

# 谁该为逝去的生命负责

## 杭州市政府PK院士

一场惨剧夺走了超过20条鲜活的生命,也酿成了我国地铁建设史上最为严重的伤亡事故。如今,搜救还在进行,事故原因也在调查,围绕谁应该对这起事故承担主要责任这个敏感问题,这些日子却在各地开始了激烈的较量。

正方

### 中国工程院院士: 市政府要对此负责

“拍脑袋”、“图便宜”、“赶工期”,加上领导意见替代科学决策,是杭州地铁工地事故的问题所在。

早在11月18日,中铁四局杭州地铁一号线湘湖站常务副总经理梅小峰就向记者透露,经过中铁四局事故调查组初步分析,认为造成此次事故的原因有三:一是杭州的土质特殊,经勘测,发生事故的这段路属于淤泥质粘土,含水的流失性强;二是事故坍塌所在地点风情大道一直作为一条交通主干道来使用,来往车流量大,给基坑西面的承重墙带来太大冲击;三是今年10月份杭州出现的一次罕见的持续性降雨过程,使得地底沙土地流动性进一步加大。

19日,中国工程院院士、北方交通大学教授王梦恕在事故现场发表观点,认为这次事故属于“突发性自然地质灾害”,并面对数十家中外媒体发表了对杭州地铁建设中存在的多处问题的质疑:

第一、在施工过程中,包括设计过程中,没有考虑到周边环境的影响,该拆迁的、该转移的东西没有转移,像公路就在基坑的表面上行走,造成了整个基坑垮塌。上马匆忙,前期的筹划、设计都比较草率。由于工程量太大,所以这是一个主要问题。“这些都没有依靠专家的意见,所以多半是由甲方——领导来定的,违背了科学发展观的道理,以致出现这个危险。”

第二、施工方法要和地层紧密结合,要和周边环境紧密结合,现在没有研究出一个好的施工方法,随便拿一个最便宜的、但是对环境破坏最大的

方法来施工,造成很多问题。

第三、拍脑袋定工期。一个车站的施工工期起码要3年,却要求两年就要完成,这样就造成赶工现象非常严重。一条22公里左右的地铁,起码在4年半建成,不允许3年半建成,如果3年半建成就要出问题,这个是实践证明的规律。杭州不知道什么原因,非要3年半建成,这是不行的。为了省钱,把费用压得很低,不合理的工期、不合理的造价,是影响安全、影响质量的一个主要原因。

第四、工程中,有一个撑塌式污水管,是漏水的。这个长期漏水的管子造成了剥离面的润滑性,积到最后,由于下雨,造成突发性。

王梦恕强调,“拍脑袋”、“图便宜”、“赶工期”,加上领导意见替代科学决策,是杭州地铁工地事故的问题所在。王认为,湘湖地铁站在规划、设计阶段都存在问题,杭州市领导及政府要对此承担责任。

11月20日,王梦恕身份的“完整版”被披露,除了中国工程院院士、北京交大隧道及岩土研究所所长、博导、教授等身份,他还是中铁隧道集团副总工程师,该集团和杭州地铁施工单位中铁四局属于同一家企业。有人认为,王的言论是在为施工单位开脱责任。

第三方

### 国务院安全生产委员会办公室: 事故暴露出五方面问题

显然,王梦恕的讲话激怒了杭州市政府。事实上,在这之前的11月18日,国务院安全生产委员会办公室已对这一事故发出通报,《通报》指出了事故暴露出的五个方面的问题:一是企业安全生产责任不落实,管理不到位;二是对发现的事故隐患治理不坚决、不及时、不彻底;三是对施工人员的安全生产培训流于形式,甚至不培训就上岗;四是劳务用工管理不规范,现场管理混乱;五是地方政府有关部门监管不力。

杭州市认为事故原因在国

家安监委通报中,五项责任中有四项在中铁集团,因而主要责任在施工方中铁集团公司。他们认为,杭州地铁项目是由在国内承担多个城市地铁设计研究任务的北京城建设计研究总院负责开展的,从论证、设计到施工,都是经过专家和技术人员的充分调查、勘探、会审、比较以及市民的公示认可,不存在“领导定”、“图便宜”和“赶工”现象,并认为王梦恕的观点是对参与杭州地铁项目建设的调查专家、审批部门以及广大建设者的无端指责。

