

BJG/01—2021

中国铁路北京局集团有限公司
普速铁路行车组织规则

中国铁道出版社有限公司

2022年·北京

书 名： 中国铁路北京局集团有限公司
普速铁路行车组织规则
作 者： 中国铁路北京局集团有限公司

出版发行： 中国铁道出版社有限公司(100054，北京市西城区
右安门西街8号)

印 刷： 三河市国英印务有限公司

版 次： 2018年2月第1版 2022年1月第2版
2022年1月第1次印刷

开 本： 880 mm×1 230 mm 1/64 印张： 6.5 字数： 175 千
书 号： 15113·6467

定 价： 22.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书，如有印制质量问题，请与本社读者服务部联系调换。

联系电话：(010) 51873174，路电 (021) 73174

打击盗版举报电话：(010) 63549461

中国铁路北京局集团有限公司文件

京铁科信〔2021〕328号

中国铁路北京局集团有限公司 关于印发《普速铁路行车组织规则》的通知

集团公司所属各单位,各合资铁路公司(筹备组):

按照集团公司对规章制度进行全面梳理、系统修订的总体要求,结合近些年新建线路开通运营以及新技术、新设备陆续投入使用等情况,同时为便于现场干部职工学习、掌握、执行,根据《铁路技术管理规程(普速铁路部分)》规定,按照《〈行规〉〈行细〉编制规则》要求,集团公司组织梳理、整合相关技术规章,重新编制了《普速铁路行车组织规则》(技术规章编号:BJG/01—2021),经集团公

司技术委员会审议通过。现予以印发(另发单行本),自 2022 年 3 月 1 日起施行,请各部室组织本系统各单位开展宣贯、培训,重点是本次修订变化的内容,各部门、各单位应及时修订完善相关技术规章,一并贯彻落实。前发《普速铁路行车组织规则》(京铁师〔2018〕68 号)同时废止,相关废止文电另行公布。

中国铁路北京局集团有限公司

2021 年 12 月 20 日



目 录

总 则	1
第一章 技术设备	2
第 1 条 提供行车设备技术资料的 规定	2
第 2 条 主要行车设备技术资料公布的 规定	7
第 3 条 行车设备管理界面的规定	8
第 4 条 《技规》要求集团公司批准(确定、 同意)事项的规定	12
第 5 条 铁路技术设备定期全面检查 和专项检查的补充规定	14
第 6 条 事故救援列车、救援队管理的 补充规定	17
第 7 条 利用到发线装卸货物的管理 规定	30

第 8 条	道岔加锁装置及道岔表示器 管理的补充规定	32
第 9 条	道岔紧固的规定	32
第 10 条	道口管理的补充规定	34
第 11 条	站内铺设及拆除道岔、线路 的补充规定	36
第 12 条	配备 GSM-R 手持终端和无线 对讲设备的补充规定	37
第 13 条	行车相关信息系统管理的 补充规定	38
第 14 条	非供电人员使用隔离开关的 规定	39
第 15 条	机车运用状态的补充规定	42
第 16 条	电动转辙机钥匙、手摇把及道岔 电锁器钥匙保管使用的 规定	42
第 17 条	信号机夜间加挂信号灯的 补充规定	44
第 18 条	响墩、火炬、短路铜线管理的 补充规定	44
第 19 条	其他规定	45

第二章 行车组织基本要求	48
第 20 条 钟表的配置、校对、检查、 修理及时钟校准办法	48
第 21 条 枢纽地区及个别区间列车 运行方向的规定	49
第 22 条 发布、转达行车调度命令的 补充规定	50
第 23 条 回送动车组以外的客车底 列车的补充规定	52
第 24 条 道岔清扫分工的规定	53
第 25 条 车站道岔、股道编号及线路 有效长的补充规定	53
第 26 条 其他规定	54
第三章 编组列车	56
第 27 条 列车中编挂车辆的补充 规定	56
第 28 条 货物列车临时减吨的规定	58
第 29 条 超长列车运行办法	58
第 30 条 列尾装置的摘挂及运用补充 规定	60
第 31 条 电力机车、动车组运行的补充 规定	63

第 32 条	使用补机的补充规定	65
第 33 条	附挂机车进行滚动试验的 规定	66
第 34 条	机车、铁路救援起重机回送的 补充规定	67
第 35 条	单机挂车的补充规定	69
第 36 条	列车制动主管压力和制动 限速的补充规定	70
第 37 条	列车中编挂关门车的补充 规定	70
第 38 条	列车中车辆连挂的补充 规定	71
第 39 条	长期不经列检技术作业的 固定编组、循环使用车组 技术作业规定	72
第 40 条	列车自动制动机试验的补充 规定	73
第 41 条	车辆上翻车机前和翻卸后 及进入解冻库前和解冻后 技术检查地点的规定	77
第 42 条	调整货车自动制动机截断塞门 及空重位置的补充规定	78

第 43 条	货运交接及检查的补充规定	79
第 44 条	其他规定	79
第四章	调车工作	82
第 45 条	无线调车灯显设备使用、维修及管理的规定	82
第 46 条	无线调车机车信号和监控系统使用、维修、管理的规定	84
第 47 条	自轮运转特种设备调车作业指挥的补充规定	84
第 48 条	调车作业中对调车机车、调车作业速度及有关人员作业的补充规定	85
第 49 条	调车区划分的规定	88
第 50 条	两台机车同时在同一调车区或同一线路上作业的规定	89
第 51 条	动车段(所)内调车作业的补充规定	90
第 52 条	编制、传达调车作业计划的补充规定	93
第 53 条	使用人力制动机的规定	96

第 54 条	使用铁鞋制动的补充规定	97
第 55 条	岔线、段管线、货物线调车 作业的补充规定	99
第 56 条	调车人员作业位置和显示 信号的补充规定	101
第 57 条	牵引、推送车辆的补充 规定	102
第 58 条	调动乘坐旅客车辆及空客车的 规定	104
第 59 条	调车作业联系的补充规定 ...	106
第 60 条	尽头线、曲线调车作业的 补充规定	109
第 61 条	调动特殊车辆和车组的补充 规定	109
第 62 条	溜放调车和驼峰解散车辆的 补充规定	112
第 63 条	调车作业连结软管的补充 规定	115
第 64 条	手推调车的补充规定	116
第 65 条	接发旅客列车时调车作业的 补充规定	116

第 66 条	越出站界调车作业的补充规定	119
第 67 条	跟踪出站调车作业的补充规定	120
第 68 条	防止车辆溜逸的补充规定 ...	120
第 69 条	其他规定	125
第五章	行车闭塞	128
第 70 条	行车闭塞法的补充规定	128
第 71 条	改用电话闭塞法行车的补充规定	132
第 72 条	自动站间闭塞的行车办法 ...	133
第 73 条	设有双向闭塞设备的双线自动闭塞区间办理反方向发车或改按单线行车的补充规定	134
第 74 条	故障按钮使用的补充规定 ...	136
第 75 条	线路所和区间辅助所行车办法	137
第 76 条	行车凭证使用管理的补充规定	140
第 77 条	货物列车在装有容许信号的通过信号机前不停车牵引吨数的规定	142

第 78 条	电话记录号码编号办法	143
第 79 条	车站行车室内一切电话中断时 行车的补充规定	143
第 80 条	其他规定	148
第六章	接车与发车	156
第 81 条	车站接发列车作业的补充 规定	156
第 82 条	引导接车的补充规定	160
第 83 条	开闭信号机的补充规定	162
第 84 条	变更接发列车进路或接车 线路的补充规定	163
第 85 条	站内无空闲线路的特殊情况下 接车的补充规定	164
第 86 条	列车需在站内移动时的联系 办法	164
第 87 条	无联锁或联锁失效时道岔加锁 及准备进路的补充规定	167
第 88 条	车站接发车人员接送列车 的补充规定	169
第 89 条	车站发车的补充规定	172
第 90 条	列车在乘降所(点)的发车 办法	174

第 91 条	动车组开关车门的补充 规定	175
第 92 条	出站及发车进路信号机故障 时发车的补充规定	175
第 93 条	其他规定	176
第七章	列车运行	184
第 94 条	列车冒进信号机或越过 警冲标的处理规定	184
第 95 条	机车综合无线通信设备注册 车次的补充规定	186
第 96 条	夜间运行机车、动车组头灯 和标志灯故障时处理的补充 规定	186
第 97 条	自轮运转特种设备运行的 补充规定	187
第 98 条	列车运行中晃车的处理 规定	189
第 99 条	旅客列车使用紧急制动阀 (紧急制动装置)后处置的 补充规定	190
第 100 条	天气恶劣难以辨认信号行车 办法的补充规定	191

第 101 条	汛期暴风雨行车的补充 规定	192
第 102 条	动车组以外的旅客列车运行 途中车辆乘务员值乘的 补充规定	192
第 103 条	制定特殊行车组织办法的 规定	193
第 104 条	其他规定	212
第八章	调度集中区段特殊行车组织 办法	229
第 105 条	CTC 操作模式的补充 规定	229
第 106 条	CTC 控制模式、操作方式 转换的规定	230
第 107 条	调度集中区段行车指挥的 补充规定	231
第 108 条	调度集中控制(中心操作方式) 车站应急值守的规定	232
第 109 条	调度集中区段办理发车的 规定	234

第 110 条	调度集中控制(中心操作方式) 车站现场准备进路的 补充规定	234
第 111 条	调度集中区段车机联控 的补充规定	234
第 112 条	CTC 列车车次号错误或丢失 的处理规定	234
第 113 条	CTC 区段列车进路预告信息 未接收到时的处理规定	235
第 114 条	CTC 不能下达列车运行计划 的处理规定	236
第 115 条	CTC 不能自动触发进路时 的处理规定	236
第 116 条	CTC 设备不能正确显示列车 占用状态的处理规定	236
第 117 条	其他规定	238
第九章	CTCS-2 级区段特殊行车组织	
	办法	239
第 118 条	动车组列车行车凭证的补充 规定	239

第 119 条	动车组列车在区间列控车载设备显示停车信号时运行的补充规定	240
第 120 条	动车组列车接车股道的补充规定	241
第 121 条	列控限速范围的规定	241
第 122 条	列控限速设置和取消的规定	242
第 123 条	列控限速设置不成功时的处理规定	244
第 124 条	动车组列车遇列控车载设备故障的处理办法	245
第 125 条	其他规定	247
第十章 行车应急处置		251
第 126 条	应急处置的基本要求	251
第 127 条	处理列车扒乘人员的规定	251
第 128 条	列车在区间被迫停车后处理的补充规定	252
第 129 条	单班单司机值乘的列车在区间被迫停车后防护的规定	256

第 130 条	电力机车、动车组被迫停在 接触网分相无电区的 补充规定	257
第 131 条	列车进入区间发现未携、 错携、遗失行车凭证的 处理办法	258
第 132 条	列车分部运行的补充 规定	259
第 133 条	列车在区间内发生车钩分离 时的处理办法	261
第 134 条	货车运行故障动态图像检测 系统(TFDS)运用规定	262
第 135 条	事故、故障车辆检查和回送 的补充规定	264
第 136 条	列车在区间被迫停车后退行的 补充规定	267
第 137 条	开行救援列车的补充 规定	268
第 138 条	其他规定	271

第十一章 施工维修	272
第 139 条 接触网停送电的补充 规定	272
第 140 条 施工特定行车办法的补充 规定	278
第 141 条 向施工封锁区间开行路用列车 的补充规定	283
第 142 条 列车在区间装卸车时行车 组织的补充规定	284
第 143 条 轻型车辆和小车使用的 补充规定	286
第 144 条 其他规定	287
第十二章 设备故障应急处理	290
第 145 条 通信设备故障应急处理的 补充规定	290
第 146 条 TDCS 区段列车车次号错误 或丢失的处理规定	292
第 147 条 动车组列车空调失效时 应急处置规定	293
第 148 条 启用热备动车组的规定	295

第 149 条	动车组列车运行途中发生车辆故障应急处理的补充规定	296
第 150 条	机车直供电旅客列车发生机车故障及车辆供电系统故障时的处置规定	296
第 151 条	动车组以外的列车运行途中发生车辆抱闸时处置的补充规定	298
第 152 条	电气化区段防止电力机车、动车组进入停电区、无网区的规定	301
第 153 条	非列车占用红光带的处置规定	304
第 154 条	轨道电路分路不良区段办理行车的规定	305
第 155 条	接触网故障停电时的行车处置规定	308
第 156 条	发生弓网故障时的处理规定	309

第 157 条	接触网停电排查故障电力机车、 动车组的规定	312
第 158 条	接触网上挂有异物的处置 规定	313
第 159 条	受电弓挂有异物的处置 规定	315
第 160 条	电力机车、动车组降弓通过接触 网故障地点的补充规定	316
第 161 条	其他规定	317
第十三章	信号显示	319
第 162 条	集团公司管内部分联系用的 手信号的规定	319
第 163 条	影响信号显示的树木的处理 办法	319
第 164 条	在站内线路上检查、修理、整备 车辆或进行装卸作业时安全 防护的补充规定	320
第 165 条	手信号显示的补充规定	322
第 166 条	设置信号、线路标志的补充 规定	323
第 167 条	其他规定	324

第十四章 附 则	327
第 168 条 实施日期、废止的前发相关 文件及解释部门的规定	327
重点用语说明	328
附件 1 站名印、反方向行车章、××线 行车章样式	332
附件 2 列车(货车)制动机试验	333
附件 3 列车(客车)制动机试验	335
附表 1 施行持续一定时间全部试验的 车站表	337
附表 2 确需无隔开设备或脱轨器调车作业的 特殊困难车站安全措施表	338
附表 3 禁止跟踪出站调车的站名表	339
附表 4 各区段行车基本闭塞设备情况	340
附表 5 调度集中区段车站 CTC 基本操作 方式	353
附表 6 信号设备加封、加锁分类表	355
附表 7 特准夜间可不在进站信号机柱上 加挂红色信号灯的車站	357
附表 8 电务与车务部门对行车设备的 维护分工表	364

附表 9	电务与工务部门对行车设备的 维护分工表	365
附表 10	电务与供电部门对行车设备的 维护分工表	369
附表 11	信号楼(行车室)行车备品表	372
附表 12	扳道房行车备品表	375
附表 13	铁路车辆禁止溜放和限速 连挂表	377
附表 14	自动闭塞区段站间只有一架通过 信号机的区间	382
附表 15	禁止货物列车机外停车的车站 ...	384
附表 16	隔离开关登记簿	387

总 则

为加强中国铁路北京局集团有限公司(以下简称集团公司)铁路技术管理,根据《铁路技术管理规程(普速铁路部分)》(以下简称《技规》)规定,结合集团公司普速铁路具体情况和运输生产实际,制定本规则。

本规则适用于集团公司管内 200 km/h 以下的铁路(仅运行动车组列车的铁路除外)。合资铁路公司、地方铁路可比照执行。

本规则是根据《技规》的规定,结合集团公司具体情况和广大职工生产实践经验制定的补充规定,是集团公司普速铁路行车组织的基本要求。

本规则是集团公司普速铁路的基本技术规章,各部门、各单位制定的技术管理文件都必须符合本规则的规定。在集团公司明文修改以前,任何部门、任何单位、任何人员都不得违反本规则的规定。

第一章 技术设备

第 1 条 提供行车设备技术资料的规定

1. 提供技术资料的时限及交接要求：

站场设备新建、改建施工时，项目管理机构(单位)应组织施工单位于开通前 1 个月向车务站段、机务段(动车段、车辆段)、调度所提供由设备管理单位审核并加盖公章的技术资料。工程竣工验收交后 5 日内，项目管理机构(单位)组织施工单位向设备管理单位提交竣工资料，设备管理单位审核后，于工程竣工开通后 15 日内向车务站段、机务段(动车段、车辆段)、调度所提供竣工后的技术资料。相关单位提供的技术资料应加盖单位公章，并进行签字交接。

2. 技术资料包括的主要内容：

工务：线名、车站名、股道、坡度、线间距、道岔、线路允许速度、曲线、桥梁、隧道、工务侵限设备、道口、长短链、车站配线图等资料。

电务:闭塞方式(含反方向),信号机名称、类型、位置、显示方式,电码化信息,闭塞分区的起止位置,列控系统的级间转换点坐标、各站(中继站)列控中心管辖范围及纳入列控的车站股道和进路、临时限速设置方式,通信方式,机车综合无线通信设备(CIR)工作模式切换点位置,450 MHz无线列调电台频率切换点位置,装有容许信号的通过信号机、机车信号转换地点、中继站设置地点,侵限设备等资料。

供电:供电臂范围(含分区所、开闭所、牵引变电所的位置),接触网供电示意图,接触网挂网范围,接触网分相,接触网导线高度及支柱侧面建筑限界,设有隔离开关(负荷开关或开关站)控制的接触网线路、电力机车禁停标等。

机务:机车整备设备规模、整备地点及供应能力。

车辆:在线车辆(动车组)检修、检测设备位置及其允许通过速度,吸污设备等技术资料。

信息:与行车有关的信息系统的设备技术资料。

房建:站台、风雨棚等房建设备资料。

货运:超偏载检测设备位置等资料。

3. 行车设备发生变化时,相关设备管理单位应及时将变化的技术资料(包括行车设备操作说明)提供给使用单位。

4. 提供编修《站细》^①技术资料的补充规定:

《站细》由车站站长会同有关单位,结合车站具体情况编制。

工务、电务、通信、供电、信息、房建、机务、车辆、货运等有关单位应积极配合《站细》的编制和修订工作,及时向车站提供编制《站细》所需的技术资料。

(1)工务部门提供:车站平、纵断面图;股道表、道岔表(含道岔侧向过岔速度);进站信号机外最大制动距离内实际逐段坡度和曲线数据;站线、岔线、段管线限制速度,使用机车类型及其地点、限制条件资料;工务设备建筑限界,对侵限设备应注明具体侵限部位及侵限数据。

(2)电务部门提供:信号设备平面布置图(含信号机中心里程)、联锁图表、特殊信号显示说明、特殊联锁关系、闭塞设备的类型、控制台及其他控

^① 《车站行车工作细则》,下同。

制设备盘面图、设备基本性能和使用方法；TDCS、STP 设备基本性能和使用方法，CTCS-2 级区段，设有列控信息的股道和进路；自动化驼峰最短分路道岔轨道电路长度；与行车有关的通信、信号设备的技术资料和使用方法；电务通信、信号设备建筑限界，对侵限设备应注明具体侵限部位及侵限数据。

(3)供电部门提供：接触网高度、分相分段绝缘器位置、供电分段平面示意图、隔离开关、接触网终点标位置及使用办法，线路部分挂网时的挂网长度；照明灯桥、灯塔等设备的数量、位置、能力（容量），供电来源与方式；供电设备建筑限界，对侵限设备应注明具体侵限部位及侵限数据。

(4)信息部门提供：车站与行车有关的信息系统的设备及其使用维护办法。

(5)房建部门提供：候车室、仓库、行车房舍使用面积，站台、风雨棚的长度、宽度和高度；房建设备建筑限界，对侵限设备应注明具体侵限部位及侵限数据。

(6)机务部门提供：站内机车整备设备规模、整备地点及供应能力。

(7)车辆部门提供:固定脱轨器设置地点以及距离出站(发车进路)信号机距离;换长 1.6 及以上的四轴货车车辆类型及其二、三轴间的距离;吸污设备、站内试风装置、地面电源的数量、位置;车辆地面固定设备的具体侵限部位及侵限数据。

(8)货运部门提供:超偏载检测装置及轨道衡设置情况;装卸机械设备情况,各种装卸机械设备的设置地点,起重能力等;货运设备设施、安装在线路两侧或上空侵入限界的装卸机具限界尺寸、货位及装卸作业能力、尽头式站台设置的车钩缓冲装置等;经过轨道衡、特殊线路(如油库线、危险货物仓库线、洗刷线等)作业要求及限制条件;货场内线路用途分工;办理鲜活货物运输作业和货车洗刷消毒作业的项目、作业地点、设施及其作业条件;固定防护信号牌(灯)的安设位置。

(9)车站天桥设施位置、长度、宽度及高度等技术资料由所属单位提供。

给水来源及方式由相关给水设备单位提供。

水塔、水栓等设备的数量、位置、能力由相关单位提供。

(10)站场设备改建或施工时,施工单位必须

于开通时间一个月以前提供上述技术资料(包括设备使用说明书),以便车站提前编制有关作业办法。设备管理单位提供技术资料须加盖单位公章,并对技术资料的准确性负责,与车站签字交接。

第2条 主要行车设备技术资料公布的规定

1. 列车运行监控装置(LKJ)基础数据、列控数据按规定公布,其他行车设备技术资料由设备管理部室负责公布。

2. 纳入集团公司月度施工计划的施工,以下行车设备技术资料发生变化时,由设备管理部室向科信部提供,科信部组织公布。

工务:线名,车站名,股道,坡度,道岔,线路允许速度,曲线,桥梁,隧道,道口,长短链,车站配线图。

电务:闭塞方式(含反方向),信号机名称、类型、位置、显示方式,电码化信息,列控级间转换点坐标,装有容许信号的通过信号机、机车信号转换地点、中继站设置地点。

供电:供电臂范围(含分区所、开闭所、牵引变电所的位置),接触网挂网范围,接触网分相,接触网导线高度及支柱侧面建筑限界,设有隔离开关(负荷开关或开关站)控制的接触网线路。

第3条 行车设备管理界面的规定

1. 行车设备的管理界面应按照有利于安全生产,有利于施工维护,有利于专业管理的原则进行分工。

2. 集团公司各专业部室是相关设备的专业主管部门,负责制定本系统管理设备的用管修制度。各单位是相关设备运用管理的主体单位,根据集团公司文件细化本单位设备用管修制度。对涉及多个部门或单位管理的设备设施应明确管理分界,分工有争议时,有关单位应提交集团公司协调解决。

3. 信号、联锁、闭塞及其他行车设备分工管理的规定。

(1)设备管理分工

①机车信号、列车运行监控装置和列车无线调度通信设备:

机务部门负责电源、车载设备安装基础。

电务部门负责列车运行监控装置、机车信号接收装置、接线盒、机车信号机及其电线路(包括机车信号设备电源引线)的安装和维修;负责机车无线电台、控制盒、扬声器、天线等设备的安装和维修。

②无线调车灯显设备的车载设备由机务部门负责保管,其他由车务部门负责。

③无线调车机车信号和监控系统(STP)设备管理分工:

信号部门负责:联锁数据采集设备、地面机柜系统、车务终端、无线通信设备、网络通信设备、打印机、地面应答器及车载主机、车载应答器查询主机、车载应答器查询天线、与LKJ相关连接线路。

通信部门负责:STP通信使用的数字通道和网桥设备。

机务部门负责:机车电源、车载设备安装基础。

车务部门负责:勾打系统与STP车务终端的网络连接线路。

④进路表示器、发车表示器、发车线路表示器、脱轨表示器由电务维修;车挡表示器、警冲标、站界标、司机鸣笛标、作业标、减速地点标、机车停车位置标、引导员接车地点标由工务维修,车挡表示器用电灯时,其中电灯座、引入线均由电务维修;其他专用的作业标志由使用单位维修。

⑤峰尾停车器管理分工:

峰尾停车器管理以股道间端子盒为界,室内

所有设备、室外电缆、端子盒等归电务部门管理维修,端子盒外与停车器相连的接线及停车器设备归车务部门管理维修。

⑥驼峰连续式调速系统设备管理分工:

以股道间连接可控顶端子盒为界,室内所有设备、室外电缆、端子盒、测长等归电务部门管理维修,端子盒外与可控顶相连的接线及可控顶设备归车务部门管理维修。

⑦货物列车列尾装置主机的安装与摘解、管理、维修由车务部门负责;机车列尾控制设备由电务部门负责安装、维修,机务部门负责日常的使用与交接。

(2)信号设备点灯的分工

①色灯信号机,进路、发车、发车线路、调车表示器,道口自动信号由电务部门负责。

②道岔、车挡表示器安装在车站的由车站负责,在段管线及岔线的由各该单位负责,在区间有人管理的由管理者负责,无人管理的由集团公司根据具体情况指定点灯单位。

③列车标志的摘挂点灯:旅客列车及在运行途中摘挂车辆或变更运行方向由车辆部门负责,

自轮运转特种设备由所属单位负责。

④点灯单位应对照明灯具负责保管、清扫、更换、补充,并及时点灯、灭灯,保证信号不间断地正常显示。

(3)其他行车设备的分工

①脱鞋道岔由工务部门维修。

②减速顶、停车顶由车务部门维修。

③安装在联锁区域内及编组线、专用线、段管线上的道岔表示器,由电务部门负责维修。安装在上述线路上的重锤扳道器、弹簧扳道器,由工务部门负责维修。安装在区间无专人管理及专用线的道岔表示器,由电务部门负责维修。安装在脱鞋道岔、脱轨器上的线路遮断表示器,由电务部门负责维修。安装在转动关闭方木和车挡上的线路遮断表示器,由工务部门负责维修。电灯的灯座、引入线由电务部门维修。

④道岔电热融雪装置管理分工:

道岔电热融雪装置以控制柜总开关上端子分界,引入电缆由供电部门负责管理和维修;控制柜及场内电缆、电热条(管)由电务部门负责管理和维修。

滑床板由工务段负责管理和维修。

⑤房建与供电部门室内外分界：

铁路供电采用架空引入方式的，以建筑物上第一横担分界，横担(包括横担)以内电线路、配电箱、插座等设施由房建单位管理维护，以外由供电单位管理维护。铁路供电采用电缆引入方式的，以电缆终端头分界，端头引出方向电线路、配电箱、插座等设施由房建单位管理维护，端头及引入方向电缆及相关设施由供电单位管理维护。

⑥电务与车务部门对行车设备的维护分工见附表 8。

⑦电务与工务部门对行车设备的维护分工见附表 9。

⑧电务与供电部门对行车设备的维护分工见附表 10。

维修单位应负责编制生产财务计划，负担维修费用，准备维修材料，担当维修工作。

第 4 条 《技规》要求集团公司批准(确定、同意)事项的规定

1. 需集团公司批准(确定、同意)的事项(表 1-1)

表 1-1 需集团公司批准(确定、同意)的事项

序号	需集团公司批准 (确定、同意)的事项	牵头 部门	相关部门	备注
1	站内、区间线路平面及纵断面变动	工务部	运输部、机务部、电务部、供电部等	
2	铁路道口、人行过道的等级、标准、铺设、拆除及是否看守	工务部	安监室、运输部、电务部	
3	特殊情况需设矮型信号机	科信部	安监室、电务部、运输部、机务部	
4	特殊地段因条件限制,信号机需设于右侧	科信部	安监室、电务部、运输部、机务部	
5	信号设备联锁关系的临时变更或停止使用	电务部	运输部、科信部	
6	区间通信柱(通话柱)的设置	电务部	运输部、工务部、供电部	
7	机车乘务制度的确定	机务部	运输部、土房部	
8	确需由车站接触网引接小容量非牵引负荷	供电部	运输部	
9	特殊情况需调整轨面标准线	供电部	工务部、土房部(站台)	
10	特殊情况接触网支柱需悬挂通信、有线电视等非供电线路设施	供电部	电务部	

续上表

序号	需集团公司批准 (确定、同意)的事项	牵头 部门	相关部门	备注
11	需要改变房建设备使用环境和用途	土房部	相关部室	
12	需要迁移、停用信息机房,改变信息机房结构、使用环境和用途	科信部	相关部室	

2. 批准的方式

需集团公司批准(确定、同意)的事项,牵头部门组织研究、相关部门积极配合,原则以集团公司文件批复为准。

第5条 铁路技术设备定期全面检查和专项检查的补充规定

1. 全面检查办法

(1)集团公司以总经理为主任委员,有关部门和单位负责人为委员,组成委员会,每年春、秋两季各安排一次设备全面检查。

(2)特、一、二等站以站长为主任委员,有关单位负责人为委员,组成委员会,对车站(含段管线)内的工务、道口、通信、信号、供电、给水、房建、信息、货运系统及安全防护设施等行车设备,每季度

联合检查一次。

(3)三等及以下车站以站长为主任委员,有关单位专业负责人为委员,组成委员会,对车站(含段管线)内的工务、道口、通信、信号、供电、给水、房建、信息、货运系统及安全防护设施等行车设备每月联合检查一次。

(4)各专业部门明确设备检查的具体内容。

2. 专项检查办法

(1)用仪器检查线路平面及纵断面工作

①正线线路平纵断面复测由集团公司下达任务,有关工务段和旧线测量队(简称旧测队)完成。京广、京哈、京沪、京九、津山线每5年检查一次,其他正线每10年检查一次。

②驼峰及调车场线路溜放纵断面复测由工务段负责,每5年不少于一次。

③其他线路(含代维修专用线)平纵断面由工务段负责,每10年检查一次。

④旧测队和工务段按照分工组织检查,进行资料整理,并报集团公司审查发布。

⑤工务段根据复测资料,按照集团公司文件要求修改线路图表,并移设线路标志。

⑥旧测队和工务段应保留完整的线路平纵断面等技术资料,经审查后的资料,由工务段交集团公司技术档案部门保管。

(2)桥梁检定工作

①桥梁检定工作,由集团公司桥梁检定队负责,根据检定结果,提出桥梁运行条件。

②表 1-2 所列桥梁由于存在病害及承载能力不足,需限重限速运行。

表 1-2 需限重限速运行表

顺号	线别	区 间	里 程	桥名	限速 (km/h)	说 明
1	大台	三家店—门头沟	K18+381	永定河大桥	30	禁止双机重联,必须回送机车时需隔离 3 辆
2	京通	雁栖湖—局界	全线		70	预应力混凝土梁存在质量缺陷
3	津山	迁安—包官营	K336+057	滦河大桥	70(货)	钢梁晃动大
4	京承	顺义—牛栏山下行线	K45+405	庄头村桥		钢梁承载系数低。禁止三机重联,必须回送机车时需隔离 2 辆

(3)桥隧限界检查

对重要线路上的桥隧,每 5 年检查一次,其他线路上的桥隧,每 10 年至少检查一次,由集团公司组织工务段实施,并应绘制区段综合最小限界图,报送集团公司。各工务段对限界变化情况随时掌握,如有变化,立即修正,并上报集团公司。

(4)信号设备限界及显示的检查工作

电务段对信号设备建筑限界及显示,应每年进行一次检查测量,发现问题及时整治,并将检查结果逐级上报。

3. 检查结果处理的规定

检查中发现问题,要及时解决;对危及行车安全的,须立即采取措施;当时不能解决的,要安排计划,限期完成,并进行复查;需要上级解决的,要按程序上报。

第 6 条 事故救援列车、救援队管理的补充规定

1. 救援列车设置情况

(1)集团公司救援列车分布地点及其担当区域见表 1-3。在救援列车所在站,机务、车辆、工务、电务、供电、车站等单位还应设置不脱产救援

班,各救援班长由本单位主管领导担任,需要时,随救援列车出动。

(2)非行车事故动用救援列车,调动权属集团公司机务部。

(3)有关救援列车专用车辆的厂、段、辅(A1)修,应由机务段按定检日期提前 10 天向车辆段请求施修。

(4)救援列车食品由就近机务段供给。

表 1-3 救援列车分布地点及其担当区域

序号	救援列车	担当区段
1	丰 台 限速:120 km/h	京沪线:北京—廊坊北。京广线:丰台—高碑店。京哈线:丰台—三河县(包括通州西,不含三河县)。丰沙线:丰台—旧庄窝(上行)、旧庄窝东(下行)。京九线:北京西—霸州(不含)。京原线:丰台—大涧—K234 局界。西长线:北京西—长阳村
2	张家口 限速:80 km/h	京包线:张家口—青龙桥;张家口—郭磊庄—K225 局界。丰沙线:张家口—旧庄窝(不含)、旧庄窝东(不含)。宣庞线:张家口—庞家堡。唐包线:丰宁—友谊水库(不含)

续上表

序号	救援列车	担当区段
3	天津北 限速:120 km/h	京沪线:廊坊北—南仓—沧州。津山线:天津北—七道桥(不含)。南堡线:天津北—南堡。津蓟线:天津北—蓟州北。津霸线:天津北—霸州(不含)。北环线:南仓—北塘西
4	怀柔北 限速:80 km/h	京承线:怀柔北—密云北—通州西(不含密云北,通州西)。京通线:怀柔北—滦平,怀柔北—青龙桥(不含)
5	承德 限速:80 km/h	京承线:承德—密云北。锦承线:承德—平泉。承隆线:承德—隆化—滦平(不含)
6	唐山北 限速:120 km/h	京哈线:三河县—唐山北—滦县—秦皇岛—局界(K312+500)。津山线:七道桥—狼窝铺—卢龙—秦皇岛—龙家营(包括局界 K433)。卑水线:卑家店—沙河驿镇。马沙线:马铺营—沙河驿镇。七滦线:七道桥—滦县。唐遵线:唐山南—石人沟。唐包线:唐海—丰宁(不含)。迁曹线—局界。唐山北联络线:唐山北—杨家口
7	石家庄 限速:120 km/h	京广线:石家庄—邢台;石家庄—高碑店(不含)。石德线:石家庄—辛集。石太线:石家庄—赛鱼—局界(K117);阳涉铁路

续上表

序号	救援列车	担当区段
8	邯 郸 限速:80 km/h	京广线:邢台(不含)—邯郸—安阳(不含)。沙午线:邯郸—上泉—午汲(包括矿山线)。马磁线:邯郸—和村—磁山(包括峰峰)。邯长线:邯郸—长治北(不含)
9	衡水西 限速:80 km/h	石德线:辛集(不含)—衡水Ⅱ场—德州。京沪线:德州—沧州(不含)。京九线:霸州—衡水西—临西

2. 救援队设置及管理补充规定

(1)在无救援列车的编组站、区段站和二等以上车站以及集团公司指定的车站,由车站牵头组建不脱产的事故救援队。救援队由站区内相关车站、机务、工务、电务、车辆、供电、给水、货运、装卸、公安等单位人员组成(表 1-4),应集中住在最近地点以便召集。救援人员接到通知后,应迅速出动,不受指定人数的限制。救援队应配齐性能良好的简易起复设备、工具和备品。

表 1-4 救援队组成情况表

设置地点	等级	队长	副队长	队员组成人数								工具备品存放地点
				车务	机务	工务	电务	车辆	供电	公安	合计	
隆 化	一	站长	机务折返点专业人员	5	5	6	2	8		2	28	隆化站
平 泉	一	站长	工务车间主任	5		10	1			1	17	平泉站
大 洞	一	站长	工务车间主任	6		6					12	大洞站
龙家营	一	站长	工务车间主任	10		10	2				22	龙家营站
德 州	一	站长	机务运用主任	10	5	10	5	10		4	44	德州站
磁 县	一	站长	工务车间主任	6		10	1		8	1	26	磁县站
微子镇	一	站长	工务车间主任	8		10	1			1	20	微子镇站
临 西	一	站长	工务工长	8		10	1			2	21	临西站
阳泉机务运用车间	一	机务运用主任	站 长	20	10	10	2	10	5	2	59	阳泉机务运用车间

续上表

设置地点	等级	队长	副队长	队员组成人数								工具备品存放地点
				车务	机务	工务	电务	车辆	供电	公安	合计	
高各庄	一	站长	工务工长	8		10	1			1	20	高各庄站
杨 村	一	站长	工务车间主任	5		10	2			2	19	杨村站
涞 源	一	站长	工务车间主任	5		8	1			1	15	涞源站
白 涧	一	站长	工务车间主任	5	2	2	2			1	12	白涧站
康 庄	一	站长	工务车间主任	5		8	2			1	16	康庄站
雁 翅	一	站长	工务工长	5		10	2				17	雁翅站
密云北	一	站长	工务车间主任	5		10	2			2	19	密云北站
洞庙河	一	站长	机务折返点专业人员	8	5	5	2			1	21	洞庙河站
滦 平	一	站长	工务车间主任	8		8	2			2	20	滦平站
沧 州	一	站长	工务车间主任	10	5	5	2			2	24	沧州站

续上表

设置地点	等级	队长	副队长	队员组成人数								工具备品存放地点
				车务	机务	工务	电务	车辆	供电	公安	合计	
唐官屯	一	站长	工务工长	10		15	2			2	29	唐官屯站
汉沽	一	站长	工务车间主任	10		10	2			2	24	汉沽站
昌黎	一	站长	工务车间主任	10		10	5		5	4	34	昌黎站
抚宁	一	站长	工务车间主任	10		10	3		9	4	36	抚宁站
古冶	一	站长	机务运用主任	10	5	8	1	5	2	1	32	古冶站
蓟州北	一	站长	工务工长	10	5	10	5		6	4	40	蓟州北站
高碑店	一	站长	工务车间主任	8		10	2		6	2	28	高碑店站
定州	一	站长	工务车间主任	8		10	2		7	2	29	定州站
沙河市	一	站长	工务车间主任	8		10	2		6	1	27	沙河市站
肃宁	一	站长	工务车间主任	8		10	2		2	2	24	肃宁站
霸州	一	站长	工务车间主任	8		10	2		2	2	24	霸州站

续上表

设置地点	等级	队长	副队长	队员组成人数								工具备品存放地点
				车务	机务	工务	电务	车辆	供电	公安	合计	
井 陘	一	站长	工务车间主任	8		10	2		4	2	26	井陘站
辛 集	一	站长	工务车间主任	8		10	2		1	2	23	辛集站
涉 县	一	站长	工务车间主任	5	2	6	1		2	1	17	涉县站
保 定	一	站长	机务运用主任	10		10	5	5	9	4	43	保定机务运用车间
磁山机务检修车间	一	机务检修车间主任	站长	5	10	10	5	5	2	2	39	磁山机务检修车间
固 安	二	站长	工务车间主任	5		10	1		2	1	19	固安站
南 口	二	站长	机务运用主任	5	10	6	2	1		1	25	南口站
三家店	二	站长	机务运用车间主任	5	5	10	2		7	2	31	三家店站
廊坊北	二	站长	工务车间主任	8		10	2		3	2	25	廊坊北站

续上表

设置地点	等级	队长	副队长	队员组成人数								工具备品存放地点
				车务	机务	工务	电务	车辆	供电	公安	合计	
承德	二	站长	机务运用主任	10	10	10	5	5	3	3	46	承德站
古北口	二	站长	工务车间主任	5		8	2		2	1	18	古北口站
通州西	二	站长	工务工长	10		8	2			1	21	通州西站
沙城	二	站长	工务车间主任	8	1	10	2	5	2	2	30	沙城站
宣化	二	站长	工务车间主任	10	1	10	2	5	4	2	34	宣化站
汉沟镇	二	站长	工务工长	8		10	5			2	25	汉沟镇站
张贵庄	二	站长	工务工长	10		10	2			1	23	张贵庄站
军粮城	二	站长	工务工长	10		10	2			1	23	军粮城站
北塘	二	站长	工务工长	10		10	2			1	23	北塘站
曹庄	二	站长	工务工长	10		5	2			1	18	曹庄站
秦皇岛南	二	站长	工务工长	15		8	2	8	4	5	42	秦皇岛南站

续上表

设置地点	等级	队长	副队长	队员组成人数								工具备品存放地点
				车务	机务	工务	电务	车辆	供电	公安	合计	
塘沽	二	站长	机务运用车间主任	10	2	10	2	4	2	2	32	塘沽站
唐山	二	站长	工务车间主任	10	10	10	8	8	12	6	64	唐山站
唐山南	二	站长	工务车间主任	6	2	10	2		3	2	25	唐山南站
杨家口	二	站长	工务工长	8		5	2				15	杨家口站
滦县东	二	站长	工务工长	10		5	5			1	21	滦县东站
石门	二	站长	工务工长	8		8	2				18	石门站
九龙山	二	站长	工务工长	8		8	2				18	九龙山站
北戴河	二	站长	工务车间主任	10		10	3			3	26	北戴河站
包官营	二	站长	工务工长	8		8	2				18	包官营站
迁安	二	站长	工务车间主任	8		8	2			1	19	迁安站
卢龙	二	站长	工务车间主任	8		8	2		2	2	22	卢龙站

续上表

设置地点	等级	队长	副队长	队员组成人数								工具备品存放地点
				车务	机务	工务	电务	车辆	供电	公安	合计	
义卜寨	二	站长	工务工长	8		8	2				18	义卜寨站
滦 县	二	站长	工务车间主任	10		10	2			1	23	滦县站
开 平	二	站长	工务工长	5		5	1				11	开平站
胥各庄	二	站长	工务工长	8		5	1				14	胥各庄站
雷 庄	二	站长	工务工长	8		5	1				14	雷庄站
燕 郊	二	站长	工务工长	10		5	1			1	17	燕郊站
三河县	二	站长	工务车间主任	10		5	1			1	17	三河县站
玉田县	二	站长	工务车间主任	10		5	1		6	1	23	玉田县站
银城铺	二	站长	工务工长	8		5	1			1	15	银城铺站
唐山北	二	站长	机务运用车间主任	8	10	5	2	2	4	2	33	唐山北站
遵 化	二	站长	工务工长	8		4	1			1	14	遵化站

续上表

设置地点	等级	队长	副队长	队员组成人数								工具备品存放地点
				车务	机务	工务	电务	车辆	供电	公安	合计	
宝 坻	二	站长	工务车间主任	5		8	1			1	15	宝坻站
大毕庄	二	站长	工务工长	5		8	1		3	1	18	大毕庄站
北塘西	二	站长	工务工长	10		12	7	7		2	38	北塘西站
沙河驿镇	二	站长	工务工长	10		7	2	5		1	25	沙河驿镇站
静 海	二	站长	工务车间主任	10		10	2			1	23	静海站
东 光	二	站长	工务车间主任	10		10	2			1	23	东光站
青 县	二	站长	工务车间主任	10		10	2			1	23	青县站
吴 桥	二	站长	工务车间主任	10		10	2			1	23	吴桥站
衡 水	二	站长	工务车间主任	10		10	5	5	6	3	39	衡水站
彭 城	二	站长	工务车间主任	4		6	2			1	13	彭城站

(2)救援队所在地发生事故时,救援队应立即

出动,无须等待调度命令。

(3)事故发生后,由就近车站站长立即通知有关电务工区,并根据需要通知供电工区,安装现场照明。通信工区要保证事故现场与列车调度员及两端车站的电话畅通。

(4)在使用通话柱的区段内,发生事故时,乘务人员应使用最近通话柱(通话柱钥匙由通信段配发),按使用说明拨号,要始终接通行调回线与集团公司保持联系,不得任意改拨到其他回线,待通信人员赶到现场再行加挂电话。

(5)事故救援领导人有权使用该站各单位的任何工具、材料,调派人力,迅速运往现场。事故现场由救援列车主任一人指挥工作(救援列车未到达时为救援队长),集团公司有关领导到后,事故救援领导人应汇报工作计划和安排,并按其指示办理。

(6)各救援队工具、材料,由救援队长建立台账,由队长安置并加锁保管,每季至少检查一次,非事故救援工作不准使用,发生丢失或保管不当损坏时,队长应及时提出丢失损坏请领理由书,报集团公司批准后,方准给予补充或修理。事故破

