

京广线T179次列车脱轨事件追踪 列车为何没能及时停住？

4月1日11时45分左右，Z201次旅客列车顺利驶过京广铁路郴州段脱轨事故区段。据悉，这趟列车由北京出发开往三亚，是脱轨事故发生以后，从事故路段通过的首趟旅客列车。3月30日11时40分许，从济南开往广州的T179次客运列车行经京广线湖南省永兴县路段时，因突发山体滑坡，导致列车撞上塌方体脱轨。事故造成1死127伤，京广线部分区段一度运行受阻。

根据记者现场调查，事故发生前曾有村民拨打“110”电话报警。那么，列车为何仍未能及时停下？该如何避免类似事件发生？
□ 据新华社

“我报警了，但很遗憾没能阻止事故”

“车厢突然猛晃，开水器、冰箱、电磁炉成排倒下，我眼前一黑啥也不知道了。”T179次客运列车厨师乔伟伟在医院向记者回忆事发情况时，仍心有余悸。

乔伟伟说，事发时，他所在的餐车内有两名厨师、一名质检员、一名乘警。“醒来后，我顺着车厢连接处的大裂缝慢慢爬出车外。可是，同车厢的乘警不幸遇难了。”

安徽姑娘孙洒洒一家六口乘坐T179次列车赴广州。“出事瞬间，我们车厢里的人和行李挤压成一堆，后来大家用消防锤砸开玻璃窗陆续往外爬。”

记者在现场看到，猛烈的撞击导致列车车头变形偏离轨道，多节车厢倾覆；有的车厢受损严重，被折成“V”字形。事故路段两旁都是山坡，护坡陡峭，现场有明显的塌方痕迹。

“撞上塌方山体后，列车头部跳了起来。”一名在现场目击事故的村民告诉记者，列车到达塌方路段之前，已有大量土石方掩埋了铁轨。

“我打了报警电话！”目击事故现场的村民李丙红告诉记者，他的小孩在铁路附近道路骑车时发现了塌方，便跑回家告知了这一情况。他立即骑摩托车赶到塌方附近的桥上，并于11时29分拨打了“110”报警电话。

“我赶到桥上时，看到已有几个人在，大家几乎同时在打电话报警。没过多久，就看到火车开过来了。有人向火车挥舞衣服，但已经来不及了。”李丙红说，虽然第一时间报警了，但很遗憾没能阻止这场事故。

事发前约10分钟

拨打的“110”电话为何没能成功预警？

经记者多方核实，事故发生前，当地“110”报警平台确实接到了村民电话。当地公安机关表示，正配合事故调查组开展调查。

有当地政府知情人士向记者表示，确有村民在事发10分钟前拨打了“110”报警。但“110”电话负责接警的是当地公安部门，不是直接传达到铁路部门，信息中转、调度还要经过多个环节，此刻让列车停下来已经来不及了。



铁路部门人士告诉记者，一般情况下，铁路巡护人员发现危险后，会通过内部通信设备第一时间联系附近车站，由车站发出指令控停列车。

记者多方努力试图采访列车司机，但未能如愿。

“铁路和地方联动应急体系没太理顺。”一名知情者告诉记者，地方公安接警距离事发时间约10分钟，但因为管辖区间划分不明确，且预警信息核实、电话联系、司机制动处置都需要时间，警讯未能起到阻止事故发生的作用。

业内人士表示，铁路和地方建立的联防联控机制并不完善，尤其是乡镇及以下单位，日常基本没有联系。一些地方干部表示，普速列车线路维护等工作一般由铁路部门负责，地方很少介入；安全风险如果不是铁路部门自己第一时间发现，往往很难发挥预警作用。

需加强监控、预警、技术升级

一些受访的北京交通大学、西南交通大学等专家认为，在地质灾害频发的季节，应加密普速铁路巡查频次。对于经常发生灾害的山区路段，要加强工程治理，在斜坡地带安装传感器和摄像头，并利用无人机技术加强巡检。

同时，应加强对机车乘务员应急信息预判和处置能力的培训。优化列车编组管理，如将行李车挂在机车头后，将发电车放车尾，发挥行李车“缓冲器”作用，降低事故发生时发电车起火等风险。

