其實鐵路建設如同其他各項建設事業一樣，在「十二五」都有明確的要求，這就是要突出結構調整和發展方式的轉變。對鐵路建設來講，這起事故使我們更加重視鐵路的安全，特別是高速鐵路的安全。整個鐵路的佈局要考慮高速鐵路，整個鐵路網之間的關係，還要考慮鐵路、公路與水運、航空之間的關係。還是這樣一個原則，我們一定要做到科學規劃、合理佈局、有序發展，不是越快越好，而是把速度與質量、效益和安全有機地結合起來，把安全放在第一位。謝謝你。

香港商業電台記者：請問總理，您覺得這次事故是天災還是人禍呢？

溫家寶：我方才已經講了，我們正在進行嚴肅認真的調查，調查的結果將會回答你的問題。但是我想強調一點，我們的調查處理一定要對人民負責，無論是機械設備問題，還是管理問題，以及生產廠家製造問題，我們都要一追到底。如果在查案過程中，背後隱藏着腐敗問題，我們也將依法處理，毫不手軟。只有這樣，才能對得起長眠在地下死者。

中央電視台記者：總理，我的問題是，現在我們站的這個地方幾天前還是一片狼藉，但是現在可以看到，已經幾乎看不到事故的痕跡了，很多公眾質疑，對於這起事故的現場處理是不是過於匆忙？您剛才提到公開透明，在重大事故發生之後，我們的政府怎樣才能真正做到及時、公開、透明？謝謝。

溫家寶：在事故發生以後，胡錦濤主席當即指示要把搶救人放在第一位，我得到這個消息立即給鐵道部負責人打電話，他可以證實我只說了兩個字，就是「救人」。剛才我在接待遇難者家屬的時候，他們也提到類似的問題，我覺得事故處置的最大原則就是救人，千方百計救人，還是那句老話，只要有一線希望，就要盡百倍的努力。鐵道部門有關方面是否做到這一點，要給群眾一個實事求是的回答。處置的第二個原則，就是要檢查安全，這就需要取證、調查和分析，要停開那些有問題的列車。同時，要對軌道以及路基都要進行排查，這些都是處置工作極為重要的。當然，還有一個善後的問題，比如對幾十位遇難者的家屬，在處理當

中一定要人性化。我對他們講，我說誰都有父母、丈夫、妻子、兒女，誰都有親人，親人遇難失去了生命，是多少錢買不回来的。因此，一定要關愛，給他們合情合理的賠償，其目的也是為了讓死者安息，讓生者得到慰藉，包括對遺物的處理。有人以為它僅僅是財產問題，我認為不僅僅是，它實際上是親人對死者的懷念，我們為什麼要求有關部門認真清理遺物，就是要對人民負責。至於你提到的公開、透明，這一點非常重要。這起事故能否處理得好，其關鍵就在於能否讓群眾得到真相。因此，處理的過程應當及時、準確向群眾發佈信息。

日本共同社記者：事故帶來了重大衝擊，我要問的問題是，如何讓中國民眾和海外人士重新恢復對中國的信心，鐵道部方面應進行哪些改革？

溫家寶：應該看到，改革開放30多年來，中國的發展，包括科技事業都取得了很大的進步。我們懂得一個國家要真正繁榮和強大，要依靠科技的力量，提高全民族的素質。如果說我們今天站在這裡來總結這起事故的教訓，並且寄託對在這起事故中死難的人們的哀思，那就是我們全國人民、我們整個民族要振奮精神，團結一致，更加努力地學習和工作，特別是在科技事業上，要有自己的發明、自己的品牌、自己的知識產權、具有國際競爭力的產品，這不是說一說就可以辦得到的，這需要大力發展科技事業，突破關鍵技術，使我們的技術設備更安全、更可靠、更具有競爭力。對於中國的未來，無論是發展和建設，還是科技和教育，我都是充滿信心的，並且為實現這一目標而繼續努力奮鬥。

溫州日報記者：您曾經在多個場合讚揚過溫州人的創業精神，在這次救援行動中，溫州人展示了創業之外的另一面，溫州各級黨委、政府和人民以很強的大局觀念和大愛精神投入救援。我們看到，事故發生的當晚，附近很多村民連夜自發搶險，還有很多普通市民徹夜排隊獻血，您對溫州人在這次救援中的表現如何評價？

溫家寶：應該感謝溫州人民！我確實在多個場合，包括在國外都給予溫州人民以讚揚，因為他們開闢天下，具有改革開放和創新的意識，具有創業的精神。但就是在這起災難發生的時候，溫州人民又向世人展示了他們的另一面，那就是大愛的精神。他們自覺地組織起救援隊，參加救助工作，有上千人主動到獻血站去獻血。他們還對遇難者的家屬以及受傷的群眾提供了良好的醫療設施，進行了耐心細緻地撫慰工作。我今天來到溫州，實在沒有時間在這裡多看一看，但是我感謝這裡的人民，謝謝你們！

溫家寶：謝謝各位記者，天氣很熱，讓大家久等，十分抱歉。謝謝大家！