

2020年3月30日，湖南省郴州市永兴县境内，中国铁路广州局集团有限公司（以下简称“广州局集团公司”）管内京广线发生了一起旅客列车脱轨事故。事故造成1名乘警殉职、122名旅客和5名列车工作人员受伤。

事故发生后，国家有关部门责成广州铁路监督管理局组成调查组。4月30日，调查组公布了调查结论。

“3·30”京广线T179次旅客列车脱轨铁路交通较大事故调查情况公告

2020年3月30日，湖南省郴州市永兴县境内，中国铁路广州局集团有限公司（以下简称“广州局集团公司”）管内京广线发生了一起旅客列车脱轨事故。事故发生后，广州铁路监督管理局组织成立由广州铁路监督管理局、湖南省应急管理厅、郴州市人民政府、广州铁路公安局等有关单位人员和专家组成的事故调查组，开展事故调查。

事故调查组按照有关法律法规，通过科学严谨、依法依规、实事求是、周密细致的现场勘察、调查取证、检验检测、技术鉴定、综合分析和专家论证，查明了事故发生的经过、原因、应急处置、人员伤亡和直接经济损失情况，认定了事故性质，提出了防范措施建议。现将有关情况公告如下：

一、事故基本情况

1.事故概况

2020年3月30日11时40分，由济南开往广州的T179次旅客列车运行至京广线下行1855公里642米处，因撞上滑塌体发生列车脱轨事故，造成机车及机后第1至8位车辆脱轨，1名乘警殉职、122名旅客和5名列车工作人员受伤，中断京广下行线行车21小时28分、上行线行车22小时08分。

2.应急处置情况

事故发生后，李克强总理等国务院领导同志作出重要批示，应急管理部、交通运输部、国家铁路局、国铁集团立即派员赶赴事故现场，湖南省、郴州市、永兴县人民政府，广州铁路监督管理局、中国铁路广州局集团有限公司、广州铁路公安局等单位立即行动，共同做好事故应急救援、伤员救治、现场处置、维稳善后等工作。在铁路系统干部职工及地方应急、卫健、公安、消防、交警、交通、军分区、武警等单位的共同努力下，受伤旅客及时送医院救治，其余旅客均妥善转运安置。经救援，3月31日9时08分开通下行线路、9时48分开通上行线路，恢复京广线上下行行车。

。

3.事故调查相关情况

(1) 滑塌段现场情况。滑塌段对应京广线里程1855公里642米~662米。该段挡墙墙身被剪断，墙后坡体发生了严重的滑塌变形破坏，滑塌体平面呈马蹄形，南北宽约20米，东西长约25米，厚度约3米，体积约1500立方米。

(2) 事故地段当地气象情况。2020年1月以来，郴州市永兴县境内持续降雨，降雨时间长、降雨量大，3月份累计降雨量为322.9毫米，接近1960年以来同期历史最高值326.7毫米。

(3) 事故地段地质情况。事故地段属于红层软岩，节理发育、强度低、抗风化能力弱、水敏感性强，工程力学性质差。

(4) 事故地段挡墙勘察设计情况。原铁道第四勘察设计院于1979年完成该段增建二线路基施工图设计，1986年10月1855公里566米~781米左侧边坡因爆破松动、局部地质发生变化等原因，1986年10月30日，建设、设计、施工三方赴现场调查后，在塌方地段增设边坡支撑盲沟处理。勘察设计所采用的规范标准、修改设计采取的流程符合当时的有关规定。

(5) 事故地段挡墙施工情况。本段施工单位为原铁道部第五工程局第二工程处，1986年9月15日开工，1987年6月29日竣工。该段石方采用松动爆破，挡墙基础采用跳槽马口开挖。挡墙材料采用75号水泥砂浆砌片石。经检测，挡墙结构尺寸、片石强度符合设计及相关要求。

(6) 事故地段巡查情况。事故发生前该段挡墙没有病害记录，没有发现坡体滑塌的前兆迹象。3月30日，马田墟站至栖凤渡站区间（事故发生区间）6时至12时降雨0.2毫米。雨量值未达到《广州局集团公司防洪工作实施细则》（广铁工发[2019]45号）规定的出巡警戒值（1小时18毫米,24小时50毫米）。

