

国务院常务会议决定: 新建高铁运营初期要适当降速

会议还要求开展高铁及其在建项目安全大检查,对拟建铁路项目重新评估安全性

国务院总理温家宝昨日主持召开国务院常务会议,决定开展高速铁路及其在建项目安全大检查,适当降低新建高速铁路运营初期的速度,对拟建铁路项目重新组织安全评估。

会议指出,目前,“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故的调查和善后处理工作正在深入开展,铁路系统正在集中排查隐患,加强安全措施。彻底查明事故的原因,深刻反思和总结教训,全面加强铁路安全生产,对实现铁路尤其是新建高速铁路安全运营,对我国铁路事业的健康发展,至关重要。因此,这次调查不仅要查清直接原因,还要追根溯源,查清设计、制造、管理等方面的源头性问题。会议决定充实、加强国务院事故调查组,调整人员结构,完善调查制度,以提高调查工作的权威性和公信力。为切实做好铁路建设、运

营、管理等方面的安全工作,会议决定进一步采取以下三项措施:

(一)开展高速铁路及其在建项目安全大检查。成立由国家安全监管总局牵头,有关部门和各方面专家参加的有充分权威的国务院检查组,重点检查安全生产制度和责任制落实情况,设备质量和运营安全保障情况,在建项目设计、质量和安全情况,职工教育培训和关键岗位人员合格上岗情况。对发现的问题,要系统梳理,深入分析,有针对性地提出整改意见。检查情况要向国务院报告。

(二)适当降低新建高速铁路运营初期的速度。新建高速铁路运营初期,要根据不同线路实际情

况,科学评估,适当降低运营速度,以利于增加安全冗余,改进技术和管理,积累安全管理经验。

(三)对已经批准但尚未开工的铁路建设项目,重新组织系统的安全评估。暂停审批新的铁路建设项目,并对已受理的项目进行深入论证,合理确定项目的技术标准、建设方案。

会议指出,以上三项措施涉及面广,任务复杂繁重,要科学部署,周密细致制定方案、分解任务,加强协调配合。

一要切实加强组织领导。有关部门主要负责人要负总责,组建工作能力强、专业水准高的专门班子,负责具体组织落实。

二要及时整改。要在查清和消除隐患、全面加强薄弱环节基础上,重点完善安全生产规章制度和责任体系,规范新建高速铁路开通条件,严格设备工程质量和技术要求,理

顺铁路运输组织体系和作业程序,打牢铁路安全生产的基础。整改工作要注意借鉴和汲取国际经验。

三要统筹做好部分高速铁路降低运营速度后的运力调度等工作,适当增加其他客运车次,做到既确保铁路安全,又不影响人民群众出行方便。四要坚持公开透明、准确真实的原则,认真做好信息发布工作,使事故的调查处理和后续整改最大程度得到社会的理解和支持。五要科学编制“十二五”铁路发展规划。合理确定铁路等级、速度目标值等核心指标,完善安全标准,更加注重新技术、新装备开发应用的安全性和可靠性。加大高速铁路运营安全投入。完善和落实运营风险和风险评估机制,全面开展后评估工作。

铁道部部长盛光祖在发言中表示,“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故给人民群众生命财产

造成重大损失,我们深感内疚,十分痛心。事故暴露出铁路运输安全基础和管理方面存在薄弱环节,对重大事故的应急管理和处置缺乏经验,教训是深刻的。对社会各方面提出的批评和建议,铁道部将认真研究,并切实改进工作。铁道部将积极配合国务院事故调查组,查明原因,查找漏洞,全面加强和改进铁路安全工作,给人民群众一个真诚、负责任的交代。

会议指出,中国将坚定不移地继续发展高速铁路,但必须坚持科学规划、统筹协调,坚持百年大计、质量第一,切实把每一项工程都建成优质工程。会议要求铁路干部职工牢固树立科学发展观,牢固树立安全第一的观念,振奋精神,增强信心,团结一致,扎实工作,通过各方面共同努力,真正把中国的高速铁路办成让全国人民放心的铁路。据新华社

权威访谈

速度降了,票价也会适当下浮

铁道部部长盛光祖还表示,高铁项目建设进度要服从于质量安全

8月10日,国务院常务会议部署进一步加强铁路安全工作,并决定开展高速铁路安全大检查。按照会议要求,新闻媒体将全程参与大检活动。为此,新华社记者采访了铁道部党组书记、部长盛光祖。

记者:“7·23”甬温线特别重大铁路交通事故发生后,铁道部党组采取了哪些措施加强铁路运输安全工作?

