

▼哈爾濱陽明灘大橋坍塌事故現場 新華社



「百年大橋」一年垮 四輛貨車齊翻下 哈市大橋坍塌 8 死傷

通車不足一年的黑龍江省哈爾濱陽明灘大橋的匝道橋今晨發生坍塌事故，致使4輛大貨車墜橋，目前已造成3人死亡、5人受傷。對於事故原因，哈爾濱市政府稱，「初步懷疑是車輛超載」。國家安全監管總局則指「肯定有問題」，將督促指導事故調查。

【本報記者張春寧、實習記者陳岩宇哈爾濱二十四日電】

今日上午11時，哈爾濱市召開新聞發布會，通報事故進展。據哈爾濱市政府秘書長黃玉生介紹，今日5時32分，哈爾濱機場高速由江南往江北方向，四輛滿載石料和飼料的重型貨車同時行駛在匝道橋外側時，距離陽明灘大橋3.5公里、哈爾濱三環高架橋連接陽明灘大橋的匝道橋發生坍塌事故，四輛重載貨車側翻，當場造成2人死亡，6人受傷，其中1名傷者送醫院後經搶救無效死亡。

黃玉生表示，事故發生後，相關部門迅速組織救援，並設置警戒線，疏導交通。黑龍江省委常委、哈爾濱市委書記林鐸，哈爾濱市長宋希斌等趕赴現場指揮救援。衛生部門和相關醫院全力搶救受傷人員，事故遇難者家屬善後安撫工作也在進行中。

同時，哈市已組成由市安監局、交通局、公安、交管局以及市建委組成的事故調查組，負責對出車車輛的單位、貨主、荷載及橋樑設計、施工等相關情況進行調查。相關部門擬對全市橋樑展開相應檢查，防止類似事故發生。

截至發稿，除事故路段正在搶修之外，陽明灘大橋主橋和其餘匝道已全面通車。

對於事故原因，黃玉生表示，「初步懷疑車輛為超載」，但具體事故原因還要在專家組調查確定後才對外公布。

安監總局指「肯定有問題」

【本報記者吳昊辰北京二十四日電】對於哈爾濱斷橋事件，國家安全監管總局總工程師、發言人黃毅上午在國新辦記者會表示，大橋投入運行一年多就發生了斷裂，「肯定有問題，但什麼問題，需要在事故調查之後才能加以確認。」

他表示，該事故按現在的傷亡人數屬於較重大事故，將由市級政府來組織調查處理，省政府要進行掛牌督辦。安監總局會關注這起事故的調查處理情況，對有關問題進行督促指導。一旦有結論，會及時向社會予以披露。

耗資 18 億曾申魯班獎

據了解，陽明灘大橋是目前中國長江以北地區橋樑長度最長的超大型跨江橋，於2011年11月通車，總投資約為18億元人民幣。它北起松北區三環路與世貿大道交叉口，南下跨越松花江航道與三環高架路銜接，全長15.42公里，橋寬41.5米，雙向8車道，設計時速80公里，最大可滿足高峰時每小時9800輛機動車通行。

有報道稱，按計劃，陽明灘大橋工期為三年。但實際建設時間僅為18個月。黑龍江日報在今年二月的報道稱，這在黑龍江省的橋樑建設史上「絕無僅有」，認為大橋的建設鑄就了「創新求實、科學籌劃、嚴密組織、敢打硬拚」的精神，「建成了確保品質的百年大橋」。另據21世紀網調查稱，陽明灘大橋的施工方——中國鐵建十三局集團四公司選因陽明灘大橋項目申報魯班獎。

這並不是陽明灘大橋第一次發生事故。在去年的施工過程中，陽明灘大橋十三標段也曾發生事故，側樑滑落造成6名當時正在施工的工人墜橋受傷。



▲救援人員將死者搬離現場 法新社



▲公安、消防、交警等多部門人員在現場勘察 法新社

專家否認大橋質量有問題 稱超載車輛橋上停駛肇事

【本報記者張春寧、實習記者陳岩宇哈爾濱二十四日電】哈爾濱工業大學交通科學與工程學院副院長、教授王宗林在接受記者採訪時表示，此次事故初步判斷是由於超載車輛同時在匝道外側行駛，並在橋上停車引起的。他指出，正常情況下，這類情況發生的概率很小。