反方

### 杭州市有关方面: 院士言论“违背事实”

王梦恕院士的言论“违背事实,混淆视听,干扰了现场施救和事故处置工作”。

计阶段,均通过了国内知名专家的现场踏勘和深入论证,不是一个“随便”的方案。“采用连续墙作为围护结构的明挖法,其最大的特点是围护结构施工容易、工艺成熟、支护刚度大,尤其适用于地质环境条件恶劣的地区。”

据其介绍,上海、广州在建设地铁时较多地采用了明挖法以实现在紧贴高层建筑物基础2—3米处施工,并取得了成功,“说明明挖法对环境的适应性是较强的,可以有效避免城市中心区域的‘大拆大建’。同时,明挖法造价相对经济,也是这种施工方法的一个优势。”

针对工期,杭州市认为,工期安排科学合理,其中给车站及区间的土建工程留足了3年时间,不存在“3年半建成一条地铁线”的问题。

据介绍,杭州地铁1号线工期为5年,计划用3年时间洞通,两年时间轨道、电通、车通。“采用明挖法施工一个地铁车站,一般需要24个月左右,比其他施工方法如暗挖法的施工时间要短1/3以上,而明挖法的最大特点是不受工作面的限制,可以多工作面同时开展作业。因此,虽然湘湖车站的长度较一般地铁车站长,但只要施工组织合理,24个月左右的工期是完全可以实现。”

对于造价,杭州市政府认为,应该结合全线所采用的施工方法和线路形式来评价。地铁1号线有近6.2公里的高架线和0.5公里的地面线,一般情况下,高架线的造价仅2亿~2.5亿元/公里。对于一条既有地下、又有高架和地面线、且以明挖为主的线路来说,杭州地铁1号线约4.6亿元公里的造价是比较适宜的,国家发改委组织的可行性研究评估及初步设计审查也肯定了这一经济指标。同时,工程的施工招标是由浙江省重大建设工程交易中心按照公开、公平、公正和择优的原则,组织评标专家经过技术标、商务标综合评定后确定中标单位的,工程费用也是由施工单位自主报价,不存在“压低费用”的问题。

而对王梦恕指出的污水管漏水问题,杭州市政府有关部门解释说,距离基坑20余米处确有一个污水管,但是所谓“长期漏水”没有证据。“污水管上方路面曾局部有裂缝,监理单位要求施工单位在维护后建设观测点,发现异常数据立即报警。但至事故发生为止,施工单位并未报告数据异常。”

观点

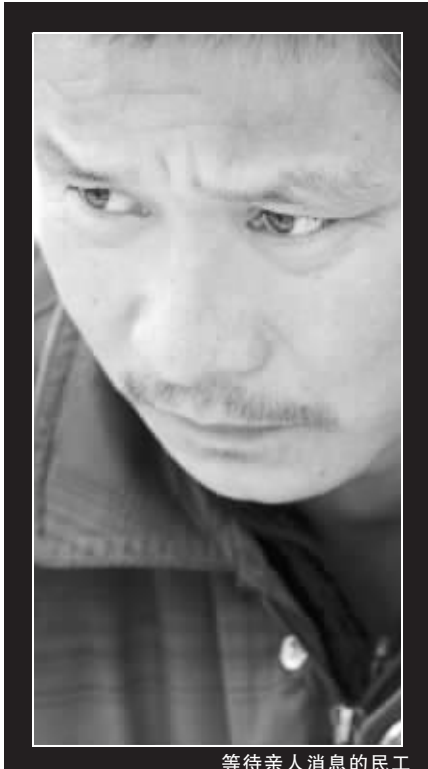
### 要有承担责任的勇气

一项地下轨道交通工程,包括了勘察、设计、施工、监理、监测五个部分。目前,事故原因调查仍在加紧进行,人们期待着调查结果公之于众。在采访中,一些关心此事的市民向记者表示,事故发

生以来,杭州地铁施工管理中存在的问题和漏洞已通过媒体暴露在公众面前。现在的问题是,面对无辜生命的逝去,面对一次次血的教训,相关各方是否有承担责任的勇气。 据《中国青年报》



救援现场图片



等待亲人消息的民工