发现险情的信息未能得到及时处置，是此次事故最令人关注的问题。专家认为，应尽快完善铁路与地方联动的报警快速反应机制，通过互联网、大数据技术

优化信息整合能力，扩大预警网络覆盖面，将信息触角延伸至基层。“要建立一个机制，把普通公众目击的信息和所有异常动态都纳入预警系统。”一位专家表示。

还有一些受访专家认为，此次事故敲响了老旧普速铁路安全保障升级的警钟。

多位专家表示，高铁可以通过全息感知、状态评估、安全防护等信息化技术，及时预警和有效处置一些安全事故风险。近年来，新修的高铁开始配备“空天地信息一体化运营安全保障系统”，并逐步实现无人智能驾驶。而普速铁路驾驶目前还主要依赖司机目测，沿线维护、巡检也主要靠人工进行，不能确保实时获取灾害信息，预防突发险情。

未来是否能将普速列车全部更换为高速列车，减少类似事故发生？专家表示，高铁并不适合货运特别是重载货运。作为制造业大国，我国需要用普速铁路运输原材料与产成品。同时，我国幅员辽阔，发展不平衡，地质气候条件差异很大，普速铁路在短途交通和满足公益性交通出行方面具备优势，在未来很长历史时期内，中国铁路网还将是高速与普速并存的局面。

因此，专家认为，通过“人防+技防”全面升级，提高普速列车安全防护能力迫在眉睫。

有专家建议，对标高铁以“端的多能化”，让普速列车也具有一定环境安全风险感知能力；以“网的物联网”，让普速铁路车、线、站等各个系统“万物互联”；以“脑的智能化”，将环境监测结果运用于列车运行控制。普速铁路和高速铁路同步构造“全局可视、提前预判、主动预警、立体防护”高科技防护体系，铁路运输安全才更有保障。

民政部、国务院扶贫办：

开展社会救助兜底脱贫 加强特殊困难群体帮扶

据民政部网站消息，民政部、国务院扶贫办日前联合印发《社会救助兜底脱贫行动方案》（以下简称《方案》）。《方案》提出，要加强特殊困难群体关爱帮扶，完善农村留守儿童、留守妇女、留守老人关爱服务体系，落实孤儿、事实无人抚养儿童生活保障政策，多措并举关爱帮扶特殊困难群体等。

《方案》指出，社会救助兜底保障是打赢脱贫攻坚战的最后一道防线，事关完全或部分丧失劳动能力的贫困人口能否如期脱贫。当前，脱贫攻坚已到了决战决胜、全面收官的关键阶段，为进一步做好社会救助兜底保障工作，民政部、国务院扶贫办决定开展社会救助兜底脱贫行动。

□ 据中新社

《方案》明确了四项重点任务：

（一）健全完善监测预警机制。

——密切关注未脱贫和返贫致贫风险高等人口基本生活状况。

——密切关注低收入困难人群基本生活状况。

——密切关注潜在救助对象基本生活状况。

（二）落实落细兜底保障政策。

——强化农村低保兜底保障。

——全面落实农村特困人员救助供养政策。

——充分发挥临时救助制度作用。

（三）加强特殊困难群体关爱帮扶。

（四）加大对深度贫困地区倾斜支持力度。

进度安排方面，分为四个阶段：动员部署、明确任

务（2020年2月-3月）；监测摸底、比对排查（2020年4月-6月）；政策落实、应兜尽兜（2020年7月-9月）；查漏补缺、巩固深化（2020年10月-12月）。

《方案》最后提出，相关地方民政、扶贫部门要建立督促调度机制，定期督促调度“三区三州”等深度贫困地区和未摘帽贫困县社会救助兜底脱贫行动进展，帮助解决工作中遇到的困难问题。

民政部、国务院扶贫办将视情对相关省份开展督促调度。有脱贫攻坚任务的省级民政、扶贫部门要在6月底、9月底、12月底向民政部、国务院扶贫办报送当地社会救助兜底脱贫行动实施情况。民政部、国务院扶贫办将定期汇总整理各地行动开展情况，推广宣传典型经验。