王宗林說，在事故現場可以看到，橋本身的鋼樑和混凝土的連接並沒有出現太大的變形，施工質量應該是沒有問題的。陽明灘大橋允許單側通行的車的總重量是150噸左右，達到了目前交通部的最高荷載標準。

王宗林表示，從事故現場初步勘察的情況來看，現場有四台大車，其中三台大掛車，車長大概在13米到16米左右，並載有重石料。他稱，這種車自重一般在30噸左右，載貨量從現場來

看應該在100噸左右。每台車的重量至少有130噸以上，已經超過我國單車重載不能超過55噸的標準。同時，事發時，三台車是挨着靠一側停在橋上，車頭與下輛車的車尾距離大約為3米左右。超載車輛邊停駛，導致130多米的橋面整體往一邊側翻。

王宗林強調，此次事故發生的情況比較特殊，如果事故中的四輛車沒有在同一側行駛，而是分布在中間或兩側行駛，或是行駛距離在20、30米的安全距離，則不會出現這樣的故事。

王宗林建議，此次事故應該引以為戒，首先是交通管理要加強，特別是對治超、設立必要的標識牌等。其次，要讓司機了解必要的安全知識。如在橋上不准停車、重載大車上橋要注意距離等。



▲武警部隊準備設置警戒線 本報攝

130 米橋面整塊坍塌

在事故發生現場，記者看到，約130米的橋面整體斜靠，在斷裂的橋體旁，整個下塌橋面和地面形成了大約70度角。四輛側翻的貨車車廂臨臨，地上到處散落着貨車載的石料和飼料。橋下原有平整的路面被砸出多個深坑。在距離事故現場大約二百米左右範圍內，設置了兩道警戒線，幾百名圍觀群眾遠遠觀望。

事故現場對面建設工地上的工人是此次慘劇的第一目擊者。據他們介紹，「早上5點多，只聽到『咚』的一聲巨響，所有工友都被嚇醒了。甚至可以感覺到房子都有些震動。從樓上看下去，整個橋好像缺了一塊。一百多米的橋面整個掉下來了，幾輛車掉到橋下。」

在警戒線外，圍觀市民對橋塌的原因是超載壓塌、還是質量問題爭論不休。一位六十歲左右的老大爺為了能夠看清現場情況，還從家裡帶來了望遠鏡，他說：「完全沒想到橋竟然還能塌。早上6點多，我就來過這裡，再回來就想看看能不能盡快找出橋塌的原因。經常在這裡走，也安心點。」

對於政府稱「車輛超載」導致橋塌的說法，一位中年男子表示，「新建一年的橋，咋就能塌了呢？說是超載，也不能把橋壓塌了啊，這肯定是質量的事。」

「連人帶車就掉下去了」

記者在哈爾濱市第一醫院獲悉，今早6時30分左右，該院急診科先後收治了陽明灘大橋事故的五名傷者，四男一女，並對其中三人進行了手術治療。截至16時左右，其中一名女傷者已順利完成手術。另外二人仍在手術中，一位馮姓病人傷情危重，具有肝破裂、腸系膜下靜脈斷裂等症狀，目前正在全力搶救中。

在該院骨科，事故中受傷較輕的劉×東和潘×峰正在接受治療。回憶事發情景，劉×東仍害怕不已，「都不知道怎麼回事，連人帶車就掉橋下去了，現在都不敢再想。」

據護理兩人的醫務人員介紹，潘×峰與劉×東目前正在觀察治療階段，醫院已對兩人進行了全面的身體檢查，應該不會有大礙。

內地近年橋樑坍塌事故一覽

時間	地點	傷亡人數
2012年8月24日	黑龍江省哈爾濱市陽明灘大橋	3死5傷
2012年8月8日	江西省撫州市廣昌縣東大橋	2死2傷
2011年7月14日	福建省武夷山市武夷山公館大橋	1死22傷，一輛旅遊大巴墜橋
2009年7月15日	天津市津晉高速公路岔道橋	6死4傷，5輛載貨車墜落
2009年6月29日	黑龍江省鐵力市呼蘭河大橋	1死4傷，7輛車墜河
2009年5月17日	湖南省株洲市紅旗路高架橋	9死16傷，24輛車被壓毀

