



## 追尾原因：温州南站信号设备严重缺陷

# 信号机红灯 错误显示为绿灯

### 设计单位道歉：承担责任，接受处罚 最高检派员参加国务院事故调查组，结果9月公布 铁道部否认说过“车厢内无生命迹象，救援结束”

上海铁路局局长安路生28日说，根据初步掌握的情况分析，“7·23”动车事故是由于温州南站信号设备在设计上存在严重缺陷，遭雷击发生故障后，导致本应显示为红灯的区间信号机错误显示为绿灯。



这是骆琳在会后接受记者采访。

### 设计院发布事故道歉信

我们对“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故给国家和人民生命财产造成的损失深感悲痛，对死者表示最深切的哀悼，并对伤者及死者家属表示最真诚的歉意。

面对惨痛的事故结果，我们一定会根据国务院事故调查组和铁道部的统一安排和部署，积极配合国家有关部门和铁道部的事故调查工作，敢于承担责任，接受应得的处罚，对有关责任人进行严肃的责任追究处理。

人民生命财产高于一切，质量就是生命。安全责任大如天，安全工作压倒一切，高铁安全更是重中之重。我们将化悲痛为力量，充分汲取教训，动员一切力量迅速做好整改工作，确保产品的安全可靠，为中国铁路建设事业继续作出贡献，用切实的行动告慰事故死难者在天之灵。

## 遇难者家属讨说法 事故还没搞明白 这么快就谈钱让人心寒

“还7·23‘灾’难真相！还7·23死者尊严！”27日上午，20多位遇难者家属聚集在温州南站，拉起条幅，举着遇难者遗照表达自己的诉求，希望引起相关部门注意。他们表示，事情还不明白就谈钱，让人心寒。在事故调查结果出来之前，他们拒绝谈赔偿的问题！

### 车站内拉起条幅讨说法

温州南站，是温州的动车车站，距“7·23”动车追尾特大事故现场不远。当天两列动车就在距离这里只有12公里的地方，发生了惊人的追尾灾难。27日上午，20多位遇难者家属聚拢在车站二楼大厅。

车站站长一度前来安抚他们，但没有什么可谈的内容，后来也就离开了。家属们向聚拢过来的乘客和媒体表达他们的诉求：希望政府尽快公布事故真相，给他们一个说法。

情绪激动的遇难者家属们，一度拉着条幅堵住了动车检票口。

### “似乎我们都是冲钱来的！”

遇难者林晓的弟弟林先生，怀里抱着哥哥黑框白底大照片，在人群中非常显眼。林先生说，事故发生以来，温州市当地政府和市民的表现让他们很感动。“然而铁路部门对事故原因的说法，事故后处理问题的表现，却让人心寒！”他说，尤其是事故原因还没有搞明白的时候，就来谈钱。“亲人不在了，似乎我们都是冲着钱来的！似乎只要给钱任何事情就能解决！这让我们很伤心！”

### “50万元换一条人命？”

“我老公遇难了，到现在连一个说法都没有，这让我如何面对他？家里还有个一岁多的孩子，我在这里拖不起。我还要回去照顾她！”遇难者郑杭征的妻子王惠，讲述这些天的遭遇和痛苦，忍不住痛哭失声。

“出了这么大的事，铁道部根本不和我们接触，好几天了没人来说句话，却让地方工作人员来谈赔偿。”王惠哭道，“都说民意大于天，发生了这么大的事情他们却不理！”

饱受打击，还要东奔西走，满脸倦容的王惠说：“事情没个说法就来谈钱，难道钱可以换人命吗？50万元换一条人命？如果是这样，我愿意给你5000万元换回我老公！”

### 问题信号设备2009年投入使用

安路生当天在温州召开的国务院“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故调查组全体会议上说，存在设计缺陷的信号设备由北京全路通信信号研究设计院有限公司设计，2009年9月28日投入使用。

他在分析铁路部门的问题时说，在雷击造成温州南站信号设备故障后，电务值班人员没有意

识到信号可能错误显示，安全意识敏感性不强；温州南站值班人员对新设备关键部位性能不了解，没能及时发现和处置设备问题，暴露出铁路部门对职工的教育培训不到位。

安路生还说，事故反映出现场作业控制不力，温州南站电务值班人员未按有关规定进行故障处理，没能有效防止事故的发生。

### 国务院调查组人员名单公布

国务院“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故调查组全体会议28日在温州宣布了调查组组成人员名单。

