



# 不该发生的事故为何发生？

## ——“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故原因追问



事故路段恢复通车

7月25日，一列列车驶过事故路段。记者从上海铁路局杭州站获悉，杭州站25日的动车开行已基本恢复正常。经过一天的紧急抢修，事故路段已清理干净，甬温线已恢复动车开行条件。（新华社发）

□新华社记者 张旭东 齐中熙 岳德亮

近40人死亡，约200人受伤——7月23日，这是令中国铁路人心中悸痛的一个日子，也是中国铁路史上让人悲伤的一天。

追尾！这本应局限于汽车行驶中较为常见的事故，竟然不可思议地在身形庞大、技术先进的两列动车上发生了。

那么，“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故究竟是如何发生的？乘客生命不能白白消失，人们衷心希望，事故原因能早日查明，引以为戒。

### 追问一：行车安全系统为何失效？

“我是对中国动车安全有信心的，但这次追尾事故令我疑惑不解！”D301次列车乘客李妍婷说。

40岁的李妍婷是天津人，7月23日早上8点10分许，打算去温州雁荡山游玩的她们一家五口从天津上了车。一路有雨，列车进入温州永嘉站前，雨越来越大，闪电频繁，李妍婷隐约有些担心，感觉车速有些慢了，“列车当时已晚点25分钟左右”。

D301次动车在永嘉站本不停靠，这趟列车却在此停留了几分钟。20时24分许，得到出发信号后，列车重新启动，车速明显快了。

此时此刻，另一辆D3115次动车正在前方不远处行驶，且车速明显慢于D301次。两车距离在危险地缩短，但没有人意识到——无论是乘客，还是动车司机，乃至后方列车控制指挥中心……

乘客网友“希希宋”当时坐在D3115次动车15车厢。她在微博上回忆说：“大致当晚7时50分列车停在永嘉站，车厢内列车员告诉大家是因为天气关系，须停车等候。”20时15分许，列车驶出永嘉站，但车速较慢。20时38分，在温州市鹿城

区黄龙街道双勒村下岙处的瓯江大桥上，D301次列车高速追上前车。发现险情的D301次列车司机潘一恒，紧急采取制动措施，但为时已晚，两车不可避免地追尾相撞。当武警撬开严重变形的司机室时，潘一恒已经牺牲，他的胸口被闸把穿透……

剧烈追尾撞击，令D3115次动车组列车第13节至第16节车厢脱轨，D301次动车组列车第1节至第5节车厢脱轨，4节车厢坠落桥下，其中1节车厢悬空，一头担在高桥上，另一头插在地下，犹如一个巨大的惊叹号！事故造成重大人员伤亡。

按照列车运行常识，无论是一般电力机车，还是高端动车，都装载有防止相撞和追尾的安全闭塞系统。这套系统可以有效测定列车速度，对位置进行定位。可这套至关重要的行车安全系统却在最关键时刻失效了，这是为何？

“按照正常的情况，列车不应该发生这样的追尾，但它就是发生了……”铁道部新闻发言人王勇平痛心地说：“国务院已经组织事故调查组，将会认真地、严肃地、细致地把事故原因查清楚，铁道部会积极地配合事故调查。”

### 遇难者增至39人

据新华社温州7月25日电（记者张和平 李亚彪）记者从温州市相关部门传来最新消息，到25日18时，“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故遇难人数已增至39人。

据温州市有关方面介绍，第39具遇难者遗体是在现场挖出的。

到25日18时止，此次事故共造成39人死亡，其中初步确定身份的有38人。此外，住院192人，其中重症12人。

温州市委、市政府表示，截至25日18时，甬温线特别重大铁路交通事故搜救工作告一段落；从18时开始，转入善后处置工作阶段。

### 中铁三局否认挖坑“掩埋证据”

24日，浙江电台交通之声记者陈裕杰在事故现场拍到施救照片，发现有七八辆挖掘机抵事故现场，在坠落的几节动车车厢旁挖了几个直径10米左右的大坑，挖掘机直接对车厢进行破碎，并将车厢的一些碎片进行碾轧，然后推入坑中进行现场掩埋。

这一消息在微博上流传后，不少网友以为此举是要掩埋拆卸的车厢，更有网友质疑“是否是在掩埋证据”。

参与现场清理工作的中铁三局人士表示，挖坑并不是为了掩埋拆卸车厢，而是为接下来进行的吊卸做准备。将事故动车组的其余车厢吊下桥，需要用300吨的大吊车，而吊车进场首先得腾出空间。（据《新京报》）

### 追问二：列车调度管理是否到位？

在安全生产专家和铁路人士看来，列车追尾是很荒唐的事，其中的人为、管理因素不容忽视。

“即使列车信号失灵了，电话总能沟通吧？咋能撞上呢？”不少乘客这样发问。

列车体积大、速度快，刹车距离至少以数公里计，高速行驶的动车距离则更长，防止列车追尾不可能凭司机目测。列车行进中，不仅有一套行车控制系统，更重要的是还要听从调度中心指令。

“管理责任不容懈怠，任何一起事故必定破坏了种种制约原则才导致而成。”清华大学教授、管理学家陈国权这样强调管理的重要性。

“海恩法则”是安全生产管理上的一条著名原理，它的核心要义提醒人们：事故背后有征兆，征兆背后有苗头。

事故发生的甬温线调度管理

归上海铁路局管控，而从北京南开往福州的D301次列车是7月1日铁路调图后刚刚开通，其在京沪段走京沪高铁铁路线。“开通不到一个月就出事，这着实令人叹息！”一位不愿透露姓名的铁路业内人士说，“其实，近来频频出现的雷击事件导致列车晚点，本就应该引起管理部门的高度重视。”

据两车乘客回忆，撞击时，前车D3115次动车时速大约20公里，而后车D301次动车时速则在100公里左右。如果调度正确，且两车驶出永嘉站时间相差约10分钟，后面车应有充分时间停车，这起事故应涉及信号系统和调度管理系统等方面问题。

“这绝不是天灾！事前一点儿征兆也没有，应有调度失控原因，没有协调好。”D301次动车乘客刘义鑫说。

### 追问三：平安能否不用鲜血来换？

惨剧令人痛心，事故令人警醒。

“还是对中国动车很有信心，但是我们衷心希望有关部门能吸取这次事故的沉痛教训，加强安全管理，既让动车跑得快，也要行得稳，让百姓放心！”D301次乘客高士莉说。

不少乘客反映说，这起事故暴露出的其他一些细节问题应引起重视。比如，目前动车座位没有安全带，导致一些乘客出现碰撞外伤；事故发生后，动车包厢门打不开，玻璃敲不碎；车厢内也缺少救生锤；乘客逃离列车后，高架桥轨道两侧本可作为逃生通道，但失修严重，增加了逃离难度……

乘客刘义鑫说，列车出事后，好不容易找到救生锤，但是3个

人轮流砸玻璃，但还是砸不开。“后来听人说，砸窗有很多注意事项和技巧，但当时慌乱一团，谁会去琢磨？”

D301次动车15号车厢乘客孙女士则说，动车是不是应该像飞机一样，乘务员一上车先对乘客进行安全培训，可我们的动车上，不少乘务员还是延续着旧时列车的习惯，忙着卖饮料、扑克、书赚钱。

温州康宁医院参与救护的医务人员说，如果动车有安全带，伤亡可以减少一大半，因为很多受害者都是被甩离座位撞到硬物后，头部、胸部、腰部受伤所致。

这是一起不该发生的事故，遇难乘客的血不能白流，这令人痛心，更令人警醒。