坏的设备,所需材料应由材料厂补充,不受计划限制,直发料由集团公司供给。

第7条 利用到发线装卸货物的管理规定

1. 到发线原则上禁止装卸车,必须在到发线装卸车时,经集团公司批准,纳入《站细》《货细》^①。

2. 到发线装卸货物时,在卸货一面路基边坡上加装防护措施,在不影响接发列车的情况下,准按下列规定办理:

(1)CTCS-2 级区段的车站邻近正线的到发线不得兼货物线,禁止装卸车作业。

(2)货运营业办理限制仅为办理专用线、专用铁路整车到发的车站,不准在到发线进行装卸作业。

(3)在到发线办理装卸作业仅限煤、灰、沙、渣类货物和包件类货物。

(4)到发线的装卸作业必须由路内装卸单位或与铁路签订协议的装卸业务承包单位承担。监装卸货运员、装卸车负责人应加强监护,保证装卸作业不影响邻线接发列车和调车作业的安全。

^① 《货运管理细则》,下同。

(5)不准在到发线与正线之间进行货物装卸作业。在到发线与到发线、到发线与其他站线之间,必须保证将待装或卸下的货物堆放于距钢轨头部外侧 1.5 m 以外,或卸下的货物卸于路基石砟水平以下;站台上堆放的货物,距站台边缘不得少于 1 m。

(6)车站值班员接到装卸车通知后,应将有关注意事项通知货运员。

(7)装卸车负责人应每车指派一名组长,负责该车装卸车工作,装卸作业完毕后,会同监装卸货运员确认对行车安全无碍后,关好车门。

(8)货运人员对卸在到发线旁的货物应积极督促收货单位或卸车工组负责人及时搬出,并报告车站值班员。在未搬出前,车站值班员在每次接发列车前,必须通知货运人员检查堆放的货物,确认不影响行车安全后,方准使用该线接发列车。

(9)调车指挥人在连挂车辆前,应亲自或指派其他调车人员检查线路,确认线路旁存放的货物未侵入限界,并已堆放稳固后,方准作业。

(10)路料等特殊货物必须在到发线装卸时,应制定安全措施。

(11)车站会同货运中心、工务等部门根据线路设备具体情况制定保证行车安全和人身安全及道床、路基完整的措施。

(12)装卸作业不得损坏线路设施。

第8条 道岔加锁装置及道岔表示器管理的补充规定

1. 安装加锁装置、道岔表示器的道岔种类

(1)联锁道岔应配备紧固、加锁装置,未设联锁而需加锁的道岔也应安装加锁装置。

(2)带柄标志的道岔应设置道岔表示器。

2. 加锁装置、道岔表示器的配备、管理单位(部门)

手扳道岔闭止把和带柄标志的加锁装置由电务段负责,勾锁器由车务站段(专用线、段管线由所属单位)负责。

道岔表示器由电务段负责维修。

第9条 道岔紧固的规定

1. 道岔联锁失效准备进路时,除按规定加锁外,还须紧固。联锁道岔应配备道岔紧固装置,包括密贴尖轨紧固器、斥离尖轨限位器、可动心轨紧固器,由工务部门配备、保管。

2. 车务按规定加锁完毕通知工务紧固(非设备维护单位在营业线施工时由施工单位负责紧固,工务负责监护);分动外锁闭道岔加锁紧固时,工务须对可动心轨、密贴尖轨、斥离尖轨紧固。

3. 不同型号道岔紧固位置及数量规定。

(1)尖轨长度为 7.7 m 的 12 号道岔(即普通型道岔)及 12 号以下道岔:

在道岔尖轨第一牵引点后第一枕空间处加 1 个紧固器。

(2)18 号道岔及尖轨长度 7.7 m 以上的 12 号道岔:

在道岔尖轨第一、第二牵引点后第一枕空间处各加 1 个紧固器;对可动心道岔还应在可动心辙叉第一牵引点后第一枕空间处加 1 个紧固器。

(3)30 号道岔:

在道岔尖轨第一、第二、第三牵引点后第一枕空间处各加 1 个紧固器;在可动心辙叉第一牵引点后第一枕空间处加 1 个紧固器。

(4)38 号、42 号道岔:

在道岔尖轨第一、第二、第三牵引点后第一枕

空间处各加 1 个紧固器；在可动心辙叉第一、第二牵引点后第一枕空间处各加 1 个紧固器。

(5)遇有道岔紧固位置不便时，可向规定的位置前移(第一牵引点除外)或后移 1 个枕空。

第 10 条 道口管理的补充规定

1. 新建、改建、拆移道口的规定

(1)新建、改建、拆移道口原则上应列入基建、大修计划，如遇特殊情况需要设置的，由建设单位报集团公司批准。

(2)在铁路线路上设置或者拓宽铁路道口、人行过道时，由需求单位报集团公司批准；位于专用线时，还应征得该线产权单位和车站的同意。

(3)有人看守道口，必须在设备齐全、配备道口看守后，方能开通使用。

2. 道口栏杆、栏门定位的规定

栏杆(门)以对道路开放为定位。特殊情况下需要以对道路关闭为定位时，报集团公司工务部批准。

3. 道口设备维修管理的分工

(1)道口铺面、护桩、标志、栏杆及栏门由工务部门负责维修。通信、信号、电铃、无线预警装置、

照明及道口房屋等设备,分别由电务、通信、房建等部门负责维修并保证良好使用,供电部门负责提供电源。道口设备发生故障时,由道口看守单位通知设备管理单位及时进行修复。

(2)道口的看守:站内由车站看守,区间由工务看守。专用线道口应由产权单位管理和看守。

(3)道口设备及备品由看守单位负责管理。

(4)看守道口的电话与有关车站接通的,列车通过该道口前,由车站通知道口看守人员。道口看守人员必须坚守岗位,以瞭望为主,电话通知为辅。

(5)道口的防护设备及电源不得任意停用,如确需暂时停用,应事先通知道口看守单位,道口看守单位应采取安全措施。

4. 电气化铁路平交道口规定

(1)电气化区段平交道口必须在线路两边公路来车方向安装道口限高架,限高架与线路钢轨外侧的距离,不得少于 12 m。

(2)道口限高架由施工单位制作设置。供电段应在电气化设备接管时做好验收工作,在使用中做好维修养护工作,并应按照有关规定制作限

高架揭示牌。

(3)各种可能触动限高架横板的,严禁通过铁路道口。如必须通过时,须经供电段同意,待接触网停电采取防护措施后方准通过铁路道口。

(4)车辆和人员通过道口时,须遵守下列规定:

①通过道口车辆限界及货物装载高度(从地面算起)不得超过 4.5 m,超过时,应绕行立交道口或进行货物倒装;

②通过道口车辆上部或其货物装载高度(从地面算起)超过 2 m 通过平交道口时,车辆上部及装载货物上严禁坐人;

③人员持有长大、飘动等物件通过道口时,不得高举挥动,应与牵引供电设备带电部分保持 2 m 以上的距离。

第 11 条 站内铺设及拆除道岔、线路的补充规定

1. 站内铺设及拆除道岔、线路须经集团公司批准,有关施工纳入营业线施工管理。

2. 在联锁区内接入道岔,道岔表示须纳入联锁。

3. 新铺到发线邻靠站台时,需按设计文件满足建筑限界要求,相关设备管理单位应对限界进行复测。

第 12 条 配备 GSM-R 手持终端和无线对讲设备的补充规定

1. 补充配备 GSM-R 手持终端和无线对讲设备的岗位。

(1)GSM-R 线路区段,车站助理值班员(含外勤、内勤)以及工务、供电、信号、通信等现场维护人员可按规定配备 GSM-R 手持终端。

(2)客运车站内与接发列车有关的客运人员可配备无线对讲设备。

2. GSM-R 手持终端和无线对讲设备的使用管理补充要求。

使用 GSM-R 手持终端时,司机、车辆乘务员(随车机械师)、列车长等人员应进行车次功能号注册;助理值班员(外勤)等承担行车指挥职能的人员应进行身份功能号注册。

无线对讲设备应按照旅客列车/车站客运人员(400/450 MHz)无线通信对讲设备信道配置表进行频率设置。列车内乘务人员之间需通话时,

主叫方应转换对讲机通信频道至被叫方守候频率建立通信,通信结束后,主叫方应及时调回原频率守候。

第 13 条 行车相关信息系统管理的补充规定

1. 行车直接相关信息系统(以下简称信息系统),包括列车调度指挥系统(TDCS)、调度集中系统(CTC)、运输调度管理系统(TDMS)、车站管理信息系统(SIMS)、编组站综合集成自动化系统、牵引供电远动系统、机务运用安全管理信息系统、车辆轴温智能探测系统(THDS)、铁路客车故障轨旁图像检测系统(TVDS)、危险货物运输安全监控系统、货车装载视频监控系统、货运票据电子化相关系统等。

2. 行车直接相关信息系统运行维护界面管理的特殊规定。

(1)设备管理单位应严格执行有关专业管理办法;数据共享提供方应确保数据的完整性、准确性、及时性,发生数据交换异常时相关单位应检查各自系统,互相通报情况,并妥善处置。

(2)网络管理分界:

综合信息网广域网和局域网：以局域网用户边缘路由器(CE)所在机房第一进线端子为界，端子(不含)以外由通信专业维护管理，端子以内由信息专业维护管理。

3. 纳入集团公司营业线施工管理范围的信息系统施工，按照营业线施工安全管理相关规定执行。

4. 行车直接相关信息系统网络安全管理的基本要求。

加强网络边界安全防护，安全生产网与内部服务网间实行逻辑隔离，安全生产网、内部服务网与外部服务网间实行安全隔离，禁止安全生产网和内部服务网直接与互联网连接。

信息系统维护和使用单位应建立健全网络安全责任制度，明确岗位及人员的网络安全责任，加强重点岗位人员的保密管理；严格执行信息系统等级保护制度，按规定开展等级保护测评，落实终端安全防护。

第 14 条 非供电人员使用隔离开关的规定

1. 手动隔离开关管理的规定。

(1)隔离开关必须由指派的操作人，在安全监

护人的监护下进行操作。操作人及安全监护人须由供电段与车务、机务、货运、车辆等单位共同组织培训,并经考试合格,由供电段发给合格证后方可作业。

(2)隔离开关由供电段负责养护、维修,确保技术状态良好。发现开关不良时,应立即通知供电调度派接触网人员处理,非接触网人员不得自行处理。

(3)隔离开关定位时,应处于合闸送电状态,无论定位或反位均应加锁,其中一把钥匙交使用单位保管,存放在固定地点。

(4)操作隔离开关应配置绝缘手套、绝缘靴、绝缘棒和绝缘板等备品,每6个月由使用单位送供电段进行一次试验。每次使用前,使用人要检查有无裂纹、是否漏气。

2. 手动隔离开关使用的规定。

(1)隔离开关操作的规定:

①使用单位应备有《隔离开关登记簿》(附表16),并建立隔离开关使用登记制度。

②设在车站(含货场、货物线、专用线)的隔离开关,每次开闭须分别向车站值班员汇报、登记。

影响接发列车的线路,车站值班员在取得列车调度员的命令后(此命令须经供电调度员同意)方能办理,合闸后应立即向列车调度员报告合闸时分。不影响接发列车的线路,由车站值班员根据实际情况予以批准。

③由机务、车辆、动车段人员负责操作的隔离开关,每次开闭前须履行批准、登记手续。

④断电后为防止电力机车进入无电区段,车站值班员须在控制台该线路两端按钮上揭挂“停电”表示牌。

⑤隔离开关使用情况,要纳入交接班内容,严格交接。

(2)隔离开关的操作程序:

操作隔离开关时,有关人员必须穿戴好规定的绝缘靴和绝缘手套,并使用绝缘棒等工具,站在绝缘板上操作。

①断电前,必须检查在电分段(分段绝缘器或起电分段作用的绝缘锚段关节)内的所有电力机车受电弓是否降下,未全部降下时应通知司机降下后,方准操作。

②操作前,必须确认隔离开关和传动装置状

态正常、保护接地线良好、接触网正常,方准按规定操作。

③操作时,操作人员的身体各部位不得与支柱及周围任何物体或人员相接触,准确迅速地一次操作到位,中途不得停留或冲击。

④操作完毕,须确认隔离开关已正确地转到规定位置后,再加锁。

⑤遇雷电天气时,禁止操作隔离开关。严禁带负荷操作隔离开关。作业结束后应及时闭合。

3. 电动隔离开关管理、使用的规定由使用单位根据设备条件自行制定。

第 15 条 机车运用状态的补充规定

轮缘原设计厚度在 25 mm 及以下的机车,原则上不得经国铁线路运行。遇特殊情况必须运行时,经集团公司机务部组织检查,确定运行限制条件。

第 16 条 电动转辙机钥匙、手摇把及道岔电锁器钥匙保管使用的规定

1. 电动转辙机钥匙、手摇把的配备及保管制度。

(1)集中联锁的电动转辙机手摇把(含电液

转辙机速动扳手及方铁),应存放在指定地点,并实行统一编号、统一装箱、电务车务双方加锁、电务加封、车站保管的制度,手摇把的数量由车务和电务共同确定,编号由电务负责,钥匙由车务和电务分别保管;无信号工区的车站实行统一编号、统一装箱、车务加锁、电务加封、车站保管。

(2)集中联锁的电动转辙机钥匙由电务负责配备,使用与信号设备钥匙有区别的专用钥匙,类型应全站保持一致。车务使用的备用钥匙数量由车务和电务共同商定,与手摇把一起存放在箱内。

2. 电动转辙机钥匙、手摇把使用办法。

电动转辙机钥匙、手摇把需使用时,应在《行车设备检查登记簿》内登记后,方可使用。

3. 电动转辙机钥匙、手摇把收回规定。

电动转辙机钥匙、手摇把使用后应及时收回,由车站、电务双方清点数量并核对号码后装箱加锁加封,在《行车设备检查登记簿》内销记。

4. 道岔电锁器备用钥匙保管与使用的规定。

(1)电锁器联锁的车站,电务部门应配有道岔

电锁器的备用钥匙,放入专用箱内,由信号工区加封,启用时须经车站值班员的允许,并在《行车设备检查登记簿》内登记。

(2)停电或故障时,扳道员应立即向车站值班员报告,因信号工区来不及处理时,经车站值班员允许可启封使用备用钥匙,于转换道岔后,应立即恢复加锁,此时禁止开放信号。

5. 信号设备加封、加锁分类见附表 6。

第 17 条 信号机夜间加挂信号灯的补充规定

1. 进站及线路所通过信号机灭灯或发生故障不能关闭需加挂信号灯的车站,其灯插由电务段配置,灯具及其揭挂由车站负责。

2. 由于条件限制,当进站信号机灭灯或发生不能关闭的故障时,特准夜间可不在进站信号机柱上加挂红色信号灯的车站见附表 7。

第 18 条 响墩、火炬、短路铜线管理的补充规定

1. 各单位应在每个响墩、火炬上注明收到年、月、日,保管时避免摩擦、挤压、受潮。

2. 响墩、火炬每年 9 月采取抽样办法进行试验,抽样试验良好时,由主持试验部门记录试验

年、月、日及抽样办法备案,发现不良的响墩及火炬立即换领。

试验响墩时应利用单机或轨道车试验,并通知公安人员及机车乘务组。

短路铜线每年检定一次。

3. 使用响墩时,将响墩放置在钢轨顶上,但遇到在钢轨接头、道岔、道口时,应将响墩设置向外延伸。使用火炬时,应放在易于瞭望的地点。

自动闭塞区段短接轨道电路时,将短路铜线两端紧固在钢轨上,不得脱落,避开钢轨锈渍和调谐区。

第 19 条 其他规定

1. 轨面标准线设置的补充规定

(1)轨面标准线和其标明的数据,是确定轨面、接触网导线、隧道边墙及接触网支柱相对位置的依据,是工务线路维修、接触网检修作业时共同遵守的标准。

(2)因线路改建、大修等施工引起轨面标高或侧面限界发生变化时,该工程的设计审查工作应有供电、工务部门人员参加,其设计、施工文件需报集团公司审批。

2. 一般构造以外的其他道岔侧向通过速度的规定

一般构造以外的其他道岔侧向通过速度见表 1-5。

表 1-5 一般构造以外的其他道岔侧向通过速度(km/h)

道岔种类	辙叉号					
	12	11	10	9	6.5	6
复式交分道岔	40	35	—	25	—	—
双开道岔	40	35	25	25	25	20

京沪线杨村站 5/7 号道岔侧向不允许通过旅客列车。

3. 区间未设辅助所的道岔管理分工

- (1) 道岔的清扫由所属养路工区负责；
- (2) 道岔表示器的点灯工作由车站负责；
- (3) 使用办法由管理站纳入《站细》。

4. 行车设备试验

行车设备的试验(试用)应在科研试验基地进行,必须在运营线上试验(试用)时,须经集团公司批准并应有必要的安全措施、在限定的期限内进行。固定设备试验(试用)完了后立即撤除。

5. 车站行车备品的规定

车站信号楼(行车室)、扳道房行车备品见附表 11、附表 12。

第二章 行车组织基本要求

第 20 条 钟表的配置、校对、检查、修理及时钟校准办法

1. 行车钟表的管理

(1)铁路行车房舍内和办理行车工作的有关人员配备使用的钟表,由使用单位负责配置、校准及维修。

(2)使用单位应定期对钟表进行检查和更换电池,发现故障及时修理或更换,保证正常使用。

2. 时钟校对

(1)列车调度指挥系统(TDCS)、调度集中系统(CTC)设备通过高精度授时仪获取准确时钟,自动统一系统内计算机的时钟。

(2)不具备时钟精度自动校核功能的计算机联锁设备每年、信号集中监测设备每半年由电务维护人员进行一次时钟精度校核。

具备自动校时条件的行车类信息技术设备,

通过连接集团公司时钟自动校对系统时钟;不具备自动校时条件的行车类信息技术设备,系统维护人员每年组织一次系统时钟校核。

(3)机车综合无线通信设备(CIR)采用全球定位系统自动校时,以 CIR 时钟作为动车组其他系统设备时钟的基准。

列车运行监控装置(LKJ)、列车运行控制系统(ATP)设备由电务人员在机车、动车组出库前进行时钟精度检查校核。动车组监控屏(IDU/MON/HMI/TD)、乘客信息系统(PIS)的时钟,由车辆人员在动车组出库前进行时钟精度检查校核。

第 21 条 枢纽地区及个别区间列车运行方向的规定

1. 凡由枢纽站开向各支线的小运转列车为下行;由各支线向枢纽站开行的小运转列车为上行。

枢纽环行小运转列车的车次、方向由运行图规定。

2. 枢纽地区使用直通车次与规定方向不符的具体区间由运行图规定。

3. 枢纽地区新建、改建线路时,枢纽地区列车运行方向由集团公司公布,纳入列车运行图文件。

第 22 条 发布、转达行车调度命令的补充规定

1. 补充列车调度员需发布调度命令的项目见表 2-1。

表 2-1 行车调度命令项目表

序号	命 令 项 目	受令者	
		司机	车站值班员
1	封锁、开通站内股道(道岔、线路)		○
2	实行《接触网停电卡片》制度的接触网停、送电		○
3	隔离开关操作命令		○
4	遇特殊情况,临时在无隔离开关的接触网线路上非供电人员上车顶进行作业处理故障		○
5	进站(接车进路)信号机故障时使用引导手信号接车	○	○
6	机车(动车组)遇列车无线调度通信设备临时故障	○	○
7	区间岔线取送车	○	○
8	临时登乘机车(抢救急需、中间站技检作业)	○	○

续上表

序号	命令项目	受令者	
		司机	车站值班员
9	计轴式自动站间闭塞区段两端车站值班员使用复零按钮		○

注:1. 画○者为受令人员;

2. 上述调度命令,如涉及其他单位和人员时,应同时发给。

2. 使用列车无线调度通信设备发布、转达调度命令的规定

(1)准许使用列车无线调度通信设备发布、转达的调度命令项目按照《铁路运输调度规则(普速铁路部分)》及中国国家铁路集团有限公司(以下简称国铁集团)、集团公司相关文件执行。

(2)使用列车无线调度通信设备转达命令或联系列车运行注意事项时,车站值班员(列车调度员)、司机应相互复诵,讲明车次、车站、互报姓名。

3. 其他特殊规定

调度集中区段,列车调度员(车站值班员)在发布(转达)调度命令时,可使用 CTC 终端向司机下达书面调度命令,司机须及时签认接收。司机对其内容有疑问时,须立即向列车调度员(车站值

班员)询问。来不及及时,在进入关系区间前的车站停车下达或交付。列车调度员(车站值班员)不能使用 CTC 终端向司机下达(转达)书面调度命令时,语音记录装置良好且符合使用列车无线调度通信设备发布、转达调度命令内容的,列车调度员(车站值班员)可使用列车无线调度通信设备向列车司机发布(转达)调度命令,其他情况需向关系区间前的车站发布,由车站值班员(车务应急值守人员)向司机停车交付。

第 23 条 回送动车组以外的客车底列车的补充规定

1. 接发回送整列客车底列车有关运行条件、接发列车限制等按货物列车办理。

图定回送的客车底列车应指派车辆乘务人员值乘。

2. 回送客车底列车的技检作业,经过客列检时,由 TVDS 动态检车室或客列检负责;经过货列检时,由货列检负责。

回送整列客车底列车按线路允许速度(含临时限速)和机车车辆最高运行速度的限制运行。

第 24 条 道岔清扫分工的规定

1. 车站(线路所)集中联锁道岔,由电务部门负责清扫。段管线内集中联锁道岔,电务部门负责维修的由其负责清扫,其他由段管线管理单位负责清扫。

2. 车站(线路所)非集中联锁和无联锁的道岔,由车站负责清扫。段管线非集中联锁和无联锁的道岔,由段管线管理单位负责清扫。

第 25 条 车站道岔、股道编号及线路有效长的补充规定

行车设备坐标以工务里程体系为准。

1. 新建项目中道岔、股道编号须按规定编号。车站控制台与工务的道岔、股道编号应一致,由建设单位组织设计单位和相关业务部室共同审核确认;设备更新改造时,设计方案由主管部门牵头组织审核共同确认。

2. 股道及道岔编号应符合《技规》规定,集中联锁控制台和现场须保持一致,出现不一致时,原则上按控制台统一编号。

非联锁区的道岔及股道编号,由工务会同车务、

电务(机务、车辆等单位)共同确定,并纳入《站细》。

线路有效长的具体起止点由车务、工务、电务单位根据设备具体情况共同确认。

第 26 条 其他规定

电气化区段安全作业的规定:

1. 凡可攀登并能接近接触网的各种机车、客车、吊车及建筑物的梯子、支架等,均应挂有“禁止攀登”“有电危险”等字样的醒目标语或警告牌,以提醒作业人员的注意。标识牌由设备所属单位负责安装维护。

2. 在接触网停电并接地前禁止进行下列作业:

(1)人员或工具距接触网有电部分不足 2 m 的作业;

(2)攀登到车顶上,或在车顶上进行任何作业(如检查车顶设备、上水等);

(3)开闭罐车和冷藏车的注口(盖)或在这些注口处进行任何工作;

(4)在敞、平车上装卸作业(平车装卸钢轨、轨枕、弃土以及风动石砟车卸车时除外);

(5)相邻线吊机装卸作业;

(6)用水管冲洗车辆,向牲畜车上浇水或用杆子测量货物高度以及打开车顶盖等;

(7)高压水管冲洗钢梁以及上跨桥限界检查。

第三章 编组列车

第 27 条 列车中编挂车辆的补充规定

1. 动车组以外的旅客列车中编挂车辆的补充规定

(1)编组旅客列车时,列车首尾两端须编挂装有客车列尾装置主机的客车。

装用客车列尾装置主机的列车,尾部加挂客车原则上不得超过 2 辆;在始发站,遇特殊情况装用客车列尾装置主机的列车尾部确需加挂超过 2 辆客车时,最后一辆必须为安装有客车列尾装置主机的客车。

(2)旅客列车首尾两端装有客车列尾装置主机的客车原则上不在途中摘下。

2. 货物列车中编挂车辆的补充规定

(1)客车编入货物列车时,客车与机车、货车连接后,由检车人员负责将客车钩锁销与钩提杆捆绑,有渡板时将渡板吊起。

使用货车列尾装置的区段,货物列车尾部不得编挂客车。

(2)门头沟—落坡岭间下行货物列车按机车次位为重车、空车的顺序编组。

3. 货车编组隔离的补充规定

(1)装载△₁~△₈货物的车辆编挂于小运转列车时,与牵引机车可只隔离一辆(无隔离要求的除外),但△₃与△₇、△₈车辆不能编入同一列车;△₄、△₅、△₇、△₈车辆相互间也至少隔离一辆。调车作业时与机车可不隔离。

(2)机车进入油库、炸药库、军用弹药库及其他易燃、易爆危险品库取送作业时,其安全防护措施及隔离条件由车站、机务段与专用线所属单位根据具体情况在保证安全的前提下协商确定。具体办法由相关单位与企业签订协议并纳入《站细》。

(3)在4月、5月、6月、10月份防火季节,装有未经化学防火剂处理的腐朽木材的车辆,挂于集团公司管内摘挂列车或牵引定数不足隔离条件的区段时,应挂于列车后部,与牵引机车隔离不少于4辆。

(4)装蜜蜂的车辆与装载农药的车辆原则上

不得编挂在同一列车上。如因车流不足,分别挂运有困难,在本次列车运行全程内不发生列车折角转向运行的条件下,可编入同一列车内,但应将蜜蜂车挂在农药车的前部,并隔离 4 辆以上。

(5)气体类 6 辆重(空)罐车(含带押运间车辆)以内编为 1 组。每列编挂不得超过 3 组。每组间的隔离车不得少于 10 辆(原则上需要用普通货物车辆隔离)。

第 28 条 货物列车临时减吨的规定

货物列车在南口—康庄间运行,遇雨雪等不良天气,康庄、南口两站发出的货物列车需减吨时,应按牵引定数上下行各减少 10%,本务机车司机向车站值班员或列车调度员提出申请,司机及车站作业人员按照列车调度员的指示办理。

第 29 条 超长列车运行办法

1. 超长列车编组规定

(1)超长列车运行须在班计划内确定,列车调度员在阶段计划内具体组织,跨集团公司时,应事先取得对方的同意。

(2)管内摘挂列车不得超长运行。

(3)编组超长列车的车站应:

①发车前,分置于两条到发线上,前半部技检应与后半部组织平行作业,在可能时,用本务机车先给前半部充风,转线编妥后,再行试风。

②对到达的超长列车,立即试风,由本务机车将超长部分转线停妥后,再做技检。转线作业由车站值班员、助理值班员(外勤)或调车长担任指挥工作,转线前应使尾部车辆停在警冲标内。

2. 超长列车运行规定

(1)接发列车时

①车站值班员提前确定接发超长列车的线路,并将辆数、换长等通知列检、扳道员、助理值班员(内勤);

②办理闭塞(预告)时,发车站将列车换长通知接车站,接车站按规定时间开放信号;

③列车停车后,如尾部仍停在警冲标外方或压轨道绝缘时,应按《技规》第 358 条的规定进行防护;

④司机掌握进站速度,注意在到发线前端的警冲标或信号机前停车。停车后需向前移动时,通知司机按调车办理。

(2)超长列车的运行

①在中间站原则上应通过。运行区段有单线又有双线时,列车调度员应组织超长列车在双线区间会车;

②在单线区段原则上不准对开,必要时列车调度员应组织在到发线有效长度能容纳一方超长列车的车站交会;

③如超长列车尾部停于进站信号机外方时,半自动闭塞、自动站间闭塞区段禁止办理区间开通手续。

(3)丰沙线接发超长货物列车的补充规定

①三家店站4道、5道、6道为超长货物列车固定接车线路。

②超长列车在丰台西—三家店间运行时,沿途车站不得停车。

③三家店站在办理接车时,车站值班员在开放进站信号时,需开放接车线末端的调车信号并预告司机;司机可越过出站方向开放的调车信号停车;列车尾部整列进入到发线后,车站值班员及时通知司机停车。

第30条 列尾装置的摘挂及运用补充规定

1. 货物列车列尾装置使用的补充规定:

(1)使用货车列尾装置的区段,以下列车不挂列尾主机、不发布调度命令。

- ①单机挂车时;
- ②开行非货物列车时;
- ③客车底回送按货物列车办理时;
- ④由非列尾装置运用区段开出的小运转列车,跨越列尾装置使用区段运行、返回时;
- ⑤丰台西至双桥间除京通线以外的列车;
- ⑥汉沟镇至南仓除津蓟线以外的列车;
- ⑦京承线双桥至高各庄间使用大秦线电力机车担当的货物列车。

(2)不安装尾部装置的货物列车,以吊起尾部车辆软管作为列车尾部标志。

(3)特殊情况下,货物列车列尾装置尾部主机的安装与摘解,软管连结分工。

列尾主机的安装与摘解,有列尾作业员的车站由列尾作业员负责;未配列尾作业员的车站由助理值班员(外勤)或胜任人员负责。列尾主机软管的连结,有列检作业的列车由列检人员负责;无列检作业的列车由列尾作业员、车站助理值班员(外勤)或胜任人员负责。

(4)其他特殊规定：

列尾主机与机车列尾控制设备“一对一”关系的确认，设有列尾作业员的车站，由列尾作业员负责；无列尾作业员的车站，由车站助理值班员（外勤）或胜任人员将主机号码通知本务机车乘务员，机车乘务员进行确认。

2. 动车组以外的旅客列车列尾装置使用的补充规定：

(1)动车组以外的图定旅客列车应安装使用客车列尾装置。临时开行的跨集团公司旅客列车应安装使用客车列尾装置，牵引机车（含途中换挂）须具备客车列尾装置使用条件，不具备客车列尾装置使用条件时不准安排上线运行；临时开行的管内旅客列车原则上安装使用客车列尾装置，不具备客车列尾装置使用条件时不准安排上线运行。

(2)因故折返旅客列车和特快货物班列须使用客车列尾装置，列车尾部标志为侧灯。

(3)国际列车无法安装或使用客车列尾装置在国内运行时，按集团公司有关规定执行。

3. 回送图定客车底（动车组除外）不使用客车列尾装置；春运借用客车底和临时整列调用客

车底回送时,具备条件的须使用客车列尾装置,并在调度命令中注明。

出入厂段修、军事运输集结、集团公司间非整列转属或借用等回送客车底和调度命令未注明使用客车列尾装置的春运借用回送客车底、临时整列调用回送客车底,按货物列车办理,不使用客车列尾装置,车辆押运人员不核对列车尾部风压。

回送整列客车底列车未安装列车尾部标志时,以吊起尾部车辆软管作为列车尾部标志。

第 31 条 电力机车、动车组运行的补充规定

1. 电气化区段列车运行的有关规定

(1)对发往电气化区段的列车,各衔接电气化区段的编组站、区段站或始发站,应组织货运检查人员提前预检列车装载情况。对不符合通过电气化铁路规定的人员和物品,应及时处理。

(2)使用引导信号接车时,如进站方向为上坡或平道,在进站信号机外方设有接触网分相的车站,司机应适当掌握速度,断电通过接触网分相。机车越过接触网分相后,按规定速度进站。

(3)列车在区间运行,遇接触网临时停电,应立即停车。司机及时向列车调度员或两端站报

告,按其指示办理,并按规定进行防溜和防护,待接触网送电、列车制动系统充风达到规定压力后撤除防护及止轮措施,再按规定继续运行。

(4)电力机车和动车组运行时:

①禁止单台电力机车升双弓运行。

②禁止三台及其以上电力机车重联升弓。

③电力机车重联、回送时,列车中的第一位和第二位机车不得采取前车升前弓、后车升后弓的方式,其他机车禁止升弓。

④8 辆以下编组动车组,除救援以外禁止动车组重联运行。采用动车组或电力机车救援时,被救援动车组禁止升弓运行。

⑤禁止不断主断路器过分相。

⑥禁止在分相、电分段(分段绝缘器或起电分段作用的绝缘锚段关节)处停车。

(5)电力机车和动车组运行时,发现接触网有异状、网压异常、弓网故障危及行车安全时必须立即停车,并汇报调度经处理后方可运行。

(6)双线电气化区段发生断杆、断线影响邻线列车运行时,应扣停邻线列车。

(7)各种型式的铺轨机、铺路机、铺砟机、架桥

机、除雪机、吊车等设备,在通过电气化区段之前,应检查各部位使其不超过机车车辆限界。当在电气化区段运行或停留时,在吊车桁架上及作业棚内、司机室内均不得有人停留。如司机室内必须留人时,其天窗必须关闭加锁。

2. 电力机车、动车组禁止驶入和禁止停留地点的规定

(1)禁止向接触网停电区和无网区放行电力机车、动车组;

(2)电力机车、动车组禁止在分相中性区、分段绝缘器下方、电力机车禁停标区域停车;

(3)电力机车、动车组在接触网终点附近作业时,应与接触网终点标保持不少于 10 m 处停车。遇特殊情况,必须近于 10 m 时,须一度停车,并严格控制速度。

第 32 条 使用补机的补充规定

1. 除司机请求救援等特殊情况外,管内原则上不安排临时使用补机。

2. 固定使用补机区段补机连挂位置的规定:

补机连挂除下列区间(段)外,应挂于本务机车前位,在补机区段担当本务作业。

南口—康庄、门头沟—三家店，补机挂于列车尾部并连结软管。旅客列车后部补机与列车尾部车辆的连挂、摘解，由机车乘务员负责。

3. 使用补机时，应全部接通列车软管。补机与本务机车的车钩摘挂、软管摘结，由连挂机车乘务员负责；与第一辆车间的车钩摘挂、软管摘结，按《技规》规定执行。

第 33 条 附挂机车进行滚动试验的规定

1. 切除弹停装置的机车附挂旅客列车回送时，应进行滚动试验。滚动试验时，附挂机车司机应与本务机车司机主动联系，并负责滚动试验的检查确认。

2. 滚动试验办法：

(1) 机车在机务段内(包括折返段)时，应完成滚动试验后方可出库。

(2) 在站内时，附挂机车与客车尚未连挂时，应完成滚动试验后方可连挂；附挂机车已与客车连挂时，由本务机车司机向车站值班员(列车调度员)申请进行滚动试验，车站值班员(列车调度员)确认旅客上下、行包装卸和列检作业等完了后，通知司机准许滚动试验(列车头部距出站或发车进

路信号机较近时,司机可请求车站开放出站或发车进路信号机)。滚动试验正常后,司机报告车站值班员(列车调度员),车站值班员(列车调度员)按规定组织发车,如出站(发车进路)信号机已开放,滚动试验后列车头部越过出站(发车进路)信号机,车站值班员(列车调度员)使用语音记录装置良好的列车无线调度通信设备通知司机开车。

(3)在区间时,由本务机车司机向车站值班员(列车调度员)汇报进行滚动试验,确认具备动车条件,方可牵引列车进行滚动试验;滚动试验完毕,本务机车司机须向车站值班员(列车调度员)报告试验情况;滚动试验正常时,按规定开车。

3. 滚动试验运行速度不得超过 5 km/h。

站内或区间进行滚动试验后,本务机车司机向车站值班员(列车调度员)报告,在前方站停车再次检查确认。

第 34 条 机车、铁路救援起重机回送的补充规定

1. 机车回送的补充规定:

(1)调拨及新造、检修完毕出厂(段)的机车,

在集团公司管内运行时,按专列、单机或附挂方式回送;入厂(段)检修的机车,除事故车和返厂(段)修车外,必须达到运用状态,按专列、单机或附挂方式回送。

(2)集团公司机车调度每天 16 时前须向国铁集团机车调度汇报跨集团公司机车在本集团公司管内的回送动态及滞留机车组织情况,并与相关集团公司机车调度员交换回送机车交接计划。

回送机车乘务员须每天定时向本段汇报回送情况,机务段应掌握本段回送机车情况,发现机车滞留,协调相关部门及时处理。

(3)走行部及制动机不良的机车,禁止附挂列车回送。机务段应派有关人员对机车进行技术状态检查,提出技术证明,包括回送速度、沿途注意事项,由机务段技术科电报通知有关部门,安排单机附挂回送。

(4)回送机车编入摘挂列车时可挂列车尾部。

有动力附挂回送机车,除受桥梁限制必须进行隔离的区段外,应挂于本务机车次位,回送时不得超过机车最高允许运行速度。

附挂货物列车回送时不得超过两台。专列回

送时,每列不超过 5 台(不包括本务机车,双节机车按一台计)。20‰及以上坡度的区段,禁止办理专列回送。

(5)回送机车入外段后,应按所入段库内防溜的有关规定执行。附挂(重联)机车需与本务机车或前位机车摘开时,必须恢复机车牵引条件后,方可通知前位机车进行摘机作业。附挂机车无法升弓或启机时,必须采取可靠的防溜措施后,方可通知前位机车进行摘机作业。

2. 铁路救援起重机回送的补充规定:

铁路救援起重机随列车回送时,机务段(承修厂)负责技术检查,按规定填写回送状态鉴定书,向车站办理免费回送手续。

铁路救援起重机随列车回送时,一律挂于列车后部。

3. 轨道起重机重量在 15 t 及其以下时,如未注明设计速度,回送速度不得超过 40 km/h。

第 35 条 单机挂车的补充规定

1. 线路坡度有超过 12‰的区段,单机挂车不得超过 5 辆。

2. 京包线南口至康庄间、大台线落坡岭至木

城润间,均不准单机挂车。

第 36 条 列车制动主管压力和制动限速的补充规定

1. 客、货列车自动制动机主管压力的补充规定:

(1)旅客列车制动主管压力原则上为 600 kPa,其中,国际旅客列车为 500 kPa。

(2)货物列车制动主管压力原则上为 500 kPa,以下线路为 600 kPa。

丰沙、唐包、京包、京原、京承、承隆、锦承、石太、邯长线及衔接的支线铁路。

2. 在超过 20‰的下坡道,列车按 LKJ 速度值运行。

第 37 条 列车中编挂关门车的补充规定

1. 列检人员应及时处理制动故障的关门车。列检作业场所在站编组始发的列车,不得有制动故障关门车。因装载货物停止制动作用的关门车,装车站应在插挂车牌的记事栏内记明“停止制动”字样,以便列检人员掌握。到站卸空后车站通知列检恢复制动作用。

2. 列车中编挂检修回送需停止制动作用的关门车时,与其他关门车合计数不得超过现车总

辆数的 6%。仅编挂因货物原因需停止制动作用的关门车,其合计数超过现车总辆数的 6%(尾数不足一辆按四舍五入计算)时,有列检作业的列车,由列检人员计算闸瓦压力,并填发制动效能证明书交给司机。列车到达牵引区段站更换机车时,司机将制动效能证明书交给列检人员(无列检作业的交给车站接发车人员),由列检人员(车站接发车人员)转交给换挂的机车司机。机车在站换班时,由两司机交接制动效能证明书。

无列检作业的列车,始发列车由车站计算闸瓦压力,计算结果以调度命令用纸书写,签名后交给司机。中间站甩挂车辆时,由车站值班员将关门车数及车种通知司机,司机计算闸瓦压力。

3. 闸瓦压力计算方法。

每百吨列车重量的实际闸瓦压力为

$$\frac{\text{列车闸瓦总压力(kN)}}{\text{列车总重量(t)}} \times 100$$

列车闸瓦总压力系指列车中能制动的不同车种数×每辆车闸瓦压力的总和。

列车总重量系指列车自重加载重。

第 38 条 列车中车辆连挂的补充规定

1. 列车中车辆连挂按照《技规》等有关规定执行。

2. 列车中车钩防跳插销的检查,由车辆人员负责。设有车钩防跳插销的车辆,防跳插销的插设,有列检作业的由列检人员负责;无列检作业的,连挂车辆作业时,连挂处由连挂人员负责。防跳插销的撤除,由车钩摘解人员负责。

3. 车钩防跳插销损坏、丢失、失效,需更换或补装时,由列检负责;在未设列检的车站,可继续运行,列检作业时及时修复。

第 39 条 长期不经列检技术作业的固定编组、循环使用车组技术作业规定

长期不经列检技术作业的固定编组、循环使用车组,视车辆技术状态、列车运行距离、线别等情况,10~15 天安排一次送就近列检作业场进行技术检查:

1. 有固定配属的由配属单位提前 2 天向集团公司调度所提出申请,由调度所安排。

2. 固定编组、循环使用车组在开行前,使用部门事先与车辆部门协商,在开行电报中明确是否需进行技术检查。

3. 固定编组、循环使用车组涉及跨集团公司运行时,使用部门应协商相关集团公司明确有关技术作业要求。

第 40 条 列车自动制动机试验的补充规定

1. 在站折返的动车组以外的旅客列车,有客列检的由客列检(无客列检的由车辆乘务员),于列车到达后利用本务机车按照列车制动机全部试验的减压标准(分别减压50 kPa、170 kPa),对尾部最后一辆客车的制动、缓解状态进行确认;无客列检作业的车站,由车辆乘务员利用本务机车按照列车制动机全部试验的减压标准(分别减压50 kPa、170 kPa),对尾部最后一辆客车的制动、缓解状态进行确认。

2. 在设有地面试风装置的车站,因设备检修等情况有计划停用,须利用本务机车进行试验时,车辆部门提前通知有关单位,车站以及机务段做好安排;地面试风装置故障或临时停用,需临时利用本务机车进行试验时,列检人员应通知车站值班员,车站值班员转告本务机车司机进行试验。

3. 货物列车制动机试验按照《铁路货车运用维修规程》有关规定执行,具体见附件 2;旅客列

车制动机试验按照《铁路客车运用维修规程》有关规定执行,具体见附件 3。

简略试验:未安装列尾装置时,尾部人员向前部显示制动信号(或通知),司机常用制动减压 100 kPa 并保压 1 min,最后一辆车发生制动后,立即显示缓解信号(或通知),最后一辆车缓解后,试验完成。

4. 持续一定时间的全部试验的补充规定:

(1)在有列检作业场车站至长大下坡道区间间的各站始发或进行摘挂作业的列车,不进行持续一定时间的全部试验、不填发制动效能证明书。

(2)特殊区段凉闸地点的补充规定。

凉闸地点见表 3-1。

表 3-1 凉闸地点

线 别	凉 闸 地 点	时 间(min)
京承线	大城子上行	8(货物列车)
京包线	东园上行	8(货物列车)
	三堡上行	8(货物列车)
	居庸关上行	8(客、货列车)

列车调度员、车站值班员不得组织列车在凉

闸站通过和压缩时间。机车司机必须在制动机制动状态下凉闸。

(3)旅客列车出库前应进行持续一定时间的全部试验,在接近长大下坡道区间的车站,不进行持续一定时间的全部试验。

5. 列车技术检修作业时间标准及计算办法。

(1)货物列车技术检修作业时间标准:

①到达作业与始发作业技检时间原则上合计为 60 min。丰台西、石家庄南、南仓站特级列检作业场始发作业为 25 min,到达作业为 35 min;其他列检作业场始发作业为 35 min,到达作业为 25 min。

②无调中转作业技检时间为 35 min,有调中转作业技检时间为 40 min。

③对重载或编组超过 60 辆及以上的列车:无调中转列车为 40 min;有调中转列车为 45 min。到达列车 40 min;始发列车 30 min。

④经整备作业的快速货物班列无调中转作业技检时间为 25 min,有调中转作业技检时间为 35 min。其他快速货物班列无调中转作业技检时间为 35 min,有调中转作业技检时间为 40 min。

⑤货车故障轨边图像检测系统(TFDS)动态检查时间原则上按 10 min (50 辆/列) 的标准掌握。

⑥万吨列车:技术作业为 60 min,制动机试验为 30 min,合计为 90 min。

⑦技术交接的技检时间原则上合计为 40 min;利用列检作业场、动态检查作业场技术交接时间以列检作业时间为准。

⑧铁路货车运行安全监控系统预报车辆故障或上级指定扣修定检到、过期车时,作业时间按 15~20 min 掌握。

(2)技术检修作业时间计算办法:

列检作业场人机分工检查和人工检查的列车技术作业时间(以下简称技检时间),以列车技术作业脱轨器装置上轨时分开始时分,下轨时分为结束时分,采取锁闭道岔方式防护的列车以插设停车信号时间为开始时间,以撤除停车信号时间为结束时间,计算技检时间不包括摘、挂机车时间。列检值班员应将插撤脱轨器(插撤停车信号)时间及时通知车站值班员。

车站值班员应将列车阶段作业计划提前通知

列检值班员。

①始发列车:列车编妥停至列检作业线后,车站值班员应将列车车次、股道、编组辆数通知列检值班员,列检值班员根据列车编发计划及时组织作业。

无列车试验器利用机车试风时(包括列车试验器发生故障),机车应距规定的技检时间结束前18 min接好长风管通风,以便进行列车制动试验。

②中转列车:因列车到发接续时间长或机车出库晚,挂机车至技检结束应有18 min试风时间(有风管路的为12 min)。

③在同一技术检修时间内,到达、始发、中转列车超过列检作业场的作业组数时,应按车站安排的顺序进行检修。对于待检的列车,列检作业场与车站双方应在列车技术检查记录簿内注明待检时间。列检对待检列车应先进行热轴预报检查。

第41条 车辆上翻车机前和翻卸后及进入解冻库前和解冻后技术检查地点的规定

1. 车辆段须对上翻车机车辆进行翻前、卸

后和进入解冻库前、解冻后的技术检查和整修。路内技术交接工作由技术交接作业场负责,未设置技术交接作业场的,由最近的列检作业场负责,具体技术检查作业地点在与企业的协议中明确。

2. 经解冻库解冻后的车辆,编组完了,由企业人员通知车辆检查人员,利用调车机车或本务机车对解冻后的车辆进行制动机始发全部试验,具体试验地点在协议中明确。

第 42 条 调整货车自动制动机截断塞门及空重位置的补充规定

1. 装有空重车手动调整装置的车辆装卸作业时,由装卸车人员负责调整。

2. 因装载货物停止制动作用的关门车,装车站应在插挂车牌的记事栏内记明“停止制动”字样,以便列检人员掌握。到站卸空后车站通知列检恢复制动作用。

3. 遇车辆自动制动机临时发生故障导致列车在区间停车时,司机报告车站值班员(列车调度员),准许关闭车辆截断塞门减速运行(最高不超过 60 km/h),至前方站停车处理。

第 43 条 货运交接及检查的补充规定

1. 货物列车(单机挂车)货运票据、列车编组顺序表的交接办法。

纸质货运票据实行封票交接,由车站负责捆绑、加封后交与机车乘务员。纸质列车编组顺序表须按规定份数交给机车乘务员。机车乘务员收到上述票据后,在车站人员的交接记录簿上签名,负责将票据带到下一编组站、区段站、终到站,并保证票据完好。到站后车站人员接收票据并在司机手册上签名。

遇列车在中间站更换机车、停运或保留时,车站人员负责传递、保管。列车在站临时甩挂车辆时,车站人员应更改列车编组顺序表,将票据重新封固交与机车乘务员。

2. 在货检站无编解作业但实际停车超过35 min 的货物列车,货检人员应根据信息系统列车到发计划安排或车站调度员(值班员)的通知,及时进行货检作业,作业人员应做好确认记录。

第 44 条 其他规定

1. 挂运成组货物车辆的规定

(1)各站对成组运送出口货物的车辆,必须编

挂在同一列车内,但因发生故障或其他原因必须甩车时,应将全组车辆同时甩下,待恢复后同时挂运。对进口货物的成组车辆,除应请准调度所将该故障车摘下外,其余车辆仍可继续运至到站,故障车修复后再继续运送,摘车站必须填发补送运行报单。

国内联票(货票)运送货物,遇有个别车辆需要甩下时,应将该车的运单留下,并编普通记录一式三份(中间站凭调度命令继运),一份随成组车继运至到站,一份附于甩下车的运单上,待处理后继运,一份由车站存查。

(2)在编组或解体作业时,禁止将成组车辆拆散。

(3)车站编组列车时,对成组运送的车辆必须认真对照现车,确认是否与货运票据相吻合(进口货物有调度命令者除外)。

(4)分界站、编组站(区段站)接收列车时,对于装载联运货物的成组车辆,必须认真对照现车,确认与联运报单相吻合,如发现不符时,应编制记录,向有关部门和车站拍发电报,并应摘下,请求调度所处理。

2. 路用车辆检修的规定

集团公司所属各单位长期使用或配属的路用车、专用车,其使用单位应与车辆部门签订检修协议,定期向车辆段申请施修。

第四章 调车工作

第 45 条 无线调车灯显设备使用、维修及管理的规定

1. 无线调车灯显设备使用、维修、管理的基本要求

(1) 配备无线调车灯显设备的车站,调车作业中必须使用无线调车灯显设备。遇无线调车灯显设备发生故障时,改用手信号指挥作业。严禁无线调车灯显设备信令和手信号灯(旗)显示混用。

(2) 无线调车灯显设备由车务部门负责维修。无线调车灯显设备日常要保持状态良好,发生故障时及时维修。

(3) 无线调车灯显设备的车载设备由机务部门负责保管,其他由车务部门负责管理。

2. 固定机车控制器安装、拆除的规定

车务、机务、电务部门共同确定安装方案,机务、电务部门配合做好无线调车灯显设备的安装。

车务与机务部门要签订协议,明确双方的责任、权利,机务部门应提供稳定可靠的机车电源。遇调车机车更换或中、大修时,提前 24 h 通知车站,由车站负责设备的拆装。

3. 便携机车控制器安置、连接的规定

未安装无线调车灯显设备机车控制器的机车,担当调车作业时可使用便携机车控制器。作业开始前由调车人员将便携机车控制器送上机车,安置在适当位置并试验良好后方可作业;作业完了后由调车人员取回。

4. 使用无线调车灯显设备调车作业的规定

(1)非调车人员不准配置和使用带调车信令控制装置的手持台。

(2)严禁使用无线调车灯显设备谈论与调车作业无关的内容。所有使用、维修人员严禁私自将手持台带出工作场所、私用和它用。

(3)配备无线调车灯显设备的车站,同时应在指定地点放置备用的手信号灯(旗),以便在调车长便携台或机车控制器发生故障时,改用手信号指挥作业。如调车组人员间电台通话功能良好时,作业中仍可使用电台相互联系,但调车长须改

用手信号方式指挥司机。

第 46 条 无线调车机车信号和监控系统使用、维修、管理的规定

1. 正式启用的 STP 设备,地面设备须保证不间断开机运行;安装 STP 车载设备的机车,在装备 STP 地面设备的车站进行调车作业时,不得擅自关闭、停用 STP 车载设备。

2. STP 车载设备维修修程分为 I、II、III 级修,地面设备实行维修、中修、大修。设备维护管理工作主要包括:日常运维管理、工程验交管理、变更以及科研试验管理等。

3. 电务部门是 STP 设备维护管理的主体,车务、机务部门负责运用管理,STP 设备主管部门应组织制定相应管理办法,明确电务、车务、机务等部门的分工及职责等。

第 47 条 自轮运转特种设备调车作业指挥的补充规定

1. 自轮运转特种设备调车作业,由所属单位指派胜任人员担当调车作业指挥工作(自轮运转特种设备转线时除外)。在站调整编组顺序、摘挂车辆作业时,使用调车作业通知单。使用自轮运

转特种设备调动本专业施工车辆(包括编组施工路用列车)时,由车站组织施工单位制定具体安全措施,明确有关调车作业人员及作业要求。调车作业按车站调车领导人布置的调车作业计划进行作业,并按规定做好停留车辆防溜工作。

2. 自轮运转特种设备在车站调车作业时只准许调动附挂车辆或本专业施工作业相关车辆。车站不得利用自轮运转特种设备协助车站调车作业。

3. 自轮运转特种设备调车作业人员由设备所属单位负责组织培训考试,车务站段积极配合。

第 48 条 调车作业中对调车机车、调车作业速度及有关人员作业的补充规定

1. 调车机车作业规定

(1)专调机车、区域调度机车原则上不得超出规定的作业范围进行作业,遇事故救援等非正常处置按有关规定办理。

(2)原则上不得使用两台及其以上调车机车(本务机车担当调车作业时除外)重联担当调车作业任务。确因作业需要,车站应制定安全措施,报集团公司批准后纳入《站细》。

2. 调车速度的补充规定

(1)进入停有机车车辆线路的道岔后,应根据停留车位置,正确掌握速度,调车最高速度不得超过 20 km/h;本务机车作业时,最高速度不得超过 15 km/h。

(2)单机连挂车辆,接近被连挂车辆三车距离时,显示连结信号后再显示稍行移动信号。推进挂车时,如遇距停留车辆不足十车距离,显示五车距离信号;不足五车距离,显示三车距离信号;不足三车距离,显示稍行移动信号。使用手信号旗(灯)时,十车距离内,不显示减速信号。

调车作业要准确掌握速度,司机接到“十、五、三车”距离信号时,应将速度分别降至 17 km/h、12 km/h、7 km/h 以下。

司机应依据调车指挥人显示的信号,及时调整速度。没有司机回示,应立即显示停车信号。信号不明,立即停车。

3. 调车作业中有关人员作业的规定

(1)扳道人员扳动道岔要认真执行“扳道四程序”。没有计划或计划不清、线路上停有压标车辆、溜放车组间隔距离不够或前慢后快有侧面冲突危险时,不得扳动道岔。遇两台机车同时接近一个

进路道岔时,必须先停止一台,再放行另一台。

(2)信号操纵人员应根据控制台显示掌握机车车辆动态,按照规定的操作程序准备进路和监督作业。

(3)原则上不得利用单班单司机值乘的本务机车进行调车作业。遇应急处置等特殊情况确需利用其调车作业时,须发给司机调度命令和附有“示意图”的《调车作业通知单》。

4. 天气不良调车作业的规定

(1)遇天气不良,调车指挥人应将天气情况及瞭望距离向调车作业领导人汇报,并按其命令指示组织作业。

(2)瞭望距离不足 100 m 的作业限制:

①平面调车只限单钩溜放,变更计划时须停轮传达。

②驼峰作业(自动、半自动驼峰除外)应在道岔区设专人瞭望车组间隔距离、走行速度,并及时与调车长和连结员互通情况,在解散车辆时应适当拉长距离,对隔钩车采取单钩解散,必须实行连续解散车辆时,由车站制定安全措施,纳入《站细》。

③专用线取送调车作业时,无论牵引或推进运行都应全部接通软管,并适当掌握速度,保证遇

到障碍能及时停车。越区作业在未了解情况以前不准实行溜放调车。

④向特定线路及尽头线取送车时,必须距停留车或车挡 50 m 处停车,再以不超过 3 km/h 的速度进行作业。

⑤连挂车辆时应距被挂车辆 50 m 处停车,停车后再以不超过 5 km/h 的速度连挂。

(3) 装有无无线调车机车信号和监控系统(STP)的调车机车,应以 STP 站场显示的信号为依据,同时监视地面信号显示情况。设有站场无线电话的车站,车站调度员(调车区长)或车站值班员、调车长、连结员、司机之间要充分利用无线电话,随时加强联系。

(4) 有关行车作业人员在使用口笛、号角音响信号联系作业时,除按《技规》第 462 条执行外,如有连续短声应三短声为一组、两组间隔为 1 s(停车信号除外)。

第 49 条 调车区划分的规定

1. 调车区划分的基本要求

配有两台及其以上调车机车(不包括企业机车)同时作业的车站,应按线路配置和工作任务,

划分调车区。

2. 横向、纵向划区的规定

(1)原则上不得以横向形式划分调车区。确需横向划区而不具备完全分隔条件的,应在《站细》中明确划分调车区的形式和相关横向安全区之间调车作业的联系、防护措施。

(2)纵向划区时,原则上以车场或线束别划分调车区,可以道岔、信号机、线路等为分界点。

第 50 条 两台机车同时在同一调车区或同一线路上作业的规定

1. 同一线路两端相对方向同时调车作业的规定

(1)在同一空线两端禁止相对方向同时溜放、同时推进(含单机运行)或一端溜放一端推进(含单机运行)。

(2)在同一有车线两端禁止相对方向同时溜放或一端溜放一端推进(含单机运行)。

(3)在同一有车线两端相对方向禁止同时推进车辆运行,禁止两端同时连挂车辆。遇一端机车连挂作业,另一端进行机车连挂或摘挂车辆作业时,须在一端停止作业后,另一端方准作业,作业时严格控制速度。

2. 同一线路同一方向调车的规定

同一线路同方向原则上不准连续放行调车车列(包括单机)。如必须放行时,应制定安全措施,纳入《站细》。不得放行跟随列车的调车车列和单机(北京站除外)。

北京站发出站折列车时,该线路内原停留机车可跟随出发列车在本线内移动,但须与该列车尾部保持 100 m 以上的安全距离,司机自行起动并向车站值班员报告,移动时应严格控制速度,并做好随时停车的准备,接到车站值班员有关调车信号开放的通知后,按《技规》规定的速度运行。

3. 同一调车区同时作业的规定

同一调车区原则上不得安排两台及其以上机车同时作业,特殊情况下需同时作业时,调车领导人要合理确定作业顺序,作业中加强与调车指挥人、司机联系,掌握作业进度。作业顺序发生变化时必须联系彻底。

第 51 条 动车段(所)内调车作业的补充规定

1. 动车段(所)调车工作的领导及指挥

动车段(所)的调车工作,由车站调度员(调车区长)或车站值班员统一领导和指挥。

2. 动车段(所)调车作业计划编制及下达办法

(1)调车作业计划由车站调度员(调车区长)或车站值班员负责编制。

(2)调车作业计划编制、交接和传达等具体的规定在《段(所)细》^①中明确。

3. 动车段(所)内调车作业计划变更的规定

变更加调车作业计划时,车站调度员(调车区长)或车站值班员应将变更内容及注意事项等向各有关部门传达并听取复诵。

4. 调车作业的规定

(1)车站值班员或助理值班员(内勤)根据调车计划,排列调车进路,并与动车组司机进行车调联控。准备调车进路必须一次排列,禁止分段排列调车进路。

(2)动车组进、出检修库时,司机与动车段(所)调度室联系妥当,并确认信号开放后,操纵动车组到达指定位置停车。

(3)动车组自走行洗车作业时,速度不得超过3 km/h;动车组经踏面诊断设备进行轮对踏面检

^① 《动车段(所)行车工作细则》,下同。

测时,速度为 8~12 km/h。

(4)同一股道停留两组动车组调车作业:

中间未设调车信号机的股道,原则上不得停留两组非重联动车组(必须停留时,动车段须在股道两端及中部适当位置设置动车组停车位置标)。

5. 动车段(所)内防溜办法的规定

(1)动车组、自轮运转特种设备及其他机车车辆在动车段(所)内停留时,应做好防溜工作。

(2)动车组在动车段(所)内无动力停留时,有停放制动装置的,由司机负责将动车组处于停放制动状态。

动车组停放制动装置故障或无停放制动装置的,检修库以外及一级检修库的防溜工作由机务部门负责,三、四级检修库以及临修库的防溜工作由车辆部门负责。

防溜时使用止轮器牢靠固定,止轮器必须紧贴车轮踏面和钢轨,在动车组 1 号车 2 位轮或 0 号车 7 位轮对向设置。

(3)自轮运转特种设备及施工路用车辆在动车段(所)停留时,由设备管理或使用单位负责防溜措施的设置和撤除,并派人负责看守。

第 52 条 编制、传达调车作业计划的补充规定

1. 调车作业计划编制、传达及变更的有关要求:

(1)使用专用调车机车、区域调度机进行调车作业时,调车领导人根据班计划和列车预确报,及时填写调车作业通知单,格式见表 4-1。调车指挥人于作业开始前,应将作业方法和注意事项清楚地传达给有关人员。具体交接计划及传达方法在《站细》内规定。

(2)中间站利用本务机车调车时,调车作业计划由车站值班员根据列车调度员布置的计划及预确报进行编制,同时填写附有“示意图”的调车作业通知单(示意图中应包括线路有效长、停留车组数、车数、车组间隔及距警冲标的距离以及作业方法、注意事项等,格式见表 4-2)。由调车指挥人交与司机(两份)及有关人员,待传达清楚后方准开始作业。一批作业计划不超过三钩时,亦应填写调车作业通知单。

(3)专用线调车作业计划的变更,由调车指挥人口头向司机传达。超过三钩时,司机应将变更后的作业计划记在司机手账内,并复诵无误后方可作业。调车人员回站后向调车领导人汇报。

(4)平面调车溜放变推送、溜放变连挂时,均应停轮传达清楚。

(5)使用无线调车灯显设备的车站,一批作业不超过三钩(包括变更)可用口头方式或停轮用电台布置(中间站利用本务机车调车除外),有关人员必须复诵。

(6)设有调车作业通知单传输装置的车站,交接布置办法在《站细》中规定。

表 4-1 调车作业通知单

月 日 第 号				编组解体		次 第		调车机	
计划起止时分:				时 分至		时 分止			
实际起止时分:				时 分至		时 分止			
顺号	场别	股道	挂车数	摘车数	作业方法	记事	残存		
调车长				填写人					

表 4-2 附有示意图的调车作业通知单

月 日 列车 计划起止时间 时 分 起 止

停留车示意图	作业计划表	
	股 道	摘挂车数
注意事项		

作业方法：“+”挂车，“-”摘车，“++”连续连挂，“△”单机。

_____站车站值班员_____签名

2. 自轮运转特种设备由基地成组出入车站，一批作业不超过三钩时，可不使用调车作业通知

单,由车站值班员向司机传达,司机应将作业计划记在司机手账内,并复诵无误后方可作业。其他情况必须使用附有“示意图”的调车作业通知单。

第 53 条 使用人力制动机的规定

1. 使用货车人力制动机制动的补充规定

(1)使用人力制动机制动时,必须认真执行选、试、磨、调、撂的作业制度。

(2)试闸时,制动人员应确认人力制动机作用良好,对人力制动机性能不良的车辆禁止使用。

(3)调车长及提钩人员未接到制动人员显示人力制动机良好的信号时,不准溜放或提开车钩。

(4)使用人力制动机制动时,制动人员应根据线路内停留车位置、溜放车数及时调整速度和实行目的制动。

(5)使用人力制动机制动时,必须在车组停妥后方准离开。

(6)每人制动辆数为重车 5 辆或空车 10 辆,空重混合时为 2 辆空车折合 1 辆重车。编组站、区段站负责编组、解体作业的调车组,每人制动辆数需要增加时,应纳入《站细》,但每人制动辆数最多为重车 8 辆,空车 16 辆。

2. 在接触网带电的线路上使用货车人力制动机的补充规定

(1) 身体各部位及所持信号和其他物件, 必须保持与接触网带电部分 2 m 以上距离。

(2) 禁止登上棚车(在区间和中间站禁止登上敞车和棚车)行走或使用人力制动机。

(3) 在敞车和平车上进行人力制动时, 不许踏在高于制动台的车帮或货物上。

3. 使用货车人力制动机时的注意事项

(1) 在一个车组上多人进行制动时, 应听从最前方连结员的指挥。

(2) 人力制动机制动中, 要做到及时调速, 稳准连挂。正常情况下, 严禁用拧“死闸”的方法进行制动。

(3) 制动完了, 应将人力制动机松开(防溜除外)。

第 54 条 使用铁鞋制动的补充规定

1. 单个车、小车队和大车队采用的制动方法

单个车要做到一车三鞋双基本; 小车队要做到以基本鞋为主, 辅助鞋为辅; 大车队采用让头拦尾集中上鞋等方法。根据车队情况, 正确观速观

距,做到天窗小或连挂不冲撞。

2. 线路、脱鞋道岔保养和切除钢轨肥边的规定

(1)使用铁鞋的车站,应会同工务段根据线路设备状况,共同研究制定办法。

(2)对使用铁鞋的线路,要定期进行检查,发现钢轨肥边影响铁鞋使用时,由工务段、车站共同制定切除计划并组织实施。

(3)切除钢轨肥边工作的分工:

- ①工务段负责机具、人力准备及质量检查;
- ②机务段要及时派出机车;
- ③车站负责腾空线路,并指挥机车作业。

3. 使用铁鞋制动的注意事项

铁鞋制动人员要明确分工、提前出场、坚守岗位,准备数量充足、质量良好的铁鞋。对于分解的车组应事先了解车种、车数、空重和调车限制。作业中要注意:

(1)车体下两侧是否有下垂的门挡木、门挡簧或其他妨碍上鞋的突出物件。

(2)铁鞋底边应与钢轨头部内侧靠拢,底板与轨面平稳,防止打鞋。

(3)一批作业完了后,应及时撤鞋和整理铁鞋。压鞋时应报告调车长。

(4)由邻线连结员协助制动时,须听从包线连结员的指挥。

4. 禁止使用铁鞋制动的车辆和线路

(1)直径 950 mm 及其以上的大轮车、外闸瓦车;

(2)在道岔及布顶区域内、曲线外轨、调车场以外的线路、钢轨接头前 1 m 内;

(3)在不同类型的钢轨和轨面有润滑物的线路上;

(4)在警冲标至股道内减速器之间和距警冲标内方不足 50 m 停有堵门车的线路上;

(5)线路内不能容纳所溜车辆,或虽能容纳但铁鞋制动的安全距离不足 3 车时。

第 55 条 岔线、段管线、货物线调车作业的补充规定

1. 作业联系的规定

作业前调车领导人亲自或通过货运等有关人员通知岔线、段管线、货物线相关人员计划作业的时间、作业计划及有关要求,并听取对方复诵无误。

2. 调车作业前检查的规定

(1)调车组应事先派人检查调车组扳动的道岔良好及开通位置正确、大门全开、门钩挂好、线路确无障碍以及停留车情况、货物与钢轨的距离等符合规定,并确认装卸或检查人员停止工作,撤除防护后,方可进行作业。如不能事先派人办理、检查时,应停车办理、检查。

(2)向修车线取送检修车时,车站与车辆部门应事先做好计划,作业时调车组应提前派人检查线路、车辆、修车用具、作业人员及线路防护等情况;在调动检修的车辆时,应根据车辆部门的要求掌握调车速度,必要时由车辆部门派专人护送车辆或监督作业。

3. 返回时进入车站的规定

调车作业返回车站挂有车辆时,应取得与站线衔接道岔扳道员的许可或凭调车信号机显示的允许运行的信号进入站内,如未设扳道员和调车信号机时,应在衔接道岔前停车联系,经许可后方可进站。

4. 其他事项

(1)在走行线上经过道口时,要注意道口看守

员显示的信号,对无人看管的道口,应加强瞭望,注意运行。

(2)专用线取送车于推进作业时,应根据走行线远近、连挂车数、曲线半径条件及有无道口等情况,安装简易紧急制动阀。

第 56 条 调车人员作业位置和显示信号的补充规定

1. 调车人员的作业位置规定

使用手信号作业时,调车组人员须与司机同侧作业、均等配列。因人身安全或瞭望困难原因,不能在司机一侧作业时,须事先向司机及有关人员传达清楚。

2. 调车人员显示信号的规定

(1)在显示手信号时,凡昼间持有手信号旗的人员,应将信号旗拢起,左手持红旗,右手持绿旗(扳道员右手持黄旗),不持信号旗的人员徒手按规定方式显示信号。

(2)调车指挥人登乘机车车辆,一手扶把手、一手显示展开的绿色信号旗时,应将拢起的红色信号旗放置于绿色信号旗对向司机方向的前面,以便能随时展开红色信号旗。

(3)推进连挂车辆时,前端必须派人领车。使用手信号调车且推送车辆较多时,应指派足够的人员中转信号,中断信号或信号不明应立即停车。

第 57 条 牵引、推送车辆的补充规定

1. 同一线路内连续连挂作业的规定

(1)在同一线路内连续连挂作业时,可以不超过 5 km/h 的速度不停车连续连挂。

(2)下列情况禁止实行连续连挂:

①在同一线路内停留车组间隔超过 10 车时;

②线路内最后一组停留车距警冲标不足 50 m 时;

③在超过 2.5‰下坡道的线路上;

④天气不良,瞭望距离不足 50 m 时。

2. 调车作业中试拉或顿钩的规定

调车作业中不准以顿钩代替试拉。连续连挂最后一组车后及推送车辆运行前、编组列车及列车摘挂的最后一钩作业完了必须试拉,试拉良好方可进行后续作业。

3. 被连挂车辆距警冲标较近时的作业规定

推进连挂有越出警冲标、妨碍邻线调车作业的可能时,须事先采取相应安全措施。如被连挂

车辆距前方警冲标不足 50 m 时,必须采取防溜措施后方准连挂;不足 30 m 时,还要与有关人员联系、开通前方进路后才能连挂。但单机连挂车辆或被挂车列在制动状态下,连挂车辆无移动可能时,不受上述限制。

4. 使用简易紧急制动阀的规定

(1) 简易紧急制动阀的使用

推进运行需安装简易紧急制动阀时,使用人员应按规定将简易紧急制动阀接通于车辆前端。起动前,应会同司机进行放风试验。运行中,如发现危及行车或人身安全,应先显示停车信号后,方准施行紧急制动停车。司机在运行中应随时注意风表压力。

(2) 简易紧急制动阀的保管与交接

车站使用的简易紧急制动阀由调车组负责保管,交接班时应进行检查。

5. 在坡道上调车作业的规定

(1) 在坡度超过 2.5‰ 线路上调车作业的规定

①在坡度超过 2.5‰ 的线路上进行调车作业时,应按规定连结软管后方准进行。

②专用线的走行线原则上不准停留车辆,如有特殊原因必须停留车辆,坡度超过 2.5‰时,须经集团公司批准;未超过 2.5‰时,制定安全措施,纳入《站细》。

(2)在坡度超过 6‰线路上调车作业的规定

①在超过 6‰坡度的线路上调车(驼峰作业除外)时,必须全部接通软管。

②在 12‰及其以上的高坡地段取送车列牵引运行时,牵引车辆超过 10 辆时,安装使用列尾装置。列尾装置临时发生故障不能使用时,须在调车列尾部安装简易紧急制动阀,调车组派人在车列后部监护运行。

第 58 条 调动乘坐旅客车辆及空客车的规定

1. 调动乘坐旅客车辆的规定

(1)调动旅客列车车底须连结全部软管,并确认主管贯通。

在停有专包列车车底的线路上,除进行本列车的摘挂作业外,禁止进行其他调车作业。

(2)严禁带有乘坐旅客的车辆进行本列以外的调车作业。

调动乘坐旅客的车辆时,两端车门必须锁闭,由值乘列车乘务员监护车内旅客安全。

2. 动车组以外的旅客列车中途摘挂车辆的规定

(1)车站值班员应通知车站客运人员需进行甩挂作业的列车车次、辆数、股道、作业位置及注意事项等。

(2)车站客运人员及时将有关事项转告列车长,列车长及时通知列车工作人员锁闭有关车门和端门后,报告车站客运值班员。

(3)客运值班员报告车站值班员,车站值班员接到报告后,布置调车指挥人进行作业。

(4)旅客列车加挂零星客车和国铁路用车的调度命令由挂车站客列检(无客列检的由车站)交车辆乘务员。

3. 动车组以外的旅客列车终到调动车底的规定

(1)旅客列车到达终到站后,车站客运人员确认旅客乘降以及上水、邮政和行包作业完毕后,使用电台报告车站值班员。

(2)车站值班员接到客运、客列检等部门作业

完毕的汇报后,通知调车指挥人开始作业。调车指挥人接到车站值班员准许作业的通知后,方可指挥机车作业。

4. 其他规定

在站调动旅客列车车底、摘挂旅客列车(车底)中的车辆以及在客整所摘挂车辆调车作业前,车辆人员应提前摘解电气连接线、总风管、密封风挡,并根据调车人员需求打开车门(规定由客运乘务人员值乘、看守的由客运乘务人员负责),配合做好调车作业。

第 59 条 调车作业联系的补充规定

1. 非集中区“要道还道”的规定

非集中区调车作业必须认真执行“要道还道”制度。牵出或推进时,未得到扳道员的股道信号和道岔开通信号或调车信号机显示的允许运行的信号前,必须距警冲标或调车信号机 50 m 及其以上地点停车。各站根据具体情况,在《站细》内规定“要道还道”办法。但遇下列情况,可省略“要道还道”制度:

(1)连续溜放时(第一钩除外)。

(2)货物线、专用线取送作业,经过无人看管

的加锁道岔时。

(3)在无扳道员的货物线、专用线调车作业原线返回时。

(4)有扳道员或设有调车信号机时,调车指挥人的起动信号不表示进路开通。无扳道员或调车信号,调车指挥人不能确认道岔开通位置时,应通知司机在经由道岔前停车,调车指挥人确认道岔开通后再给起动信号。

机车车列压道岔牵出或推进运行时(压着进路上的全部道岔时除外),亦必须执行“要道还道”制度。

使用无线调车灯显设备作业的调车组,由组内人员负责扳动道岔准备进路时,准许使用无线调车灯显设备“要道还道”。

2. 集中区调车作业联系的规定

(1)在集中区调车作业时,必须凭调车信号的显示进行作业。调车信号机故障时应置于关闭状态或灭灯,车站值班员应通知调车长口头转告司机,调车长取得作业允许并通知司机后,亲自或指派人员领车越过关闭的调车信号机。

(2)在集中区调车作业时,机车车辆必须越过

调车信号机的绝缘。如遇特殊情况必须压信号机绝缘原路返回时,调车长应向信号楼(行车室)车站值班员报告。信号楼(行车室)作业人员应确认机车车辆动态、进路正确并单操锁闭有关进路道岔后通知调车长作业。调车长取得作业允许并通知司机后,亲自或指派人员领车(使用无线调车灯显设备时,调车长连续两次发出“起动”信令)至前方能显示的调车信号机前,再凭调车信号机的显示作业。此时,信号楼(行车室)作业人员要随时注意机车车辆动态及光带变化,机车车辆位置不清、动向不明时,不得操纵相关按钮。

(3)集中联锁车站线路上禁止压轨道绝缘停放车辆。但因装卸作业等特殊情况需压轨道绝缘,调车作业进入该线经过不能开放的调车信号机时,车站应在调车计划中注明,并向司机及有关人员传达清楚。调车机车、车列在不能开放的调车信号机前一度停车,调车长汇报信号楼(行车室)车站值班员,信号楼(行车室)作业人员应确认机车车辆动态、进路正确并单操锁闭有关进路道岔后通知调车长作业。调车长取得作业允许并通知司机后,亲自或指派人员领车越过关闭的调车

信号机。

3. 集中区与非集中区间“要道还道”和确认信号的规定

集中区与非集中区间“要道还道”和确认信号的规定,根据设备具体情况在《站细》中明确。

第 60 条 尽头线、曲线调车作业的补充规定

1. 尽头线调车作业的规定

尽头线停留机车、车辆时,应与车挡保持 10 m 及其以上距离。特殊情况必须近于 10 m 时,应制定安全措施,纳入《站细》。

如向尽头线、尽头站台取送车时,必须在距尽头站台或停留车 30 m 处停车,再以 5 km/h 及其以下速度靠近尽头站台或连挂车辆,挂好后方准撤除防溜措施。

2. 曲线调车的规定

曲线挂车须提前检查钩位,遇钩位不正时必须停车调整,调整时不准探身两车钩之间,禁止双足进入道心。曲线挂车时要适当降低速度。

第 61 条 调动特殊车辆和车组的补充规定

1. 调动装卸作业未完毕车辆的规定

对正在进行装卸作业的车辆进行调车或连挂

机车时,须事先征得货运员的同意,待装卸作业停止、防护信号撤除后方准进行调车。

2. 调动装有超限及跨装货物车辆的规定

(1)调动装有超限及跨装货物车辆时,调车领导人应根据运行限制电报(或调度命令)、车站设备情况制定调车作业计划,将有关限制在布置作业计划的同时,通知调车组和其他有关人员。调车组在调动上述车辆时,应注意信号机柱、接触网支柱、雨棚柱、道岔表示器、邻近线路建筑物的限界及邻线停留车的情况,按照规定的速度进行作业。

(2)对中间挂有游车的跨装货物车辆,通过9号及其以下道岔侧向推送作业时,应匀速推进,速度不得超过5 km/h。

3. 调动装有爆炸品、气体类危险货物的车辆及一级易燃液体的罐车时的规定

调车长须于作业前将计划及注意事项通知司机,挂车前应派人检查防溜措施,并通知押运人注意,挂车时严格掌握速度不得冲撞;在指定的线路上摘解上述车辆时,按《站细》规定做好防溜措施,牢靠固定。

车站与洗罐站、油库线等企业签订安全协议，规定调车机车作业区域及安全措施。

4. 机械冷藏车运用及调动的规定

(1)机械冷藏车需摘挂作业时，调车人员应与机械冷藏车乘务组联系，并在机械冷藏车乘务组同意、指导下进行。

(2)机械冷藏车的编组，必须符合《技规》的规定。

(3)机械冷藏车组禁止在驼峰上进行编解作业和溜放，遇迂回线故障等原因，机械冷藏车组必须通过驼峰时，应按《技规》规定执行。

(4)机械冷藏车组必须整组编挂(机械车与冷藏车须按车组顺号连挂在一起)，不准分解运行。

(5)须对机械冷藏车组分钩作业时，车站应于分解作业前、连挂后通知乘务组。有关保温装置的分解和连挂，由机械冷藏车乘务员进行，并以停车信号防护。车组每次解结技术作业时间为 B16、B17 型 40 min，其他型 15 min。

(6)机械冷藏车组在同一车站内进行解体、分段装卸作业时，机械车与冷藏车分段距离应不超过 300 m，装车完了后，应尽快连挂在一起。

(7)卸货后车辆的清扫、洗刷应按《铁路鲜活货物运输规则》规定办理。由卸车站负责安排车内清扫、洗刷,必要时应进行消毒。洗刷、消毒后须经通风凉干后再关门。卸车站无洗车条件时,根据调度命令,由车站办理回送手续,在卸车集团公司管内指定的洗刷站清洗。车站和乘务组应检查车内清洗情况,未按规定清扫、洗刷或车内残留有污秽物时,不得列入备用或向其他集团公司排空。

(8)机械冷藏车的备用或解除,须经国铁集团特调命令批准。为便于车组检修和管理,备用时须停留在有上水条件的车站线路上。

(9)需要补油、上水时,调度员应按请求电报的要求调到最近的补油、上水站。

5. 调动故障车(货车)的规定

调动故障车辆须经车辆部门确认同意。需要限速运行时,由车辆部门通知车站调度员(未设车站调度员的为车站值班员),调车作业计划中须注明限速值。必要时车辆部门派人监护运行。

第 62 条 溜放调车和驼峰解散车辆的补充规定

1. 溜放调车的限制

(1) 准许实行溜放调车作业的车站见表 4-3。

表 4-3 准许实行溜放调车作业的车站

线 别	站 名	线 别	站 名
京广线	丰台西、石家庄南、保定、邯郸、邢台	石太线	阳泉、白羊墅
京沪线	南仓、德州、沧州	七滦线	唐山南、古冶
京哈线	双桥、唐山北、滦县	唐遵线	贾庵子
京包线	沙城	卑水线	沙河驿镇
津山线	塘沽、唐山东	进出港线	秦皇岛南
石德线	衡水、石工		

(2) 下列情形禁止溜放调车：

- ① 机车前后挂有车辆；
- ② 挂有机车(推峰作业除外)；
- ③ 人力制动机不良的车辆(使用铁鞋、减速顶、缓行器制动除外)；
- ④ 段管线；
- ⑤ 货物线、专用线能否溜放调车,在《站细》内规定。

(3)跨装、爬装的汽车、拖拉机以及一车负重、两端或一端突出加挂游车的连挂车组可以溜放，但必须限速连挂。

禁止溜放和溜放时限速连挂的车辆见附表 13。

(4)在站内与站外为同向坡度的线路上，向下坡方向溜放车辆时，除使用人力制动机制动且有能防止溜入正线的设备外，须在该线下坡方向警冲标内方适当地点，事先做好防溜措施。

2. 机车车辆通过驼峰的规定

按照驼峰技术条件和《技规》规定严格掌握禁止通过驼峰的机车车辆类型。对于装载活鱼、跨装货物的车辆等没有明确规定的，由车站会同车辆、货运等有关单位做出具体规定，并纳入《站细》。

3. 自动化驼峰溜放调车的规定

自动化驼峰驼峰信号和速度的规定、解散车组前后距离、驼峰作业楼作业办法、过峰车辆限制、禁止溜放车辆、推峰速度要求、牵出线作业方法和要求等，根据具体设备条件在《站细》内明确。

4. 连续溜放、驼峰解散作业提钩的规定

(1)驼峰解散车辆，遇前组车使用人力制动机制动，后组车使用铁鞋制动或人力制动机制动，以

及平面溜放遇前组车使用人力制动机制动,后组车使用铁鞋制动时,应于前组车进入分歧道岔警冲标内方后,后组车方可提钩。

(2)连续溜放、驼峰解散作业,要根据车组走行情况,正确掌握车组间隔距离。

第 63 条 调车作业连结软管的补充规定

1. 进行以下调车作业时全部连结软管

(1)调动乘有人员(押运人除外)的车辆(推峰除外);

(2)调动整列客车底以及向旅客列车进行摘挂作业时;

(3)越出站界调车时;

(4)天气不良瞭望距离不足 100 m 去专用线取送调车作业时。

2. 调车人员确认调车列主管贯通的方法

调车人员连结软管并确认连结处折角塞门处于全开状态,联系司机进行制动或缓解操作,通过连结软管最后一辆车自动制动机动作,确认调车列主管贯通。

3. 机车不连结软管调车时的速度限制

各型机车不连结软管调车时,超过下列连挂

辆数的速度限制见表 4-4。

表 4-4 机车不连结制动软管调车时的速度限制

机 型	连挂辆数	每小时限速	附 注
韶山、和谐型机车	30	15 km 以下	超过规定 辆数实行溜 放时,不得超 过 25 km /h
DF ₄ 、DF ₈ 型系列机车	30		
DF ₇ 型及其他机车	20		

第 64 条 手推调车的补充规定

1. 正线、到发线、调车线禁止手推调车。

货场、货物线及超过 2.5‰坡度的线路上原则上不得手推调车,必须手推调车时,应制定安全措施,报集团公司批准。

2. 手推调车时,每批作业不得超过重车一辆或空车两辆,并应连挂在一起,前行车组未停妥之前,后行车组不得移动。

严禁使用装卸机械移动车辆(为移动车辆而专门设置的机械或卸煤机除外)。

第 65 条 接发旅客列车时调车作业的补充规定

1. 办理旅客列车通过时,与接发列车进路没有隔开设备或脱轨器的线路,不准向能进入接发

列车进路的方向调车(本务机车在停留线路内摘挂、列车拉道口时除外)。

接发旅客列车时,与接发列车进路没有隔开设备或脱轨器的线路,不准自轮运转特种设备向能进入接发列车进路的方向自走行调车。

接入到达停车的旅客列车或发出旅客列车时,对确需无隔开设备或脱轨器办理调车作业(自轮运转特种设备自走行调车除外)的特殊困难车站,由集团公司组织按场景制定安全措施和调车作业联系用语,经集团公司安委会研究批准。

2. 北京西站办理旅客列车通过时,与接发列车进路没有隔开设备或脱轨器的线路,不准向能进入接发列车进路的方向调车。

北京西站Ⅰ场Ⅰ～Ⅺ道接入到达停车的旅客列车或发出旅客列车时,与接发列车进路没有隔开设备或脱轨器的线路,准许Ⅰ场Ⅰ～Ⅺ道进行以下场景的调车作业:

(1)接发旅客列车时,调车机车牵引客车底或动车组车底向Ⅰ场Ⅰ～Ⅺ道进行停靠站台的调车作业。

①调车机车牵引旅客列车车底,不得越过站

台东端“机车停车位置”标；动车组车底按动车组停车位置标对标停车。

②Ⅰ、Ⅱ场间加强联系，Ⅱ场至Ⅰ场调车进路须一次排通。

③调车信号开放后执行车调联控制度，联控用语如下：

Ⅱ场车站值班员：“××调(次)，Ⅱ场×道去Ⅰ场×道调车信号开放好，注意对标停车。”

司机：“××调(次)，Ⅱ场×道去Ⅰ场×道调车信号开放好，注意对标停车，××调(次)明白。”

(2)接发旅客列车时，单机(本务机车、调车机车)向能进入接发列车进路的有车线转线及调车机车在停留线路内摘挂客车底作业。

①向有车线进行调车作业时，调车进路须一次排通。

②调车信号开放后执行车调联控制度，联控用语如下：

车站：“××调(次)，去(×场)×道调车信号开放好，有车线注意安全。”

司机：“××调(次)去(×场)×道调车信号开放好，有车线注意安全，××调(次)明白。”

③调车机车在停留线路内摘挂客车底作业时,司机要严格掌握挂车时机,控制连挂速度。

(3)接发旅客列车时,单机(本务机车、调车机车)向能进入接发列车进路的空线转线。

①单机(本务机车、调车机车)向空线转线,不得越过该线路末端平过道;

②向空线进行调车作业时,调车进路须一次排通;

③调车信号开放后执行车调联控制度,联控用语如下:

车站:“××调(次),去(×场)×道调车信号开放好,不得越过东(西)端平过道。”

司机:“××调(次)去(×场)×道调车信号开放好,不得越过东(西)端平过道,××调(次)明白。”

