

惨剧为何连环发生?

——黑、沪、湘三起安全事故追踪

核心提示

6月27日5时30分许,上海市闵行区一幢在建的13层楼房发生楼体倒塌事故,造成1名工人死亡;6月29日2时30分许,湖南郴州市火车站发生两列客车侧面冲突事故,造成3人死亡,63人受伤,其中重伤6人;几乎与此同时,黑龙江省铁力市呼兰河大桥坍塌,造成4人死亡。

3天之内连发3起安全事故,8个鲜活的生命瞬间消逝,国家和人民财产遭受重大损失。连日来,新华视点记者分赴3地追踪采访,调查中记者发现,3起事故背后共同的症结在于有关部门内部管理出现漏洞,外部监察形同虚设。

官方背景监督难,安

全管理漏洞多

记者在上海查阅相关工商资料时发现,发生楼房倒塌事故的“莲花河畔景观苑”的开发商——上海梅都房地产开发有限公司成立于1995年,原是上海市闵行区梅陇镇的镇集体企业,法定代表人是梅陇镇征地所所长阙敬德。

2001年,梅都公司改制为民营企业。这家公司在改制过程中,新投资人实际出资比资产评估少了600余万元。之后,公司以不到中标价30%的实际价格拿到“莲花河畔景观苑”项目土地。此外,公司多名自然人股东来自闵行区梅陇镇征地所,系政府工作人员。这说明该公司不是一家普通的房地产企业。

一位调查有关工商资料的律师对记者表示,一些集体企业在改制过程中存在不规范行为,内部管理比较混乱;其次,企业高层管理人员有不少出自政府工作人员,在本级政府所在区域内拿地、盖房子,在批地程序、工程监理等方面难以进行有效的监督。

在对黑龙江铁力市呼兰河大桥坍塌事故采访中,记者了解到,大桥由两部分组成,一部分为建于1973年的双曲拱桥,另一部分为1996年哈伊公路升级改造时加宽的T型梁桥,新旧桥两部分为分离式结构。黑龙江省公路管理局养护处处长季景满在向记者介绍大桥情况时说,双曲拱桥和T型梁桥在设计和建造工艺上都有很大的差距,“旧桥的承载能力和新桥根本没法比。”

此次坍塌的正是旧桥。事故发生地满江红村的村民告诉记者,旧桥的设计使用年限为30年,然而,直到2007年黑龙江省公路局危桥办才对旧桥部分进行维修加固。“维修人员并没有对桥墩怎么加固,而是简单修了修桥面,这么修桥,不出事才怪。”

一位铁力市民说,两桥建造



▲ 工作人员正在清理呼兰河大桥坍塌事故现场

时间相差23年,而且设计负荷能力相差悬殊,建造技术也不同,却同样承担伊春至哈尔滨222国道通行的车辆。在整个采访过程中,记者在桥的两侧只看到了限速40公里的标识,却没有看见任何限速标识。

满江红村一位康姓村民告诉记者,他在这里生活了40多年,旧桥刚建的时候,孩子们见到4吨重的卡车都追上去围观,现在在桥上跑的车比那4吨重的卡车大了好多倍。“多重的车辆都一律通行,桥哪能不塌呢?”

另一位村民告诉记者,旧桥坍塌前就出现了裂缝,有时载重车一过桥轰轰地颤,让人感到害怕。

记者采访到的村民纷纷质疑,这座危桥,本应及早引起有关管理部门的重视,可为什么偏偏没人管呢?

调查都是“娘家人”

事故原因猜疑多

当地百姓反映,呼兰河大桥坍塌前,旧桥的桥墩就出现了倾斜。对此,季景满说:“百姓根本就不懂,从桥墩上钢筋弯曲的情况看,应该是桥面倒塌把桥墩带倾斜的。”

黑龙江省交通厅副厅长巡视员李伦介绍,6月30日上午,省交通厅的专家对未塌桥梁能否继续使用进行了鉴定,没有对桥梁坍塌原因进行鉴定。专家认为新桥可以在限定条件下使用,目前专家已撤离了铁力。对于事故原

因,将由伊春市组成调查组调查。

伊春市副市长马建路说,目前已组成了由市安监局、工会、公安、纪检监察、检察机关等部门组成的调查组,正在对事故原因进行调查。当记者问及是否请桥梁专家到场调查时,马建路表示“现在还没请,到时会同专家到场参加调查”。

然而,就在专家尚未到场勘察的情况下,铁力市政府部门已经对大桥坍塌原因作出了结论——“可能是一辆载重车严重超载,首先把桥梁压塌了。”