盛光祖:一是迅速开展安全隐患排查及整改工作。从7月25日起至9月底,采取集中排查的方式,对行车设备、职工作业、规章制度、非正常情况下行车、应急处置、工程建设等重点内容,进行全面排查整改。二是组织各级干部对安全进行包保。铁道部机关抽调180名专业干部,分系统组成47个安全检查组,到运输一线对安全重点部位进行全面检查。各铁路局和生产站段也组织专门力量,分片包保,对安全生产重点部位和关键岗位进行包保、全过程盯控。三是加强铁路职工安全思想教育。引导广大干部职工认清面临的严峻形势,深刻吸取事故教训,坚定信心,振奋精神,切实抓好安全生产。四是做好事故善后和维护稳定工作。积极会同地方政府,尽最大努力妥善做好受伤人员救治和善后处理工作。

记者:高铁安全牵动着亿万民众的心,抓好高铁安全刻不容缓,请问铁路部门采取了哪些强化高铁安全的措施?

盛光祖:针对当前,一是为解决信号设备设计缺陷问题,我们已经完成了对所有使用与事故区段相同制式的信号设备全面测试排查,增加了可靠的硬件防护措施。同时,组织故障设备的设计、生产厂家优化设备软件总体设计,从源头上彻底解决设备软件缺陷问题。二是防范信号和列控系统出现新问题。不间断监控列车运行状况和设备状态,发现影响行车安全的问题时,立即采取安

全防护措施。三是对于涉及安全的各项行车设备进行技术专项检查,排查隐患。四是修订并严格执行非正常情况下的行车组织办法和工作流程,完善细化各类应急预案,提高应急处置能力和水平。

着眼长远,要强化铁路安全的基础建设。一是要全面提高高铁设备质量。对所有高铁产品严把入口关,规范高铁设备准入管理。二是要完善高铁规章制度。以高铁设备维修、检测监控、行车组织、应急救援等为重点,构建科学严密的高铁规章制度体系。三是要加强高铁人员培训,全面提高高铁从业人员的业务技能。四是要提升高铁应急处置能力,完善高铁设备故障处置预案。五是要加强高铁治安防范,优化高铁治安环境,提升安全保障能力。

记者:当前,铁路对高铁运营初期运行速度和列车开行方案有什么考虑?

盛光祖:为增加高铁安全冗余,积累安全管理经验,在高铁运营初期,当前我们将在充分准备的基础上,采取如下措施。

在运行速度方面:设计最高时速350公里的高铁,按时速300公里开行;设计最高时速250公里的高铁,按时速200公里开行;既有线提速到时速200公里的线路按时速160公里开行。速度下调的列车,票价也会适当下浮。在列车密度方面:高铁运营初期采取列车运行图一次编制、分阶段实施的办法,逐步提高列车开行密度,以利于新设备更好的磨合。

记者:目前你们如何保证在建高铁项目的质量安全?

盛光祖:对在建的高铁项目,我们正在进行全面检查。重点是科学合理地安排施工组织,严格禁止建设项目赶工期,加强质量安全管理,严格工程验收。总之,工程建设进度要服从质量安全。新华社

直击高铁安全

G14次高铁列车昨延误发车51分钟

追问:设备接触不良,到底咋回事?

快报讯(记者毛丽萍)昨天上午,有网友发微博称,原本10:00由上海虹桥站开往北京南站的G14延误了51分钟才发

车。对此,上海铁路局昨日表示,由于检查发现该列车设备接触有些不良,所以进行了临时抢修导致发车时间延误。

传感器异常,供应商也要彻查

警示:整条供应链到底该如何消除隐患?