3. 经集团公司批准的车站要将相关安全措施和调车作业联系用语纳入《站细》。调车作业联系用语中要明确调车作业禁止越过的信号机名称。

第 66 条 越出站界调车作业的补充规定

1.《出站、跟踪调车通知书》应由车站值班员填发交给司机。如机车距车站值班员室较远,可

由扳道员或助理值班员(外勤)按照车站值班员的指示填写,确认无误后交给司机。

2. 越出站界调车时,《出站、跟踪调车通知书》按时间计算,不受次数的限制,但一批作业尚未终了而回站等候放行列车时,应收回通知书。再作业时,重新办理越出站界调车手续,交付司机新的《出站、跟踪调车通知书》,方可出站调车。

3. 两端站的车站值班员于办理出站调车手续后,应在闭塞机上揭挂越出站界调车表示牌。调车完毕后,调车指挥人或扳道员、助理值班员(外勤)须向司机收回通知书,并注销保管,然后方可报告车站值班员办理区间开通手续,摘除表示牌。

4. 自动站间闭塞区段车站越出站界调车作业比照半自动闭塞区段办理。

第 67 条 跟踪出站调车作业的补充规定

禁止办理跟踪出站调车作业。

第 68 条 防止车辆溜逸的补充规定

1. 编组站、区段站到发线的到达列车,须使全列自动制动机保持制动状态后方准摘开机车,制动状态的确认由摘开机车的人员负责。停留时间超过 2 h 或到发线坡度超过 1.5‰时,须拧紧两

端车辆的人力制动机或以铁鞋(止轮器)牢靠固定。整列车列转线全部接通软管时作业亦按上述规定办理;未全部接通软管时,车列必须停妥并采取好防溜措施后方可摘开车钩。

调车作业中,在到发线停留的车辆由调车人员或指派的胜任人员在车辆的两端采取防溜措施;分组停留时,应分组做好防溜措施。尽头式车站正线停留车辆时,防溜办法比照到发线办理。

编组站、区段站调车线(驼峰下的调车线除外)停留车辆时,线路坡度不超过 2.5‰时,拧紧线路两端车辆的人力制动机或以铁鞋(止轮器)牢靠固定;线路坡度超过 2.5‰时,拧紧线路两端车辆的人力制动机,并对下坡端最外方车辆以铁鞋(止轮器)牢靠固定。

编组站、区段站在到发线、调车线以外的线路上停留车辆,不进行调车作业时,应连挂在一起,线路坡度不超过 2.5‰时,拧紧两端车辆的人力制动机或以铁鞋(止轮器)牢靠固定;线路坡度超过 2.5‰时,拧紧两端车辆的人力制动机,并对下坡端最外方车辆以铁鞋(止轮器)牢靠固定。因装卸车对货位等情况,不能连挂在一起时,应分组做

好防溜措施。

2. 中间站到达的列车,须使全列自动制动机保持制动状态后方准摘开机车,制动状态的确认由摘开机车的人员负责。中间站停留车辆,无论停留的线路是否有坡道,均应连挂在一起,并采取“双防溜”,拧紧两端车辆的人力制动机,并以铁鞋(止轮器)牢靠固定。因装卸车对货位等情况,不能连挂在一起时,应分组做好防溜措施。

三等及其以上且配有专用调车机车的中间站,在坡度不超过 1.5‰的线路上停留车辆时,经集团公司批准后,可执行“单防溜”的规定,具体由车站制定防溜措施,纳入《站细》。

3. 在始发、终到及换挂机车的车站到发线停留的客车底(包括按照路用列车车次开行的通勤列车车底),须使全列自动制动机保持制动状态后方准摘开机车,制动状态的确认由摘开机车的人员负责。停留时间超过 1 h 或线路坡度超过 1.5‰时,须按规定采取防溜措施。

遇特殊情况,机车连挂客车底在站无动力停留时,机车司机负责机车防溜,车站人员负责车底另一端防溜。

4. 停留车辆在分组采取防溜措施时,除两端车组外侧按规定采取防溜外,两端车组的内侧及其余车组两端的车辆可只拧紧人力制动机,或以铁鞋(止轮器)牢靠固定进行防溜。

5. 尽头式站台设有车钩缓冲装置且技术状态良好,停留车辆与尽头端车钩连挂妥当后,可在摘车端采取防溜措施。

6. 一批调车作业中临时停留的车辆,须拧紧两端车辆的人力制动机或以铁鞋(止轮器)止轮(线路内原停留车组已采取防溜措施时,可在摘车端采取防溜措施;坡度超过 2.5‰时,可只在下坡端采取防溜措施)。

7. 无火回送的机车或自轮运转特种设备(含重联、成组)在站单独停留时,车站作业人员使用铁鞋防溜,有机车乘务员时机车乘务员负责拧紧机车(机车使用弹停制动时除外)或自轮运转特种设备的人力制动机。

8. 驼峰下的调车线、编发线的防溜措施及设有停车器、停车顶等防溜设备的线路,具体防溜办法根据设备技术条件和安装使用情况在《站细》内规定。

9. 电气化区段不能采用人力制动机防溜时,应使用人力制动机紧固器防溜,使用的条件和办法比照人力制动机防溜的规定办理。

10. 人力制动机故障的车辆或车组不能按规定采取防溜措施时,应与人力制动机作用良好的车辆连挂在一起,禁止单独停留。执行“双防溜”措施时,遇最外方车辆人力制动机故障时,可顺延使用下一车辆人力制动机,但只限顺延一辆,车组两端仍须按规定采取防溜措施。

11. 线路内实际坡度超过 6‰的地段,不得无动力停留机车车辆。车站会同工务段共同确定坡段及变坡点,并做好标识。

12. 使用铁鞋(止轮器)防溜时,鞋尖(止轮器)应紧贴车轮踏面,牢靠固定;使用人力制动机或人力制动机紧固器防溜时,须拧紧制动机。

13. 因车辆进行技术检查或故障处理等作业,列检(维修)人员在撤除车站采取的防溜措施前,应根据检修作业的要求,按规定重新设置防溜措施,技术检查或故障处理完毕,应及时恢复原防溜措施。

14. 岔线、段管线及路企交接线停留车辆的防溜及交接、检查工作,应在相关安全协议中进行明确。由车站担当调车作业时,车站调车人员负责防溜措施的设置与撤除。

15. 各有关调车作业岗点、信号楼(行车室)、扳道房、货场(货物线)、段管线以及专用线(专用铁路)等有关处所须配备足够数量的防溜器具。防溜器具的类型、配备数量、固定存放地点应在《站细》或相关“安全协议”中进行明确。

16. 高坡地段的车站需配备 8 根枕木(由工务段提供,车站保管),以备防溜急用。

第 69 条 其他规定

1. 在正线、到发线上调车作业的补充规定

接发旅客列车以外的列车(单机、自轮运转特种设备除外)时,在能进入接发列车进路的线路上进行调车作业时,应遵守下列规定:

(1)向空线不准溜放调车,向有车线溜放时,禁止与停留车连挂。

(2)连挂车辆时,要采取防溜措施。

(3)机车车辆距警冲标不少于 50 m 必须停车。

2. 装卸作业的防护办法

在装卸作业前,由装卸工组指定专人在两端来车方向的左侧钢轨设置带有脱轨器的固定或移动信号牌(灯)进行防护(尽头线在一端来车方向设置防护信号),作业完了后及时撤除。

(1)同一线路上车辆分组作业且车组间隔大于 40 m 时,须在各车组两端分别设置防护信号。尽头线只在道岔一端设置防护信号。

(2)移动式防护信号设置在距离车列不小于 20 m 处;遇车辆停留位置距警冲标不足 20 m 时,防护信号应设置在与警冲标相对处。

(3)办理列车装卸作业时,须根据规定的起止时间进行作业并防护。

(4)脱轨器及防护信号的具体使用办法和安全措施,在《站细》《货细》内规定。

3. 电气化区段使用电力机车调车的规定

(1)调车人员须确认隔离开关开闭状态后方准作业,避免将电带入无电线路。

(2)在接触网终点附近作业时,应与接触网终点标保持不少于 10 m 的安全距离停车。

(3)使用电力机车调车时,调车计划应注明作业线路“有电”“无电”字样。当利用正线调车而区间停电时,调车计划中应注明“区间停电”字样。如电分段(含起电分段作用的绝缘锚段关节)在站内,应使电力机车与其距离 10 m 以外停车。

第五章 行车闭塞

第 70 条 行车闭塞法的补充规定

1. 禁止采用隔时续行办法行车。

2. 四显示自动闭塞区间特殊情况行车凭证的规定。

(1)京广线

双红灯防护区段：邯郸南二场上行出站信号机至临洺关上行进站信号机、高邑上行出站信号机至平南上行进站信号机；平南下行出站信号机至高邑下行进站信号机、临洺关下行出站信号机至邯郸南一场下行进站信号机。

(2)京哈线

北京东至双桥至通州间不办理旅客列车反方向运行。

(3)石德线

①石德、京九线在衡水站Ⅰ、Ⅱ场运行时，机车乘务员需切换机车信号载频(上下)转换开关。

石德线列车经衡水站运行后继续经石德线运行时,机车乘务员在列车越过进、出站信号机后机车信号显示白灯时均须及时切换机车信号载频转换开关;石德线列车经衡水站运行后转经京九线继续运行时,机车乘务员在越过进站信号机后机车信号显示白灯时切换机车信号载频转换开关。京九线列车经衡水站运行后继续经京九线运行时,不需切换机车信号载频转换开关;京九线列车经衡水站运行后转经石德线继续运行时,机车乘务员应在越过出站信号机后机车信号显示白灯时切换机车信号载频转换开关。

②石德线上行列车在越过德州站石德方向上行进站信号机(SS)后机车信号显示白灯时,机车乘务员及时将机车信号接收载频开关切换至下行位置;京沪线列车经德州站运行后转石德线继续运行时,机车乘务员须在越过客站出站信号机后及时将机车信号接收载频开关切换至下行位置。

(4)石家庄西环线

①遇石家庄西环线柳辛庄站进站信号机 XB 故障去孔寨线路所方向时,车站值班员确认 XB 至 0069 通过信号机间空闲,开放(显示)引导(手)

信号。列车凭引导(手)信号越过 XB 进站信号机后运行至 0069 通过信号机,按其显示运行。

②遇石家庄西环线柳辛庄站(XB 进站信号机)至孔寨线路所停基改电时,列车在 XB 信号机前停车,车站递交路票,车站值班员确认路票已交付司机后,方准开放(显示)引导(手)信号,列车凭引导(手)信号越过 XB 信号机进入区间。

③遇石家庄西站Ⅱ场进站信号机 TSH 故障去石家庄北站方向时,车站值班员确认 TSH 至 0080 通过信号机间空闲,开放(显示)引导(手)信号。列车凭引导(手)信号运行越过 TSH 进站信号机后至 0080 通过信号机,按其显示运行。

④石家庄西站Ⅱ场(TSH 进站信号机)至石家庄北站停基改电时,列车在 TSH 信号机前停车,车站递交路票,车站值班员确认路票已交付司机后,方准开放(显示)引导(手)信号,列车凭引导(手)信号越过 TSH 信号机进入区间。

⑤遇柳辛庄站石家庄西环线反方向进站信号机 SYN 故障或停基改电时,禁止办理反方向行车。

3. 衔接高速铁路的普速铁路车站(线路所)

向高速铁路车站(线路所)发出列车时,有关行车凭证按普速铁路规定执行。

4. 特殊情况行车办法:

(1)单线双方向自动闭塞办理行车的规定。

①闭塞办理方法:

a. 车站(场)值班员在办理闭塞手续前,须得到列车调度员的同意(列车调度员已下达列车运行调整计划时除外)。

b. 发车时,发车站取得接车站同意后,再准备发车进路,开放出站信号。

c. 接车站接到发车通知后,准备接车进路,开放进站信号。

d. 接车站确认列车全部到达后,通知发车站列车到达时间。

②双桥下行场至通州西间为单线双方向运行,上行为自动站间闭塞,比照上述要求办理;下行为四显示自动闭塞。通州西站发双桥下行场的列车,遇出站信号机故障,应停止基本闭塞法改按电话闭塞法行车。

(2)经由北京南至北京东间京沪京哈联线通过的列车,停车后再开时,司机凭出站信号机的显

示运行。

(3)邯长线邯郸西场至长治北(不含)间机车信号载频转换开关切换规定:

①磁山站向马磁线和村站发车时,列车越过磁山站下行出站信号机,机车信号显示白灯时,司机及时将机车信号载频转换开关转至上行位。马磁线和村站向磁山站发车时,列车越过和村站下行出站信号机,机车信号显示白灯时,司机及时将机车信号载频转换开关转至上行位。

②悬钟站向阳涉线麻田镇站发车时,列车越过悬钟站下行出站信号机,机车信号显示白灯时,司机及时将机车信号载频转换开关转至上行位。阳涉线麻田镇站向悬钟站发车时,列车越过麻田站镇下行出站信号机,机车信号显示白灯时,司机及时将机车信号载频转换开关转至上行位。

第 71 条 改用电电话闭塞法行车的补充规定

1. 自动闭塞区间遇下列情况时,应停止使用基本闭塞法,改用电电话闭塞法行车:

(1)站间或所间只有一架通过信号机,遇该通过信号机故障时;

(2)设有双向闭塞设备的双线自动闭塞区间

办理反方向发车,出站信号机(线路所通过信号机)故障时。

2. 在自动站间闭塞、半自动闭塞区段,遇出站信号机或线路所通过信号机发生故障时,应停止基本闭塞法,改按电话闭塞法行车。

3. 改用电电话闭塞法以及恢复基本闭塞法时,均须查明站间(所间)区间空闲。遇列车调度电话不通,两端站车站值班员直接以电话记录办理,须通知司机列车调度电话不通、按电话闭塞法行车。

第 72 条 自动站间闭塞的行车办法

1. 改按半自动闭塞法的规定

装有半自动闭塞设备的计轴自动站间闭塞区段,遇计轴设备故障,不能按自动站间闭塞法行车时,相邻两站车站值班员根据设备维护单位在《行车设备检查登记簿》内的登记,共同确认区间空闲后报告列车调度员,改按半自动闭塞法行车。

2. 使用计轴复零按钮的规定

(1)计轴自动站间闭塞区段,检修闭塞设备需使用计轴复零按钮时,不发布调度命令;电务人员须在《行车设备检查登记簿》内登记使用情况和计数器号码,车站值班员签认。

(2)计轴自动站间闭塞区段,列车到达接车站后,区间表示灯仍显示占用时,车站值班员(列车调度员)应在《行车设备检查登记簿》内登记,并通知设备单位检查处理。需人工复零时,应确认区间空闲,并按以下规定处理:

①两端站车站值班员须根据列车调度员的调度命令,使用计轴复零按钮,共同办理人工复原。

②CTC 区段,相邻两站均为中心操作方式时,列车调度员使用计轴复零按钮,办理人工复零。

相邻两站一端站为中心操作方式、另一端站为车站操作方式(非常站控模式)或非 CTC 区段车站时,车站值班员根据列车调度员的指示,使用计轴复零按钮,与列车调度员共同办理人工复原。车站值班员、列车调度员应分别在《行车设备检查登记簿》内登记。

相邻两站均为车站操作方式或非常站控模式时,车站值班员须根据列车调度员的调度命令,使用计轴复零按钮,共同办理人工复原,并在《行车设备检查登记簿》内登记。

第 73 条 设有双向闭塞设备的双线自动闭塞区间办理反方向发车或改按单线行车的补充

规定

1. 设有双向闭塞设备的双线自动闭塞区间改单线行车时,根据调度命令按站间区间掌握行车。

2. 列车在双线双方向区段反方向运行时,按站间区间掌握行车,列车凭出站信号机(线路所通过信号机)显示的允许运行的信号(相应进路表示器显示正确)进入区间。

(1)车站值班员在办理反方向行车前,须得到列车调度员的调度命令。办理反方向行车或恢复正方向行车前,两相邻站车站值班员共同确认区间空闲。

每次改方操作前,两端站须共同确认区间空闲。

(2)当出站信号机(线路所通过信号机)故障时,应停止基本闭塞法,改按电话闭塞法行车。

3. 办理闭塞或发车预告和报点的规定:

(1)设有双向闭塞设备的双线自动闭塞区间反方向行车,发车时,发车站确认控制台上区间占用表示灯表示区间空闲并取得接车站同意后,方可准备发车进路,开放出站信号。

车站值班员应将列车的发、到时刻通知邻站，记入《行车日志》，并在记事栏内注明“反”字。

(2)在组织列车反方向运行期间，两端站车站值班员须相互通告最后一列正方向列车的发、到时刻，列车整列到达后报告列车调度员。

第 74 条 故障按钮使用的补充规定

1. 使用故障按钮办理闭塞复原的情况

在自动站间闭塞区段，遇站内无空闲线路接车、使用引导信号接车、轨道电路发生故障、闭塞设备停电后恢复送电等情况时，需使用故障按钮办理闭塞复原。

在设有计轴设备的自动站间闭塞区段，当计轴设备检修、停电恢复后，或不能正确反映区间空闲时，先办理计轴设备复零，然后使用故障按钮办理闭塞复原。

2. 车站(线路所)使用故障按钮的规定

(1)需要使用故障按钮时，两端站共同确认区间空闲，由使用站向列车调度员请求。列车调度员在查明区间空闲后，向两端站发布调度命令(由列车调度员和车站值班员共同使用故障按钮办理复原时除外)。

(2)每次使用故障按钮须在《行车设备检查登记簿》内登记。

3. 电务人员使用故障按钮的规定

电务人员检修闭塞设备使用故障按钮时,不请求调度命令,但每次使用均须按规定在《行车设备检查登记簿》内登记。

第 75 条 线路所和区间辅助所行车办法

1. 线路所行车办法

(1)线路所承认闭塞或接受预告及其他接发列车作业要求,比照车站办理。

(2)半自动闭塞、自动站间闭塞区段,列车必须整列通过或到达线路所并确认后方所间区间空闲后,线路所车站值班员方可与后方站(线路所)办理区间开通手续。

(3)列车停车再开的规定:

①在线路所规定为通过的列车临时停车再开时,司机根据通过信号机显示的允许运行的信号直接开车。

在线路所办理旅客乘降业务的列车,当信号机开放,旅客乘降完了后,助理值班员(外勤)办理发车作业。未设助理值班员(外勤)的线路所,列

车员确认旅客上下完了后,通知列车长,由列车长使用列车无线调度通信设备通知司机,司机得到通知后方可起动列车。

②遇列车无线调度通信设备故障时,列车长使用无线对讲设备通知司机;未配备无线对讲设备时,由列车长口头通知司机。

③列车长与司机之间联系用语为,列车长:“客车××次司机,旅客上下完毕”,司机:“客车××次旅客上下完毕,司机明白。”

(4)线路所通过信号机不能开放和反方向运行时的行车办法:

线路所通过信号机发生故障时,在自动闭塞区段,行车凭证为绿色许可证,列车凭助理值班员(外勤)或胜任人员在通过信号机处的手信号显示运行(有特殊规定时除外);在自动站间闭塞、半自动闭塞区段以及无双向闭塞设备反方向发车时,应停止基本闭塞法,改按电话闭塞法行车,行车凭证为路票,列车凭助理值班员(外勤)或胜任人员在通过信号机处的手信号显示运行(有特殊规定时除外)。

(5)双线线路所封锁一线时,未封锁一线的区

间划分和防护办法：

双线线路所封锁一线时，以开通运行一线的通过信号机划分区间。反方向行车时，夜间应在该信号机柱背面距钢轨顶面不低于 2 m 处加挂信号灯，向区间方面显示红色灯光。

(6)一切电话中断时行车的规定：

①一切电话中断后，线路所为非优先发车站时，在未得到优先发车站“准接你站发出的列车”的通知书前，应做好接车准备，在确认列车车次后及时办理接车；

②一切电话中断后，单线线路所应将正线道岔开通至优先发车站方向的位置并锁闭，做好接车准备；

③站间设有单线线路所时，在一切电话中断后，优先发车站必须确认站间区间空闲后，方可发出列车。

站间设有单双线线路所时，在一切电话中断后，双线方向车站、优先发车站查明所间区间空闲后，只准向线路所发出一次正方向的列车。以后每次发出列车，均须得到线路所“准接你站发出的列车”的通知书后方可发车。线路所应主动向

双线方向车站传递通知书。

车站向双线线路所发车时,必须查明情况后
方可发车。

2. 区间辅助所行车办法

集团公司管内无区间辅助所。

第 76 条 行车凭证使用管理的补充规定

1. 行车凭证填写、编号、核对、交付的规定

(1) 行车凭证填写的规定

①按规定办理行车闭塞手续,并于进路准备妥当后方可填写行车凭证。填写的行车凭证字迹要清楚、工整,凭证内容如未按规定使用或有涂改时,均应作废,另行填写。

②双线正方向改按电话闭塞法行车时,也必须得到接车站承认闭塞的电话记录,在发车进路准备妥当后,方可填发路票。

③列车由区间返回时仍使用该区间路票。

④行车凭证号码填写在《行车日志》的“占用区间凭证号码”栏内。路票编号应填记在《行车日志》的“记事”栏内。

(2) 行车凭证日期、编号的规定

①绿色(红色)许可证、书面通知、半自动闭塞

发车进路通知书及出站、跟踪调车通知书每日自零时开始更换日期。

②《行车日志》以及调度工作有关的各项报告和统计,均于每日 18 时开始更换日期。

③行车凭证的编号(调度命令除外):单线按区间、双线分上下行各站由 1 号起依次顺序编号。

(3)行车凭证的核对与交付

①对于填写的行车凭证,车站值班员应认真确认并与助理值班员(外勤)相互检查、核对,确认无误并加盖站名印后,方可送交司机。

②设有发车进路信号机的车站(线路所),遇发车进路信号机以远的出站(进路)信号机故障、区间基本闭塞停止使用等情况需要向司机交付行车凭证时,可在发车前交付,具体时机和地点在《站细》内规定。

③司机接到车站交给的行车凭证应认真核对。

2. 行车凭证管理的规定

(1)车站信号楼(行车室)按《站细》规定配备足够数量的行车凭证,集中加锁保管,并严格日常交接检查制度。

(2)使用完了的各种书面许可证及命令的保管期限:

①接车站接到使用完了的各种书面许可证及通知书,应立即以墨水画“×”注销。

②车站留存的使用完毕的各种许可证(路票除外),逐日整理月终装订,保管 6 个月,调度命令按规定保管 1 年。

③司机收到车站交给的书面调度命令、行车凭证、调车示意图在退乘后交段注销。

④《行车日志》、调度命令登记簿,全册使用完了后,除在表皮上注明第×册(在更换新册时须注明第×册)外,并标记“自×年×月×日起至×年×月×日止”,按年度整理,年终装订,自次年起保管 1 年。

⑤使用 CTC/TDCS 系统(TIMIS 系统)作业的车站,可不打印《行车日志》;按规定程序办理并打印的调度命令与《技规》附件 4 具有同等作用。

第 77 条 货物列车在装有容许信号的通过信号机前不停车牵引吨数的规定

自动闭塞区段,装有容许信号的通过信号机显示停车信号时,准许货物、军用、路用列车不停

车,按《技规》第 316 条的规定运行。

第 78 条 电话记录号码编号办法

电话记录号码双线各站按区间分上下行、单线各站按区间由 1 号起依次顺序编号。

第 79 条 车站行车室内一切电话中断时行车的补充规定

1. 优先发车的规定

(1)未办妥闭塞时,同一方向、同一线路有上、下行两种车次运行时,指定优先发车的车站(表 5-1)。

表 5-1 指定优先发车的车站

线 别	区 间	优先发车的车站
北京枢纽 十字疏解	双桥下行场—通州西 北京东—北京朝阳 百子湾—北京朝阳 田家洼线路所—北京朝阳 田家洼线路所—双桥下行场 北京东—百子湾	双桥下行场 北京东 北京朝阳 北京朝阳 田家洼线路所 北京东
北京枢纽 西北环线	沙河—后章村 斜河涧—军庄 三家店—军庄	沙河 斜河涧 军庄
黄良线	黄村—全红 全红—良乡	黄村 全红

续上表

线 别	区 间	优先发车的车站
丰台西—南 信号联络线	丰台西Ⅲ场—南信号	丰台西Ⅲ场
101 联络线	西道口—石景山南	西道口
大李线	大红门—李营	李营
沙河驿南联线	马柳—郝庄线路所	马柳
沙河驿北联线	马柳—沙河驿镇	马柳
马沙线	马铺营—沙河驿镇	马铺营
京承线	上板城—上板城南 上板城—承德东 承德东—承德	上板城南 上板城 承德东
锦承线	下板城—上板城	下板城
大台线	石景山—西黄村 三家店—石景山	石景山 三家店
京包线	八达岭—青龙桥西 八达岭—青龙桥	八达岭
卑水线	卑家店—永兴庄 郝庄—沙河驿镇 郝庄—永兴庄	永兴庄 郝庄 郝庄
丰润唐遵线	唐山北—丰润南	唐山北
马磁线	义井—和村 磁山—和村	义井 和村

续上表

线 别	区 间	优先发车的车站
丰胥线	丰南—胥各庄	丰南
南上线	北仓—南仓	北仓
京哈津蓟联线	蓟州北—八里庄线路所	蓟州北
	八里庄线路所—蓟州	八里庄线路所
银联线	银城铺—唐山东	唐山东

下板城至上板城南间一切电话中断时不准发出列车。

柳村线路所至丰台间一切电话中断时,只准经京沪正线正方向发出北京南至丰台上下行列车,下行列车必须在丰台站进站信号机外停车,经联系说明车次及注意事项后,再办理接车。

广安门—柳村线路所—丰台间一切电话中断时,广安门至柳村线路所,广安门为优先发车站;柳村线路所至丰台间只准发出经永丰三、四线正方向运行的旅客列车,但丰台站发出广安门方向列车时,仅可正方向发出第一个列车(包括电话中断前发出的列车尚未接到柳村线路所的到达通知),次一列车必须接到柳村线路所同意

接车的书面联络〔红色许可证“通知书(1)”〕后，方可发车。

(2)青龙桥至八达岭间一切电话中断时的行车办法。

①优先站的指定

八达岭站为优先发车站，青龙桥西站为非优先站。

②行车办法

电话中断前已办理闭塞的列车，仍按原闭塞办法发车。电话中断后八达岭站按时间间隔法向青龙桥车站发车，在确认上行已无列车时，应利用最后一列将红色许可证的“通知书(2)”传送至青龙桥西站，青龙桥西站可按时间间隔法向八达岭开行下行列车。八达岭站在未接到青龙桥西站填发的红色许可证的“通知书(1)”前不得开行上行列车。

③时间间隔的规定

青龙桥西至八达岭间电话中断后的次一下行列车，必须间隔 35 min 方准发车，青龙桥西站确认下行已无列车时，应利用最后一列将红色许可证的“通知书(1)”于出隧道后停车交给八达岭站。

东园至青龙桥间双线区间各站,上、下行列车按时间间隔法发车时亦必须间隔 35 min。

通知书(1)

八达岭站

我站在本列(次)后无下行列车
你站可发上行列车

青龙桥西站值班员 印

站名印
年 月 日 时

通知书(2)

青龙桥西站

我站在本列(次)后无上行列车
准接下行列车

八达岭站值班员 印

站名印
年 月 日 时

- 注: 1. 白纸复写一式两份,交列车 1 份,本站保管 1 份。
2. 由车站自制。

2. 补充一切电话中断时禁止发出的列车的规定

除《技规》规定外,一切电话中断时禁止发出以下列车:

(1)挂有超限货物车辆的列车(已办妥闭塞的除外);

(2)双线区间反方向运行的列车(已办妥闭塞的除外);

(3)列车进入车站进站端(不到达或经过车站行车室)即开往另外方向的列车。

3. 使用 GSM-R 手持终端办理行车通话的规定

G 网区段,两端站车站值班员可使用 GSM-R 手持终端办理有关行车通话(行车闭塞、预告手续除外)。

第 80 条 其他规定

1. 石太线自动闭塞特定行车办法

(1)坡头(不含)至获鹿站(岩会站上行除外)上、下行线正方向运行的在站通过列车以及井南、南张村、井陉、岩峰站发出的上、下行列车,以出站信号机的绿色灯光或绿黄色灯光作为进入区间的行车凭证;岩会站发出的上行列车以 SZ 信号机的绿色灯光、绿黄色灯光、黄色灯光作为进入区间的

行车凭证。

使用自动站间闭塞设备反方向运行时,按站间区间掌握行车。

(2)自动闭塞区间,上行列车遇通过信号机显示停车信号(包括显示不明或灯光熄灭)时,除按《技规》第 316 条执行外,司机在停车等候的同时,必须与车站值班员、列车调度员联系,如确认该信号机至前方站区间有列车时,不得越过该信号机。

(3)遇区间一架通过信号机发生故障或灯光熄灭时,停止基本闭塞法改按电话闭塞法行车。

(4)列车机车电阻制动发生故障、在列车管风压低于 470 kPa 时,允许列车在岩会至程家、程家至娘子关 2 个区间停车缓风,充足风后继续运行。

(5)娘子关站下行进站信号机设在 700 m 的隧道外方。为便于引导员与车站联系,在进站信号机处安装有直通电话。

(6)头泉站下行、岩会站上行出站信号机临时故障或停用,列车在此处停车,由助理值班员(外勤)按车站值班员的指示交付司机占用区间凭证

后,按规定发车。

(7)程家站上行进站信号机临时故障或停用时(包括引导信号),车站值班员与助理值班员(外勤)联系,经检查确认进站、进路信号机空闲,在接车进路准备妥当后向列车调度员汇报,并指示助理值班员(外勤)现场看守进路,列车调度员发布停用上行进站信号机的调度命令,列车凭接车进路信号机显示进站,岩会站至程家站间改按站间区间掌握行车,程家站禁止办理 1242 军专线取送作业。

(8)井陘站至凤山支线(经南张村站)往返列车在南张村站Ⅷ道临时停车(包括南张村站编组转Ⅷ道始发列车)时,司机均凭出站信号机显示的允许运行的信号开车。

(9)5 000 t 列车运行限制条件:

①赛鱼至阳泉间经石太上行正线运行。赛鱼站 4 道禁止接入上行 5 000 t 列车。

②井南、南张村、岩峰站按正线通过办理,岩会停车不超过 20 min。上安站禁止机外停车,终到上安站的列车不受接车股道限制,原计划通过的列车变更为临时停车时只准接入Ⅱ道、4 道。

③机车电阻制动或空气压缩机发生故障时，禁止出库牵引列车。运行途中发生上述故障时，在保证安全的前提下，维持到前方站处理或及时请求救援。

④在上行线上安至头泉、岩会至程家、坡头至赛鱼间遇列车运行监控装置、机车信号故障时，司机按《技规》第 335 条第 3 款规定执行，不能执行时，司机应立即请求救援。

2. 锦承线下板城站、上板城南站、上板城站间的行车闭塞办法

在锦承线 K415+513 处设白沙河道岔与京承线联络线衔接。

(1)列车经锦承、京承联络线运行时，由上板城南—上板城—下板城站分别办理闭塞。上板城站接到上板城南站经联络线去往平泉方向的闭塞请求后，须先与下板城站办妥闭塞，方可同意上板城南站的闭塞。

(2)XP 和 XPL 信号机同时故障而不能显示引导信号接车时，以调度命令(须说明两架信号机号码)在后方站预告司机，在接车进路准备妥当后，一次引导，即指派引导员在进站信号机外显示

引导手信号将列车接入站内(在接车进路信号机前不再显示引导手信号)。如两架信号机有一架能显示引导信号时则分别引导。

(3)当下板城站去上板城南站方向通过信号机(XP)故障时(包括停电或半自动闭塞故障),除按规定请求调度命令停止基本闭塞法改按电话闭塞法行车外,此时禁止引导接车,列车须在该通过信号机外停车,上板城站助理值班员(外勤)向司机交付调度命令和行车凭证后显示通过手信号,使列车在白沙河通过。XN通过信号机故障时(包括停电或半自动闭塞故障)亦比照办理。

(4)上板城站向下板城既有线站方向的总出站信号机 SZ 故障时(包括停电或半自动闭塞故障),除按规定停止基本闭塞法改按电话闭塞法行车外,在发车进路准备妥当后,交付司机调度命令和行车凭证。

3. 区间岔线取送车办法

(1)丰润南至豆各庄站间区间岔线取送车办法

①发出岔线作业完了继续运行至前方站的列

车,原发站与对方站办理电话闭塞,列车凭路票进入区间,并向司机交递区间岔线作业的调度命令。

②发出去岔线作业完了返回原发站的列车,按调车作业办理,凭调度命令封锁区间去岔线作业。

③区间岔线道岔应经常开通正线并加锁,列车应在道岔前一度停车,扳道员将道岔扳向开通岔线,要道还道后进入岔线作业。作业完了后,扳道员将岔线道岔及时恢复定位,开通正线后加锁并向车站值班员汇报。

④去岔线作业的列车或车列应全部接通制动软管,并简略试验,返回车站时凭开放的进站信号进站。

(2)大台线清水涧岔线取送车办法

①岔线取送车前,落坡岭站车站值班员向列车调度员请求发布岔线取送车命令,与大台站办理闭塞手续,取出道岔钥匙。岔线取送车占用区间的凭证为出站信号机的绿色灯光及持有岔线取送车的调度命令,回站时凭进站信号机的显示运行。

②取送车时,应交付司机调度命令,车站值班

员将道岔钥匙交调车人员,推送前必须试拉,超过3辆必须使用简易紧急制动阀。

③行至岔线清1#道岔前一度停车,由调车指挥人负责扳动清1#道岔,助理值班员(外勤)扳动清3#、清5#道岔。

④禁止利用正线临时存放车辆。

⑤作业完了,在清1#道岔外方一度停车,先将清3#道岔开通安全线并加锁后,将清1#道岔开通正线加锁。

4. 控制台、计算机联锁应急盘上揭挂表示牌、帽的规定

(1)区间闭塞时揭挂“区间占用”表示牌(闭塞设备不能表示区间占用时揭挂)。

(2)区间空闲时揭挂“区间空闲”表示牌(闭塞设备不能表示区间空闲时揭挂)。

(3)封锁区间时揭挂“封锁区间”表示牌。

(4)停止使用基本闭塞法改为代用闭塞法时,揭挂“闭塞机停止使用”表示牌。

(5)控制台、计算机联锁应急盘上使用的安全帽(卡)的揭挂,由车站规定并纳入《站细》。

(6)表示牌及安全帽(卡)为车站信号楼(行车

室)固定备品,由车站(车务段)根据需要制作。

以上表示牌除“区间空闲”表示牌为白底黑字,其他均为白底红字。

第六章 接车与发车

第 81 条 车站接发列车作业的补充规定

1. 接发列车作业程序的补充规定

(1) 接发动车组列车的补充规定

①接发动车组列车应在规定的股道及进路上办理,接发动车组列车的股道在《站细》中明确。

②车站值班员在具备出站(进路)信号开放的条件后,于开车前 1 min 左右开放出站(进路)信号。

③CRH5 型动车组临时停靠低站台的补充规定:

a. 遇特殊情况车站需变更动车组列车接车股道且接入临时停靠低站台的股道时,列车调度员应及时发布调度命令,调度命令中还需注明“司机通知列车长和随车机械师”字样。

b. 车站办理接入动车组列车时,车站值班员使用列车无线调度通信设备提前通知司机:“××

次司机,××站变更××道停车、运行方向左(右)侧低站台。”

司机接到调度命令后,要按照调度命令要求和车站的通知,及时将接车股道、站台变化情况,利用列车对讲机(450 MHz)通知列车长和随车机械师,司机:“××次列车长、机械师,××站变更××道停车、运行方向左(右)侧低站台”,列车长(随车机械师):“××站变更××道停车、运行方向左(右)侧低站台,××次列车长(××次机械师)明白。”

c. 列车长接到司机关于车站变更接车股道、站台的通知后,及时组织其他列车乘务人员,按照规定程序操作翻板,做好旅客乘降组织工作。随车机械师在乘务室做好列车集控开关门状态监控,发现异常立即赶赴现场处理。翻板操作完毕后,列车乘务员立即向列车长报告,列车长接到报告后及时向司机进行通报:“××次司机,运行方向左(右)侧翻板操作完毕”,司机:“××次司机明白。”

列车停妥后,司机在未得到列车长关于翻板操作完毕的通报前,不得进行开启车门的操作。

d. 旅客乘降完毕,列车长要按规定向司机通报。司机得到列车长关于旅客乘降完毕的通报

后,按操作程序关闭车门。列车开车后,列车长要及时组织其他乘务人员恢复翻板。

④时速 160 公里动力集中动车组临时停靠低站台的补充规定:

遇特殊情况,需接入低站台线路上下旅客时,列车调度员(车站值班员)提前通知司机停靠低站台(列车调度员办理接发列车时由列车调度员通知或指示车站值班员通知;车站值班员办理接发列车时由车站值班员通知),司机通知列车长,司机不得集控开门,由列车长组织手动开关车门,对所开车门实行“一人一门”防护,列车长确认全部车门关闭后报告司机。

(2)车站和列检作业场间有关作业联系补充规定

①站检双方联系须使用有记录装置的通信设备,对联系事项进行录音并做好记录,记录内容应包括日期、列车车次、股道、通知列检时间、插牌时间、撤牌时间。

②有列检作业的车站均须与列检部门签订有关协议,协议中应明确双方具体联系方法、联系时机、互控制度、联系用语及双方应遵守的规定等内容。

③在设有列检脱轨器的线路上调车作业时，车站值班员必须确认列检防护已撤除方可排列进路、开放信号（到发线、编发线放行单机除外）。

2. 接发列车时通知接车站或发车站的补充规定

遇有超长列车、超限列车、制动力部分切除的动车组列车、单机挂车和货物列车列尾装置灯光熄灭等情况，应在办理列车预告（闭塞）时通知接车站。办理预告（闭塞）后得到以上信息时，应及时通知接车站。超长列车车次前冠以“超长”；超限列车车次前冠以“超限”，区间禁会时程序用语后说明“区间禁会”。动车组列车制动力部分切除时在程序用语后说明“制动力部分切除”。原规定为通过的旅客列车由正线变更为到发线接车及动车组列车、特快旅客列车遇特殊情况变更基本进路等情况，在办理预告（闭塞）时应通知发车站提前预告司机。

3. 接发列车线路的补充规定

兼货物线的到发线，禁止接发旅客列车。

4. 列车停车位置的补充规定

在有地面试风装置列检作业场的车站，车务

和机务部门应使列车或车列在能接上试风装置的位置停留,以便于地面试风装置的正常使用。

5. 承认闭塞或同意邻站发车的补充规定

列车已有计划待开(开出后即腾空到发线)时,车站值班员应根据运行图规定的运行时分计算,只要列车开出后,对到达的列车能按照程序办理进站,不致造成机外停车的情况下,可承认闭塞(包括自动闭塞的预告)。

第 82 条 引导接车的补充规定

1. 进路检查、确认的规定

(1)能通过控制台检查、确认进路(包括应加锁道岔在控制台上单独锁闭)时,可通过控制台检查、确认;不能通过控制台检查、确认进路时,由车站指派胜任人员现场检查确认进路正确(包括需就地操纵加锁道岔的加锁、紧固)。

(2)引导接车时,仍须执行相对方向同时接车和同方向同时发接列车的限制条件,办理接车前,检查确认有关道岔隔开位置正确。

2. 引导接车变更的限制

车站值班员指示引导人员引导接车后,不准变更接车顺序和接车进路。

3. 其他规定

(1)引导进站通过的列车,在闭塞设备、出站信号完好时,闭塞手续办妥后,列车可根据开放的出站信号在站内通过。

引导接车向反方向线路发车时(双线双方向自动闭塞区间除外),应使列车停车再开,不准通过。

(2)京通、京原、西长线等部分车站因地形限制特准设置特定引导员地点标的接车办法:

①下列车站指定方向的进站信号机内距最外方道岔尖轨尖端(顺向为警冲标)不少于 50 m 处的适当地点,设置引导员接车地点标。

石塘路站上下行,下河站上行,南大庙站上下行,虎什哈站上行,五道河站上下行,二道沟门站上下行,平坊站上行,窑上站上行,燕山站上行,南观村站下行,云居寺站上行,三合庄站上行,十渡站下行,野三坡站下行,后吕村站上行、上行逆向。

②引导接车时,接车站应通知后方站提前预告司机,司机在进站信号机外方一度停车后,以不超过 20 km/h 速度运行至引导员接车地点标外,根据引导员的引导手信号进站。

③未能事先通知司机时,列车应在进站信号机外停车,车站对司机讲明原因后,引导员在进站信号机外方显示引导手信号,司机根据引导员的手信号进站。

第 83 条 开闭信号机的补充规定

1. 进站、出站、进路信号机开放时机,在《站细》中明确。

集中联锁设备禁止办理预排。

2. 进站(接车进路)信号机开放后关闭信号、变更进路的规定:

(1)车站值班员要严格按《站细》规定时机开、闭信号。进站(接车进路)信号机开放后,在不足《站细》规定开放信号时间内,除危及行车和人身安全等特殊情况时,禁止关闭进站(进路)信号。

(2)遇危及行车和人身安全等特殊情况必须变更进路时,车站值班员(列车调度员)与司机联系妥当后方可办理。

3. 特殊站(场)执行《技规》规定有困难时的信号关闭时机,在《站细》内规定。

4. 其他规定:

(1)办理停车后再开的列车,必须在列车到达

停妥后,方准开放出站(进路)信号机。

(2)两列车(含单机)在同一股道停留,向两端办理发车作业时,必须在一端列车越过出站(进路)信号机后,方可开放另一端出站(进路)信号。

(3)列车未停稳时严禁排列折返进路。

第 84 条 变更接发列车进路或接车线路的补充规定

1. 接发列车时,禁止办理经由同一咽喉两平行线路间两相邻反向渡线道岔(小八字)的变通进路。

2. 遇特殊情况,接发旅客列车临时变更进路必须经过 9 号道岔侧向时,需经列车调度员准许,并预告司机,列车限速不得超过 25 km/h。接车站可委托后方站提前使用列车无线调度通信设备预告司机,后方站应将预告情况及时通知接车站。如接车站来不及预告时,应使列车在站外停车后,再开放信号机,接入站内。

3. 原规定为正线通过的旅客列车临时变更进路(包括直进侧出、侧进直出、侧进侧出,以及变更进路停车再开)接车时,须经列车调度员准许,并预告司机。接车站可委托后方站提前使用列车无线调度通信设备预告司机,后方站应将预告情

况及时通知接车站。如接车站来不及预告时,应使列车在站外停车后,再开放信号机,接入站内。

4. 因列车运行调整,图定在站技术停车的旅客列车(具体技术停车站由集团公司公布)具备通过条件时,可根据列车调度员的指示改按通过办理,车站值班员使用列车无线调度通信设备通知司机,司机根据车站值班员预告凭信号显示运行。

第 85 条 站内无空闲线路的特殊情况下接车的补充规定

1. 在站内无空闲线路的特殊情况下确需接入《技规》第 357 条规定的列车时,须得到列车调度员的准许。

2. 接车前,车站值班员应使用列车无线调度通信设备或指派胜任人员通知接车线内机车、自轮运转特种设备司机禁止移动。

3. 列车在机外停车后,接车人员应将接入线路、停留车位置及有关注意事项告知司机,然后以调车手信号旗(灯)将列车领入站内。

第 86 条 列车需在站内移动时的联系办法

1. 办理客运作业的旅客列车未完全停靠站台的处置:

(1)办理客运作业的动车组列车因故未完全停靠站台,按以下规定办理:

①办理客运作业的动车组列车因故未到动车组停车位置标停车导致未完全停靠站台时,不得集控开门、不得擅自移动,司机应立即通知列车长、随车机械师,并报告列车调度员(车站值班员)。列车长通知车站客运值班员,客运值班员确认站台安全后通知列车长,列车长通知司机重新对标停车。若列车无法再行移动时,司机通知列车长、随车机械师,列车长组织列车员或随车机械师手动打开已停靠站台侧车厢的车门组织乘降。

②办理客运作业的动车组列车因故越过动车组停车位置标停车导致未完全停靠站台时,不得集控开门、不得擅自移动,司机应立即通知列车长、随车机械师,并报告列车调度员(车站值班员)。经检查确认列车部分车厢停靠站台时,列车长组织列车员或随车机械师手动打开已停靠站台侧车厢的车门组织乘降。如需重新对标停车时,列车长通知车站客运值班员,客运值班员确认站台安全后通知列车长,列车长通知司机,司机报告

列车调度员(车站值班员),经列车调度员(车站值班员)同意后,采取退行或换端方式办理。

(2)办理客运用作业的动车组以外的旅客列车因故未完全停靠站台,司机立即向车站值班员(列车调度员)报告停车情况,严禁擅自动车。按以下规定办理:

①列车乘务员停站作业时,应确认所在车厢是否停靠站台,如发现未停靠站台,严禁打开车门,立即报告列车长,并加强车门看护。

②车站及列车客运人员共同组织旅客在停靠站台的部分车辆进行乘降。

③如条件不具备,组织旅客乘降确有困难时,列车员应报告列车长。列车长与车站客运人员共同确认旅客停止上下、行包停止装卸并关闭车门后,车站做好站台相关人员防护,车站客运人员通知车站值班员组织列车移动。司机得到车站值班员的准许后,方准动车并到达指定位置后,列车长与车站客运人员再组织旅客乘降。

2. 其他情况列车进站停车后需向前移动时,车站值班员(列车调度员)应使用列车无线调度通信设备等通知司机,使列车向前移动。

第 87 条 无联锁或联锁失效时道岔加锁及准备进路的补充规定

1. 道岔加锁办法

(1) 道岔勾锁器配备及管理的规定

车站应根据接发列车进路情况,对有关联锁道岔按道岔类型配备足够数量的勾锁器。勾锁器由车站配备并负责保管,具体数量及管理要求在《站细》中规定。

(2) 道岔加锁位置的有关规定

①尖轨长度为 7.7 m 的 12 号道岔(即普通型道岔)及 12 号以下道岔:

车务在道岔尖轨第一牵引点后第二枕空间处加 1 个勾锁器。

②18 号道岔及尖轨长度 7.7 m 以上的 12 号道岔:

车务在道岔尖轨第一牵引点后第二枕空间处加 1 个勾锁器;对可动心道岔还应在可动心辙叉第一牵引点后第二枕空间处加 1 个勾锁器。

③30 号道岔:

车务在道岔尖轨第一牵引点后第二枕空间处加 1 个勾锁器;在可动心辙叉第一牵引点后第二

枕空间处加 1 个勾锁器。

④38 号、42 号道岔：

车务在道岔尖轨第一牵引点后第二枕空间处加 1 个勾锁器；在可动心辙叉第一牵引点后第二枕空间处加 1 个勾锁器。

⑤遇有道岔加锁位置不便时，车务可向规定的加锁位置前移 1 个枕空。

2. 接发列车准备进路的有关要求

(1)检查或确认线路、道岔空闲的规定：

无联锁或联锁失效准备进路时，能通过控制台检查、确认的，可通过控制台检查、确认线路、道岔空闲；不能通过控制台检查、确认的，由车站指派胜任人员按规定检查、确认线路、道岔空闲。

(2)集中联锁失效道岔需现场操纵时，按下列程序办理：

①车站值班员立即通知信号、工务工区处理。

②在车站值班员的指示下，切断电源后由扳道员或胜任人员用手摇把将道岔转换到所需位置，并达到锁闭。

③道岔加锁时，车务确认进路正确后，对进路上无联锁道岔、邻线上无联锁防护道岔的可动心

轨、密贴尖轨以勾锁器加锁,加锁完毕通知工务以紧固器紧固(非设备维护单位在营业线施工时由施工单位负责紧固,工务负责监护);工务还须对斥离尖轨紧固。

准备进路人员再次确认进路正确、加锁紧固良好。

3. 道岔故障通知及检查处理的规定

发现道岔设备故障时,车站值班员应立即通知电务、工务人员处理。故障暂时不能恢复,具备放行列车条件时,设备单位应在《行车设备检查登记簿》内登记设备停用范围和行车限制条件,车站值班员根据设备单位登记办理接发列车和调车作业。

道岔失去表示时的处置办法按集团公司有关规定执行。

第 88 条 车站接发车人员接送列车的补充规定

1. 车站值班员或助理值班员(外勤)接发列车原则上应在列车运行的左侧,如有特殊情况可按下列规定办理:

(1)在信号楼(行车室)一侧。

(2)接发车线路为曲线时,应在曲线内侧。

(3)会车时在有站台的一侧,无站台时应在运行方向的左侧。

(4)停车并办理客运业务的客车,在有站台的一侧。两列停车的客车会车时,对不靠站台的一列,应在旅客上下的一侧。

(5)迎送列车不能隔列车。

2. 能通过控制台确认列车完整到达的通过控制台确认,不能通过控制台确认的由车站指派胜任人员现场确认。

3. 发现旅客列车尾部标志灯光熄灭的处理规定:

(1)接发车人员发现尾部标志灯熄灭时,通知车辆乘务员;车辆乘务员确定需要停车处理时,通过机车乘务员申请在前方站停车,车站值班员接到申请应及时报告列车调度员;严禁车辆乘务员在运行途中打开车门进行处置。

(2)发现动车组列车尾部标志灯光熄灭时,车站值班员应及时报告列车调度员,并通知司机转告随车机械师进行处理。

4. 当货物列车以吊起尾部车辆软管代替尾部标志,车站接发车人员发现列车尾部车辆软管

未吊起时,应立即报告车站值班员转报列车调度员,列车调度员指示前方沿途各站通过确认列车尾部车辆车号检查列车完整,并安排列车在前方计划停车站处理。列车调度员和车站值班员应通过 TDCS/CTC 设备加强对列车运行的监控。

5. 发现列尾主机丢失、异状(含司机查询不到风压)的处理规定:

(1)货物列车列尾装置主机丢失后,车站值班员应及时报告列车调度员,安排在前方站停车处理,如不具备重新安装列尾装置主机条件,以吊起尾部车辆软管作为列车尾部标志,请求调度命令继续运行,列车运行前方各站要重点监视列车运行。自动站间闭塞或半自动闭塞区段,车站值班员必须确认列车整列到达后,方可办理区间开通手续。

(2)车站助理值班员(外勤)接发货物列车时,须注意列尾主机状况,若发现列尾主机有异状,要及时通知机车乘务员并做好应急处置。

(3)列车运行中司机操作机车列尾控制设备,连续查询不到尾部风压时,应立即通知前方站车站值班员,车站值班员立即向列车调度员报告,列

车调度员安排在前方站停车处理。经处理货车列尾装置确实不能使用时,凭调度命令继续运行至有更换条件的主机配属站、折返站或机务段、机车换挂站进行更换。

第 89 条 车站发车的补充规定

1. 使用手信号发车的补充规定:

办理客运业务的旅客列车(动车组除外),原则上使用手信号发车(有特殊规定的除外),使用语音记录装置良好的列车无线调度通信设备发车时,车站值班员须提前通知司机和助理值班员(外勤)。

其他列车(动车组除外),原则上使用语音记录装置良好的列车无线调度通信设备发车。使用手信号发车时,车站值班员须提前通知司机和助理值班员(外勤)。

2. 使用列车无线调度通信设备发车时的用语,车站值班员或助理值班员:“×(次)司机,×站(×场)×道发车”;司机:“×站(×场),×(次)×道发车,司机明白”;“站”字可省略。遇语音记录装置故障时,须向司机显示发车信号。

3. 在设有发车表示器的车站,动车组以外的旅客列车可按发车表示器显示发车,具体在《站

细》内规定。

4. 确认信号或发车条件的补充规定：

(1)京包线辛庄子站(下行)、京原线野三坡站(下行)、丰沙线沿河城西站、旧庄窝站停车的旅客列车,因瞭望出发信号困难,车站值班员发车前必须确认控制台出站信号开放正确。司机得到车站值班员或助理值班员(外勤)显示的发车信号或发车通知后起动列车,根据出站信号机显示的允许运行的信号进入区间。

(2)京原线野三坡站 1 道发上行旅客列车时,因列车停在曲线上,按下列规定执行：

①机车应在“机车停车位置”标前一次停妥。停车位置不得距标过远,以免尾部停在隧道内过长。

②停在隧道内车辆的列车员、行李员,确认旅客上下、行包装卸完毕后,由尾部向前部依次汇报列车长,列车长确认全部汇报完毕后,使用列车无线调度通信设备通知车站助理值班员(外勤)“野三坡站,客车××次作业完毕”,车站助理值班员(外勤)应答“客车××次作业完毕,车站明白”。未得到列车长通知,车站不得发车。

(3)京包线三堡站临时停车的旅客列车,司机

可凭出站信号机的绿色灯光直接开车。

5. 进路表示器或发车线路表示器故障,办理发车人员使用手信号发车时口头通知司机,使用列车无线调度通信设备发车时同时通知司机故障情况。

第 90 条 列车在乘降所(点)的发车办法

1. 乘降所(点)在集团公司运行图文件中公布。

2. 有停点的旅客列车停车再开的规定:

(1)旅客乘降所(点)发车时,列车员确认旅客上下完了后,由尾部向前部依次汇报列车长,列车长确认全列汇报完毕后,使用列车无线调度通信设备通知司机,司机得到通知后方可起动列车。

(2)遇列车无线调度通信设备故障时,列车长使用无线对讲设备通知司机;未配备无线对讲设备时,由列车长口头通知司机。

(3)列车长与司机之间联系用语为,列车长:“客车××次司机,旅客上下完毕”;司机:“客车××次旅客上下完毕,司机明白。”

3. 其他列车临时停车再开时,司机根据地面信号机显示的允许运行的信号直接开车。

第 91 条 动车组开关车门的补充规定

1. 列车长在确认旅客上下完毕后(两组动车组重联时,运行方向后组动车组列车长确认本组旅客上下完毕,向前组动车组列车长汇报,前组动车组列车长在确认全列旅客上下完毕后),使用手持电台呼叫:“××次司机,××次列车请关门。”

动车组司机应答“××次关门,司机明白”后,操作控制开关关闭车门。

2. 动车组出动车段(所)到达始发站后,应将车门保持关闭状态。司机根据列车长的通知开门。列车工作人员不得擅自开关车门。

3. 动车组列车到达终到站后(在站折返时除外),在站不进行吸污、上水作业时,列车长确认旅客下车完毕、客运终到作业结束,通知司机关闭车门;在站进行吸污、上水作业时,列车长确认旅客下车完毕、客运终到作业结束,与车站客运人员联系后组织退乘,车站客运人员确认列车客运乘务组退乘完毕,确认列车吸污、上水等作业完毕后通知司机关闭车门。

第 92 条 出站及发车进路信号机故障时发

车的补充规定

1. 自动闭塞区段车站发车,遇连续多架发车进路信号机故障或发车进路、出站信号机连续故障时,可填发一张绿色许可证,并在调度命令用纸上按发车方向由近及远依次填写故障信号机名称,车站值班员签字,交给司机。车站按规定发车,列车凭绿色许可证越过注明的故障信号机。

2. 半自动(自动站间)闭塞区段车站发车,遇连续多架发车进路信号机故障时,在半自动闭塞发车进路通知书中,按发车方向由近及远依次填写故障信号机名称,交给司机。车站按规定发车,列车凭半自动闭塞发车进路通知书越过注明的故障信号机。

遇发车进路信号机和出站信号机同时故障时,车站按规定发车。列车凭交付的半自动闭塞发车进路通知书越过故障的发车进路信号机,凭路票越过故障的出站信号机。

3. 交付行车凭证的时机和地点在《站细》中规定。

第 93 条 其他规定

1. 进站信号机外制动距离内进站方向为超过 6‰下坡道的车站及作业补充规定

接车线末端设有延续进路时,车站值班员原则上不得提前解锁延续进路、排列发车进路。遇特殊情况需提前解锁延续进路时,车站值班员必须确认列车停妥,按规定破封、补封。具体安全措施在《站细》中规定。

2. 列车报点及到开时刻的计算方法

车站值班员于列车到开后,须立即向列车调度员报点(使用 TDCS 系统的车站除外),对停站 5 min 以上的列车,到开时刻须分别报告。调度电话故障不能直接与调度员通话时,应通知邻站车站值班员转报。

报点时,先报列车实际到开时刻。始发站、终到站还应报早、晚点时分或正点。

列车到开时刻应按下列规定计算:

(1)发车时刻:以列车由站内实际开动不再停车的时刻为准。

(2)到达时刻:以列车实际停于站内接车线警冲标以内的时刻为准。超长列车到达时刻,以停于指定地点的时刻为准。

(3)通过时刻:以列车头部通过车站值班员室的时刻为准。

(4)通过列车停车时,以原定通过时刻为基准与实际到开时刻比较计算。

(5)停车列车通过时,以原定发车时刻为基准与实际通过时刻比较计算。

3. 非集中联锁扳道工作的补充规定

(1)接班时应会同交班人员共同检查道岔良好,确认管区内线路的停留车辆。

(2)接发列车时,应位于适当地点,手持规定的信号,监视列车运行。列车通过后,应检查道岔有无异状,发现道岔不良时,应立即向扳道长或车站值班员报告,如危及行车安全时,须立即进行防护,禁止机车车辆通行。

(3)列车到发后,应随时将道岔扳向定位。

(4)应保持道岔处于清洁、完好状态。

4. 非集中联锁车站接发列车补充规定

非集中联锁车站,对通过列车、单机、自轮运转特种设备及不会让的旅客列车可省略整列到达的报告,停车压警冲标时,应立即报告。

非集中联锁车站办理停车不超过 3 min 的列

车,可比照通过列车程序提前准备发车进路,但开放进、出站信号的命令须分别下达,待列车进入接车线警冲标(轨道绝缘)内方停妥后,方可开放出站信号。

非集中联锁车站,扳道员在准备接发车进路时,对进路上不扳动的道岔,也应进行检查确认。

5. 北京南站普速场及柳村线路所行车办法

(1)北京南站普速场接发列车办法

①列车在北京南站普速场内等信号临时停车再开时,司机凭开放的信号直接开车。

②办理有客运业务的旅客列车(动车组除外)时,客运值班员确认旅客上下完毕后,使用无线通信设备通知车站值班员。在语音记录装置良好的情况下,车站值班员使用列车无线调度通信设备发车。语音记录装置故障时,车站指派胜任人员使用手信号发车。

③遇非正常情况下发车时,不向司机递交书面行车凭证和调度命令,车站值班员使用列车无线调度通信设备(语音记录装置须作用良好)将调度命令、行车凭证号码(路票为电话记录号码、绿色许可证为编号)通知司机后,使用列车无线调度

通信设备发车。对通过的列车,车站还须指派胜任人员按规定显示通过手信号。

④按 LKJ 方式运行的列车在北京南站切换载频的有关规定(表 6-1)。

表 6-1 按 LKJ 方式运行的列车在北京南站载频切换表

北京南站 发车股道	载频选择	发车方向	转换时机
普速场 XXII、 23、24 道	上行	柳村线路所	越过 XXII、 X23、X24 进路信 号机后转下行
普速场 20、 XXI 道	下行	柳村线路所	不需转换
接车方向	载频选择	北京南站 接车股道	转换时机
京沪线上行 正方向	上行	普速场 20、 XXI 道	越过 SII 进路 信号机后转下行
京沪线上行 正方向	上行	普速场 XXII、 23、24 道	不需转换

⑤北京南站普速场 24 道原则上不得办理接发京沪普速线方向动车组列车(有特殊指定或动

车组无动力回送时除外)。

(2)柳村线路所行车办法

列车在柳村线路所经京沪下行正线运行时,在侧向进入Ⅵ线后将机车信号转换开关转为上行位,越过 SⅥ信号机后,再将机车信号转换开关转为下行位。

6. 柳村北站至柳村南站间行车办法

(1)北京局集团公司调度所向柳村北站、太原局集团公司调度所向柳村南站Ⅰ场分别下达列车运行调整计划。

(2)柳村北站与柳村南站Ⅰ场间办理接发列车作业时,柳村北站车站值班员与柳村南站Ⅰ场车站值班员间相互办理有关行车手续。

(3)柳村北站向柳村南站Ⅰ场方向发车时,柳村北站车站值班员向柳村南站Ⅰ场车站值班员办理预告,柳村南站Ⅰ场先办理发车进路,柳村北站车站值班员确认显示屏“ⅠTFD”表示灯着绿色灯光时,方准开放有关发车信号;柳村南站Ⅰ场办理向柳村北站方向接车作业时,柳村南站Ⅰ场车站值班员向柳村北站车站值班员办理预告,柳村北站先办理接车进路,柳村南站Ⅰ场车站值班员确

认显示屏“ⅢTJD”表示灯着绿色灯光时，方准开放进站信号。

(4)柳村北站办理向柳村南Ⅰ场方向发车时，在开放SZ1出站信号机后，方准开放SⅢ-6发车进路信号机；在开放SZ3出站信号机后，方准开放SⅢ-4发车进路信号机；在开放SZ5出站信号机后，方准开放SⅢ-Ⅰ、SⅢ-Ⅱ、SⅢ-3、SⅢ-5发车进路信号机。

(5)柳村北站只准在4、6道办理万吨列车作业。

(6)SZ1、SZ3出站信号机不具备开放条件向4道、6道接入万吨列车时，列车应在SⅢ-4、SⅢ-6信号机前停车，车站值班员开放调车信号后通知司机，司机凭开放的调车信号运行至SZ1、SZ3信号机前停车。

(7)柳村南站Ⅰ场办理向柳村北站引导接车前，车站值班员必须得到柳村北站车站值班员进路准备妥当的通知；柳村北站办理向柳村南站Ⅰ场发车填写行车凭证前，必须得到柳村南站车站值班员Ⅰ场进路准备妥当的通知。

(8)柳村南站Ⅰ场办理向柳村北站接车时，柳

村南站车站值班员须通知司机列车去向。

7. 禁止货物列车机外停车的车站

禁止货物列车机外停车的车站见附表 15。

第七章 列车运行

第 94 条 列车冒进信号机或越过警冲标的处理规定

1. 列车冒进信号机或警冲标后,司机不得擅自动车,须立即报告车站值班员,按车站值班员指示办理。车站值班员立即报告列车调度员,必要时通知邻站,确认行车有关情况。如列车不能移动且必须接发其他列车时,车站值班员应先确认其他列车的接发车进路不受影响,在通知有关列车司机注意并派人进行防护后,方可办理。

列车需退回或继续运行前,车站值班员必须确认进路道岔位置正确并按规定锁闭后,方可进行。

2. 列车冒进进站(接车进路)信号机,车站值班员在具备接车条件后,确认接车线空闲和进路正确且进路上的道岔锁闭后,通知司机进入站内停车,司机凭车站值班员进入站内停车的通知直接动车。

3. 列车冒进出站(发车进路)信号机的处理办法:

(1)列车冒进出站(发车进路)信号机停车后,司机不得擅自移动列车,报告车站值班员,按照车站值班员的指示办理。车站值班员接到司机冒进信号机的报告后,应迅速采取有关安全措施,报告列车调度员。

(2)需退回时,车站值班员确认进路正确、进路上的道岔锁闭后通知司机退回;不需退回时,车站值班员确认发车进路空闲,进路正确、进路上的道岔锁闭后,按规定办理相关行车手续,发给司机相应行车凭证。

4. 列车冒进线路所通过信号机的处理办法:

(1)列车冒进线路所通过信号机后,司机不得擅自移动列车,须立即报告车站值班员,按照车站值班员的指示办理。车站值班员接到司机冒进信号机的报告后,应迅速采取有关安全措施,报告列车调度员。

(2)需退回时,车站值班员确认进路正确、对进路上的道岔锁闭且该列车至后方站(线路所)间无列车时,通知司机退回;不需退回时,车站值班

员确认进路正确、对进路上的道岔锁闭后,按规定办理相关行车手续,发给司机相应行车凭证。

第 95 条 机车综合无线通信设备注册车次的补充规定

1. 遇列车车次变更时,司机应在机车综合无线通信设备(CIR)上注销原车次功能号,重新注册新的列车车次功能号。

司机、列车长、乘警长、车辆乘务员等应将 GSM-R 手持终端同步注销原车次功能号,并重新注册新的列车车次功能号。

2. 如遇 CIR 注销、注册列车车次功能号不成功,由司机使用“复位”按键,对 CIR 设备进行复位;复位完成后,重新进行注销、注册列车车次功能号;如复位后故障依然存在,则利用 GSM-R 手持终端向列车调度员、车站值班员报告。

第 96 条 夜间运行机车、动车组头灯和标志灯故障时处理的补充规定

1. 夜间运行,司机发现列车标志不完整时,应及时报告车站值班员、列车调度员。

2. 夜间运行,机车(动车组)标志灯不能使用时,可继续运行,机车(动车组)前部头灯不能使用

时,司机应适当降速运行到前方站停车处理。运行中应加强鸣笛(有禁、限鸣规定的除外),警告行人、交通车辆及接发车人员。

第 97 条 自轮运转特种设备运行的补充规定

1. 自轮运转特种设备上线运行前审查的规定

(1)集团公司所属单位自轮运转特种设备在管内运行、作业时,自轮运转特种设备管理单位必须指定专人检查自轮运转特种设备各项安全、技术条件及年检合格证、司机驾驶证、轨道车运行控制设备(GYK)和无线调度通信设备必须齐全良好,换装运行区段最新版 GYK 数据。

(2)集团公司外单位自轮运转特种设备在管内运行、作业时,项目管理机构审核自轮运转特种设备各项安全、技术条件及年检合格证、司机驾驶证、GYK 和无线调度通信设备齐全良好,换装运行区段最新版 GYK 数据。

2. 自轮运转特种设备运行组织的规定

(1)集团公司所属设备单位自轮运转特种设备运行计划及作业计划管理。

①运行计划管理

管内设备单位所属自轮运转特种设备上线运行时,设备管理单位按规定提报运行计划。运行计划批准后,设备管理单位通过车站值班员向列车调度员请求运行。

②作业计划管理

重型轨道车以及大型养路机械车组、架桥机、铺轨机上线作业应纳入月度施工计划,对未纳入月度施工计划的临时作业,设备管理单位按规定提报作业计划,作业计划批准后,交调度所安排。

接触网作业车上线作业时,设备管理单位按规定提报作业车运行计划。

(2)集团公司外单位自轮运转特种设备上线运行、作业应纳入月度施工计划。

集团公司外单位自轮运转特种设备在集团公司管内运行、作业时,项目管理机构按规定提报运行、作业计划,计划批准后,由调度所安排。

(3)遇自然灾害或故障、事故抢修需上线时,自轮运转特种设备管理单位向车站值班员(列车调度员)申请。列车调度员向司机发布准许上线的调度命令(内容包括运行区段、停车地点及安全

注意事项)。

第 98 条 列车运行中晃车的处理规定

1. 列车运行途中,司机发现列车严重晃车时,必须立即采取减速或停车措施,并按以下程序处理:

(1)将晃车里程记录于司机手册。

(2)立即向车站值班员(列车调度员)报告,用语为:“××站,××次发现××km+××m 处晃车。”

2. 车站值班员(列车调度员)接到司机的报告后,立即通知关系车站,并通知工务部门进行检查,车站值班员报告列车调度员。列车调度员要加强与车站值班员的联系,做好调整列车运行的准备。

3. 工务部门接到通知后,迅速出动赶赴现场,检查中确保人身安全。

4. 车站值班员(列车调度员)放行后续列车的规定:

对后续列车,列车调度员应发布限速 25 km/h 的调度命令,限速位置按汇报的晃车里程前后各加 200 m 确定;来不及,车站值班员(列车调度员)应立即通知司机限速 25 km/h 运行,用语为:“××次,××站呼叫,××km+××m 处晃车,

前后 200 m 限速 25 km/h。”司机按限速要求控制列车运行,如司机仍反映晃车时,车站值班员(列车调度员)立即通知后续列车停车,并不得再向区间放行列车。

待工务部门现场检查确认后,按工务登记的条件组织列车运行。

5. 列车通过限速地段时,司机应加强瞭望,认真确认线路状态,通过限速地段后即将有关情况报告车站值班员(列车调度员)。车站值班员及时通知关系车站,报告列车调度员。

第 99 条 旅客列车使用紧急制动阀(紧急制动装置)后处置的补充规定

1. 车辆乘务员(随车机械师)使用紧急制动阀(紧急制动装置)停车后,车辆乘务员(随车机械师)应及时报告司机。其他列车乘务人员使用紧急制动阀后,应立即报告车辆乘务员(随车机械师)转报司机。

2. 旅客列车在区间使用紧急制动阀(紧急制动装置)停车后,由车辆乘务员(随车机械师)了解停车原因,必要时下车对车轮踏面、车钩连接等技术状态进行检查,符合安全运行条件后,通知司机

开车,开车后加强运行状态监控。

3. 补封的规定:

(1)使用紧急制动阀停车后,车辆乘务员在乘务日志记录,按规定补封。

(2)使用客室紧急制动装置后,动车组随车机械师在乘务日志记录,按规定补封。

第 100 条 天气恶劣难以辨认信号行车办法的补充规定

1. 天气恶劣难以辨认信号时检查线路空闲的规定

无联锁条件下,不能通过设备确认而需要现场检查线路空闲时,车站两端扳道(进路准备)人员根据车站值班员的指示,迎面检查至互相见面为止,并向车站值班员汇报。

2. 列车无线调度通信设备故障或语音记录装置作用不良时的发车办法

原规定为使用语音记录装置良好的列车无线调度通信设备发车的列车,遇列车无线调度通信设备故障或语音记录装置作用不良时,车站发车人员应站在便于司机确认发车信号的位置显示发车信号。

第 101 条 汛期暴风雨行车的补充规定

1. 列车在暴风雨天气运行时,司机要加强瞭望,发现险情,随时采取必要的安全措施,并将情况通知就近车站。

2. 工务、电务、供电等部门,要加强雨中和雨后的设备检查,发现影响行车的险情时,要及时拦停列车,并通知就近车站。

3. 车站值班员(列车调度员)接到有关人员发现险情的报告后,不得再向该区间放行列车(车站值班员立即报告列车调度员),并通知设备管理单位进行检查。

因水害封闭的线路开通后,工务部门应根据现场情况确定行车速度。第一趟列车不得放行旅客列车。

4. 对汛期可能危及行车安全的防洪重点地段及具体要求,由工务段每年 4 月底前报集团公司工务部和防洪指挥部,由集团公司防洪指挥部审核后公布,并抄送相关集团公司。

第 102 条 动车组以外的旅客列车运行途中车辆乘务员值乘的补充规定

1. 动车组以外的旅客列车应设置车辆备品

室,用于放置行车备品、应急配件及工具、随车材料、技术资料、台账等。

2. 动车组以外的旅客列车运行途中,车辆乘务员在巡视间隔期间应在固定地点值乘,值乘位置原则上为首尾车乘务员室(不得长时间固定占用),编挂工程师车的须在工程师室值乘,具体如下:

(1)首、尾车辆为行李车或邮政车,在不具备制冷、采暖条件的情况下,可在邻车的乘务员室值乘。

(2)临时加挂车辆时,仍按原编组指定位置值乘。

第 103 条 制定特殊行车组织办法的规定

1. 特大桥梁、长大隧道特殊行车组织办法

(1)列车在通过特大桥梁、长大隧道时,司机应平稳操纵,尽量避免使用紧急制动。列车需临时停车时,司机应尽量避免停在特大桥梁上和长大隧道内。

(2)旅客列车在桥梁上、隧道内停车时,除需疏散旅客等特殊情况下,列车乘务组人员不得打开车门。

(3)双线区段,车站值班员接到列车在特大桥梁上、长大隧道内发生事故的报告后,在未了解清

楚是否影响邻线的情况下,严禁向邻线放行列车。

(4)南仓特大桥运行限制的规定:

京沪线 94 号桥不办理货物列车、行包列车、军运列车(整列客车底除外),重型轨道车、风动石砟车、长钢轨列车、大型机械车组等路用列车以及救援列车可上桥作业。

2. 和平线路所行车办法

(1)和平线路所对石家庄北站方向暂不开通,2#、3#、4#道岔均开通直股,工务负责现场紧固,车务在控制台单操锁闭。

(2)和平线路所纳入石家庄站普速场区域联锁,不设行车人员,正常情况下,由石家庄站普速场车站值班员远程控制,并负责与柳辛庄站办理相关行车手续。

(3)遇和平线路所通过信号机故障以及停基改电等非正常情况时,石家庄站临时指派具有车站值班员职名的作业人员担任线路所值班员,负责与石家庄站普速场和柳辛庄站办理有关行车工作,并人工填记《行车日志》。

需向司机交递调度命令和书面行车凭证时,具备接发列车条件后,线路所车站值班员使用列

车无线调度通信设备(语音记录装置良好)将调度命令、行车凭证号码(绿色许可证为编号、路票为电话记录号码)通知司机,确认司机复诵正确,使用列车无线调度通信设备通知司机准许越过线路所通过信号机。

3. 重载列车、组合列车行车组织办法

(1)高各庄站空车单元列车组合作业办法

高各庄站到发线 3、4 道具备接发万吨列车条件,分别设有“组合列车停车位置标”,每股道以本线进路信号机为界划分为两段,其中 3 道 X3 出站信号机至 S3L 进路信号机间称为 3-2 道(读为 3 杠 2 道)、S3 出站信号机至 X3L 进路信号机间称为 3-1 道(读为 3 杠 1 道),4 道 X4 出站信号机至 S4L 进路信号机间称为 4-2 道(读为 4 杠 2 道)、S4 出站信号机至 X4L 进路信号机间称为 4-1 道(读为 4 杠 1 道)。

经高各庄开往茶高联络线的空车原则上单列返回茶坞,如需组合时,按以下规定办理:

①第一列空车原则上接 3 道,司机须使列车处于制动状态,车站采取防溜措施后机车转线其他股道。

②第二列空车由牛栏山站开车后,高各庄站车站值班员与茶坞站车站值班员办理单元列车闭塞手续;列车进Ⅰ道后一度停车,车站调车人员上机车,向司机传达调车作业计划,交付单元列车运统1和运统1乙后;车站开放茶坞方向出站信号,列车凭出站信号机的显示进入高各庄至茶坞区间,列车在“组合列车停车位置标”前停车。

③车站值班员单操锁闭道岔,准备调车进路后通知调车组,车站调车人员指挥列车按调车方式后退与3道车列进行连挂。

④车列连挂妥后,车站负责对单元列车进行简略试验;简略试验完毕后,车站值班员通知单元列车司机“××次发车”;司机在得到车站值班员的通知后开车。

⑤在高各庄站组合开行的单元列车,高各庄至茶坞站间不挂列尾装置。双桥站开车时,各组合的列车均不挂列尾装置,列车调度员提前向双桥站布置。

(2)段甲岭站单元列车组合作业办法

①第一列空车到达4道(或6道),司机须使列车处于制动状态,车站采取防溜措施后机车转

其他股道。

②第二列空车接 6 道(或 4 道),列车在站内一度停车,车站调车人员上机车,向司机传达调车作业计划,交付单元列车运统 1 和运统 1 乙后;车站开放大石庄方向调车信号,列车凭调车信号的进行信号进入区间,列车在“组合列车停车位置标”前停车。

③车站值班员准备好返 4 道(6 道)的调车信号后通知调车组,车站调车人员凭 D35 信号机显示的白色灯光与 6 道(4 道)的车列进行连挂。

④车列连挂妥后,车站组织对单元列车进行简略试验。

⑤段甲岭站单元列车向大石庄方向发车,进入区间的行车凭证为绿色许可证。车站可不向司机递交书面行车凭证,但车站仍按规定办理行车手续,并使用列车无线调度通信设备(其语音记录装置须作用良好)将绿色许可证编号通知司机后,使用列车无线调度通信设备发车。遇列车无线调度通信设备(含语音记录装置)故障时,按规定递交书面行车凭证。

⑥单元列车在段甲岭至大石庄站间不安装列

尾装置。

4. 丰台西站超偏载检测装置检测区段货物列车运行规定

(1)当丰台西站Ⅰ场丰沙上行进站信号机显示红灯,0020通过信号机显示黄灯时,丰台西站车站值班员应提前通知司机。列车不准越过0020信号机外方机车停车位置标。

(2)当丰台西站Ⅱ场ST信号机显示红灯时,列车不准越过信号机外停车位置标。

(3)当列车通过小葆台站2道时,列车速度不得超过60 km/h。当小葆台站2道不具备通过条件时,不得将列车接入站内停车;遇单机、自轮运转特种设备必须接入站内时,车站提示司机必须距超偏载检测仪不少于50 m处停车。

5. 南口至康庄间列车运行的规定

(1)列车运行的规定

①上行列车机车,必须做好配闸工作,机车闸缸压力经常保持在50~100 kPa(途中调压时可缓解)。

②康庄、延庆站至八达岭站,青龙桥西、青龙桥站至八达岭站间为单线半自动闭塞,青龙桥西、青龙桥站至南口站间为双线半自动闭塞。八达岭

站下行出站信号机对康庄站方向开放信号时显示一个绿色灯光,对延庆站方向开放信号时显示两个绿色灯光。

③康庄(延庆)至南口间各站有上行列车待发或南口至八达岭间各站有下行列车待发,发车站请求闭塞时,接车站未准备好接车线路前,禁止承认。接车站接车时,须确认列车到达时刻,办理区间开通手续。

④货物列车在康庄站开车前,司机按规定进行制动机试验,车务人员确认列车尾部车辆制动状态。

⑤列车运行途中,车辆乘务员发现车轮有高热或有异状时,应按规定采取适当措施,并与司机联系,根据需要延长站停时间凉轮。

⑥为防止货物列车在八达岭站停车再开起动困难,列车调度员应掌握青龙桥西站发出下行列车和康庄站(延庆站)发出上行列车的时机,不准使上行货物列车在八达岭站停车等会。

⑦遇雨雪等不良天气,康庄、南口两站发出的货物列车需减吨时,应按牵引定数上下行各减少10%。

⑧列车在该区段内运行时,列车调度员不得

指示司机赶点和压缩站停时间。

⑨青龙桥西站、八达岭站间未办理区间开通手续禁止青龙桥西站与三堡站办理接车手续。

⑩青龙桥站Ⅰ道接入上行旅客列车时,进站限速 15 km/h。允许本务机车越过接车线末端警冲标一次停妥,车底严禁越过该警冲标。机车必须经Ⅲ道转头,在返回运行至Ⅰ、Ⅲ道上行发车端警冲标内方 50 m 处应一度停车,确认信号开放后,方准动车。

⑪南口站Ⅲ、4 道接下行旅客列车时,允许尾部压标。

(2)列车编组的规定

①列车牵引定数及计长见表 7-1。

表 7-1 列车牵引定数及计长

机 型	牵引定数		计 长	
	上 行	下 行	上 行	下 行
DF ₄	1 000 t	450 t	23.0	30.0

②南口至青龙桥西间下行货物列车指定为推进运行(加补时除外),车站指派胜任人员负责瞭望。青龙桥西至康庄间为牵引运行。

南口至康庄间牵引运行时,均由第一位机车负责瞭望。补机的摘挂按列车运行图规定办理。

③该区间不得开行货物超长、超限列车,上行旅客列车禁止加挂回送机车(旅客列车下行补机返回除外)。

④上行货物列车中凡停止使用人力制动机、自动制动机并须隔离的车辆,不得经该区段输送(到达南口站的重车除外)。

⑤南口下行列车连续连挂的空车超过 5 辆时应挂于列车前部。

⑥装载散装、袋装货物的平板车严禁通过该区段。

(3) 机车车辆技术状态

①南口至康庄间列车主管风压,国际旅客列车 500 kPa,其他列车 600 kPa。

②旅客列车及货物列车必须严格执行下列规定。

a. 旅客列车

(a)康庄上行列车应保证所有制动机的作用良好,不得有关门车。在运行途中车辆发生故障不能修复时,准许有制动机关门车一辆,但车辆乘

务员应通知司机。

(b)人力制动机应保持全部作用良好。

b. 货物列车

(a)南口下行列车换算闸瓦压力按《技规》第 261 条规定办理。

(b)上行列车编挂关门车时不得超过一辆。全列车应有 80%以上车辆人力制动机作用良好,人力制动机不良的车辆应挂于列车中部。

(c)如途中出现需临时关闭车辆截断塞门时,由车站接车人员负责。车站接车人员与司机共同确认全列关门车数量,超过一辆时报告列车调度员,按列车调度员指示办理。

③制动缸活塞行程:

a. 货车制动缸活塞行程按《技规》第 269 条办理。

b. DF₄ 型机车应不大于 100 mm。

c. 一般客车应在 175~190 mm,遇制动力过大的车辆允许不超过 205 mm,但全列不得超过 3 辆。

d. 进口国际联运客车整列者:夏季 130~160 mm,冬季 170~180 mm;餐车、邮政车为 170 mm。

e. 国际联运客车与其他车辆混编时,最大不得超过 205 mm。

④安装排气角孔径的规定：

a. 货物列车应 100% 的安装(车辆构造不能安装者除外)。

(a)制动缸直径在 203 mm 及其以下的安装 1.8 mm。

(b)制动缸直径在 356 mm 及其以下的安装 2.5 mm。

b. 旅客列车应 100% 的安装。

(a)LN 型制动机安装 1.8 或 2.0 mm。

(b)PM 型制动机安装 1.5 或 2.0 mm。

(c)104 型制动机安装在均衡部 1.5~1.8 mm, 单元制动缸 1.1~1.2 mm。

(d)292 型制动机最大不超过 $\phi 2.5$ mm。

(e)车辆乘务员在途中如发现车轮温度过高, 可调整排气角孔径(青龙桥站除外), 在居庸关可调整 $\phi 2.5$ mm 两个。

c. 排气角孔径涂刷颜色：

$\phi 1.1$ mm——绿色; $\phi 1.2$ mm——橘黄色;

$\phi 1.5$ mm——红色; $\phi 1.8$ mm——黑色;

$\phi 2.0$ mm——黄色; $\phi 2.5$ mm——蓝色。

⑤康庄上行列车发车前,货车闸瓦厚度不小于 25 mm,客车闸瓦厚度不小于 15 mm,机车闸瓦厚度不小于 20 mm。闸片厚度不小于 10 mm。

(4)列车制动机的检查试验

①到达康庄的上行列车,本务机车应进行列车制动试验,减压 170 kPa,车辆乘务员应测量制动活塞行程,然后缓解进行调整。

②发车前除按规定进行漏泄、感度试验外,并应减压 170 kPa,持续 5 min 检查所有制动机是否全部发生制动作用,有无自然缓解,同时检查活塞行程是否符合规定。

③补机在康庄站连挂后,必须按规定进行“倒室改阀”作业,检查制动阀手把:DF₄ 型机车置于重联(取把)位,并确认简略试验和机车制动作用良好。

④旅客列车在康庄站发车前,车辆乘务组应按规定安装排气角,调整活塞行程,并关闭下水箱的给水风缸塞门。双管供风的客车由单管供风机车牵引时,列车到达康庄站,由车辆乘务员关闭与制动无关的用风设备;由双管供风机车牵引时,不得连结总风管,列车到达南口站后再由车辆乘务员恢复正常供风状态。途中车辆乘务员不得任意

调整行程及排除副风缸压力。

⑤青龙桥转头后,应减压 100 kPa,并保压 30 s 进行简略试验。

(5)防止列车溜逸的措施(内燃动车组除外)

①青龙桥至东园间上行运行速度以 18~22 km/h 为标准,不得超过。如超过 25 km/h 应视为紧急状态,司机通知列车长安排人员使用一切制动设备促使列车停车。

②为确保低速运行,特准列车下山遇必要时,可在区间停车。三堡进站信号机前必须停车,凭进站信号机显示的允许运行的信号进站。

③在制动机使用上应掌握运行速度,早期减压,避免零星减压。列车制动管压力低于 470 kPa (国际旅客列车 430 kPa)时,应停车缓解,并使列车充风达到定压后,再行开车。禁止在直线上缓解,遇必要时,应停车后进行。

④司机遇慢缓或制动不良有危及行车安全时,应停车请求救援。

(6)“长城号”内燃动车组特定办法

①列车运行

a. 上行始发内燃动车组应保证所有车辆制

动机的作用良好,不得有关门车。在运行途中车辆发生故障不能修复时,准许有制动机关门车一辆,但车辆乘务员应通知司机。人力制动机应保持全部作用良好。

b. 内燃动车组采用电空 F8 阀制动机,不安装排气角。上行始发前必须试验阶段缓解功能。除按规定进行漏泄、感度试验外,并应减压 170 kPa,持续 5 min 检查所有制动机是否全部发生制动作用,有无自然缓解。如无异常车辆乘务员通知司机进行阶段缓解试验。司机阶段缓解 50 kPa,通知车辆乘务员,车辆乘务员确认缓解指示器车辆无缓解,通知司机。司机继续阶段缓解 50 kPa,通知车辆乘务员,车辆乘务员确认缓解指示器车辆无缓解,通知司机,试验完成。

青龙桥(西)站停车更换机车操纵端后,操纵端司机进行制动管贯通试验。

c. 在信号机开放的情况下,上行动车组在三堡站进站信号机机外不停车,在居庸关站不停车凉闸。

d. 防止内燃动车组溜逸的措施:

(a)内燃动车组出库前机车电阻制动装置作用必须良好。电阻制动装置不良不得出库。上行

应采用电阻制动为主、空气制动为辅的操纵方式。八达岭出站后,在适当地点进行机车电阻制动功能试验。青龙桥—东园间上行运行速度以 40 km/h 为标准,不得超过,如超过 40 km/h 时应视为紧急状态。超过紧急状态速度时司机应使用一切制动设备使内燃动车组停车。

(b) 内燃动车组机车应配备 4 只铁鞋。

(c) 遇机车电阻制动故障时,按以下规定办理:

- 司机应使用空气制动,并报告车站值班员转告列车调度员,运行速度以 18~22 km/h 为标准,不得超过,如超过 25 km/h 应视为紧急状态。超过紧急状态速度时司机应使用一切制动设备使动车组停车。司机必须控制列车在三堡站进站信号机外停车,在居庸关站内按规定停车凉闸。

