

第8名遇难者遗体被发现,4条搜救犬无功而返,事故现场指挥部昨日下午称——

# 13名失踪人员已无生还希望

□撰文 信息时报特派记者 张立璞(署名除外)  
摄影 信息时报特派记者 黄立科

昨日,杭州地铁塌陷事故已经进入第4天,下午4时许,第8名遇难者遗体被发现。杭州地铁工地塌陷事故现场指挥部昨日下午称,仍然失踪的13名施工人员已没有生还希望。

中铁隧道局相关专家在现场勘查后指出,事故发生之前已经有预兆出现,但所采取的相关应对措施却没有阻止事故的发生。专家认为,“地质复杂并不是事故的唯一解释”。

## 搜救犬无功而返

现场专家表示,杭州地铁工地塌陷事故现场救援已进入第4天,从现场救援情况看,仍有13名失踪的施工人员没有找到,由于已超过72小时的黄金救援期,基坑底部被淤泥覆盖,失踪人员已没有生还可能。

一直在现场组织指挥施救的杭州市市长蔡奇表示,虽然已没有生还希望,但为了表示对死难者的尊重,施救将仍然采取人工操作为主、机械操作为辅的方式继续进行。

据了解,目前搜救工作仍存在很大的难度。虽然搜救工作动用了搜救犬,但由于淤泥较厚,因此并没有奏效。

现场一位警方工作人员告诉记者,像现场这样的情况,对于搜救犬工作来说难度非常之大,最主要的问题就是没有好的嗅源,一般搜救犬工作都是依靠提供当事人使用过的物品,或者是有血迹及其他明显气味,但在这里显然都没有这样的条件。半个小时后,筋疲力尽的4条搜救犬撤离现场。

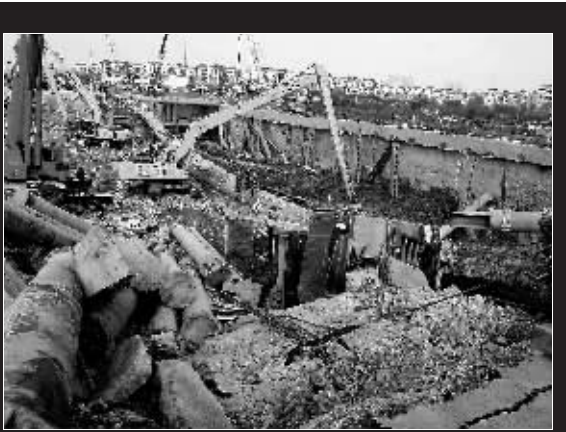
专家表示,目前在基坑中段,搜救人员采用人工每50厘米分区横向挖沟搜救失踪人员的方式,努力加快进度。

## 第8名遇难者遗体被吊运出坑

据现场一位工人介绍,此时基坑内淤泥还有五六米厚,救援工作进度比较缓慢。而上午的时候,杭州当地消防部门已经调来多辆高压水炮车,采取高压水对沉积的淤泥进行冲刷作业,之后在使用水泵将稀释的泥浆水抽出,以此加快淤泥挖掘速度。到下午3时许,终于从北1基坑位置传来消息,就在对该位置的泥浆冲刷过程中发现了失踪人员的遗体,到下午4时,第8名遇难者遗体被吊运出坑。

据现场一位工人介绍,此时基坑内淤泥还有五六米厚,救援工作进度比较缓慢。而上午的时候,杭州当地消防部门已经调来多辆高压水炮车,采取高压水对沉积的淤泥进行冲刷作业,之后在使用水泵将稀释的泥浆水抽出,以此加快淤泥挖掘速度。到下午3时许,终于从北1基坑位置传来消息,就在对该位置的泥浆冲刷过程中发现了失踪人员的遗体,到下午4时,第8名遇难者遗体被吊运出坑。

据现场一位工人介绍,此时基坑内淤泥还有五六米厚,救援工作进度比较缓慢。而上午的时候,杭州当地消防部门已经调来多辆高压水炮车,采取高压水对沉积的淤泥进行冲刷作业,之后在使用水泵将稀释的泥浆水抽出,以此加快淤泥挖掘速度。到下午3时许,终于从北1基坑位置传来消息,就在对该位置的泥浆冲刷过程中发现了失踪人员的遗体,到下午4时,第8名遇难者遗体被吊运出坑。