【本報記者王悅製表】

【本報記者吳昊辰北京二十四日電】十六大以來，全國安全生產持續穩定好轉。國家安全監管總局總工程師、發言人黃毅今日表示，在嚴格落實安全生產責任和厲行問責之下，近五年來全國共追究處理18476人，國家安委會對146起重大事故實行了掛牌督辦。

黃毅表示，十六大以來的十年，全國安全生產的狀況呈現出總體穩定、持續好轉的發展態勢。2003年起，已連續9年實現事故起數和事故死亡人數的「雙下降」；與2002年相比，出現了事故總量、較重大事故、重大事故、特別重大事故和主要相對指標的「五個顯著下降」。

2010年以來，國家確立了重大事故由國務院安委會掛牌督辦的制度。至今，國務院安委會已經對發生的146起重大事故實行了掛牌督辦，目前結案的有96起，結案率達到66%。

黃毅表示，掛牌督辦一方面加快了事故查處的進度，另一方面嚴肅了事故責任的追究，很好發揮了事故教訓的警示作用；但這個過程也存在對事故責任的認定和追究上，由於某些環節銜接、溝通、協調不夠，影響了事故調查處理的進度等問題。他透露，國務院安委會最近將專門下發通知，要求加強重大事故的調查處理工作，掛牌督辦也會更加規範有效。

中央發文規範重大事故處理

煤礦百萬噸死亡率降近九成

安監總局：年內力爭關625小煤礦

【本報記者吳昊辰北京二十四日電】國家安全監管總局總工程師、發言人黃毅今日在國新辦發布會上表示，中國煤礦百萬噸死亡率由2002年的4.94降至2011年的0.564，下降88.6%，但要時刻保持清醒頭腦，常抓不懈，中國煤礦事故仍居於高位。其中小煤礦是煤礦事故重災區，其事故死亡人數佔總人數的三分之二。今年以來煤礦供需關係發生很大變化，這為淘汰落後煤炭產能、關閉基礎差的小煤礦提供了很好時機。

較之美國仍相差十倍

黃毅表示，中國煤礦自然災害比較嚴重，水、火、瓦斯、煤塵、地壓、地熱災害聚集，而且絕大部分是井工開採，平均深度達到500米，最深超過1200米；有一半的礦井是高瓦斯礦井，還有很多礦井存在

重大的透水隱患。因此，還不能講中國的煤炭行業是一個完全具有安全保障能力的行業。目前中國煤炭百萬噸死亡率降到0.35，但跟美國的百萬噸死亡率還相差10倍。中國煤礦事故仍居於高位，特別是重大以上的事故依然較多。

死亡人數小煤礦佔六成

黃毅表示，一方面要加大瓦斯防治的力度，另一方面要關閉整頓小煤礦。目前全國煤礦數量達到1.2萬座，其中85%以上是小煤礦；這些小煤礦基礎弱，安全保障能力低，集約化程度低，仍然是目前煤礦事故的重災區。

據分析，小煤礦的產量只相當於全國煤礦總產量的三分之一，但事故的死亡人數佔到全國煤礦事故死亡人數的三分之二。因此，如何進一步加強對小煤礦

的整頓關閉，是解決制約煤礦安全生產工作的一個重大的措施。黃毅說，只有把小煤礦數量降到一定程度，才能從整體上提升煤炭工業的素質。中國是一個煤炭大國，中國煤炭工業的健康發展絕不能建立在小煤礦、小土群的基礎之上，必須發展機械化、現代化。

供大於求有利結構調整

黃毅表示，今年以來煤礦供需關係發生了很大變化，供大於求的現象逐漸顯現。這種狀況對煤礦安全生產既是挑戰，也是難得的機遇。挑戰是，在煤炭經濟下行的宏觀背景下，一些煤礦會減少安全的投入，推遲設施完善的時間。機遇則表現在，一些小煤礦受市場的影響，現在處於一種停產、半停產的狀態；必須利用好這個時機，加大煤炭工業結構調整力度，淘汰落後煤炭產能，今年力爭最少關閉625處小煤礦。