- 为确保高坡地段列车运行安全,特准许内燃动车组下山遇必要时,可在区间停车缓风。

- 在制动机使用上应掌握运行速度,早减压,少减压,制动管低于 470 kPa 时,应停车缓风,并使内燃动车组充风达到定压后再行开车。

- 司机遇缓慢或制动不良有危及行车安全时,应停车请求救援。

②内燃动车组故障救援办法

a. 下行内燃动车组遇一台机车故障,上行遇两台机车同时故障时,司机应请求救援。

b. 内燃动车组机车列车直供电装置遇一台发生故障时,由另一台机车供电;遇两台发生故障时,维持运行到终到站。

c. 进行救援时,列车调度员应安排使用配备 JZ-7 型制动机的 DF₄B 型机车担当救援工作。

d. 被救援机车导流罩的拆卸由司机在车辆乘务员的配合下进行,并将拆下的导流罩放在列车上,对未拆下的导流罩上盖由司机进行固定。救援机车和被救援动车组的车钩及制动风管的连挂由机车乘务员负责。司机在确认救援机车来车方向后,应立即通知车辆乘务员配合拆卸动车组的导流罩工作。

e. 下山列车救援时,连挂后,救援司机必须将机车 JZ-7 型制动机的客、货车转换阀放置在客车位置,并进行制动机简略试验。救援机车完成救援任务后,必须将机车 JZ-7 型制动机的客、货车转换阀恢复至货车位置。

f. 内燃动车组两台机车同时故障停车救援

时,停车后司机还应使全列自动制动机保持制动状态,立即用电台通知列车长,并鸣示“拧紧人力制动机信号”(三短声)。列车长得到司机通知后,立即通知客运乘务组及车辆乘务员拧紧全列车辆人力制动机,由车辆乘务员确认制动状态。

救援机车连挂后,机车进行充风,列车制动管充满风后使列车保持制动状态,此时司机用电台通知列车长,并鸣示“缓解人力制动机信号”(二短声)。列车长得到缓解人力制动机的通知后,方可通知客运乘务组及车辆乘务员缓解车辆人力制动机,由车辆乘务员确认缓解状态。

6. 指定列车推进运行的区段及运行办法

(1)指定列车推进运行的区段

京包线:南口至青龙桥西间;

大台线:落坡岭至木城涧间。

(2)运行办法

①落坡岭至木城涧间推进运行的列车最前部必须编挂经改造后的车辆,指派调车长值乘。存放在落坡岭站,固定使用,由丰台车辆段负责定期检修。

②南口至青龙桥西间推进运行的列车最前部必须编挂客车,并应将有关通过台、风表、紧急制动

阀的一端挂在前端,车站指派胜任人员值乘。

③调车长负责瞭望前方进路及信号,在运行中要使用无线电台与司机加强联系。需减速或停车时,立即向机车乘务员显示减速或停车信号,必要时使用紧急制动阀停车。

④非指定推进运行的区段,如需推进运行时,亦按上述办法办理。

7. 天津枢纽和七滦线列车运行的补充规定

(1)津山上、下行去七滦线的列车(包括换挂机车的列车),列车调度员应在车次前加“古”字,并布置给有关站。

(2)南仓南信号线路所对上行列车,在办理预告时与列车调度员逐列进行核对,列车调度员在布置计划时,去往南仓站的列车应明确接车场别。

(3)严禁临时变更接发车进路,车站值班员和列车调度员均应按程序办理接发列车,不得省略;原则上禁止变更接发车计划,必须变更时,列车调度员必须按规定程序布置,有关人员清楚了。

(4)车次前加“古”字只限列车调度员和各站间内部联系用语,不涉及行车凭证和调度命令。

8. 唐山北联络线行车组织办法

(1)唐山北联络线唐山北站至杨家口站(不含)由京哈一台列车调度员管辖。

(2)唐山北联络线相关列控系统暂不启用,列车(含动车组)按 LKJ 方式行车。

(3)唐山北联络线不办理货物列车运行(路用列车除外)。

(4)列车运行,以唐山北站开往杨家口站为下行,反之为上行。

(5)京哈线下行列车经唐山北联络线向津山线唐山站方向运行时,列车在杨家口站变更车次;津山线下行列车经唐山北联络线向京哈线唐山北站方向运行时,列车在杨家口站变更车次。

(6)列车切换载频的规定:

①唐山北站Ⅱ道、Ⅲ道接入唐山北联络线上行列车时,机车越过唐山北站 ST 进站信号机,机车信号显示白灯时,司机及时将机车信号载频开关切换至下行位。其余股道接入唐山北联络线上行列车时,机车信号载频开关不需转换。

②杨家口站Ⅰ道、3道、5道、7道、9道、4道向唐山北站发车时,机车越过 XI、X3、X5、X7、X9、X4 出

站信号机,机车信号显示白灯时,司机及时将机车信号载频开关切换至上行位。杨家口站Ⅱ道向唐山北站发车时,机车信号载频开关不需转换。

杨家口站Ⅱ道、4道接入唐山北联络线下行列车时,机车越过杨家口站ST进站信号机,机车信号显示白灯时,司机及时将机车信号载频开关切换至上行位。

9. 石家庄北站至获鹿站间列车运行的规定

石太线、石太客运专线旅客列车在石家庄北站至获鹿站间经石太三、四线运行,孔寨线路所方向旅客列车在石家庄北站至石家庄西Ⅱ场间经石太上、下行线运行。其他列车以石太上、下行线运行为主,可调整经石太三、四线运行。各站车站值班员办理接发列车时与司机加强车机联控,说明列车运行的线别。

10. 其他规定

(1)京承线南湾子、西大庙站线路坡度分别为6.0‰和3.2‰,只限办理列车会让,不得进行摘下机车及甩车等调车作业。

(2)北戴河站1、2道不准办理下行列车通过。

第104条 其他规定

1. “长城号”内燃动车组运行的规定

(1)“长城号”内燃动车组(简称内燃动车组)由 NDJ₃ 型内燃机车牵引,为固定编组。正常状态下不得解编。

内燃动车组设司机、车辆乘务组、客运乘务组。所有乘务人员须配备手持电台,列车运行中,手持电台应固定在“1”频道上,频点应一致。

接发停车内燃动车组的线路设置“动车组停车位置”标。

(2)接发列车:

①接发内燃动车组时,不得侧向通过小于 12 号(青龙桥站除外)的道岔。

②接发内燃动车组时,车站值班员应及时通知道口看守人员。

③始发站车站值班员在具备出站信号开放的条件后,于开车前 3 min(途中停车站在确认列车停妥后)开放出站信号,并进行车机联控。内燃动车组司机在得到列车长旅客上下完毕的通知后关闭车门,确认出站信号机显示或占用区间凭证正确,车门在关闭状态后,起动列车。列车到站停妥后,司机开启车门。

列车工作人员不得擅自开启车门。自动开关车门装置故障时,由司机通知列车工作人员手动开关车门。

④内燃动车组乘务人员电台联系规定:

a. 列车长通知司机关门时,用语为:“××次司机,旅客上下完毕,请关闭车门。”

b. 自动开关车门故障时,司机通知列车长手动开、关车门,用语为:“××次列车长,请手动开(关)车门。”车门关闭后,列车长通知司机:“××次司机,××车厢车门已关闭。”

c. 司机关闭车门后,车门显示灯仍显示未关闭状态时,司机指示列车长(车辆乘务员)检查车门,用语为:“××次列车长(乘检),请检查所有车门状态。”车门显示关闭后,通知列车长(乘检)用语为:“××次列车长(乘检),车门已关闭。”

d. 内燃动车组开车前须保持列车制动状态,开车时方可缓解列车制动。

⑤内燃动车组在八达岭站办理旅客业务时,下行列车开列车运行方向左侧车门;上行列车开列车运行方向右侧车门。

⑥南口站1道禁止接发下行内燃动车组,但

可接入整備、上油等作业的内燃动车组车底。

⑦内燃动车组在沙河至昌平站运行时，禁止与超限货物列车交会。

⑧南口站 I、II、III 道接发内燃动车组时，相邻线路禁止停放或调动装有超限货物车辆。

(3) 列车运行：

①受线路曲线影响，动车组司机确认出站信号困难时，按规定执行车机联控后，内燃动车组司机可根据机车信号的显示起动列车，运行至出站信号机前按信号机的显示运行。

②内燃动车组车底回送时，司机在确认出站信号机显示或占用区间凭证正确，车门处于关闭状态后起动列车。

③内燃动车组在长大隧道内被迫停车时，司机可自行退行至隧道外停车，后端司机负责瞭望。

(4) 调车作业：

①内燃动车组调车作业时，原则采用自走行方式，凭调车信号显示运行，司机在运行方向前端操作。

遇特殊情况，由机车推送内燃动车组作业时，不安装简易紧急制动阀，调车人员站在前端司机

室内瞭望,使用平面无线调车灯显设备作业。遇非常情况需紧急停车时,领车人员应立即通知司机紧急停车。

②内燃动车组机车需在南口站摘下入怀柔北机务段南口车间检修,单机反向运行时,机务段派胜任人员领车瞭望。

(5)内燃动车组在车站停留时由司机负责防溜;无机车时由车站负责对车辆防溜。

在南口站整备线停留时,司机负责防溜;无机车时由车辆乘务员负责对车辆防溜。

(6)内燃动车组整备、检修办法:

①内燃动车组入怀柔北机务段南口车间前,由车站值班员与机务派班室联系,在得到机务派班室同意后,方准向南口车间排列调车进路。

内燃动车组在南口车间出库前,由机务派班室与车站值班员联系后,凭调车信号显示运行。

内燃动车组在南口车间内运行速度不得超过5 km/h。

②内燃动车组凭调车信号进入整备线,需在脱轨器前一度停车,司机确认脱轨器处于撤除状态后,方可进入整备线。出整备线时,车辆检修人

员在撤除脱轨器后通知司机,司机确认脱轨器撤除后与车站值班员联系。

(7)内燃动车组故障需拧紧手制动机时,车辆乘务员负责机后 1、2 位,客运乘务员负责其余 5 辆车。

2. 防止货物列车车辆抱闸的规定

(1)制动主管压力为 600 kPa 的货物列车换挂机车时,列车到站停车,司机必须使用最大减压量排风后,方可摘开机车。有列检作业的对制动主管压力由 600 kPa 改为 500 kPa 的货物列车,须在制动主管压力 500 kPa 的定压下,实施一次持续一定时间全部试验。

(2)在无列检作业的车站挂车前,机车乘务员应打开被挂车辆折角塞门,将车辆制动主管排“零”后再挂机车;货物列车开车前进行简略试验时,须使用最大减压量,保压时间须符合规定。

(3)列车运行中进行贯通试验时,司机应根据线路纵断面和运行条件,在运行速度较高、线路平坦或下坡的地段进行,制动减压不得小于最小减压量,并保证排风时间符合规定后方可缓解。电力机车牵引的列车,贯通试验后再进行运行调速时,应尽量以电阻制动方式为主。

(4)安阳口接入的京广线上行货物列车调整制动主管压力的规定：

①安阳口接入的京广线上行货物列车，维持列车制动主管压力 600 kPa 运行至前方进行列检作业的车站，列检人员按照本规则第 36 条的规定将列车制动主管压力由 600 kPa 转换为 500 kPa。

②制动主管压力为 600 kPa 的列车在邯郸南、石家庄南或保定南站办理本务机车换挂作业时，到达司机向车站值班员报告列车制动主管压力，对不进行列检作业的列车，车站值班员通知换挂机车司机制动主管压力，列车维持原制动主管压力运行；对进行列检作业的列车，车站值班员不再通知换挂机车司机制动主管压力，司机按本规则第 36 条规定执行。

制动主管压力为 600 kPa 的列车在邯郸南、石家庄南或保定南站办理机车乘务员继乘作业时，到达司机向继乘司机通报列车制动主管压力，列车维持原制动主管压力运行。

③制动主管压力为 600 kPa 的货物列车，在京广线各站保留时，到达司机向车站值班员通报列车制动主管压力，车站值班员负责向接续的本

务司机转达,列车维持原制动主管压力运行。

(5)货物列车由石太线开往石德线方向,机车乘务员在石家庄西站继乘续开时,列车到达后由到达机车乘务员将列车制动主管压力由 600 kPa 转换为 500 kPa。

(6)大秦线大石庄站接入的货物列车,维持列车制动主管压力 600 kPa 运行至机车换挂站,机车需继续在集团公司管内担当本务作业时,司机在摘车后将机车制动主管压力调整为 500 kPa,机车返回大秦线到达大石庄站,司机在交班前将机车制动主管压力调回 600 kPa。

3. 接触网绝缘子水冲洗列车运用办法

(1)水冲洗列车由牵引车、水罐车、水炮车、电源车、指挥车和作业车等组成。

(2)水冲洗列车运行轮廓计划:

供电段在每年春融和入冬前,或根据绝缘子的污染程度,向集团公司供电部提报水冲洗列车运行轮廓计划(内容应包括计划作业时间、冲洗区段、水冲洗车列编组顺序等),经供电部审核后交运输部,以集团公司电报形式公布。

(3)水冲洗列车运用:

①水冲洗列车开行前一日 12 点前,供电段向集团公司调度所供电调度、相关车务站段提报接触网水冲洗计划(内容包括日期、冲洗区段、停车站、占用股道、上水站等)。调度所供电调度洽有关列调台安排。

②水冲洗作业前,供电段负责检查水冲洗车上的电器设备、升降弓装置、水泵管路、消防用具及抢修工具等,并通知车辆段派人检查车辆技术状态。

③调度所对水冲洗列车重点掌握。区间冲洗作业时,原则上按区间图定运行时分加 30 min 掌握。

④站内冲洗作业时供电段应在本站设驻站人员,区间冲洗应在相邻车站设驻站人员,驻站人员时刻保持与供电调度和作业组的联系。冲洗时撤除相关接触网馈线的重合闸。

4. 长钢轨列车、龙门架车、轨排车运行的规定

(1)长钢轨列车、龙门架车、轨排车的运行按路用列车办理。调车时不得溜放和通过驼峰。

(2)运行速度:

①长钢轨列车按货物列车运行;

②龙门架车限速 45 km/h;

③轨排车限速 55 km/h。

(3)龙门架车不能进入站台高度大于 300 mm 的线路,并按超限货物运输的规定办理。

(4)龙门架车运行前,使用单位应对该车运行区段的建筑限界进行调查,并会同车站共同确定进路报送有关单位。

在双线区段施工,邻线来车时应及时将工作台阶板恢复原位,并暂时停止作业。

(5)为保证路用列车的运行安全,使用单位应制定具体安全措施,报上级批准后执行,并抄报有关单位。

(6)上述路用列车每次出发前应详细检查装载是否牢固、锁定,并派人押运,随时注意运行情况。

5. 钢轨涂油器在旅客列车上安置的规定

(1)动车组列车不得安置钢轨涂油器。

(2)在动车组以外的旅客列车上安置钢轨涂油器,须经集团公司批准并在指定区段内作业。

(3)钢轨涂油器只准安置于旅客列车尾部最后部位的座席处,喷嘴、车上装置及连接软管必须固定牢固,不得损坏车辆结构,并需注意防火。

(4)钢轨涂油器作业时不得妨碍客运、车辆人员正常工作,严防油脂飞溅,并应保持其周围卫生。

6. 轨道检查车运用办法

(1)除指定位置外,轨道检查车应编挂于旅客列车的尾部。无旅客列车的区段须指派单机牵引,严禁编挂于货物列车。

(2)轨道检查车应停放于较少调动的线路上,禁止溜放调车及通过驼峰,连挂时应防止冲撞,除调动轨检车外,不准带该车进行其他车辆的调车作业。

(3)检测校对轨道检查车机械装置性能时,调度所应根据电报要求,纳入日(班)计划,由单机牵引试验。

(4)轨道检查车挂运时由车辆检车人员检查,其整备及各项定期修程按客车办理。

7. 列车通过施工地点后即可施工的办法

在封锁区间内施工,凡需在列车通过施工地点后即行施工时,除应按《技规》第 380 条办理外,还应在施工计划中确定,并按下列规定办理:

(1)施工负责人应确认做好施工一切准备(夜间施工现场照明良好),并在发车站登记,车站值

班员签认。两端站接到施工命令后,发车站的车站值班员应与施工负责人主动联系做好准备工作,并将命令抄给进入该区间最后一趟通过施工地点的列车司机。

(2)列车出发后,发车站应在闭塞机上或闭塞电话上揭挂“封锁区间”表示牌。

(3)现场施工负责人应不低于工长职务。

(4)施工完了后,须将线路清理完毕,保证列车能安全通过,并经施工负责人亲自检查确认无误后,方准办理开通手续。

(5)在下列情况下禁止办理列车通过施工地点后即行施工:

①在施工地段区间内列车运行前方有大于6‰上坡道时;

②天气恶劣暴风雨雪时;

③施工现场与驻站员不能保证正常联络时。

8. 钢轨探伤人员携带仪器乘坐旅客列车的规定

(1)钢轨探伤人员乘车时应主动出示钢轨探伤仪乘车凭证及本人乘车证。不得影响车内秩序和客运、车辆人员作业。

(2)携带探伤仪所需酒精乘坐旅客列车时,不得超过 10 kg,必须包装密封,专人保管,乘坐动车组时不得携带。

9. 车辆轴温智能探测系统 (THDS) 管理及预报、处理办法

(1) 管理办法

①车辆轴温智能探测系统 (THDS) 应使用两路可靠电源供电 (可自动切换)。THDS 设备故障时,车辆段应及时组织排除故障、恢复设备正常。

②工务、电务、供电等部门在施工、检修作业影响 THDS 设备 (含车辆“5T”及车号识别系统设备) 正常工作时,须提前 48 h 以书面形式通知所属车辆段,车辆段派人到现场进行监护。如需拆除设备,则必须在天窗点内安排时间恢复设备。如施工完毕 THDS 设备无法使用,必须提前采取过渡措施,保证 THDS 设备不间断监测。

(2) 热轴预报

①货物列车预报“激热”时,应立即停车检查。

列车调度员接到货车“激热”预报后,要安排列车就地停车并通知机车乘务员 (不具备通信条件的由车站值班员通知机车乘务员); 机车乘务员

要采用常用制动停车。

②货物列车预报“强热”时,应安排前方站停车检查。

列车调度员接到“强热”预报时,要立即安排列车在前方站停车并通知机车乘务员(不具备通信条件的由车站值班员通知机车乘务员);机车乘务员要采用常用制动停车。当探测站距前方停车车站不足 6 km,且热轴预报时列车已通过前方站进站信号机,可安排在 20 km 以内的下一车站停车检查。

③客车预报“激热”时,应立即停车检查。

列车调度员接到客车“激热”预报后,要立即通知车站值班员和机车乘务员(不具备通信条件的由车站值班员通知机车乘务员)立即停车,机车乘务员要采用常用制动停车,由车辆乘务员对 THDS 预报的“激热”轴承进行确认、处理。

④客车预报“强热”时,通知车辆乘务员处理。

列车调度员接到客车“强热”预报后,要立即通知机车乘务员(不具备通信条件的通知车站值班员,由车站值班员通知机车乘务员),机车乘务员立即通知车辆乘务员。车辆乘务员进行检查、

处理。

(3)热轴车辆处理

①列车在区间停车时,由车辆乘务员负责检查、判断和处置,无车辆乘务员的由机车乘务员判断处置,确认能否继续安全运行到车站。

②货物列车在站内停车时,停车车站有列检作业场的,由列检人员检查、确认、处理;无列检作业场的,由车站安排将该车从列车中摘下,由集团公司车辆调度通知车辆段调度派员前往检查处理。

③客车热轴由车辆乘务员对热轴轴承进行确认、处理。

(4)疑似抱闸处置

①车辆运行安全监测站 THDS 软件对符合判别条件的铁路货车,由系统自动提示“货车一级疑似抱闸”,红外线调度员将货车一级疑似抱闸的车次、车号、编组位数等一级疑似抱闸信息向列车调度员预报,由列车调度员(或指示车站值班员)通知司机在前方站停车检查,如果来不及停车时,安排在下一车站停车检查。

对出集团公司的一级疑似抱闸车辆,由红外

线调度员向相邻集团公司红外线调度员预报,由接车集团公司红外线调度员对故障车辆进行预报。

对相邻集团公司红外线调度员向本集团公司预报并接入的一级疑似抱闸车辆,按前述规定的处置要求执行。

②客车疑似抱闸预报程序、处置要求:

车辆运行安全监测站 THDS 软件对符合判别条件的客车,由系统自动提示“客车疑似抱闸”,按微热上传至 THDS 全路联网系统。

THDS 发生“客车疑似抱闸”报警时,车辆运行安全监测站红外线值班员(调度员)排除 THDS 误报后,立即将列车车次及抱闸客车的车号、编组位数等信息向列车调度员预报,由列车调度员通知(或指示车站值班员通知)机车乘务员,机车乘务员要采用常用制动立即停车,并通知车辆乘务员。

列车停车后,车辆乘务员须对预报车辆的闸瓦或踏面清扫器及车轮状态进行检查,对本辆所有轴箱均进行点温检查,并通过列车制动机简略试验确认本辆客车的制动、缓解状态,按规定进

行处理后,将处理情况经机车乘务员报列车调度员(车站值班员),车站值班员及时报列车调度员。

第八章 调度集中区段特殊 行车组织办法

第 105 条 CTC 操作模式的补充规定

1. 分散自律控制模式具备中心操作方式和车站操作方式：

(1)在中心操作方式下,调度终端具有信号设备的全部控制权,列车调度员对列车及调车进路均有操作权,车站对列车及调车进路均无操作权；在车站操作方式下,车务终端具有信号设备的全部控制权,车站对列车及调车进路均有操作权,列车调度员对列车及调车进路均无操作权。

(2)调度集中区段车站 CTC 基本操作方式见附表 5。

2. 车站控制是指调度集中区段车站在车站操作方式或非常站控模式下,由车站值班员负责办理列车及调车进路的状态。

第 106 条 CTC 控制模式、操作方式转换的规定

1. 转为非常站控模式的规定：

(1)车务应急值守人员接到或发现危及行车安全的情况时，应立即按下非常站控按钮转为非常站控，及时报告列车调度员，并在《行车设备检查登记簿》内登记。处理完毕后，根据列车调度员的指示转回分散自律控制模式。

除上述情况外，车站转入非常站控模式和转回分散自律控制模式时，须按列车调度员指示办理，双方在《行车设备检查登记簿》内登记。

(2)遇下列情况，应由分散自律控制模式转为非常站控模式：

①当设备故障不能实现分散自律控制时；

②行车设备施工、维修作业需要时（须在计划中注明）；

③中心操作方式的车站调车作业时；

④非正常情况接发列车时；

⑤发生危及行车安全须立即转为非常站控以及行车人员认为有必要时。

2. 模式转换的条件及有关要求：

(1)分散自律控制模式可无条件转向非常站控模式,并向列车调度员进行提示报警;非常站控模式转回分散自律控制模式应符合以下条件:

①CTC 设备正常;

②非常站控模式下没有正在执行的按钮操作。

(2)除因危及行车安全必须立即转换为非常站控外,列车调度员提出需转为非常站控时,须经调度所值班主任(副主任)准许。

转为非常站控的原因消除后,要及时转回分散自律模式。转为非常站控和转回分散自律模式,车站值班员(车务应急值守人员)和列车调度员双方均应在《行车设备检查登记簿》内登记,注明转换原因。

3. 调度集中区段,各站须严格执行集团公司公布的基本操作方式,除本条第 1 款规定可转为非常站控模式的特殊情况外,不得随意转换各站分散自律模式下规定的操作方式。

第 107 条 调度集中区段行车指挥的补充规定

1. 中心操作方式的车站行车指挥工作由本

区段列车调度员负责,正常情况下应急值守人员不参与行车工作,司机及相关人员直接向列车调度员报告有关行车工作。

在车站操作方式或非常站控模式下,车站的行车工作由车站值班员统一指挥并办理相关行车事项,司机及相关人员直接向车站值班员报告有关行车工作。

2. 列车调度员发布调度命令时,受令者为车站值班员的调度命令,应同时发给有关中心操作方式的车站。

第 108 条 调度集中控制(中心操作方式)车站应急值守的规定

1. 车务应急值守人员的基本条件及值守地点和工作制度:

中心操作方式的车站设车务应急值守人员,由车务具有车站值班员职名的人员担任。车务应急值守人员在车站行车室(设置有调度集中车站控制终端的处所)值守,应遵守以下工作制度:

(1)按规定着装及佩戴标志,交接班时应在行车室办理对号交接。

(2)负责行车室行车设备、行车备品的看管。

(3)值守期间,不得擅自离行车室,遇特殊情况需临时离开时,必须经车站值班干部准许。

(4)值守期间,应及时接听电话,执行列车调度员的命令、指示。

(5)遇非正常等情况,应及时向列车调度员、车站值班干部报告,做好应急处置。

2. 车务应急值守人员作业的规定:

(1)在正常情况下,车务应急值守人员不参与行车工作。

(2)在设备故障、施工维修、非正常行车等情况下,根据列车调度员指示,车务应急值守人员负责办理以下行车作业:

①向司机等相关人员递交书面行车凭证、调度命令。

②组织相关人员现场准备进路。

③组织相关人员对故障设备进行检查、确认。

④按规定对站内到发线停留车辆的防溜措施进行检查、确认。

⑤在特殊情况下与司机办理故障车、事故车

有关随车运输票据和回送单据的交接、保管工作。

⑥组织应急救援,完成信息传递和其他需现场了解、检查确认的工作。

3. 电务、工务人员应根据车务应急值守人员指示,协助办理本条第2款②、③、⑥项有关作业。

第 109 条 调度集中区段办理发车的规定

调度集中区段办理发车的有关规定按集团公司相关文件执行。

第 110 条 调度集中控制(中心操作方式)车站现场准备进路的补充规定

调度集中控制(中心操作方式)车站现场准备进路有关规定按集团公司相关文件执行。

第 111 条 调度集中区段车机联控的补充规定

1. 车站操作方式以及转为非常站控模式的車站(线路所),应执行车机联控。

2. 转为非常站控模式的車站(线路所),車站值班员应主动呼叫司机,通知司机本站已转为非常站控模式。

第 112 条 CTC 列车车次号错误或丢失的

处理规定

1. 列车调度员发现 CTC 终端列车车次号错误或丢失时,应进行核对确认,重新输入正确的车次号。

2. 车站值班员发现 CTC 终端列车车次号错误或丢失时,应报告列车调度员,与列车调度员核对确认后,重新输入正确的车次号。

第 113 条 CTC 区段列车进路预告信息未接收到时的处理规定

1. 司机未收到进路预告信息时,应及时向列车调度员(车站值班员)报告,列车调度员(车站值班员)通知司机接车股道,原规定为通过的旅客列车由正线变更为到发线接车时,列车调度员(车站值班员)应提前向司机预告。

2. 遇接车进路预告信息中的车次与担当的车次不符或原规定为停车办理客运业务显示为通过信息时,司机应立即减速不得进站,并报告列车调度员(车站值班员),列车调度员(车站值班员)接到司机报告后,立即核对车次与排列的进路是否一致,经确认正确后通知司机进站。车站值班

员接到报告后,立即报告列车调度员。

第 114 条 CTC 不能下达列车运行计划的处理规定

1. CTC 不能下达列车运行计划时,列车调度员通知电务部门进行检查处理,并在《行车设备检查登记簿》内登记。

2. 通知车站转为非常站控。

3. 采取电话等方式下达列车运行计划。

第 115 条 CTC 不能自动触发进路时的处理规定

1. CTC 不能自动触发进路时,列车调度员(车站控制时为车站值班员)应采取人工触发进路,不能人工触发进路时,采用人工排列进路方式办理。

2. CTC 不能自动触发进路时,应通知电务部门进行处理,在《行车设备检查登记簿》内登记。

第 116 条 CTC 设备不能正确显示列车占用状态的处理规定

1. 调度所及车站 CTC 设备均不能正确显示列车占用状态的处理规定:

(1)调度所及车站 CTC 设备均不能正确显示列车占用状态时,列车调度员(车站值班员)应立即通知已进入区间的列车司机立即停车,通知电务部门进行处理。

(2)故障暂时无法修复,具备放行列车条件时,列车调度员(车站值班员)根据电务部门登记的行车限制条件放行列车,车站转为非常站控。对已进入区间的列车,列车调度员(车站值班员)确认列车至前方站间空闲后,通知列车司机逐列恢复运行,指示后列恢复运行前必须确认前列已完整到达前方站。司机按信号显示运行,逐列运行至前方站。

区间空闲后,按站间组织行车。

2. 车站 CTC 设备不能正确显示列车占用状态时,应及时通知电务人员进行检查处理,并在《行车设备检查登记簿》内登记。

车站应将 CTC 转入非常站控模式,并立即报告列车调度员。列车调度员接到车站值班员的报告后,应及时向该站下达阶段计划,车站值班员应及时向列车调度员报点。

3. 调度所 CTC 设备不能正确显示列车占用状态时,列车调度员应立即通知车站转为非常站控,通知电务人员检查处理,并在《行车设备检查登记簿》内登记。

第 117 条 其他规定
无。

第九章 CTCS-2 级区段特殊 行车组织办法

第 118 条 动车组列车行车凭证的补充规定

1. 自动闭塞、自动站间闭塞区段,动车组列车按完全监控模式、部分监控模式运行时,进入闭塞分区的行车凭证为列控车载设备显示的允许运行的速度值。

动车组按 LKJ 方式运行时,进入闭塞分区的行车凭证为出站信号机(线路所通过信号机)显示的允许运行的信号。

2. 自动闭塞区段,出站(发车进路)信号机故障时,动车组进入闭塞分区的行车凭证为绿色许可证。

(1)装备 LKJ 的动车组列车将列控车载设备隔离,按 LKJ 方式运行,以不超过 20 km/h 的速度运行至次一信号机,按其显示运行。

(2)未装备 LKJ 的动车组列车按站间区间掌

握行车,动车组改按隔离模式运行,运行至次一信号机,按其显示运行。

3. 基本闭塞法停用改按电话闭塞法行车时,行车凭证为路票。

装备 LKJ 的动车组列车将列控车载设备隔离,按 LKJ 方式运行;未装备 LKJ 的动车组列车改按隔离模式运行。

4. 手信号引导接车时,装备 LKJ 的动车组列车将列控车载设备隔离,按 LKJ 方式进站;未装备 LKJ 的动车组列车改按隔离模式进站。

第 119 条 动车组列车在区间列控车载设备显示停车信号时运行的补充规定

动车组在区间运行,列控车载设备显示停车信号时,列车必须立即停车,司机应使用列车无线调度通信设备通知随车机械师。停车等候 2 min,列控车载设备仍未收到允许运行的信号时,司机将列控车载设备转入目视行车模式,列车以遇到阻碍能随时停车的速度继续运行,最高不超过 20 km/h,越过该闭塞分区,按次一架信号机显示(列控车载设备显示)运行。在停车等候的同时,

必须与列车调度员、车站值班员联系,如确认前方闭塞分区内有列车时,不得进入。

第 120 条 动车组列车接车股道的补充规定

1. 动车组按列控车载设备控车方式行车时,应在设置 CTCS-2 级列控信息的股道及进路上办理接发列车。

2. 遇特殊情况确需在未设置 CTCS-2 级信息的股道、进路上接发动车组列车时,对装备 LKJ 的动车组列车,根据列车调度员发布改按 LKJ 方式行车的调度命令,改按 LKJ 方式运行;未装备 LKJ 的动车组列车改按隔离模式运行。

3. 电务段应向车务站段提供 CTCS-2 级区段及设有列控信息的股道和进路。

第 121 条 列控限速范围的规定

1. 用于列车运行控制系统的限速设置(数据格式)称为列控限速。

2. 列控中心控制的每个有源应答器只管辖一定范围内的限速设置,有源应答器的管辖范围和允许下达的限速数量由电务部门提供。

3. 车站、中继站、线路所和动车段列控中心

限速管辖范围由电务部门加盖公章后向调度所提供。

第 122 条 列控限速设置和取消的规定

1. 列控限速的等级和设置的基本规定。

(1) 列控限速的等级

①列控限速等级由电务部门负责公布。

②一个有源应答器限速管辖范围内只允许设置一处限速,如需设置两处及以上限速地段时,列车调度员应根据实际情况将限速地段合并,按最低限速,设置、发布列控限速调度命令。

③设置列控限速时,应按照不高于限速值的原则选择相应限速等级进行设置,但低于 45 km/h 的限速按 45 km/h 设置。

(2) 列控限速设置人员和设置的原则

列控限速设置人员应按规定流程设置列控限速。

2. 列控限速设置和取消的规定。

(1)使用 CTC 设备时,列控限速设置或取消完成后,列车调度员应核实 CTC 显示终端上的对应区段限速显示是否正确,是否有报警信息等。有报警信息时,列车调度员及时通知电务 CTC 维

护人员进行处理。

(2)使用 TDCS 设备时,列控限速调度命令由列车调度员拟定,并输入限速参数(包括相关受令车站、限速位置、限速值、限速执行方式、限速开始和结束时间等内容),及时发送至相关车站。相关车站(无人车站由列车调度员)按规定程序签收、发送至车站列控中心,由列控系统执行。

车站列控中心从 TDCS 获得列控限速调度命令并反馈限速设置情况。遇列车调度员在 TDCS 终端不能设置列控限速调度命令时,列车调度员须向车站值班员下达限速调度命令,由车站值班员在车务终端上设置列控限速调度命令并发送至车站列控中心执行。

3. 低于 45 km/h 的限速按 45 km/h 设置列控限速,由司机人工控制列车速度。

4. 调度命令的限速值与列控限速不符时动车组列车运行的规定:

(1)遇施工实际限速与运行揭示调度命令限速相符,而列控限速归挡造成列控限速调度命令与运行揭示调度命令限速不符时,列车调度员不

再向动车组司机发布限速调度命令。

(2)如调度命令的限速值低于列控车载设备显示的目标速度时,司机应按调度命令人工控制列车运行速度。

车站侧向接发车进路范围内有限速时,以及站内(正线除外)经 18 号及以上道岔侧向发车至第一离去之间有限速时,如限速低于道岔侧向允许速度,司机应按调度命令的限速人工控制列车运行速度。

5. 来不及设置列控限速时,列车调度员(车站值班员)通知动车组司机按照调度命令限速要求人工控制列车运行。

6. 使用 TDCS 设备设置列控限速时,列车调度员、车站值班员除按本规则办理外,还应执行集团公司 TDCS 运用有关规定。

第 123 条 列控限速设置不成功时的处理规定

1. 使用 CTC 设备设置列控限速不成功时,列车调度员指示该限速地段前一站的车站值班员不得开放出站信号,按以下规定办理:

(1)对装备 LKJ 的动车组列车,司机已收到

该限速的运行揭示调度命令时,车站值班员与司机核对无误后报告列车调度员,列车调度员发布动车组列车改按 LKJ 方式行车的调度命令,车站方准开放出站信号放行列车,司机按运行揭示调度命令和 LKJ 设置控制列车运行速度,通过限速地段;司机未收到该限速的运行揭示调度命令时,车站值班员通知司机按限速调度命令人工控制列车后,开放出站信号放行列车,司机按限速调度命令人工控制列车通过限速地段。

(2)对未装备 LKJ 的动车组列车,车站值班员通知司机按限速调度命令人工控制列车后,开放出站信号放行列车,司机按限速调度命令人工控制列车通过限速地段。

2. 使用 TDCS 设备设置列控限速不成功时,按集团公司 TDCS 运用有关规定办理。

第 124 条 动车组列车遇列控车载设备故障的处理办法

1. 动车组列车运行中遇列控车载设备故障并导致列车停车后,司机应报告车站值班员(列车调度员),并通知随车机械师,车站值班员报告列

车调度员。司机转换冗余切换开关(开关不在司机室时,司机通知随车机械师进行转换),启动冗余设备或将列控车载设备断电 30 s 后重新启动,设备恢复正常时,报告车站值班员(列车调度员),继续运行。

2. 已在区间内运行的装备 LKJ 的动车组列车因列控车载设备故障,不能恢复正常运行但能提供机车信号时,司机应报告车站值班员(列车调度员),车站值班员报告列车调度员,列车调度员发布改按 LKJ 方式行车的调度命令,动车组列车改按 LKJ 方式运行。

3. 已在区间内运行的未装备 LKJ 的动车组列车列控车载设备故障,不能恢复正常运行时,司机应报告车站值班员(列车调度员),车站值班员报告列车调度员。确认该列车至前方站间空闲后,列车调度员发布改按隔离模式运行的调度命令,列车改按隔离模式,按地面信号显示以不超过 40 km/h 的速度运行至前方站。

4. 动车组列控车载设备故障不能恢复正常运行在车站出发时,装备 LKJ 的动车组列车改按

LKJ 方式运行;未装备 LKJ 的动车组列车改按隔离模式运行,须按站间组织行车,列车按地面信号显示运行。

第 125 条 其他规定

列车在北京西站普速场(I 场 I ~11 道)运行的补充规定。

1. 北京西站普速场采用 CTCS-2 级列控系统。北京西站I道对北京直通线方向具备 CTCS-2 级列控条件。

2. 动车组在北京西站普速场至西长线运行时,司机按 LKJ 方式运行,行车凭证为地面信号机显示的允许运行的信号。

动车组在北京西站普速场 II ~11 道至北京直通线运行时,司机按 LKJ 方式运行,行车凭证为地面信号机显示的允许运行的信号。动车组(市郊动车组除外)在北京西站普速场 I 道至北京直通线按列控车载设备运行时,在完全监控、部分监控或引导模式下行车凭证为列控车载设备显示的允许运行的速度值;市郊动车组在北京西站普速场 I 道至北京直通线运行时,司机按 LKJ 方式

运行,行车凭证为地面信号机显示的允许运行的信号。

北京西站至北京直通线至北京站间不具备按列控车载设备运行的动车组反方向运行条件。

3. 列车在北京西站普速场至京广高速方向运行的补充规定。

(1)北京西站普速场接发京广高速方向列车时,普速场车站值班员与高速场车站值班员间相互联系办理有关行车手续,按先远后近的原则准备列车进路。

(2)动车组由北京西站普速场向京广高速方向运行时,装备列控车载设备的动车组按 CTCS-2 级列控方式运行,在完全监控、部分监控或引导模式下行车凭证为列控车载设备显示的允许运行的速度值,装备 CTCS-3 级列控车载设备的动车组通过杜家坎线路所后由 CTCS-2 级自动转换为 CTCS-3 级;装备 CTCS-2 级列控车载设备的动车组维持 CTCS-2 级列控方式运行。

动车组列车按隔离模式以及按 LKJ 方式运行的列车,行车凭证为出站信号机显示的允许运

行的信号,按站间掌握行车。

(3)动车组由京广高速方向进入北京西站普速场时,装备列控车载设备的动车组在完全监控、部分监控或引导模式下行车凭证为列控车载设备显示的允许运行的速度值。装备 CTCS-3 级列控车载设备的动车组运行至杜家坎线路所前由 CTCS-3 级自动转换为 CTCS-2 级;装备 CTCS-2 级列控车载设备的动车组维持 CTCS-2 级列控方式运行。

动车组列车按隔离模式以及按 LKJ 方式运行的列车,行车凭证为进站信号机显示的允许运行的信号。

4. 列车在北京西站普速场至广安门方向运行的补充规定。

动车组在北京西普速场至广安门至白盆窑线路所间运行时,装备列控车载设备的动车组在完全监控、部分监控或引导模式下行车凭证为列控车载设备显示的允许运行的速度值,按 CTCS-2 级列控方式运行。动车组在北京西普速场至广安门至柳村线路所间运行时,按 LKJ 方式运行。

动车组按隔离模式以及按 LKJ 方式运行的列车,行车凭证为地面信号机显示允许运行的信号。

5. 特殊情况下,京广高速方向动车组由北京西站 I 道通过开往广安门站时,接发车进路须一次开通,车次贯通使用。

第十章 行车应急处置

第 126 条 应急处置的基本要求

1. 铁路职工或其他人员发现设备故障危及行车和人身安全时,应立即向开来列车发出停车信号,并迅速通知就近车站、工务、电务或供电人员。

2. 各单位和部门应结合实际,不断完善应急处置预案,组织开展应急演练。

第 127 条 处理列车扒乘人员的规定

1. 明确报告、通知及处理的要求

铁路工作人员发现有扒乘人员,应报告车站值班员(列车调度员),车站值班员报告列车调度员。对本站到达、出发的列车应安排在本站停车处理。对通过列车或已出站的列车应安排在前方站停车处理;旅客列车有扒乘人员时,应立即采取停车措施,进行处理。

2. 电气化区段停电处理扒乘人员的安全措施
在接触网带电线路上处理车顶及车辆装载货

物上的扒乘人员时,车站应向列车调度员提出停电申请,列车调度员通知供电调度员停电,供电调度员应通知供电段验电、接地,并由供电段(维管段)在车站《行车设备检查登记簿》内登记相应处所已停电并验电接地后,方准处理。需登上车辆顶部处理时,列车调度员得到供电调度员接触网已停电的书面通知(签认)后,发布准许登顶作业的调度命令。车站根据供电段(维管段)接触网已停电接地的登记和列车调度员发布的准许登顶作业的调度命令,组织处理扒乘人员。登顶作业人员登顶作业前,须确认地线已接好。

第 128 条 列车在区间被迫停车后处理的补充规定

1. 报告、通知的补充规定:

列车在区间被迫停车后,遇列车无线调度通信设备故障时,司机可使用 GSM-R 手持终端、手持电台等通信工具,亲自或通过其他列车工作人员向就近车站(列车调度员)报告。

2. 检查联系、确认办法:

列车运行中发生异常情况导致紧急停车(司机施加紧急制动除外),可能发生脱轨时,司机应

立即用列车无线调度通信设备通知邻线上运行的列车和两端站(列车调度员),并与车辆乘务员(随车机械师)分别在列车的头部和尾部附近邻线上点燃火炬;在自动闭塞区间,还应对邻线来车方向短路轨道电路。配备列车防护报警装置的列车应首先使用列车防护报警装置进行防护。

司机应亲自或指派人员沿邻线一侧对列车进行检查,发现车列脱轨妨碍邻线时,应立即派人按规定防护。如发现邻线有列车开来时,应鸣示紧急停车信号。

车站值班员(列车调度员)接到列车运行中发生异常情况导致紧急停车可能发生脱轨的通知后,应立即通知邻线有关列车停车,在原因消除前不得向邻线放行列车。

3. 采取防溜措施的补充规定:

(1)列车在区间不超过 6‰的线路上被迫停车以及单机牵引列车需摘开机车时,按列车分部运行规定办理;双机(多机)牵引列车,需摘开一台机车时,由本务司机通知重联(次位)司机保持列车制动后,方准摘开机车。