18日下午,大型机械全面开始挖掘清理塌方隧道基坑里的淤泥。



## “地质复杂并不是事故的唯一解释”

中铁隧道局副总工程师万姜林表示,要避免这样的事,一是在施工中要做到动态设计,动态施工,时刻根据动态情况进行调整;二是要科学施工,保证根据实际情况采取相应施工方法。只有这样才能最大程度上确保施工的安全,因此地质复杂并不是事故的唯一解释。



## “我们的兄弟一个都还没出来!”

“前天晚上又出来了几个,但我们的人一个都还没见到。”神情悲伤的安徽工人张继锋昨日一大早就来到现场附近的围栏边向内张望。张继锋说:“我也知道到现在这一步,这些兄弟还活着的希望已经没有了,但不管怎么说,还是想把人给找到。”

## 广州获救女子不愿面对记者 “希望大家可以理解我”

昨日信息时报A6版报道了《杭州小伙勇救广州女经理》的报道,一些读者深受感动,希望了解此事更详细的经过。昨日记者通过电话,再次联系上当事人黄女士,但是黄女士并不愿直面镜头,称对于一个不好的回忆,她将不会对此事再做出任何回应。

据当事人黄女士介绍,当时杭州路面坍塌时,事先是无任何征兆的,当她乘坐的出租车经过事故路段时,感觉当时跟地震一样,“咣”

的一下向下沉,还好当时他们的车是经过该路段的倒数第二辆车,再加上她获得杭州小伙的帮助,及时获救。

黄女士说,自己不想再回忆这件事。“这件事对于我来说是一个不好的回忆,我现在想起仍然都会觉得有些后怕,所以我不想再以任何形式去面对此事,希望大家可以理解我。”

黄女士表示,她将会当面向杭州小伙表示感谢,但是希望大家能理解她,不愿意出来面对镜头的心情。

## 追问坍塌真相

面对这起中国地铁建设史上伤亡最为严重的事故。人们在悲伤之余不禁要问:事故发生的原因是什么?究竟谁该为这起事故负责?

### 无视预兆 程序重要还是人命重要?

杭州地铁湘湖站坍塌事故的发生预兆明显。

早一个多月前,事故现场就出现了沉降裂缝。开挖掘机的河南籍工人华相磊事发时被埋在下面。家住萧山湖头陈村的傅美珍回忆道:“七八天前,这条路段出现了不少裂缝,长1米、宽两三厘米左右。这些裂缝大约延长到100米远,就在湘湖小学路段附近。”

国家安监总局副局长赵铁锤质问为什么不事先采取

措施解除隐患?施工负责人表示,已经向上级部门汇报过,需要等待上级批示。他反复解释说,要按照程序,和有关单位研究后,采取措施。

面对地底下的农民工兄弟,这些施工单位,你们需要向谁去报告、和谁去研究?还有什么“程序”比生命更重要?那些“上级”以及相关单位,在这么明显的预兆面前,你们的“程序”有没有本着对人民负责的精神及时作出反应?

### 层层转包 管理的“安全线”在哪里?

事故发生后,甚至一时搞不清楚埋了多少施工人员。一开始救上来的农民工说估计下面有50多人,后来施工单位又说是死3人,失踪17人,到16日下午,中铁四局集团党委副书记宝成又宣布,失踪人员由17人增加到18人。至今仍有不少人质疑失踪的真实人数。

发生事故的工程存在层层转包的迹象。不少工人是刚刚种完小麦到城里打工的农民,他们在上岗前没有经过起码的技术培训。中铁四局施工单位的有关负责人

嚷嚷着承认,可能有“个别”工人没有培训过。中铁集团总裁李长进也承认,由于赶工,部分员工存在流动,对于这一部分流动的员工的培训有所缺失。

现场安全措施和应急预案也面临质疑。根据有关文件,工程施工严禁违法分包。有的单位凭借牌子、资质中标后,因人手不够,在承建过程中,常常转包给一些技术条件不足,甚至根本不懂技术的建设单位或者个体户,管理又没跟上,给事故发生埋下隐患。

