

国务院批转铁道部关于铁路沿线泥石流情况及防止发生灾害的报告的通知 PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文 https://www.100test.com/kao_ti2020/327/2021_2022__E5_9B_BD_E5_8A_A1_E9_99_A2_E6_c36_327863.htm（一九八二年十月十八日）国务院同意铁道部《关于铁路沿线泥石流情况及防止发生灾害的报告》，现转发给你们，请研究执行。建国以来，铁路沿线由于水土流失严重和盲目开矿弃碴，曾不断发生泥石流灾害，使铁路和人民的生命财产遭受重大损失。认真治理泥石流，确保铁路运输安全，不仅是铁道部门的任务，它与当地政府、有关部门以及沿线企业的关系也很密切，需要各方面共同努力，紧密配合，才能收到效果，望你们重视这项工作，加强领导。特别是各有关省，应尽快听取当地铁路局一次汇报，了解情况，拟订综合治理铁路两侧山区的措施，并切实组织落实，以防止泥石流灾害。铁道部整治泥石流病害所需资金，由该部自行研究解决。关于铁路沿线泥石流情况及防止发生灾害的报告 泥石流自然灾害，对国民经济建设和铁路运输事业均有极大的破坏力。为了探索泥石流的成因，研究治理办法，防止发生灾害，我部于一九八二年四月二十日至二十六日在成都召开了全国铁路泥石流科技工作会议，总结了经验，安排了下一阶段的工作。由于泥石流灾害的预防和整治涉及面广，且与地方政府、企业单位等密切相关，需要协同动作才能收到效果。现将有关问题报告如下：

：（一）泥石流自然灾害的成因很复杂，不仅与气象、暴雨、水文、地质、地形、地貌、覆盖层等自然状态有关，同时与人为的活动如植树、造林、开荒种地、基本建设、开矿、修路等更为密切。在地势陡峻又含有大量泥石物质的山沟里

，常常会在暴雨的条件下，发生大量泥石顺山沟、河溪突然倾泻而下，气势凶猛，破坏力很大。例如：一九八一年七月九日夜间成昆线利子依达泥石流灾害，就是在很短的时间内，将七十至八十万立方米泥石倾入大渡河，所夹带的最大孤石竟达二百余立方米，冲毁了铁路石大桥，桥墩被劈断，三十多米预应力钢筋混凝土梁和四十四米结合钢梁连同桥面上的钢轨、枕木全被泥石流冲入大渡河中。（二）解放以来，随着铁路线向山区延伸，铁路上发生的泥石流灾害日益增多，迄今已遭受破坏较大的泥石流灾害一百七十三起，其中五十年代三十二起，六十年代四十起，七十年代七十六起，八十年代刚过两年即已发生二十五起。这些灾害，淤埋站场和冲毁站房的二十二起，冲毁桥梁的二十七起，淤埋隧道的六起，还有堵塞桥涵、漫道、冲毁线路等，使铁路遭到巨大损失。以上处所发生的泥石流灾害，有三分之一是开矿盲目弃碴，放火烧山，陡坡垦植，乱砍滥伐，毁林开荒等人为因素造成的。例如：四川省泸沽铁矿弃碴，造成淹埋成昆线新铁村车站的灾害；弯丘车站上游农田水库溃决，引起泥石流淹埋车站；乐跃车站山坡上溜放木材，造成坡面泥石流灾害；陕西省宝天线毛家庄采石场采石弃碴，经常堵塞两端的两座桥梁，等等。这类人为因素造成泥石流的情况，直至目前，不仅未能制止，反而不断加剧。云南省成昆线大湾子车站的山坡上，永仁县石膏厂、元谋县石膏厂用人工明挖开采石膏，每年弃碴三十余万方，堆积在山坡、山沟间，现已达二百余万方，一旦暴雨适度，必将爆发粘性泥石流灾害，整个铁路车站和九座桥涵、站房、宿舍都有被毁灭的危险。（三）为了贯彻落实国务院的有关指示，我们认为应坚决采取有

效措施，制止人为因素造成的泥石流灾害。为此建议：（1）请四川、云南、陕西、贵州、辽宁、福建等有关省切实抓好铁路两侧山区的综合治理工作，制定规划，拟出措施，逐条落实。有关铁路局在省的统一领导下积极配合。（2）在铁路两侧山坡地带人为地造成或正在形成泥石流灾害的地点，责成有关单位和厂矿企业，限期改进生产工艺和施工方法，改变弃碴方案，并切实解决已形成的问题，以保证铁路运输的安全。（3）对崩坍滑坡和泥石流病害比较集中的地段，拟充分利用航空摄影和遥感技术进行普查的监视。计划每隔三至五年进行一次航空摄影，请中国民航局给予支持。根据各有关铁路对泥石流病害的整治规划，有待整治的重要工点有三百九十七处，总计投资一亿二千万元，其中一九八五年以前急需投资约七千六百万元，需要国家列入预算。这部分投资，主要是针对铁路沿线所发生的泥石流病害的整治工程的基建投资。至于各省的综合治理规划，需请有关地方政府统筹安排。以上意见如可行，请批转有关省和部门，以利泥石流治理工作的开展。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 www.100test.com