近期,中国北车集团长客股份公司供京沪线使用的CRH380BL动车组在交付上海铁路局的回送过程中,有两列动车组连续出现三起故障。故障发生后,北车长客迅速对已交付使用及未交付的CRH380BL动车组进行全面普查,彻查事故隐患,并加强对供应商的管理。北车长客有关负责人说,预计一个月左右将完成普查实现正常行车。

CRH380BL动车组是中国北车集团在从德国西门子子公司技术引进的CRH3型动车组基础上,优化设计和再创新而成。该集团披露的数据显示,他们迄今共获得京沪高铁车辆订单240列,其中112列是由长客公司生产,目前已交付24列。

北车长客副总经理兼高速动车组项目经理赵明花昨日告诉新华社记者,此前的动车组故

障属于保护性故障,主要是由于传感器发生异常导致自动停车。

“一列列车上有1000多个传感器,用来监测相关系统和零件的压力、温度和速度等。一旦有异常情况就会自动报警和停车。”赵明花说,传感器是一种保护性装置,业内叫“安全导向”,是为了确保行车高度安全而设计的。这种故障一旦发生,将导致列车自动停车。对列车的安全不会有其他影响,只是会耽误到行程。

据了解,北车长客传感器供应商是某国外跨国公司,被检查出来的主要问题是传感器制作不够精细而导致绝缘程度不够。这几次故障启示我们,对供应商也要严格进行管理和产品检测,这次普查我们要求供应商和我们一起做。”赵明花说。

新华社

提醒:除了硬件,还有什么要注意?

高铁安全,请从司乘人员抓起

京沪高铁列车乘务、列车员在包厢内抽烟的事件引发众多关注,虽然当事人和列车长向乘客道了歉,但这一行为所暴露出的管理疏漏,仍引发了社会的批评和忧虑。

高铁上不能吸烟,司乘人员不可能不知道。此前,武广、京津高铁上都发生过因旅客违规吸烟而导致列车监控系统报警并导致列车晚点事故。如今,铁路“自己人”明知故犯,实在令人匪夷所思。

如果说高铁抽烟人员所解

释的“连续工作了23小时想抽烟提神”属实,那么,不但相关人员用抽烟来提神的行为本身值得批评,让工作人员超强度工作的管理制度,以及可能带来的安全担忧,同样值得深究。

铁路安全不能只放在口头上说说,更不是仅靠旅客提高意识就可以实现。司乘人员以身作则,将安全意识放在首位,才能让高铁跑得又快又安全。

新华社时评

沪宁城际

沪宁线还会再降速?

铁路部门称,最近的一次降速已经到位了

在全国高铁将全面降速的背景下,7月1日刚刚降速的沪宁城际是否还会下调速度?记者昨日从铁路部门获悉,按照沪宁城际最后的设计标准,此前的降速已经到位了。

速度或已降到位

2010年7月1日,沪宁城际通车运营,最高时速可达350公里。

经常乘坐沪宁城际往返的市民一定知道,今年7月1日以前,虽说沪宁城际主要以G字头高铁为主,但仍有少量D字头动车开行,实际上执行的也是G+D混合运营的模式。在运行时间上,最快的直达列车全程只需要75分钟左右,这就意味着在部分路段,列车的开行时速将超过300公里,甚至接近350公里。而今年7月1日以后,根据铁道部有关7月1日调图的最新安排——武广高铁、郑西高铁、沪宁高铁采取时速300公里和时速250公里两种速度等级混跑模式,实行两种票价。

在这次全国高铁全面降速措施下,沪宁城际是否还会降速?昨天,记者从铁路部门获悉,应该不会。据介绍,沪宁城际开通时最初设计时速仅250公里,后来为提高铁路运行效率、进一步缩短沪宁两地时空距离,相关部门又先后两次提高设计标准,最终将“运营时速”确定为350公里,“根据铁道部的计划,降速一般比设计时速降低50公里左右,按照沪宁城际最后的设计标准,降速已经到位了。”

这下,航空笑了?

“如果没有了快的优势,高铁的竞争力就更低了。”铁路内部人士亦担心,如果高铁全面降速,影响最大的恐怕是高铁产业链及该行业的整体竞争力。

昨天,对于高铁要降速的消息,南京各大航空公司没有过多评价,东航只是表示,进入7月份以来,旅客运输量未见减少,北京京沪线上座率仍然保持在80%以上。不过,航空界人士认为,高铁如果真的降速,飞机在旅程时间上的优势将更加凸显。而随机调查的南京市民很多理智地认为,降速确实降低了一部分吸引力,但是安全还是最重要的。快报记者毛丽萍