### 先天不足?“后天缺陷”!

目前有关部门还没有对塌方事故的原因给出明确的回答。有地铁专家表示杭州土质软,地铁基坑开挖、地铁盾构推进等工程施工风险极大。还有一些社会舆论传闻称在杭州造地铁相当于在蛋糕里打洞。

但一些专家指出,坍塌发生并不一定意味着杭州不适合修建地铁,更不代表在杭州修建地铁就一定要付出血的代价。

一位业内人士表示,目前在国内建设工程存在着最低价中标和不合理期限工期完工等现象。一些施工单位针对前者动歪脑筋,千方

百计压低成本甚至不惜偷工减料,后者会出现不顾一切赶工期增大事故隐患的问题。

面对早就出现的地面裂缝、工人缺少培训的问题,面对层层转包等各种疑点,杭州地铁事故究竟是“先天不足”还是“后天缺陷”?答案是显然的。

时下,全国4万亿元投资即将上马,大大小小无数工地即将开工,杭州地铁坍塌事故为人们敲响了警钟。所有的施工单位、业主单位、监理单位,在你们的规划、图表、机器下面,那些已逝者在注视着你们。 据新华社

## 为何现场不用生命探测仪?

省公安消防总队司令部副参谋长张少辉:生命探测仪现场难发挥

信息时报讯(记者黄鹏)杭州地铁工地塌陷事故现场救援已进入到第四天,仍有13名失踪的施工人员没有找到。为此,记者采访了具备丰富救援经验的广东省公安消防总队司令部副参谋长张少辉,他表示,已超过72小时的黄金救援期,根据现场报道的情况分析,由于基坑一度被河水倒灌,目前底部仍被淤泥深深覆盖,失

踪人员已几乎没有生还可能。

“这类事故只能先把水抽干,再清理淤泥搜救工人,而生命探测仪和搜救犬此时也已经失去作用。”张少辉称,此次地铁施工事故,基坑经过水浸泡,泥土变成淤泥,生命探测没有空间探测,根本用不上。虽然搜救工作也动用了搜救犬,但由于淤泥堆积较厚,也不会奏效。

## 塌陷前两大先兆明显

工程专家:地质复杂并不是事故的唯一解释

杭州地铁工地的这次塌陷事故,事前征兆是否明显?昨日,中铁隧道局多位专家表示,此前支撑墙的裂缝、附近区域的沉降和变形的数据,都可能形成事故的征兆。

### 裂缝

塌陷事故发生之前工地已经有出现裂纹等情况出现。中铁隧道局技术顾问吴明岗告诉记者,塌陷的基坑位置出现了位于中间段的连体墙下侧整体向内滑动,也就是当时位于工地中间的整段支撑墙壁是从最底部向一侧移动而导致了最终的垮塌。

该工地基坑施工之后,在第三道支撑安装时就已经发生了裂缝,这也就是说有先兆。虽然该路段确实存在地质条件不好,属于淤泥质土,含水量大等实际情况,但越是地质复杂就越应该采取更多的手段进行预防。

### 沉降和变形

针对该位置地质复杂等问题的说法,中铁隧道局副总工程师万姜林指出,该

地铁工地位于确实属于高灵敏度地质。正常情况下,隧道施工开挖时附近区域都会出现一定的沉降和变形,这就要求施工方在施工中必须考虑到沉降量和变形数据。这次从事故的发生显然是因为基坑附近两侧土层的压力积累达到了并超过了临界点。

万姜林认为,而如果要避免这样的事,这就要求,一是在施工中要做到动态设计,动态施工,时刻根据动态情况进行调整;二是要科学施工,保证根据实际情况采取相应施工方法。只有这样才能最大程度上确保施工的安全,因此地质复杂并不是事故的唯一解释。

有工人介绍,发现安全隐患后,施工单位仅仅只是用水泥加固、钢筋加固来弥补这些裂缝带来的地下面下沉破碎,但地铁施工却没有停下,惨剧终于发生。

广州地铁总公司一位副总工程师表示,广州地质条件其实也复杂,不良地质条件比较多,如断裂构造、溶洞等,但只要在设计、施工、监理及工程管理等方面加以重视,这些不良地质条件都可以得到控制与克服。