(7) 机车乘务员操纵情况。2020年3月30日，广州局集团公司长沙机务段司机担任长沙至广州间T179次旅客列车牵引任务，该机班为双班单司机值乘。当时天气为濛濛细雨且有雾气，前方为高路堑地段，瞭望条件差。11时39分50秒，T179次旅客列车以109公里/小时速度运行到1855公里410米附近，司机突然发现前方1855公里602米跨线桥上有人挥动衣服，随即鸣笛，发现桥后有滑塌体侵入线路，立即紧急制动，停车不及，于11时39分58秒在1855公里642米处，以107公里/小时速度与滑塌体相撞。

二、事故造成的人员伤亡和直接经济损失

1.人员伤亡情况。事故造成122名旅客受伤，其中重伤4人、轻伤118人。6名列车工作人员伤亡，其中死亡1人、轻伤5人。

2.直接经济损失。事故造成直接经济损失为2235.3172万元。

三、事故发生的原因

事故地段边坡体为以砂质泥岩为主的红层软岩，节理发育，具有顺倾结构面和卸载裂隙带，长期干湿循环作用加剧了浅表层岩土的风化，形成上软下硬并外倾的不利坡体结构。

2020年3月连续强降雨加剧了各种动静水压作用，导致上部全风化红层砂质泥岩覆盖层浸水软化，湿容重增大，强度降低；雨水下渗至顺坡结构面及土岩接触带，致使该部位岩土软化、泥化，抗剪强度大幅降低，下滑推力不断加大，为该滑塌的产生提供了重要的触发条件。

墙顶线以上浅表风化土层之中下部土岩交界面附近首先产生蠕动滑移变形，然后逐渐向上牵引发展扩大，上下形成贯通滑裂面后，产生局部浅层滑塌，对挡墙形成挤压，并向下触动墙后局部顺倾岩体，共同推挤挡墙，导致挡墙下部1~2米处被压剪破坏、突发倒塌。上部边坡土体因下部无支撑而形成牵引滑动体，其后缘发展至天沟附近，造成天沟拉裂下错。下部滑塌体堆覆占压铁路下行线。

T179次旅客列车运行接近该地段时，受天气影响和地理条件限制，司机瞭望距离不足导致停车不及，列车与线路上的滑塌体相撞。

四、事故定性定责

依据《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》《铁路交通事故调查处理规则》有关规定，该起事故是恶劣气象和特殊地质条件下路堑边坡突发滑塌所致，为自然灾害造成的铁路交通较大事故。

五、事故防范和工作要求

1.牢固树立安全生产责任意识。要深入学习贯彻习近平总书记关于安全生产的重要指示批示精神，坚持以人民为中心的发展思想，始终把人民生命安全放在第一位，牢固树立安全发展理念，完善安全生产责任制，压紧压实各方各层级安全责任，筑牢安全防线，全力维护铁路运输安全。

2.着力防范化解重大安全风险。中国铁路广州局集团有限公司和铁路沿线地方人民

政府要坚持底线思维，强化风险意识，坚决克服天灾难防思想和侥幸心理，采取有力有效措施，加强风险分析研判，有效管控各类安全风险，共同努力，坚决防范旅客列车事故发生。

3.加强铁路防洪安全隐患排查。中国铁路广州局集团有限公司和铁路沿线地方人民政府要立即开展铁路沿线防洪安全隐患排查，做到全覆盖、症状明、评定准。对持续降雨相对频繁区段，尤其是土体易软化、岩层易风化不利地质地段，高路堤、深路堑、陡堑坡地段，外部环境对线路防洪有影响处所，加大隐患排查力度，健全完善安全隐患台账，实施安全隐患动态管理，共同把安全隐患排查整治工作落实到位。

4.加强护路联防联控。铁路企业和沿线地方人民政府要进一步完善护路联防机制，健全完善信息通报和工作协调机制，加强联通联动，加强保障铁路安全的宣传教育，进一步营造保障铁路安全的良好氛围。

广州铁路监督管理局

2020年4月30日

(来源:人民日报客户端湖南频道)