

聚焦疫情防控

国家卫健委:新增无症状感染者 130 例

新华社电 记者1日从国家卫生健康委员会了解到,3月31日0~24时,31个省(自治区、直辖市)和新疆生产建设兵团报告新增确诊病例36例,其中境外输入病例35例,本土病例1例(广东1例);新增死亡病例7例(湖北6例,上海1例);新增疑似病例26例,均为境外输入病例。

截至3月31日24时,据31个省(自治区、直辖市)和新疆生产建设兵团报告,现有确诊病例2004例(含重症病例466例),

现有疑似病例172例。累计确诊病例81554例,累计治愈出院病例76238例,累计死亡病例3312例,累计追踪到密切接触者707913人,尚在医学观察的密切接触者20314人。

31个省(自治区、直辖市)和新疆生产建设兵团报告新增无症状感染者130例,当日转为确诊病例2例,当日解除隔离302例。尚在医学观察无症状感染者1367例,比前一日减少174例。

现有本土确诊病例中重症、危重症超过1/3

国家卫健委新闻发言人米锋4月1日在国务院联防联控机制新闻发布会上表示,3月31日,全国累计治愈出院病例超过7.6万例,治愈率为93.5%。现有本土确诊病例中,重症、危重症超过1/3,要始终全力以赴开展救治。从4月1日起,将每日通报无症状感染者相关情况,对无症

状感染者及其密切接触者,要做好监测、追踪、隔离、治疗等工作,防范疫情传播。

民政部:今年清明节大力推广云祭扫等非现场祭扫

民政部社会事务司副司长范瑜昨日表示,为巩固疫情防控成果,今年清明节大力推广非现场的祭扫方式,包括网络祭扫,推广家庭追思,开展公益性的代祭服务等。



3月30日T179次客运列车脱轨现场(无人机照片)。 新华社发

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。

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“网的物联化”,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。

列车为何没能及时停住?
京广线T179次列车脱轨事件追踪

“我报警了,但很遗憾没能阻止事故”

新华社电 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?

“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 and 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机车头变形偏离轨道,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。”一名知情人告诉记者,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。