国务院事故调查组宣布，国家安监总局局长骆琳任组长，国家安监总局副局长王德学，监察部副部长郝明金，铁道部副部长彭开宙，

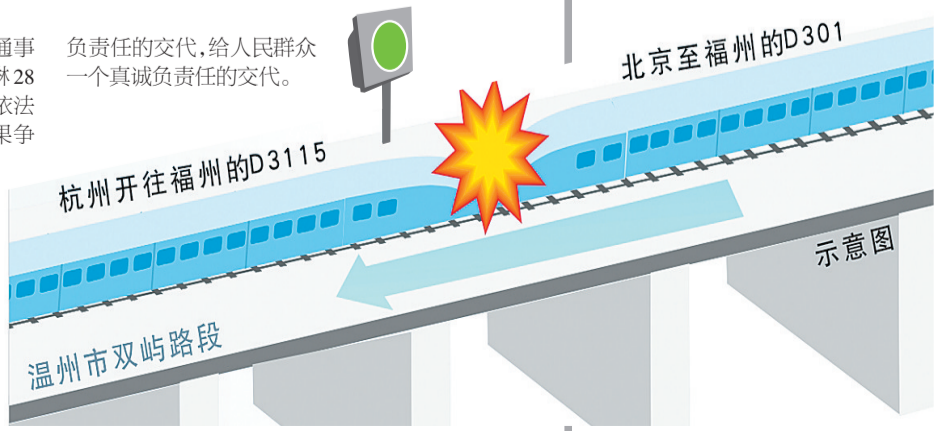
全国总工会副主席、书记处书记张鸣起，浙江省副省长毛光烈为副组长；成员由国家和浙江省有关部门负责同志组成。调查组还邀请最高人民法院派员参加事故调查。事故调查组邀请了包括“两院”院士在内的8名知名专家、教授组成专家组。

### 调查结果争取在9月中旬公布

国务院“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故调查组组长、国家安监总局局长骆琳28日说，调查组将认真严格履行调查组职责，依法依规开展事故调查处理各项工作，调查结果争取在9月中旬公布。

国务院“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故调查组全体会议当天在温州召开。会议指出，将坚决贯彻和坚持科学、严谨、依法和实事求是的原则，切实做好事故调查处理工作，严肃认真彻底查清事故原因，依法依规严肃追究有关责任人的责任，给遇难者家属和受伤人员一个真诚

负责的交代，给人民群众一个真诚负责的交代。



## 铁道部回应相关报道 没有宣布 “车厢内无生命迹象，救援结束”

铁道部“7·23”事故救援前线指挥部负责人28日指出，近日，一些媒体报道事故救援中，“铁路官员24日曾宣布，车厢内无生命迹象，救援结束，但现场又搜救出生还者”。这种说法完全没有根据。

这位负责人介绍，事故发生后，地方公安、消防、武警和铁路等各方人员一道，积极开展了全面的搜救工作。前方指挥部要求所有救援者第一位的任务是救人，必须争分夺秒，绝不放弃，直到最后一刻。事实上，现场指挥部没有任何人宣布停止救援。正是现场抢险的人员争分夺秒、一刻不停地施救，才为后来救出小女孩伊伊争取了宝贵时间。

## 专家解读事故调查程序 掩埋机车“可疑”

这次事故的应急处理工作究竟做得怎么样？国务院应急专家组专家、中国安全生产科学研究院学术委员会主任刘铁民进行了解读。

记者：掩埋火车、切割解体，在原因尚未最终查清前，这样的工作合适吗？

刘铁民：取证一般包括3方面，一个是物证。只有通过采样，把撞击的部分切割下来，车子这么大没法弄，被撞的和撞的都应该切下来。这叫现场取证，这是必须做的。第二是搜寻目击者和证人提供证言。第三部分是信息证据。

至于掩埋被撞毁机车，我的判断是，他们应该取证了，但是有个假设，如果没有把应该取证的全部取到就掩埋，在进一步调查时会带来很多困难。因为物体离开了现场，再经过掩埋处理，水冲一冲，泥泡一泡，证据的有效性会受到影响。

综合新华社、《新京报》  
《羊城晚报》