事故发生当日14时,铁力市召开了第一次新闻发布会——“铁力西大桥压塌事故新闻发布会”。现场有媒体提出质疑:“在打捞工作正在进行、尚无法确定坠桥车辆状况及负载重量时就认定为‘压塌’,有何依据?”铁力市副市长、新闻发言人李庆生说:“表面上看来是被压塌的。”记者又问,“压塌”是调查组认定的还是铁力市认定的?李庆生表示“不是调查组认定的”。现场记者一片哗然。

铁力市民曹女士说,有关部门提前将大桥坍塌的原因定为“压塌”,并在当地媒体上公布,“让人觉得可笑,是一种没调查出结果就逃避责任的表现”。

对于郴州火车站两车侧面冲突事故的调查,目前仍由铁路部门主导。迄今,对事故原因较为完整的描述是:“K9017客车在郴州段5道计划停车时,制动失效,挤坏118号道岔,以每小时55公里的速度冒进出站信号后,与3道正在开出的K9063次客车发生侧向冲突……”



▲ 上海在建13层楼房整体倒覆



▲ 郴州市火车站两列客车侧面冲突

列车晚点时有发生,有时也会提前到站,“只有出站时间不可能提前”。

离奇的“制动失效”,蹊跷的“迟发早至”,似乎都不能对事故原因作出合理解释。30日凌晨向安监总局的事故汇报会上,铁道部安监司长陈兰华以“事故原因仍在调查之中,在会上没有办法多说”为由,回绝了记者的采访要求。

事故根源何在,违规

作业明显

惨剧为何连环发生?国家安全生产监督管理局新闻发言人黄毅在接受记者采访时表示,近一时期,安全生产事故呈现多发态势,突出特点是种类多样化,不仅发生在煤矿,也发生在非煤矿山,还发生在建筑施工、交通运输领域。尽管没有特别重大事故发生,但影响大。特别是上海在建楼房倒塌、郴州“6·29”火车相撞两起事故引起社会广泛关注,造成了十分恶劣的影响。

尽管3起事故原因仍在调查中,但黄毅认为事故背后有4个方面的原因:

一是安全管理存在漏洞,安全防范措施未落实。

二是仍然存在违规作业现象。安监总局的调查数据显示,由于违法违规作业造成的安全生产事故占到事故总量的80%。“这说明,在安全生产上依法照章作业的规范还没有普及,与我们的要求还有很大差距,人们的法制观念还需要进一步强化。目前,我们的法律、法规、规章、措施出台了,但真正落实还需要做大量工作。”

三是安全隐患排查治理工作不扎实,存在应查未查、查而未治的现象。尽管上述3起事故发生的具体原因还在调查中,但可以肯定地说,无论是倒楼、撞车、塌桥,这些事故都是安全生产措施不落实造成的。从目前情况看,安全隐患排查治理工作还需要进一步加强。

四是整个社会的安全意识比较薄弱,一些地方和部门仍然没有正确处理好安全生产与经济发展的关系。近一时期,建筑施工领域安全生产事故多发就说明了这一问题。一些地方、部门和单位突击上项目、违规赶进度,把“保增长”与安全生产对立起来,终于酿成事故。

(执笔记者孙闻,参与记者张晓松、杨金志、程子龙、刘景洋、谭剑、刘丹、俞丽虹、明星、朱立毅)

不少公众对“制动失效”表示疑问。一些网民费解,“制动失效”到底是信号出现问题还是列车的制动系统失灵?列车与车站有没有及时沟通?

受伤乘客吴慧玲告诉记者,列车在到郴州站之前,曾经在路上停了20多分钟,直到2时09分才启动,她当时还看了一下手表。也就是说,列车在事故发生前40分钟左右,制动还是有效的。这一事实让“制动失效”说略显离奇。

据相关人士分析,如果是信号出了问题,列车司机起码应该知道停车的,车站还有车机联控也会呼叫司机的。如果是制动失灵,进站准备停车的列车在进站信号机外就应减压调速。如果制动失灵司机呼叫车站和车长,车站就应停止K9063次发车。而一般干线机车都装有自动停车装置,机车收到地面发送的信息,如果未减速就会自动放风制动。

比“制动失效”更为蹊跷的是两列相撞列车的“迟发早至”。在郴州市火车站列车时刻表上,记者看到表上清楚地标注着:K9063次列车的正点进站时间为2时12分,出站时间为2时22分;K9017次列车进站时间为2时38分,出站时间为2时41分。

也就是说,K9063次列车出站时间和K9017次列车进站时间整整相距16分钟,如果火车均为正常调度运行的话,这两列火车是不应该同时出现在郴州火车站的。

郴州车务段一位工作人员否认了“调度失误”的说法。他说,