(2)列车在区间被迫停车后,司机应使列车保

持制动状态。如遇动车组以外的旅客列车自动制动机故障,必须使列车就地停车时,司机应通知车辆乘务员立即组织列车乘务人员拧紧全列人力制动机,以保证就地制动,列车恢复开行前或救援列车挂妥后,司机通知车辆乘务员,车辆乘务员立即组织列车乘务人员按照“谁拧紧、谁松开”的原则松开全列人力制动机。车辆乘务员应逐辆检查,确认全列车人力制动机均已松开后向司机报告。其他列车被迫停车后,就地制动工作由司机负责。在坡道上停车时,机车乘务员还应将铁鞋放置于下坡端机车车轮下。

(3)列车分离被迫停车后,对遗留车辆无人看守和未采取防护、防溜措施,不得分部运行,应立即对分离的车列采取防溜措施。遇列车后部分离车辆停留在超过 6‰上坡道上时,本列不得连挂,必须请求救援。

(4)列车在区间被迫停车请求救援后,司机应使列车保持制动。救援机车司机应与被救援列车(车列)防护人员进行防溜联系后,方准连挂。

4. 列车在区间被迫停车,防护端距进站信号机(站界标)不足《技规》规定距离时,应在进站信

号机(站界标)相对应处设置防护。

5. 单机、自轮运转特种设备在自动闭塞区间紧急制动停车或被迫停在调谐区内时,有关作业人员在严格落实《技规》以及列车防护报警装置使用规定的同时,执行以下规定。

(1)司机应立即使用列车无线调度通信设备呼叫两端站车站值班员(列车调度员),并报告停车位置及相关情况(具备移动条件时司机须先将机车移动不少于 15 m),同时立即指派机车乘务员(或其他胜任人员)在轨道电路调谐区外使用短路铜线短接轨道电路。

司机不间断连续呼叫两端站车站值班员(列车调度员)超过 1 min 无人应答时,配备列车防护报警装置的机车(自轮运转特种设备),司机立即使用列车防护报警装置进行防护(具备解除条件后,按规定程序解除防护报警),并继续呼叫车站值班员(列车调度员)。

(2)车站值班员(列车调度员)接到司机通知后,根据列车运行情况,立即使用列车无线调度通信设备通知区间内后续有关列车立即停车并不得再向该区间放行列车,车站值班员及时通知相邻

车站,并向列车调度员汇报。

(3)在关系区间及车站运行的列车,司机接到列车无线调度通信设备通知或列车防护报警装置的报警信息,应立即采取减速或停车措施。

(4)车站值班员(列车调度员)须得到单机(自轮运转特种设备)司机处置完毕可以继续运行的报告后,方可组织其他列车恢复运行。

第 129 条 单班单司机值乘的列车在区间被迫停车后防护的规定

列车被迫停车可能妨碍邻线或在区间被迫停车不能继续运行需要防护时,配备列车防护报警装置的列车应首先使用列车防护报警装置进行防护。需要现场防护时,按以下规定办理:

1. 本线防护

需救援时,司机联系列车调度员,确定救援列车开来方向后,通知随车机械师在救援列车开来方面进行防护。

2. 邻线防护

列车被迫停车可能妨碍邻线时,司机应立即使用列车无线调度通信设备通知列车调度员(两端站车站值班员)。列车调度员(车站值班员)接

到通知后,立即通知邻线有关列车停车,在原因消除前不得向邻线放行列车。

第 130 条 电力机车、动车组被迫停在接触网分相无电区的补充规定

1. 电力机车(动车组)被迫停在接触网分相无电区时,司机要立即降弓,并将停车原因、停车位置等报告车站值班员(列车调度员),并请求救援。列车调度员与供电调度员根据司机的报告和救援机车实际情况,确定处理方案。

2. 具备采用换弓、退行闯分相等方式自救时,司机应准确报告停车位置,由列车调度员、供电调度员、机车调度员根据电力机车(动车组)类型、停车位置、牵引供电设备状况等情况共同确定自救方案,组织自救。

3. 不具备自救条件时,可根据实际情况采取下列方式处置:

(1)向中性区送电办法。

具备向中性区远动送电时,车站值班员(列车调度员)通知后方供电臂内列车停车、降弓后,通知供电调度员,供电调度员办理后方供电臂停电后向中性区远动送电。车站值班员(列车调度员)

通知停在该分相的列车升弓,待该列车驶出分相区后,再通知供电调度员恢复原供电方式并向后方接触网供电臂送电,恢复后续列车正常运行。

(2)组织救援的办法。

不具备向中性区远动送电时,列车调度员确定救援方案后,组织救援。

第 131 条 列车进入区间发现未携、错携、遗失行车凭证的处理办法

1. 应急处置的措施

司机发现未携带行车凭证或携带错误的行车凭证时,应立即停车,并将事由报告车站值班员(列车调度员),车站值班员报告列车调度员。车站值班员(列车调度员)接到报告后,立即停止向该区间放行列车。

2. 列车运行办法

(1)列车在区间停车后,司机应与车站值班员(列车调度员)联系。司机确认车次、运行径路正确,车站值班员(列车调度员)通知司机继续运行;确认有误时,车站值班员(列车调度员)组织列车退回站内或运行前方站处置。

(2)司机取得行车凭证并经确认正确而在途

中丢失时,可继续运行至前方站停车,并将情况报告车站值班员(已使用列车无线调度通信设备报告时除外)。

第 132 条 列车分部运行的补充规定

1. 遗留车辆防护、防溜的规定

司机应立即使用列车无线调度电话通知两端站,并指派同班乘务人员携带手持电台和止轮器(或铁鞋)立即前往列车后部检查,确认遗留车的地点、坡道情况、车辆故障情况并做好防溜工作,将上述情况及时通知车站值班员。

2. 挂取遗留车辆的注意事项

遗留车辆挂妥并进行自动制动机简略试验后,方准撤除防溜措施。

3. 在所间区间分部运行的组织办法

(1)列车在所间区间分部运行时,司机应报告前方线路所车站值班员。在半自动闭塞区间或按电话闭塞法行车时,列车在线路所通过信号机外停车(在区间内已与线路所车站值班员联系时除外),将情况通知车站值班员后,凭线路所通过信号机显示的允许运行的信号继续运行。在自动、自动站间闭塞区段,司机可凭线路所通过信号机

显示的允许运行的信号直接进入线路所停车报告（在区间内已与线路所车站值班员联系时除外）。

(2)列车调度员接到报告后,应根据具体情况确定对后部遗留车辆的救援措施,发布封锁相关区间的调度命令。需越过线路所进行救援时,列车调度员在得到线路所车站值班员将道岔开通于救援列车运行线路的位置并单操锁闭后,发布调度命令合并封锁所间区间,准许救援列车司机凭调度命令越过关闭的线路所通过信号机。封锁开通前,线路所原单操锁闭的道岔禁止扳动。

4. 禁止分部运行的区段

表 10-1 所列区间禁止分部运行。

表 10-1 禁止分部运行的区间

线 别	区 段
京承线	巨各庄—北马圈子 潘家店—承德
锦承线	上板城—平泉
马磁线	彭城—义井
邯长线	武安—康城—林村
石太线	石家庄西—赛鱼

续上表

线 别	区 段
京包线	昌平—康庄
大台线	落坡岭—木城涧
丰沙线	三家店—珠窝
承隆线	承德—隆化
唐遵线	洪家屯—遵化南

第 133 条 列车在区间内发生车钩分离时的 处理办法

1. 列车发生分离后的联系报告、检查确认及 防溜措施

(1)列车在站内发生车钩分离时,由车站负责组织处理,机车乘务组协助。对分离的后半部车列,要先采取防溜措施,后组织连挂。

(2)列车在区间内发生车钩分离被迫停车时,司机指派同班乘务人员携带手持电台和止轮器(或铁鞋)立即前往列车后部检查,确认分离车的两端详细地点、坡道情况、车辆故障情况并做好防溜工作,将上述情况及时通知车站值班员。

(3)车站值班员要立即汇报列车调度员,并做好

区间救援组织准备,根据列车调度员指示,立即派员携带电台和有关工具、配件赶赴现场组织救援。

2. 列车在区间内发生分离后的运行组织措施

(1)列车调度员在得到区间列车分离须分部运行的报告后,应及时组织救援机车,车站站长(副站长)应随机车进入区间组织救援。遗留车辆停留在超过 6‰坡度的线路上时,遗留车辆挂好机车进行制动试验后,前部车辆方可由本务机车牵引,运行至前方站。

(2)担当救援机车的司机接到救援命令后,必须认真确认区间停车地点、位置。进入封锁区间后,要严格控制速度,接近被救援的车列 50 m 时一度停车,由尾部处理人员用手持电台与司机联系,然后以不超过 3 km/h 的速度连挂。挂好车列并进行制动试验后,由防护人员撤除防溜。

(3)遗留车辆需推进运行时,由车务人员在车列前部安装简易制动阀,按调车方式指挥运行,凭进站信号机的显示进站。

第 134 条 货车运行故障动态图像检测系统(TFDS)运用规定

1. 预报程序

TFDS 动态检车员发现符合拦停标准的故障时,立即口头报告动态检车组长,由动态检车组长快速判断确认后,立即使用直通电话将需要拦停的车次、故障铁路货车编挂位置和车种车型车号、故障等情况通知集团公司监测站的红外线调度员,监测站的红外线调度员立即使用直通电话通知列车调度员安排立即停车。监测站红外线调度员须同时填写《铁路货车运行安全监控系统拦停通知卡》,送列车调度员签字确认,并及时通知车辆调度员,由车辆调度员通知车辆段调度员立即派员前往拦停地点按规定进行确认、处理。

2. 处置要求

列车调度员接到拦停列车的信息后,立即安排列车停车;机车乘务员接到停车的通知后,采用常用制动停车。

(1)列车在区间停车时,由车辆乘务员负责确认,无车辆乘务员的由机车乘务员负责确认,按照拦停信息准确确定故障铁路货车编组位置,并确认能否继续安全运行到车站,可以继续运行的,及时报告车站并转报列车调度员,由列车调度员安

排列车运行到前方车站或退行至后方车站;不能继续运行的,报告列车调度员,列车调度员通知相关部门进行处置。

(2)列车在有列检作业场的车站停车时,由车辆段调度员通知列检人员确认、处理;无列检作业场的,车站立即安排将该故障铁路货车从列车中摘下,车辆段调度员通知列检人员确认、处理。

3. 信息报告

列检人员须将对预报拦停的故障确认、处理结果反馈给列检值班员,列检值班员将故障确认、处理情况报车辆段调度员和动态检车组长,动态检车组长将故障处理方式、处理人、处理时间等内容,自故障发生时刻起 24 h 内录入 TFDS,并上传集团公司监测站和全路车辆运行安全监管中心;车辆段调度员报集团公司监测站红外线调度员和车辆调度员。

4. 其他规定

使用 TFDS 设备发现车辆故障时具体的拦停标准由车辆部门另行发布。

第 135 条 事故、故障车辆检查和回送的补充规定

1. 事故、故障车辆检查的补充规定

(1)在站内发生冲突、脱轨的车辆检查联系办法:

车辆在站内发生冲撞、脱轨时,车站必须通知列检检查(车辆在地方铁路、岔线发生冲撞、脱轨时,及时通知车站转告列检检查)。无列检人员的车站,应及时报告列车调度员转告车辆调度员派人检查。

(2)列车运行中发生事故和故障的车辆在中间站甩车后的检查联系办法:

列车运行中发生事故和故障的车辆在中间站甩车,车站值班员应及时报告列车调度员转告车辆调度员派人检查。

2. 事故、故障车辆处理办法

(1)列车在运行中发生车辆事故或故障的车辆到达列检作业场后,列检人员对事故、故障车辆会同司机利用本务机车试验,并做成记录。

(2)列检人员对事故、故障车辆的处理办法:

经鉴定,事故、故障车辆符合摘车施修范围的进行扣修。

3. 事故、故障车辆回送办法

(1)凡发生事故、故障的车辆,必须经车辆人

员检查处理。经车辆人员检查,当地不能修复的车辆,按规定办理回送。车辆人员检查处理后,确认可以正常运行的,在中间站应与车站值班员在调度命令用纸上办理签认,车站根据车辆人员“车辆可以正常运行”的签认组织挂运。

(2) 申请批准手续:

①事故、故障车辆经车辆段鉴定后,应填写检修车回送单(车统 26),提出回送日期、地点、编挂位置及是否限速运行等要求,车站报请调度所组织挂运。

②列检作业场逐级向车辆调度汇报,由集团公司车辆调度批准,并以电话或电报通知到达站列检作业场和工厂。

(3)回送的事故、故障车辆应由车辆段派能胜任的人员进行技术鉴定,鉴定的主要内容:

走行部:轮对、侧架、摇枕及交叉支撑装置的破损裂纹是否危及行车安全;

连接部:不因配件破损造成车钩分离;

制动部:破损配件捆绑牢固,尽量保持主管通风;

车体部:不超出机车车辆限界,破损配件不

脱落。

回送的车辆原则上挂于最后一辆车前部,如遇技术条件不适合,准在列车尾部连挂一辆,并采取不发生分离的措施。经鉴定的车辆,各部符合机车车辆限界,将破损配件捆绑牢固,确认保证行车安全后,方可编入列车。必要时应派员护送。

货物列车遇加挂的车辆因制动软管故障等情况,不能安装列尾装置时,凭列车调度员的命令开车。

(4)10 辆及其以上的事故、故障车辆,需一起连挂回送时,应专列办理[手续同本款(2)项],车辆段须派列检人员护送。

第 136 条 列车在区间被迫停车后退行的补充规定

1. 列车在区间被迫停车,下列情况禁止退行:

如后方站向该区间办理出站调车作业时,在调车作业结束前不得准许列车后退。

2. 动车组列车按列控车载设备方式行车,退行时改按隔离模式。

3. 货物列车不得已必须退行至站内时,车站

指派胜任人员携带列车无线调度通信设备和简易紧急制动阀赶赴列车尾部,在退行方向前端车辆安装简易紧急制动阀,经简略试验,具备退行条件后,登车负责瞭望,通知司机退行。

4. 挂有后部补机的列车退行办法:

(1)挂有后部补机的列车在长大隧道内被迫停车时,本务机车司机应鸣示退行信号(二长声)退出洞口停车后再与车辆乘务员联系。

挂有后部补机的列车在区间被迫停车,如停车地点为危险地段,必须立即退行时,可不事先取得车辆乘务员同意,司机鸣示退行信号(二长声)退出危险地段后,再与车辆乘务员联系。

(2)如仍须继续退行时,本务机车司机与补机司机联系,改由后部补机担当本务机车工作。接通软管,并进行自动制动机的简略试验。

第 137 条 开行救援列车的补充规定

1. 救援列车的出动办法

集团公司管内发生铁路交通事故等,需出动救援列车或救援队时,由机车调度员发布救援列车出动、列车调度员发布救援列车开行及救援队出动的调度命令。

(1)救援列车依调度命令出动,出动时间不得超过 30 min。救援列车出动命令由机车调度员向机务段机车调度室下达,救援列车值班人接到出动命令后,立即召集救援列车专业人员。调度所值班主任通知铁路 117 事故救援台及电务调度,由事故救援台负责迅速通知救援单位值班人,电务调度通知通信段安装事故现场救援电话。列车调度员负责检查、督促救援列车的出动,车站值班员应组织救援列车迅速开出。

(2)救援列车的专业人员,应集中住在最近地点以便召集。机务、工务、车辆、车站、公安、电务、装卸、给水、供电等单位的救援人员接到通知后,应迅速出动,不受指定人数的限制。

(3)事故发生后,由就近车站站长立即通知有关电务工区,并根据需要通知供电工区,安装现场照明。通信工区要保证事故现场与列车调度员及两端车站的电话畅通。

(4)在使用通话柱的区段内,发生事故时,乘务人员应使用最近通话柱(通话柱钥匙由通信段配发),按使用说明拨号,要始终接通行调回线与集团公司保持联系,不得任意改拨到其他回线,待

通信人员赶到现场再行加挂电话。

(5)事故救援领导人有权使用该站各单位的任何工具、材料,调派人力,迅速运往现场。事故现场由救援列车主任一人指挥工作(救援列车未到达时为救援队长),集团公司有关领导到后,事故救援领导人应汇报工作计划和安排,并按其指示办理。

(6)救援列车接到出动命令后,出库前机务段负责进行制动机简略试验,保证救援列车按时开出。

车辆段每月定期到管内辖区机务段救援列车停放地点,对救援列车专用车辆转向架、制动装置、钩缓装置进行检查并进行列车制动机试验,机务段给予配合,检查完成后双方签认并留存。经车辆段技术检查后的救援列车专用车辆转向架、制动装置、钩缓装置技术质量保证一个检查周期,满足救援列车随时出动条件。

(7)救援列车出动时可不挂列尾装置。

供电接触网检修车在单独出动担当救援工作时,可比照本条有关规定办理。

2. 向封锁区间开行救援列车的补充规定

(1)为迅速排除接触网故障,充分发挥接触网检修车的作用,必要时可组织反方向运行。

(2)发生事故需出动救援列车时,应使用内燃机车牵引,救援列车进入事故区间前,应先停电。

3. 其他保证救援安全的措施

各接触网工区应配有重型轨道车或其他接触网检修车辆。接触网检修车辆应经常处于整备待发状态,其工具备品应保证齐全整洁,作用良好。接触网检修车的停车线,不准进行其他调车作业或停放其他车辆。

第 138 条 其他规定

无。

第十一章 施工维修

第 139 条 接触网停送电的补充规定

1. 凡有计划需接触网停电(含停电配合)的施工作业,均须经供电调度员准许并纳入施工日计划。

(1)供电部门施工作业时,供电调度员与列车调度员间的联系程序:

①核对计划:供电调度员审核施工作业计划无误后(在特殊情况下列车调度员主动提出停电时,供电调度员依据列车调度员提出的停电范围办理),向列车调度员请求停电,并共同确认施工作业停电起止时间、停电范围、封锁范围、供电部门轨道车运行计划等。

②确认停电条件:列车调度员向有关处所发布限制相关电力机车移动的指示后,确认具备停电条件,将停电命令号、停电时间、停电范围及列车调度员姓名通知供电调度员;供电调度员确认

正确后将施工停电命令号及供电调度员姓名通知列车调度员。

③办理停电：列车调度员与供电调度员相互联系妥当后，列车调度员向有关处所发布准许接触网停电的命令（此时虽未完成停电，但应按影响使用办理）；供电调度员向变电所（分区亭、开闭所）发布停电命令或执行停电操作。

④施工作业：供电调度员在得到变电所（分区亭、开闭所）完成停电命令或执行停电操作后，向施工要令人员发出准许作业的命令。

施工要令人员接到供电调度员准许作业的命令后，方准通知各作业组进行靠近接触网作业。

⑤办理送电：供电调度员得到施工要令人员消除作业命令后，即可向变电所（分区亭、开闭所）发布送电命令或执行送电操作。送电后，供电调度员将送电命令号、送电范围通知列车调度员，并相互通报时间和姓名。

列车调度员根据供电调度员的送电命令号向有关处所发布接触网送电的命令。

（2）非供电部门施工（包括维修、装卸及“天

窗”时间内作业等)时,供电调度员与列车调度员间联系程序:

在未设隔离开关的线路上,非供电部门需进行接触网停电配合的施工,施工单位应根据施工计划提前与供电段联系,在供电段同意停电配合后,施工单位方可提报施工日计划。调度所按施工维修日计划组织实施,其施工作业组停送电过程按接触网作业组办理。

联系程序比照第(1)项办理。

施工负责人必须在接到列车调度员准许施工和供电配合人转达的供电调度员准许作业的命令并做好配合的安全措施后,方准开始进行靠近接触网的作业。

2. 设备故障抢修停送电的有关规定:

非供电人员必须上车顶进行作业或处理设备故障时,列车调度员与供电调度员间的联系制度。

(1)联系:车站值班员接到有关人员必须上车顶进行作业或处理设备故障的请求后,立即报告列车调度员,由列车调度员向供电调度员请求停电。列车调度员与供电调度员联系停电并说明停

电原因,双方共同确定停电区段及影响范围。

(2)确认:列车调度员向有关处所发布限制相关电力机车移动的指示后,确认具备停电条件,将准许停电时间、范围及列车调度员姓名通知供电调度员;供电调度员复诵核对无误后,将供电调度员姓名通知列车调度员。

(3)停电:供电调度员根据列车调度员签认的停电时间、范围,向相关变电所(分区亭、开闭所)发布停电命令或执行停电操作。

(4)作业故障处理:接触网停电后,供电调度员将停电时间、范围及停电命令号通知列车调度员。

列车调度员根据供电调度员通报的停电时间、停电命令号向相关处所发布“接触网已停电,准许作业人员在设好防护、接好地线后靠近接触网处理故障(作业)”的命令,相关处所转达作业人员。

作业人员接到准许靠近接触网处理故障(作业)的命令,并确认设好防护、接好接地线(无接地线时须由供电部门现场配合)后,方可开始作业。

(5)送电:车站值班员得到作业人员确认作业结束、人员全部撤离的通知后报告列车调度员,列车

调度员通知供电调度员送电并说明准许送电时间。

供电调度员根据列车调度员准许送电的通知,向变电所发布送电命令或执行送电操作。变电所送电后,供电调度员将送电命令号通知列车调度员。

列车调度员根据供电调度员的送电命令号向有关处所发布送电命令。

3. 应急处理时停送电的补充规定:

接触网临时停电时的处理,遇接触网临时停电时,供电调度员应及时通知列车调度员跳闸时间和范围,查清停电的具体原因,按规定及时向接触网送电,如送电失败不能及时恢复供电时,供电调度员应向列车调度员说明停电开始时间和停电范围。列车调度员应向有关站段发布接触网已停电命令,限制相关电力机车(动车组)的移动。故障处理完毕送电后,供电调度员将送电命令号通知列车调度员,列车调度员根据供电调度员的送电命令号向有关站段发布恢复供电命令,恢复相关电力机车(动车组)的运行。

4. 机务段停送电调度命令管理的补充规定:

(1)遇有计划的接触网停电施工(维修)作业,

列车调度员应提前与相关机务段运用科机车调度室联系确认是否具备停电条件,机务段运用科机车调度室确认后向列车调度员汇报,列车调度员得到运用科机车调度室现场具备停电条件的汇报并完成其他相关停电手续后,向其发布停电调度命令。

遇取消接触网停电施工(维修)计划或调整接触网停电时间时,列车调度员应提前 30 min 通知机务段运用科机车调度室。

(2)遇临时处理故障需接触网停电时,列车调度员应提前通知相关机务段运用科机车调度室,在征得机务段同意后,比照本款第(1)项办理接触网停电手续。

(3)遇接触网发生故障停电时,列车调度员应向机务段运用科机车调度室发布接触网停电的调度命令,限制相关电力机车的移动。

(4)接触网停电施工(维修)作业或故障处理完毕,列车调度员按规定办理送电手续后,向机务段运用科机车调度室发布送电调度命令。

(5)机务段运用科机车调度室接到停送电的调度命令后,应及时签收。

(6)相关车站不再向机务段转交涉及机务(折返)段停送电调度命令。

第 140 条 施工特定行车办法的补充规定

1. 采用施工特定行车办法按以下规定办理：

(1)采用施工特定行车办法时应具备以下条件：

①施工计划须经集团公司批准(具体速度在施工计划中明确,在调度命令中下达)；

②车站列车无线调度通信设备及语音记录装置必须良好；

③车站进站、出站及进路信号机停止使用时,应显示红色灯光。

(2)准备进路的补充规定：

施工开始前,车站须将正线进路开通,并对进路上所有的道岔按规定加锁、紧固(集中联锁良好的道岔可在控制台上进行单独锁闭),联锁失效时按规定对邻线上的防护道岔加锁、紧固,接发列车时认真确认线路空闲和进路正确。

(3)凭证填写、确认、交付办法：

遇出站(发车进路)信号机停用,需办理行车凭证时,车站按规定填写行车凭证,执行确认制

度;对通过列车,车站须使用语音记录装置良好的列车无线调度通信设备将行车凭证号码(路票为电话记录号码、绿色许可证为编号)和调度命令号码通知司机,并确认其复诵正确后,方可布置接车人员向列车显示通过手信号。列车凭通过手信号通过车站。车站与列车司机核对行车凭证无误,于列车通过后,将行车凭证划“×”注销,按规定保存。

遇列车无线调度通信设备(含语音记录装置)临时故障或列车司机没有确认好传达/预告的内容时,必须停车交递行车凭证。

(4)接发列车的补充规定:

引导接车并正线通过时,特定引导手信号必须在站内通过手信号已显示或出站(发车进路)信号机已全部开放,并且不再变更的情况下,方可显示。车站应使用列车无线调度通信设备预告司机。

(5)其他规定:

①昼间使用的特定引导手信号旗为四个绿色信号旗缝接在一起的信号旗。

②因施工需装设引导联系电话时,在施工协调会上确定。

2. 其他经集团公司批准的施工,当施工期间采用固定进路接发车且车站列车无线调度通信设备及语音记录装置作用良好时,有关行车办法可按以下规定办理:

(1)施工期间固定进路接发列车。施工开始前,车站须将进路开通,并对进路上所有的道岔按规定加锁、紧固(集中联锁良好的道岔可在控制台上进行单操锁闭),联锁失效时按规定对邻线上的防护道岔加锁、紧固,接发列车时认真确认线路空闲和进路正确。

(2)使用引导手信号接入停车或侧线通过的列车时,按《技规》及《铁路运输调度规则(普速铁路部分)》执行。

(3)车站进站、出站及进路信号机停止使用(应显示红色灯光),自动(自动站间、半自动)闭塞设备及区间通过信号机良好时:

发车时,列车进入区间的凭证为绿色许可证(自动站间闭塞、半自动闭塞区段为路票)。车站可不向司机递交书面行车凭证和调度命令。但车站仍按规定办理行车手续,并使用列车无线调度

通信设备(语音记录装置良好)将调度命令、行车凭证号码(路票为电话记录号码,绿色许可证为编号)通知司机,得到司机复诵正确后,按规定发车。列车进入区间后,按通过信号机的显示运行。

(4)自动闭塞区段,区间通过信号机停用,两端车站进、出站信号机良好时:

根据调度命令,停止基本闭塞法,改用电话闭塞,按站间区间办理行车。车站可不向司机递交书面行车凭证和调度命令。但车站仍按规定办理行车手续,并使用列车无线调度通信设备(语音记录装置良好)将调度命令、行车凭证号码通知司机,得到司机复诵正确后,按规定发车。

(5)自动闭塞、自动站间闭塞、半自动闭塞设备及进出站信号机全部停止使用时:

根据调度命令停止基本闭塞法,改用电话闭塞,按站间区间办理行车,列车进入区间的凭证为路票。车站可不向司机递交书面行车凭证和调度命令。但车站仍按规定办理行车手续,并使用列车无线调度通信设备(语音记录装置良好)将调度命令、行车凭证号码通知司机,得到司机复诵正确

后,按规定发车。

(6)区间内增设临时线路所(包括无配线或设有无联锁岔线、渡线)时:

①根据调度命令停止基本闭塞法,改用电话闭塞,按所间区间办理行车,列车进入区间的凭证为路票(临时按规定格式自制)。行车凭证,由临时线路所车站值班员填写并与有关人员核对。临时线路所可不向司机递交书面行车凭证和调度命令,但仍按规定办理行车手续,并使用列车无线调度通信设备(语音记录装置良好)将调度命令、行车凭证号码通知司机,得到司机复诵正确后,按规定显示手信号。

②列车根据线路所车站值班员显示的停车、发车、通过手信号运行。

③凡在临时线路所停车的列车,由线路所车站值班员发车。

④临时线路所如装设临时信号机时,列车按该信号机的显示运行。

(7)昼间使用的引导手信号旗为四个黄色信号旗缝接在一起的信号旗。

(8)因施工需装设引导联系电话时,在施工协调会上确定。

第 141 条 向施工封锁区间开行路用列车的补充规定

1. 数个路用列车(包括自轮运转特种设备),需分批进入同一封锁区间时,按下列规定办理:

(1)开行路用列车的单位须在信号楼(行车室)设驻站员负责有关联系工作,确保联系及时畅通。

(2)路用列车进入封锁区间的行车凭证为调度命令。命令应说明工作任务、停车地点、到达车站时刻及注意事项。

(3)施工负责人应划分每个路用列车占用的区段,每一区段的始点派人以停车信号防护,并将路用列车的任务、停车地点通知防护人。

(4)防护人应在停车地点设置停车信号(停车标或停车手信号)。列车应在停车信号前停车,经防护人员同意后,按调车办理进入停车信号内方。

(5)由车站出发的续行路用列车,其间隔时间不得少于 10 min,其牵引速度不得超过 40 km/h,推进不得超过 30 km/h。车站值班员应将先行列

车开车时刻及速度告知后行列车,施工单位指派的胜任人员应根据施工负责人的要求协助司机作业,按调车办法,进入指定地点。

2. 同时封锁站内线路和区间开行施工作业车的运行组织办法,按集团公司营业线施工管理有关规定执行。

3. 施工完毕,列车全部返回车站后,列车调度员应查明区间确无路用列车,并得到施工领导人施工完毕的报告后,方可开通区间。

第 142 条 列车在区间装卸车时行车组织的补充规定

1. 列车调度员应根据批准的卸车计划和列车运行情况做出具体安排。

2. 卸车单位应指派车间主任(副主任)为卸车负责人,指挥卸车工作。每辆车上应指定一名卸车组长,掌握安全事项,并负责开关车门和限界检查工作。

3. 卸车前,卸车负责人应根据调度命令与司机核对卸车地点,商定联系办法,由卸车负责人按计划指挥列车运行。

4. 卸车时一般不应推进运行(使用电力机车时必须牵引运行),司机应加强与卸车负责人联系,起动或停车要稳。

5. 车辆未停妥前严禁打开车门,卸片石严禁边走边卸,使用敞车卸石砟时可按 $5\sim 10\text{ km/h}$ 的速度边走边卸。卸车时应避开信号设备。进站前必须关好车门,在道岔、道口和明桥上禁止卸车。

6. 双线区间卸车时,当邻线开来列车进入卸车区间时,应停止向来车一侧卸车(用长轨专用列车机械卸轨除外),对侧开门的车辆靠邻线一侧的车门应固定,防止侵入限界。

7. 使用风动车走行卸砟时应遵守下列规定:

(1)卸车时应牵引运行,由前向后顺序卸车。

(2)卸车前各车辆必须充足风,将风动塞门关闭,卸车时禁止开放主管塞门充风,风压不足 400 kPa 时,应用手动装置配合操纵。

(3)卸车时列车速度应控制在 $8\sim 15\text{ km/h}$,不得突然停车或后退。如发生意外停车,再次动车前必须确认道沿全部清理完毕方可动车。

(4)卸砟后发生未卸空和偏载情况时,要立即

停车处理。经临时处理和卸车负责人检查确认不影响行车安全后,可以不超过 25 km/h 的速度运行至前方站处理。

8. 卸车负责人及各卸车组长,要防止发生车辆偏载和堵塞道沿情况,并严守卸车时间,负责列车到达车站前的安全工作。

9. 卸车完毕后卸车负责人及各卸车组长,检查路料未侵入限界、车门关好,调整好制动机空重阀位置,卸车负责人方准书面通知司机开车。

10. 自动闭塞区间可跟踪前行列车进入区间,到达卸车地点后,通过驻站员向车站值班员确认前行列车全部进站,方准开始卸车。卸车列车未到达前方站,不准再向该区间放行列车。

第 143 条 轻型车辆和小车使用的补充规定

1. 轻型车辆使用的补充规定

(1)轻型车辆及小车应放置在固定的安全地点并加锁,使用前应进行检查,确认状态良好时方可使用。

(2)车站值班员在承认前,须与列车调度员及邻站车站值班员联系,根据列车运行情况确定使用时

间,在承认时间内,不得将列车提前开入区间。

2. 轻型车辆、小车使用的限制

(1)轻型车辆、小车使用负责人职务不得低于班长,由不低于车间副主任人员全程盯控。

(2)单轨小车、吊轨小车、推运工机料具的小平车应在封锁线路的情况下使用。

(3)轻型轨道车连挂拖车不得超过 2 辆,且不得推进运行,并不得与重型轨道车连挂运行。

(4)轻型车辆必须按准许的时间通过桥隧,除指定外严禁在桥梁上和隧道内停车。

第 144 条 其他规定

1. 电气化线路换轨的规定

(1)禁止在同一地点将两股钢轨同时拆下,如必须拆下时要按有关规定在钢轨两断点间安设短接线。

(2)线路换轨如需拆卸地线时,应有供电人员配合。待换轨后,须保证地线接地良好。

2. 接触网停电利用“天窗”维修的有关规定

(1)接触网工区应于检修前一天 12 点前将其检修地段、作业内容、影响范围及作业领导人等计划报告供电调度员。

(2)调度命令的发布:

①供电调度员必须审查作业计划,再与列车调度员进行联系。列车调度员根据供电调度员提供的计划逐一核对无误后,方可与供电调度员签认,并须将检修起止时间(或某次列车通过后起)填写清楚。

②列车调度员、供电调度员的检修停电命令内容必须完全一致并签认后,方可分别向车站、变电所(开闭所)、分区亭及接触网工区下达。供电调度员下达命令时,按规定格式办理,抄收命令人必须逐字逐句进行复诵,确认无误后方可给予命令编号、批准时间,否则命令无效。

③供电调度员必须在得到变电所(开闭所)、分区亭和接触网工区已完成停电命令中所规定的各项具体作业及各项防护措施已准备妥当的报告后,方可向接触网工区作业人员发出准许作业的命令。凡未取得供电调度员准许作业的命令时,不准进行接触网作业。

(3)停电作业的结束:

作业领导人在命令规定的终了时间前,应指

挥作业人员将设备恢复到送电和行车的条件,并撤离人员,然后向全组人员宣布停止作业。待确认全组人员全部撤离,无任何影响送电和行车安全时,方可撤除全部地线并按规定通知供电调度员,消除作业命令。

供电调度员在查明所有作业工组全部销令后,方可发出送电命令,列车调度员确认无误后,方可向有关车站发出送电命令。

(4)天窗检修作业的要求:

①接触网轨道车在接到停电作业命令后方可进行作业。

②变电所(开闭所)、分区亭、接触网工区必须严格遵守命令中指定的时间,严禁早于规定时间切断电源、开始作业。

(5)枢纽内采取分场、分束停电检修,驻站人员要与车站值班员核对停电范围,并向车站值班员提出禁止电力机车通过的区段。

第十二章 设备故障应急处理

第 145 条 通信设备故障应急处理的补充规定

1. 有线调度通信系统设备故障

(1) 调度台故障

①列车调度员通知通信部门检查处理,在《行车设备检查登记簿》内登记。

②设备故障期间,列车调度员使用有语音记录装置的自动电话与车站值班员通信。

③设备故障修复后,列车调度员根据通信部门在《行车设备检查登记簿》内销记,恢复设备正常使用。

(2) 车站值班台故障

①车站值班员通知通信部门检查处理,在《行车设备检查登记簿》内登记,报告列车调度员。

②车站值班员使用 GSM-R 手持终端(行车闭塞、预告手续除外)或有语音记录装置的自动电

话办理行车通话。

③故障修复后,车站值班员根据通信部门在《行车设备检查登记簿》内销记,恢复设备正常使用。

2. GSM-R 故障

(1)车站值班员(列车调度员)得到 GSM-R 设备故障的报告后,应立即通知通信部门检查处理,在《行车设备检查登记簿》内登记。车站值班员接到报告后应及时报告列车调度员,列车调度员报告调度所值班主任(值班副主任)。

(2)通信部门应在《行车设备检查登记簿》内签认,尽快组织修复。对暂时不能修复的,应登记停用内容和影响范围,并注明行车限制条件。

(3)设备故障修复后,车站值班员(列车调度员)根据通信部门在《行车设备检查登记簿》内销记,恢复设备正常使用。

3. 450 MHz 无线列调设备故障后的处置办法

(1)车站值班员发现 450 MHz 无线列调车站电台故障时,应立即通知通信设备管理单位相关人员,并在《行车设备检查登记簿》内进行登记;同

时使用手持无线对讲设备组织接发列车和车机联控。规定使用语音记录装置良好的列车无线调度通信设备办理的事项,不得使用手持无线对讲设备办理。

(2)通信设备管理单位应立即组织人员对 450 MHz 无线列调车站电台进行修复,修复并试验良好后向车站值班员报告,并在《行车设备检查登记簿》内进行销记。

4. 运行途中机车综合无线通信设备故障后的处理规定

CIR 设备故障时,司机应使用 GSM-R 手持终端或无线对讲设备与车站值班员(列车调度员)等行车人员联系,办理行车通信业务。如 GSM-R 手持终端及无线对讲设备也不能进行通话,司机应在前方站停车报告,车站值班员(列车调度员)根据需要通知 CIR 设备管理单位组织抢修。

第 146 条 TDCS 区段列车车次号错误或丢失的处理规定

1. 配备 TDCS 车务终端设备的列车始发站,车站值班员必须在列车开车前将列车车次号正确及时录入 TDCS 系统。开放信号前,车站值班员

必须与 TDCS 调监显示的车次核对无误后,方可亲自或布置助理值班员(内勤)开放信号。

2. 车站值班员发现 TDCS 调监显示的本站列车车次号错误时,应立即联系、核对,确认无误后在 TDCS 车务终端进行车次号修正;使用报点系统点击“确定”上报前,也要认真核对列车车次等相关信息准确后方可点击“确定”上报。

CTC 区段列车(助理)调度员发现列车车次号错误或丢失时,立即核对列车车次,亲自或指示有关站车站值班员及时修正列车车次号。

第 147 条 动车组列车空调失效时应急处置规定

1. 旅客列车空调失效超过 20 min 不能恢复但列车能够正常运行时,列车长可视车内温度和旅客舒适度通知司机向列车调度员提出在前方最近客运站停车的请求,列车调度员安排列车在前方最近客运站停车。列车在停车站安装好防护网,打开部分车门后可继续限速运行(挂网开门运行限动车组列车),具备条件时也可组织旅客换乘其他列车。

2. 旅客列车空调失效超过 20 min 不能恢复

且列车不能维持运行时,列车长应及时与司机、随车机械师(车辆乘务员)沟通,视车内温度和旅客舒适度作出动车组列车开门、其他旅客列车(含160 km/h 动力集中动车组)开门、窗的决定,并通知司机转报列车调度员。列车调度员根据现场实际情况,确定救援方案并组织实施。

3. 动车组列车开门运行基本要求:

(1)动车组列车在车站安装好防护网、打开部分车门后,列车调度员根据司机的报告,向司机(救援时还包括救援司机)及沿途各站发布打开车门限速 60 km/h(通过临靠高站台的线路时限速 40 km/h)运行的调度命令。

装有外开式塞拉门的动车组开门运行时,开车前由随车机械师向司机提出进站前需停车关闭车门的申请。司机停车后通知列车长,列车长通知各看护人员手动关闭车门,确认关门完毕后报告司机。

(2)动车组列车安装防护网、打开车门由列车长组织列车乘务人员进行,司机、随车机械师配合。防护网安装位置为运行方向左侧(非会车侧)车门处。车门开启数量应根据车内情况及列车乘务人员数量决定。各型动车组原则上按照单侧全

部车门数量配备防护网。

防护网安装完毕,打开车门后,由列车长组织列车乘务人员按照“一人一门”值守,直到车门关闭,严禁旅客靠近防护网和自行下车。列车长确认防护网安装牢固、看护到位后报告司机。

第 148 条 启用热备动车组的规定

1. 动车组故障无法及时修复时,应及时启用热备动车组。热备动车组定员少于故障动车组实际人数时,有条件时,使用定员能满足需要的其他动车组组织旅客换乘。

2. 在站内组织旅客换乘时,应尽量安排在同一站台的两个站台面进行。

在区间组织旅客换乘时,车站值班员(列车调度员)组织担当换乘任务的动车组列车进入邻线指定位置停车。担当换乘任务的列车到达邻线指定位置停妥后,司机向车站值班员(列车调度员)报告。车站值班员(列车调度员)通过申请换乘的列车司机通知列车长组织旅客换乘。担当换乘任务的列车长确认旅客换乘完毕后通知司机,司机得到列车长通知,确认车门关闭,具备开车条件后起动列车,并向车站值班员(列车调度员)报告。

第 149 条 动车组列车运行途中发生车辆故障应急处理的补充规定

1. 动车组列车运行途中发生车辆设备故障时,司机按照车载信息监控装置的提示处理,随车机械师按规定进行故障处置,可以维持运行时,向司机提出运行限制条件;不能继续运行时,通知司机请求救援。集团公司调度接到司机报告后安排故障动车组维持运行、更换车体、终止运行或救援等行车组织工作。

2. 司机发现动车组轮对(轴)不旋转故障、轮对抱死故障的信息时,应立即采取停车措施,向车站值班员(列车调度员)报告并通知随车机械师。随车机械师按规定处置。

3. 发现转向架监测故障,车辆下部异音、异状时,列车工作人员应立即通知司机,司机采取停车措施,并向车站值班员(列车调度员)报告,同时通知随车机械师。随车机械师按规定检查处置。

第 150 条 机车直供电旅客列车发生机车故障及车辆供电系统故障时的处置规定

1. 直供电列车机车发生故障时的处置规定:

(1)直供电机车途中发生故障时,司机应及时

报告车站值班员(列车调度员),报告内容应包括故障现象、能否向列车供电、能否随本列附挂运行等情况;不能向列车供电时,司机还应通知车辆乘务员。

运行途中直供电机车发生故障但仍能向列车供电时,列车调度员可安排就近机车挂于故障机车前部担任牵引任务。故障机车不能附挂运行时,救援前应保持向列车供电,列车调度员须安排就近同制式直供电机车进行救援。

运行途中直供电机车发生供电系统故障不能向列车供电时,列车调度员在合适地点安排更换同制式直供电机车进行救援。

DF₁₁G 型机车担当牵引直供电旅客列车,遇一台机车故障,应保持两台发电机组向列车供电,维持运行。遇一台发电机故障时,司机应通知车辆乘务员,车辆乘务员转为减负荷状态维持运行。

遇 380 V 直供电机车不能供电时,可加挂 380 V 发电车供电。

(2)在列车始发站或机车换挂站,直供电机车发生故障时应更换机车,无直供电机车时,机车可在换挂站直通,机车乘务员换乘。

2. 机车直供电旅客列车运行途中,发生客车供电系统故障时,司机根据车辆乘务员的请求,做好列车送电配合工作,车辆乘务员进行应急处置时,需结合列车编组及工况,严格执行应急处置程序。

第 151 条 动车组以外的列车运行途中发生车辆抱闸时处置的补充规定

1. 拦停要求:

列车运行途中,车站有关人员(其他部门人员发现时,通知车站)发现旅客列车车辆走行部有冒烟、冒火星、车轮发红等抱闸情形;货物列车车辆走行部有冒火、冒烟,车轮、闸瓦发红,车轮抱死、滑行,剧烈振动等严重抱闸情形时,要呼叫司机在就近合适地点停车。

司机接到通知后,使用常用制动停车,并将有关情况及时报车站值班员或列车调度员。

2. 旅客列车处置要求:

旅客列车停车后,司机除按规定向列车调度员、车站值班员报告外,还要将停车原因及相关情况通知车辆乘务员。车辆乘务员首先对车辆的手制动机状态进行检查确认,然后联系司机对列车

施行缓解后,检查制动缸、闸瓦(闸片)状态,确认为抱闸故障且符合关门条件的,进行关门排风处理,按规定速度运行。

车辆乘务员要及时将检查处理结果经司机转报车站值班员(列车调度员)。

3. 货物列车处置要求:

(1)对在区间停车的列车,司机对预报抱闸车辆进行确认处置。确认车辆无抱闸迹象的,列车正常运行;确认车辆为抱闸故障时,要关闭截断塞门,拉缓解阀排尽副风缸余风,确认缓解,按限速 60 km/h 运行至前方站。

(2)对在车站停车的列车中预报抱闸的车辆,有列检作业场的,由列检作业场负责确认处置;没有列检作业场的,由车站会同司机(单班单司机由车站)负责确认。确认车辆无抱闸迹象的,列车正常运行。

在无列检作业场的车站,确认车辆为抱闸故障时,车站要关闭截断塞门,拉缓解阀排尽副风缸余风。对关门车符合规定且车辆车轮踏面擦伤、缺损无过限的列车,正常运行;关门车不符合规定或车辆车轮踏面擦伤、缺损过限的以及车站人员

不能判断时,将抱闸车辆及时摘下,并通知车辆部门派人处理。对抱闸车辆摘下后的列车,要及时安排列车开行。

(3)检查处置完毕,及时汇报列车调度员,由列车调度员安排列车运行。

4. 车站接发列车作业人员发现货物列车车辆抱闸时,除车轮抱死、滑走等严重情况外,采取以下措施:

(1)发现车辆有抱闸现象时,车站值班员或助理值班员(外勤)使用电台通知司机:“××次司机,机后××位左右有抱闸现象”,同时报告调度员,并通知前方站。

(2)司机接到车站值班员或助理值班员(外勤)通知后回答:“××次列车有抱闸,准备进行制动试验”,并根据列车运行情况,在通过前方站前进行一次 60 kPa 以上的制动减压,排风时间符合规定后缓解,继续提速运行。在接近前方站车机联控时一并汇报:“××次已进行制动试验,请注意观察。”

(3)列车调度员(前方站车站值班员)接到发现抱闸的报告后,根据列车运行情况,安排本列通

过前方站时观察确认,如抱闸现象消除,即可恢复正常运行;若抱闸现象仍存在,可安排在前方站停车处置。

第 152 条 电气化区段防止电力机车、动车组进入停电区、无网区的规定

1. 停电区域明示化的措施

当接触网停电时,应在控制台停电区域相关按钮上揭挂“停电”表示牌。具体揭挂方式在《站细》内规定。

2. 防止电力机车、动车组进入停电区、无网区的控制措施

(1)当区间接触网停电时,不得向该停电区域发出电力机车或动车组。

当车站接触网停电时,不得向该线接入电力机车或动车组。

(2)当区间有电而站内停电时,在有条件情况下,列车调度员可以命令向司机预告,使列车降弓滑行进站或通过。

(3)当接触网一个供电臂检修和处理故障时,有关站不得开通停电、有电区域之间渡线放行电力机车及动车组,渡线道岔需单操锁闭。

(4)向无接触网线路放行列车前,列车调度员应与车站值班员共同确认该列车非电力机车牵引(动车组)。

3. 电力机车出入段提示机车类型的要求

在电力、内燃机车共用的机务段,有关站、段在机车出入库时,要加强联系。在通知出入库机车的号码前,必须增加“电力”“内燃”等字样。

4. 其他规定

(1)接触网天窗停电时电力机车和动车组不准通过的地段,由供电段以停电卡片的形式提供给调度所、车务站段及机务、车辆等有关单位。

(2)有计划停电前,车站值班员根据列车运行调整计划与列车调度员确认不再继续运行等候施工的列车车次,逐个通知接触网停电范围内的电力机车、动车组司机降弓并得到回复后,方可汇报列车调度员具备停电条件。

列车调度员必须与相关岗点逐一联系核对,确认具备停电条件后,方可与供电调度员办理停电手续,下达接触网停电的调度命令。停电命令下达后,不得安排向停电关系区间或车站(车场)等已停电区域放行电力机车、动车组运行计划。

接触网停电范围依据停电卡片由调度所以调度命令形式下达给有关车站。车站值班员接到接触网停电的调度命令后,根据命令内容查阅对应的停电卡片,清楚停电区域,掌握停电期间禁止电力机车、动车组通过的地段。段管线的接触网停电范围由有关机务、车辆等单位按停电卡片执行。

(3)遇站内或区间接触网停电施工时,在接到施工停电的调度命令后,车站值班员应与驻站人员对施工地段、作业内容、封锁线路、影响范围再次进行核对,确认无误后方准施工,并在闭塞按钮上或在站线两端按钮上揭挂“停电”表示牌。

当站场接触网单元停电时,车站值班员在放行电力机车和动车组前,必须对照接触网停电卡片确认行车径路,防止错放电力机车进入无电线路。

(4)在登记站,由供电驻站人员在“接触网供电示意图”上用红笔勾画停电范围,施工完了后抹消。

(5)停电卡片由供电段编制,并盖章塑封,停电卡片应有统一的固定编号,正面为文字表述的供电范围,背面标明对应接触网供电示意图,接触

网供电示意图停电区域用红色标记,其他区域用黑色标记。

第 153 条 非列车占用红光带的处置规定

1. 区间非列车占用红光带的处置规定:

(1)自动闭塞区段,车站值班员(列车调度员)发现区间非列车占用轨道电路红光带时,通知工务、电务部门检查,当工务确认具备放行列车条件后,即可按《技规》第 316 条放行列车。

(2)半自动闭塞区段、自动站间闭塞区段,车站值班员(列车调度员)发现车站接近区段非列车占用红光带时,通知工务、电务部门进行处理。当工务确认具备放行列车条件后,即可放行列车。

2. 站内非列车占用红光带的处置规定:

车站值班员(列车调度员)发现站内非列车占用红光带时,通知工务、电务部门进行检查,经工务、电务部门检查确认后,按照其登记的行车限制条件组织行车。

3. 车站值班员(列车调度员)发现及得到 CTC/TDCS 终端车站或区间轨道电路红光带故障信息时,按上述第 1、2 款规定处置。当电务部门确认故障处所信号联锁及区间设备正常,仅是

CTC/TDCS 终端显示错误时,应在车站(调度所)《行车设备检查登记簿》内登记“××轨道电路红光带 CTC/TDCS 终端显示错误,信号联锁及区间设备正常”。车站值班员(列车调度员)根据电务登记通知工务不再进行检查处理,工务人员在得到车站值班员(列车调度员)不再进行检查处理的通知后,需通知现场检查人员下道终止检查,并确认电务部门已在《行车设备检查登记簿》(故障登记)中按规定销记,方可登记“根据车站值班员(列车调度员)通知和电务部门登记,××轨道电路红光带 CTC/TDCS 终端显示错误,信号联锁及区间设备正常,工务终止检查处理”。工务销记后,恢复正常组织行车。电务部门故障处理完毕后,恢复 CTC/TDCS 设备正常使用。

第 154 条 轨道电路分路不良区段办理行车的规定

1. 确认轨道电路分路不良区段空闲的办法:

确认轨道电路分路不良区段空闲,可通过列车无线调度通信设备(无线调车灯显设备)联系或现场目视、在室内利用站场视频设备等人工确认方式。

2. 车站轨道电路区段分路不良期间,车站值班员办理有关接发列车或调车作业时,必须做到:

(1)办理列车(调车)进路前必须人工确认轨道电路分路不良区段空闲。

(2)信号开放后,必须将进路上分路不良区段内道岔单操锁闭。

(3)必须在确认列车或机车、车辆全部进入或出清分路不良线路和全部出清分路不良的区段后,方可解除道岔单操锁闭。

(4)站内调车作业时,必须通过列车无线调度通信设备(无线调车灯显设备)与机车乘务员或调车人员联控,在得到机车、车辆确已出清分路不良区段的汇报后,方准排列下一进路。

(5)原则上不准在分路不良区段上停放机车、车辆,遇必须在分路不良的线路上停放车辆时,车站值班员要将线路两端道岔扳向不能进入该线的位置并单操锁闭。

3. 其他规定:

(1)经分路感度测试确定为分路不良区段,电务人员在《行车设备检查登记簿》(故障登记)内登记,如××道岔左、右侧均分路不良时,登记为“×

“×道岔区段分路不良”，同一道岔区段内的分支线路或两线路间的渡线部分分路不良时，应登记为“××道岔区段左(或右)侧线路分路不良”(站在岔尖处面对辙叉方向确认)或“×/×道岔渡线分路不良”。同时注明“分路不良处所不影响正常排列列车、调车进路”，车站值班员一并签认。

(2)正线、到发线及其相衔接的轨道电路区段，原则上不得出现轨道电路分路不良。经分路感度测试确定的车站正线、到发线和接发列车进路内以及施工新更换道岔、钢轨后的分路不良轨道电路区段，由电务部门牵头、车务部门配合，在24 h内组织列车或车列进行碾压处理，碾压处理后通知电务人员进行分路感度测试，将合格的区段在《行车设备检查登记簿》(故障登记)内及时销记，内容为“××区段分路恢复正常，试验良好”。为保证旅客列车的绝对安全，原则上要消除旅客列车接发车进路内存在的分路不良轨道电路区段。

(3)长期停留车辆的站线轨面生锈测试为分路不良的，为防止控制台上失去车辆占用显示，车站值班员可提出要求，电务人员拔掉轨道区段保

险,双方在《行车设备检查登记簿》(故障登记)内登记签认。需使用时,车站值班员通知电务人员恢复保险。

(4)长时间停留的机车车辆轮对生锈或黏有异物,可能造成轨道电路分路不良时,所属(管辖)单位有关负责人应向车站值班员报告,并及时填记《行车设备检查登记簿》。

在办理接发列车或调车作业时,应向有关作业人员传达清楚。排列进路、开放信号经确认无误,并将进路上所有道岔单操锁闭后,方可继续作业。在列车或机车车辆全部出清进路前,严禁操纵该进路上的有关道岔及与其设有联锁关系的其他道岔。

第 155 条 接触网故障停电时的行车处置规定

1. 接触网停电后司机、车站值班员、列车调度员的处置规定:

电力机车和动车组运行中,遇接触网临时停电时,应立即停车。司机及时向列车调度员或两端站报告,按其指示办理,并按规定进行防溜和防护,待接触网送电、列车制动系统充风达到规定压

力后撤除防护及止轮措施,再按规定继续运行。

电力机车和动车组运行中发现接触网设备故障、受电弓损坏、车顶绝缘损坏危及行车安全时必须立即停车,司机及时向列车调度员或两端站报告,按规定处理后方可运行。

列车调度员接到司机或车站值班员接触网异常报告后,立即通知供电调度员,由供电调度员指挥供电设备管理单位进行处理。

双线电气化区段发生断杆、断线影响邻线列车运行时,应扣停邻线列车。

2. 接触网停电时的接发列车限制和安全措施按本规则第 152 条执行。

第 156 条 发生弓网故障时的处理规定

1. 列车运行途中,司机发现接触网有异状、网压异常、弓网故障时,应立即断电、降弓并停车,同时将故障地点、停车地点公里标(动车组列车随车机械师应根据故障信息记录,及时向司机反馈故障发生时间等信息)报告车站值班员(列车调度员),司机(动车组为随车机械师)按规定做好防溜和防护,并检查受电弓状态。车站值班员报告列车调度员。

2. 车站值班员(列车调度员)接到报告后,应立即扣停已进入区间的后续列车,不再向该区间放行列车,并向邻线尚未经过司机汇报故障地点的首列列车司机发布口头指示限速 80 km/h 注意运行,限速位置原则上按司机汇报故障地点前后各 2 km 确定。

司机应注意观察接触网设备状态,无异常时,司机在通过限速地点后立即向车站值班员(列车调度员)报告,车站值班员(列车调度员)根据司机确认无异常的报告组织后续列车正常运行。

3. 停车后的处置办法:

(1)动车组停车后,随车机械师检查确认接触网正常,受电弓外观可见部分无明显异常或超限时,应立即将检查情况报告司机;动车组以外的旅客列车停车后,司机检查确认停车地点及其后方可见范围内接触网正常,受电弓外观可见部分无明显异常、超限时,报告列车调度员。具备换弓运行条件时,运行至前方站停车处置。

(2)需登顶作业时,司机(动车组列车为随车机械师通过司机)向车站值班员(列车调度员)提出请求,列车调度员按规定办理停电手续。司机

根据准许登顶作业的调度命令登顶作业(动车组列车为司机通知随车机械师登顶作业)。

(3)经检查处理,本列恢复运行后,在接触网设备未经检查确认前,车站值班员(列车调度员)应向本线尚未经过该地点的首列列车发布口头指示限速 80 km/h 注意运行,限速位置原则上按司机汇报故障地点前后各 2 km 确定。司机应注意观察接触网设备状态,发现影响行车异常情况时应立即停车并向车站值班员(列车调度员)报告,车站值班员(列车调度员)立即通知尚未经过异常地点的后续列车停车,不再向该区间放行列车,并立即通知供电部门检查处理,车站值班员(列车调度员)按供电部门登记的行车限制条件组织行车。无异常时,司机在通过限速地点后立即向车站值班员(列车调度员)报告,车站值班员(列车调度员)根据司机确认无异常的报告组织后续列车正常运行。

(4)经下车检查确认不能继续运行时应及时请求救援。确认接触网绝缘损坏时,不得与其部件接触,并保持 2 m 以上距离。若发现牵引供电设备断线及其部件损坏,均不得与之接触,应立即

通知附近车站,在牵引供电设备检修人员到达未采取措施以前,任何人员均应距已断线索或异物处所 10 m 以外。如接触网已断导线或其损坏部件侵入建筑限界,则必须根据《技规》的规定,设置停车防护信号加以防护。

第 157 条 接触网停电排查故障电力机车、动车组的规定

1. 接触网跳闸重合闸失败且原因不明时,供电调度员在没有得到相应供电臂故障信息的情况下,应通知列车调度员要求所在供电臂内动车组、电力机车全部降弓,进行一次试送电。

2. 试送电失败,供电调度员通知供电设备管理单位查找故障。

3. 试送电成功,供电调度员应立即联系列车调度员,列车调度员通知供电臂内电力机车司机确认车顶绝缘状态。

(1)司机确认车顶绝缘检测不达标或检测不到感应电压时,不得升弓,并及时向车站值班员、列车调度员汇报。

(2)司机均汇报车顶绝缘检测或感应电压正常,列车调度员组织供电臂内电力机车、动车组逐

台升弓。排查过程中跳闸,供电调度员应通知列车调度员要求该电力机车(动车组)立即降弓且不得再升故障弓,并通知供电设备管理单位对该处接触网进行检查。

4. 车站、动车所内的供电臂跳闸时,相关单位现场人员应根据接触网跳闸时的声、光、电现象判断故障处所或机车(动车组),并将情况及时汇报车站值班员、列车调度员,必要时及时查看视频监控记录。

5. 遇降雾(霾)、雪和气温较低降雨等恶劣天气发生接触网跳闸时的排查处置按照有关规定执行。

第 158 条 接触网上挂有异物的处置规定

1. 司机在运行中发现本线或邻线接触网上挂有异物时的处置办法

司机在运行中发现本线或邻线接触网上挂有异物时,应立即采取措施并向车站值班员(列车调度员)汇报异物情况和故障地点,车站值班员(列车调度员)及时通知供电部门检查处理,在《行车设备检查登记簿》内登记,车站值班员报告列车调度员。列车调度员转报供电调度员。

(1)本线挂有异物的处置规定

本线挂有异物时,如异物情况不影响行车,司机按正常行车方式通过。本线降弓可以通过时,司机按降弓方式通过该地点,列车调度员向该线后续列车发布降弓通过故障地点的调度命令,降弓位置原则上按司机汇报故障地点前后各 200 m 确定。不能降弓通过时司机应立即停车并报告,列车调度员(车站值班员)应立即通知本线后续列车停车,不得再向该区间放行列车。

(2)邻线挂有异物的处置规定

邻线挂有异物时,如司机汇报邻线异物不能降弓通过,车站值班员(列车调度员)应立即通知邻线尚未经过该地点的列车停车,不得再向邻线该区间放行列车。如司机汇报邻线异物可降弓通过或异物情况不影响行车,邻线按本条第 1 款第(1)项规定执行。

如司机汇报不能确定异物是否影响邻线行车,列车调度员应立即向邻线尚未经过该地点的首列列车司机发布口头指示限速 80 km/h 注意运行,限速位置原则上按司机汇报故障地点前后各 2 km 确定。司机应注意观察接触网设备状态。

根据该司机确认情况,后续处理按本条第 1 款第(1)项规定执行。

2. 供电部门处置的规定

供电调度员接到报告后,应立即组织供电人员检查设备并处理。供电部门检查处理后,列车调度员按供电部门登记的行车限制条件组织行车。故障处理完毕后,列车调度员根据供电部门在《行车设备检查登记簿》内的销记,恢复正常行车组织。

第 159 条 受电弓挂有异物的处置规定

1. 列车运行途中,司机发现或接到通知受电弓有异物时,应立即降弓、停车,报告车站值班员(列车调度员),车站值班员报告列车调度员;动车组司机还须通知随车机械师。

2. 车站值班员(列车调度员)得到报告后,应立即通知区间内后续列车停车,不得再向该区间放行列车。

3. 司机(随车机械师)目视检查受电弓无明显损坏时,隔离受电弓,经车顶绝缘检测良好后,报告车站值班员(列车调度员),可换弓继续运行。

需登顶作业时,司机(动车组列车为随车机

械师通过司机)向车站值班员(列车调度员)提出请求,列车调度员按规定办理停电手续。异物处理完毕后,司机应报告车站值班员(列车调度员),列车调度员按规定办理送电手续后,恢复正常行车。

4. 司机(动车组列车为随车机械师)现场检查发现受电弓滑板及托架有损伤或接触网有异状时,应及时报告车站值班员(列车调度员),车站值班员报告列车调度员。列车调度员通知供电部门对接触网设备进行检查处理,根据供电部门在《行车设备检查登记簿》内登记的行车限制条件组织行车。

司机(随车机械师)经检查确认不能继续运行时,应立即请求救援。

第 160 条 电力机车、动车组降弓通过接触网故障地点的补充规定

1. 当发现接触网异常,需要电力机车、动车组临时降弓通过时,降弓手信号的位置应设在故障点来车方向距故障点 150 m 处(动车组列车、特快旅客列车运行区段距故障点 250 m),列车降弓通过故障地段 400 m 后,如见不到升弓信号,可自

行升弓继续运行。

2. 供电部门现场检查确认,确需长时间降弓通过接触网故障地点时,按规定设置升降弓标志。

第 161 条 其他规定

1. 在电气化铁路附近灭火的规定

(1)电气化铁路附近发生火灾时,应立即通知接触网工区、列车调度员。

(2)用水或一般灭火器浇灭距牵引供电设备带电体不足 4 m 的燃着物时,牵引供电设备必须停电;距离牵引供电设备带电部分超过 2 m 的燃着物体,若使用沙土灭火时,可在不停电的情况下进行,但须保持灭火机具及沙土等与带电部分的距离在 2 m 以上。

(3)距牵引供电设备超过 4 m 的燃着物体,可以不停电用水灭火,但水流不应向牵引供电设备方向喷射,并保持水流与带电部分的距离在 2 m 以上。

2. 利用列车运送故障处理人员的补充规定

(1)设备管理部门需利用列车运送人员处理故障时,须向列车调度员申请并登记,注明上、下车地点。

(2)列车调度员经值班主任批准后,方可向指定列车发布调度命令(须注明上、下车地点和人员数量),准许利用该列车运送故障处理人员。

第十三章 信号显示

第 162 条 集团公司管内部分联系用的手信号的规定

1. 要求司机鸣笛信号的显示方式

昼间——直立的手信号旗或单臂弯曲上下急剧小动；

夜间——绿色或白色灯光上下急剧小动。

2. 良好信号的显示方式

昼间——单臂或拢起手信号旗向车列方向作圆形转动；

夜间——白色灯光向车列方向作圆形转动。

使用无线调车灯显设备调车时，可用电台通知。

第 163 条 影响信号显示的树木的处理办法

1. 工务部每年组织有关部门和单位对沿线树木至少进行一次全面检查，做出记录，对影响信号显示、设备的树木及时处理。

2. 电务、机务、供电(维管)段发现影响瞭望信号视线的树木,立即向相关工务段反映。属于铁路林权的树木,由工务段负责处理;路外林权危树及自然生长的杂树,由受影响的设备管理单位负责处理,处理不了的,由工务部负责洽树木所属单位协调处理。需要砍伐树木时,按规定报批。

第 164 条 在站内线路上检查、修理、整备车辆或进行装卸作业时安全防护的补充规定

1. 车辆检修作业或装卸时设置防护的规定

(1)在站内线路上,作业前由车辆段指定的专人设防护,白天红牌(夜间红灯),作业完了后立即撤除。

(2)在站内到发线检修车列,使用列车试验器试风时,其前后端的防护,按《技规》第 437 条规定防护。

列车后端防护距离不足 20 m 时,插好停车防护信号后,通知车站将道岔锁闭于不能通往该线路的位置;技检作业完了撤除防护信号后,方可解锁。加锁办法由车站与车辆段协商,纳入《站细》。

设有固定式防护设备的线路,其防护距离同上。

在停留线、装卸线、客车整备线上检修车辆时,两端防护距离亦按《技规》第 437 条办理,尽头线路只在道岔的一端设置防护。

(3)在修车线、站修线、洗罐线上作业前,由车辆段负责将道岔锁闭于不能通往该线的位置,并在警冲标内方安设防护信号后方准作业。

(4)移动式安全牌与脱轨器以 2 m 左右的铁链相连,安全牌应设在脱轨器的前方。使用右侧钢轨上的脱轨器时,应将安全牌设在相对左侧的钢轨上。

(5)信号灯的两面须有红、白灯光,并保持完整、明亮。揭挂时,红灯光应向道岔方向,遇暴风雨雪及恶劣天气时,应派专人看守。

(6)在站线上(不包括到发线)进行车辆检修作业时,须事先取得车站值班员的同意(车站值班员应通知扳道员、调车长)后,再安放防护设备进行作业;车站值班员在未得到列检人员撤除防护的通知前,不准占用该线路调车,站段双方应做好联系记录。

(7)对旅客列车检修作业按《技规》第 437 条规定,只用停车信号防护,可不设脱轨器,在列检

(或车辆乘务员)未撤除停车防护信号前,严禁司机机动车和调车作业。

(8)车辆段对固定或移动停车信号和脱轨器应经常保持作用良好、颜色鲜明、灯光明亮。在固定和电动安全牌的背面涂打股道号码。日常维修时必须向车站值班员联系要点,经同意后方准进行并由双人作业。

2. 电气化区段货物装卸作业的规定

(1)装载超限货物与接触网带电部分的距离不得小于 350 mm,停电运送时距接触网不得小于 100 mm。

(2)油罐、冷藏车等车辆的入孔盖,装卸完毕后必须盖好、拧紧螺栓;装载原木、成材等货物必须捆绑好,顶部铁丝严禁翘起。在接触网带电的线路上发现上述车辆需进行整修时,应在无接触网线路上或停电后再进行整修。

第 165 条 手信号显示的补充规定

1. 手信号显示的基本要求

显示手信号要做到位置适当,正确及时,横平竖直,灯正圈圆,角度准确,段落清晰。

2. 手信号显示及收回时机

(1)通过手信号:自列车头部进入接车线前、线路所为自能看到列车头部时起,至列车头部越过显示地点后收回。

(2)发车信号:按照车站值班员指示,显示发车信号,至司机鸣笛(或列车起动)后收回。

(3)引导手信号:自列车接近该信号机的制动距离或能看见列车头部时起至列车头部越过显示地点后收回。

第 166 条 设置信号、线路标志的补充规定

1. 补机终止推进标的设置位置由机务部门会同工务部门共同确定。

2. 机车停车位置标由车站会同机务、电务确认位置。

3. 动车组停车位置标设置的规定:

(1)办理动车组列车旅客业务的车站应设置动车组停车位置标。该标志为表面采用反光材料的蓝底白字牌,写有“动车组停车位置”。遇特殊情况需分别设置 8 辆、16 辆动车组停车位置标时,须报上级批准。

(2)北京站、北京西站部分股道设置“市郊动车组停车位置”标,表面为反光材料的蓝底白字,

具体为:北京站 8-9 道及 10-11 道两线间、东西两侧设置;北京西站 I-II 道间、在东西两侧雨棚支柱上设置。

北京市郊铁路城市副中心线运行的动车组在北京站、北京西站一律按“市郊动车组停车位置”标停车,市郊铁路城市副中心线不得开行重联或长编动车组。

(3)动车组停车位置标由车站会同机务、电务确认位置,在站台、线间设置时由工务部门负责安装、维护,在雨棚、雨棚柱设置时由房建专业负责安装、维护。

第 167 条 其他规定

1. 巡守人员迎送列车的规定

巡守人员(桥隧巡守工、塌方落石看守工)、道口看守工在巡视线路、桥隧设备时,应注意监视列车运行。遇列车开来应按规定距离下道,站在列车进行方向左侧距外侧钢轨距离,120 km/h 以下区段不少于 2 m;120 km/h 以上区段不少于 3 m。在桥梁上、隧道内应进入避车台、避车洞的安全地点,用号角信号(下行一长声,上行两长声)通报有关人员,列车接近时,以拢起的黄色信号旗或白色

灯光迎车。司机看到上述信号后须鸣笛一长声。

2. 区间通话柱、杆上接线盒和携带电话机的管理使用办法

(1)携带电话机、挂线杆、干电池等由使用单位保管及补充。通话柱、杆上接线盒的钥匙由使用单位保管。

(2)区间通话柱和接线盒应有明显的方向指示。

通信段应将调度、各站、养路回线架设位置图(按密件掌握)和区间通话柱的自动电话拨叫方法、区间电话号码、使用要求等有关规定印发给有关车务站段(客运段)、机务段、工务段、供电段及工程、维修等部门所属单位。如有变更时,应立即通知修改。

(3)携带电话机、无线电话机及挂线杆等须经通信段检查合格并编号后方准使用。

3. 列车无线调度通信设备和站场无线通信设备的管理使用办法

(1)列车运行中应能同区间内相邻车站和区间内上下行列车保持联系,在装有转接设备的区段,列车调度员可直接呼叫在本调度区内的各次

列车。

(2)当呼叫车站和机车时,必须确认所叫车站和列车,防止臆测、误听。

(3)遇列车无线调度通信设备发生故障时,列车应在前方站停车报告,凭调度命令运行。

(4)使用无线通信设备时,讲话要简练、清楚、正确,并使用规定用语。严格保密制度,严禁谈论与行车无关事项。

(5)有关人员要正确使用和爱护无线通信设备,设备发生故障,及时通知维修单位,禁止乱动乱修。

(6)其他各种电台不得占用无线通信设备的频率。凡未经无线电管理机关批准的频点,一律不准试用和使用。

第十四章 附 则

第 168 条 实施日期、废止的前发相关文件及解释部门的规定

1. 本规则自 2022 年 3 月 1 日起施行。同时废止文电另行公布。

2. 本规则由集团公司科信部会同相关条款编写组织部门进行解释。

重点用语说明

1. 超过、不满、以上、以下、不足、不够：均不包括本数。

2. 及其以上、及其以下：均包括本数。

3. 前端：列车或车列最前一辆车的前端。

4. 后端：列车或车列最后一辆车的后端。

5. 前部：列车或车列前部的适当位置。

6. 后部：列车或车列后部的适当位置。

7. 尾部：列车或车列的最后一辆车。

8. 信号机内方、外方：信号机防护的方面为内方，反之为外方。

9. 信号机前方、后方：信号机显示的一方为前方，反之为后方。

10. 车列：若干车辆连接在一起，而无机列乘务员和列车标志。

11. 车组：两辆及其以上车辆连挂在一起。
3 辆及其以下为小组车；4～6 辆为中组车；7 辆及

其以上为大组车。

12. 内燃动车组:长城号内燃动车组。

13. 一钩:单机或机车连挂车辆,由一股道去另一股道,并变更运转方向的调车作业。

14. 一批作业:指一次下达的调车作业计划钩数,填写在一张调车作业通知单上。

15. 越区:越出《站细》划分的调车作业区域。

16. 转场:机车牵引或推送车列由一车场转往另一车场的调车作业。

17. 区间占用:区间已经进入列车或列车已取得占用区间的许可。

18. 区间空闲:区间无列车或未被占用,未发出任何行车凭证。

19. 第一离去、第二离去、第三离去:自动闭塞区段发车方向车站外方第一个闭塞分区为第一离去,依次个闭塞分区为第二离去,再次个闭塞分区为第三离去。

20. 第一接近、第二接近、第三接近:自动闭塞区段接车方向车站外方第一个闭塞分区为第三接近,相邻外方闭塞分区为第二接近,再外方的闭塞分区为第一接近。

21. 隔开设备:指安全线、避难线、能起隔开作用的道岔。

22. 按站间区间掌握:在自动闭塞区间由于天气不良和有特殊原因,不改变原闭塞方法,仅改按站间区间间隔放行列车。

23. 按站间区间办理:自动闭塞区间改按电话闭塞方法办理行车。

24. 关门车:关闭制动支管的截断塞门,车辆能通风,但本身不起制动作用。

25. 交接线:指在编组场内为车场间进行车辆交换而设置的线路或路企之间交换车辆的线路。

26. 重型轨道车:超过 16.18 kW(22 马力)的轨道车。16.18 kW(22 马力)及其以下者均为轻型车辆。

27. 前方站、后方站:列车开向的车站为前方站,反之为后方站。

28. 车辆防溜坡度:指该线的实际坡度。

29. 进站信号机外制动距离内超过 6‰下坡:指制动距离内换算坡度。

30. 调车作业时超过 2.5‰的坡度:指该线有

效长内的平均坡度。

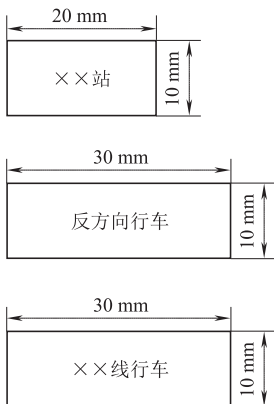
31. 手推调车时超过 2.5‰的坡度:指该线的实际坡度。

32. 禁止溜放调车时超过 2.5‰的坡度:指该线的平均坡度。

33. 高坡地段:指京承线巨各庄—北马圈子、潘家店—承德,锦承线上板城—平泉,承隆线承德—隆化,京包线昌平—康庄,丰沙线三家店—邢家堡,大台线落坡岭—木城涧,石太线获鹿—赛鱼,沙午线章村—午汲,邯长线林村—北舍,马磁线新坡—磁山(包括峰峰支线)。

附件 1

站名印、反方向行车章、××线 行车章样式



注:对于“站名印”,车站可根据车站名称长短,适当调整站名印的长度。

附件 2

列车(货车)制动机试验

1. 持续一定时间全部试验:在列车最后一辆车尾部制动软管上安装无线风压监测仪,并确认主管压力达到规定压力。

(1)感度保压试验:置常用制动位,减压 50 kPa(编组 60 辆及以上时减压 70 kPa),全列车须发生制动作用;同时保压,第 1 min 内无线风压监测仪显示的列车主管压力下降不大于 20 kPa,3 min 内不得发生自然缓解,并确认制动缸活塞行程无异常。然后置运转位充风缓解,全列车须在 1 min 内缓解完毕。

(2)安定试验:置常用制动位,减压 140 kPa(列车主管压力为 600 kPa 时减压 170 kPa),不得发生紧急制动,并确认感度保压试验发现异常的制动缸活塞行程是否符合规定。

2. 列检作业的简略试验:在列车最后一辆车尾部制动软管上安装无线风压监测仪,确认列车管压力达到规定后,通知机车乘务员减压 100 kPa,尾部检车员确认最后一辆车制动缸活

塞发生制动作用后,向机车乘务员显示缓解信号并确认最后一辆车制动缸活塞发生缓解作用。

附件 3

列车(客车)制动机试验

1. 全部试验

(1)试验准备:在列车尾部制动软管上安装试验用压力表,列车制动管(以下简称“制动管”)压力达到 600 kPa(以下简称“定压”),在列车主管达到规定压力后,检查列车尾部车辆压力表与试验压力表压力差不得超过 20 kPa。

(2)漏泄试验:制动管压力达到定压时,将试验器置于保压位或关闭第一辆车的折角塞门,保压 1 min 制动主管压力下降不得超过 20 kPa。

(3)制动缓解感度试验:制动管压力达到定压时,将试验器置于常用制动位减压 50 kPa,全列车必须发生制动作用,保压 1 min 不得发生自然缓解。然后将试验器置缓解位充风缓解,全列车在 1 min 内缓解完毕。

(4)制动安定试验:制动管达到规定压力,试验器置常用制动位,制动管压力为 500 kPa 时,减压 140 kPa;制动管压力为 600 kPa 时,减压 170 kPa。

①确认全列车制动机不得发生紧急制动

作用。

②制动缸活塞行程符合规定。

③制动缓解指示器在制动机进行制动缓解试验时,显示正确。

④在制动保压状态下,列车制动主管压力每分钟漏泄不得超过 20 kPa。

(5)列车总风管漏泄试验:

①各阀置双管供风位。

②列车总风管规定压力 $600 \pm_{50}^{20}$ kPa。

③列车总风管压力 600 kPa 时,全列(静态) 1 min 漏泄不大于 20 kPa。

2. 持续一定时间的全部试验

列车出库前,通过长大下坡道的旅客列车,除进行制动机全部试验外,还应进行持续一定时间的制动保压试验。在制动保压状态下,5 min 内不得发生自然缓解。

3. 简略试验

当制动管达到规定压力后,自动制动阀手把置于常用制动位减压 100 kPa,由客列检检车员确认列车最后一辆发生制动作用后,向司机显示缓解信号,并确认缓解作用良好。

附表 1

施行持续一定时间全部试验的车站表

施行持续一定时间全部试验的车站(略)
具体见本规则第 40 条。

附表 2

确需无隔开设备或脱轨器调车 作业的特殊困难车站安全措施表

序号	车 站	安全措施	调车作业联系用语	备注
1	北京西	见本规则第 65 条	见本规则第 65 条	

注：1. 本表所列内容由运输部提供，截至日期为 2021 年 11 月 30 日。

2. 新增或有变动时，由运输部负责提供有关修订补充内容。

附表 3

禁止跟踪出站调车的站名表

集团公司管内禁止跟踪出站调车。

附表 4

各区段行车基本闭塞设备情况

线 名	区间(区段)	闭塞方式	单双线	备 注
京广线	西道口— 柏庄(局界)	四显示 自动闭塞	双线	反方向自动站间 闭塞,轨道电路
京广线	丰台—西道口	四显示 自动闭塞	双线	
京沪线	曹庄— 德州(局界)	四显示 自动闭塞	双线	反方向自动站间 闭塞,轨道电路
京沪线	北京—曹庄	四显示 自动闭塞	双线	
京哈线	唐山北—北戴河	四显示 自动闭塞	双线	反方向自 动站间闭塞
京哈线	通州—唐山北	四显示 自动闭塞	双线	反方向自动站间 闭塞,轨道电路
京哈线	北京—通州	四显示 自动闭塞	双线	
京哈线	北戴河—龙家营 线路所(局界)	四显示 自动闭塞	双线	反方向自动站间 闭塞,轨道电路
京九线	北京西— 临西(局界)	四显示 自动闭塞	双线	反方向自动站间 闭塞,轨道电路
西长线	北京西—长阳 线路所	四显示 自动闭塞	双线	反方向自动站间 闭塞,轨道电路
津霸线	北仓—霸州	四显示 自动闭塞	双线	反方向自动站间 闭塞,轨道电路

续上表

线 名	区间(区段)	闭塞方式	单双线	备 注
石太线	获鹿— 赛鱼(局界)	四显示 自动闭塞	双线	反方向自动站间 闭塞,轨道电路
石太线	石家庄北— 获鹿	四显示 自动闭塞	双线	
石太引 入线	石家庄西Ⅰ 场—石家庄 南Ⅰ场	四显示 自动闭塞	双线	
石太客专 三、四线	石家庄北— 获鹿	四显示 自动闭塞	双线	反方向自动站间 闭塞,轨道电路
石家庄 西环线	正定—平南	四显示 自动闭塞	双线	反方向自动站间 闭塞,轨道电路
石德货联	孔寨线路所— 石家庄西Ⅱ场	四显示 自动闭塞	双线	
石太线	石家庄北信号— 石家庄北	四显示 自动闭塞	单线	反方向自动闭 塞,轨道电路
石家庄西 北环线	柳辛庄— 石家庄北	四显示 自动闭塞	单线	反方向自动闭 塞,轨道电路
京西至动 车段走 行线	动车段Ⅰ 场—白盆窑	四显示 自动闭塞	双线	反方向自动站间 闭塞,轨道电路
石德线	石工—德州	四显示 自动闭塞	双线	反方向自动站间 闭塞,轨道电路
邯长线	邯郸西场 —悬钟	四显示 自动闭塞	双线	反方向自动站间 闭塞,轨道电路

续上表

线 名	区间(区段)	闭塞方式	单双线	备 注
唐包线	唐海(局界)— 小蒜沟(局界)	四显示 自动闭塞	双线	反方向自动站间 闭塞,轨道电路
蓟港线	胡张庄线路 所—咸水沽	四显示 自动闭塞	双线	
天津北 环线	宜兴埠线路 所—北塘	四显示 自动闭塞	双线	
天津北 环线	南仓直通场— 宜兴埠线路 所(下行)	四显示 自动闭塞	单线	反方向自动站间 闭塞,轨道电路
天津北 环线	南仓上行到达场 —宜兴埠线路所 (上行)	四显示 自动闭塞	单线	
津山线	天津四号楼— 柳村北(局界)	四显示 自动闭塞	双线	
丰双线	丰台西—双桥	四显示 自动闭塞	双线	
京承线	通州西—怀柔	四显示 自动闭塞	双线	
石家庄 直通线	石家庄北— 石工	四显示 自动闭塞	双线	
丰沙线	石景山南— 沙城	四显示 自动闭塞	双线	
京包线	沙城—郭磊 庄(局界)	四显示 自动闭塞	双线	

续上表

线 名	区间(区段)	闭塞方式	单双线	备 注
京承线	双桥下行场— 通州西(下行)	四显示 自动闭塞	单线	反方向自动站间 闭塞,轨道电路
大李线	大红门—李营	四显示 自动闭塞	单线	反方向自动闭 塞,轨道电路
京沪京广 下联线	黄土坡线路所— 西道口线路所	四显示 自动闭塞	单线	
京沪四线	黄村—黄土坡 线路所(上行)	四显示 自动闭塞	单线	
京沪三线	丰西ⅢⅧ场— 黄村(下行)	四显示 自动闭塞	单线	
京承线	通州西—双桥 上行场(上行)	四显示 自动闭塞	单线	
丰沙线	西道口线路所— 石景山南(下行)	四显示 自动闭塞	单线	
丰沙线	石景山南—西道 口线路所(上行)	四显示 自动闭塞	单线	反方向自动闭塞
丰沙下 行二线	丰台西Ⅴ场— 石景山南	四显示 自动闭塞	单线	
丰西京广 上联线	西道口线路所— 丰台西Ⅰ场	四显示 自动闭塞	单线	
丰沙上 行二线	石景山南— 丰台西Ⅰ场	四显示 自动闭塞	单线	
进出港线	南大寺—秦皇岛 南(局界)	三显示 自动闭塞	双线	

续上表

线 名	区间(区段)	闭塞方式	单双线	备 注
津山线	天津北—天津站 一号楼	三显示 自动闭塞	双线	
京沪津山 联络线	天津北— 南仓南信号	三显示 自动闭塞	双线	
进港二线	新港—走行线	三显示 自动闭塞	双线	
津山线	南仓直通场— 天津北(上行)	三显示 自动闭塞	单线	
津山上行 出发线	南仓上行出发场— 北仓(上行)	三显示 自动闭塞	单线	
南曹线	南仓上行出发场— 北仓(下行)	三显示 自动闭塞	单线	
津山联 络线	南仓上行出发场— 北仓(上行)	三显示 自动闭塞	单线	
南曹线 上行	北仓—南仓下 行到达场	自动站 间闭塞	单线	轨道电路
泰达线	塘沽—泰达	自动站 间闭塞	单线	轨道电路
泰津 联线	泰达—183 线路所	自动站 间闭塞	单线	轨道电路
军民联 络线	民生村—军粮城	自动站 间闭塞	单线	轨道电路
津山线 下行	天津北— 南仓直通场	自动站 间闭塞	单线	轨道电路

续上表

线 名	区间(区段)	闭塞方式	单双线	备 注
天津大北环线	北仓北线路所—山岭子	四显示自动闭塞	双线	
北环进港线	北塘西—新港北	四显示自动闭塞	双线	
贾联线	贾庵子—唐山东	自动站间闭塞	单线	轨道电路
柳广线	柳村—广安门	自动站间闭塞	单线	轨道电路
邢贡联络线	邢家村—贡家台	四显示自动闭塞	双线	
七滦线	七道桥—滦县	四显示自动闭塞	双线	
哈港联线	北戴河—南大寺	四显示自动闭塞	双线	反方向自动站间闭塞
龙山联络线	龙家营—山海关(局界)	四显示自动闭塞	双线	
北京至北京西地下直径线	北京—北京西	四显示自动闭塞	双线	反方向自动站间闭塞,轨道电路
永丰线	柳村—丰台	四显示自动闭塞	双线	
沙岭子联络线	沙岭子—张家口南	四显示自动闭塞	双线	反方向自动站间闭塞,轨道电路

续上表

线 名	区间(区段)	闭塞方式	单双线	备 注
唐包京承 联络线	李家营—赵家 店线路所	自动站 间闭塞	单线	计轴
唐包京 通联络线	滦平东—张百湾	自动站 间闭塞	单线	计轴
京哈唐 包联线	丰润西—唐山北	四显示 自动闭塞	双线	反向自动站间 闭塞,轨道电路
唐山北 联络线	唐山北—杨家口	四显示自 动闭塞反 向自动	双线	
大段线	段甲岭— 大石庄(局界)	四显示 自动闭塞	双线	
滦凌线	滦县—菱角 山(局界)	四显示 自动闭塞	双线	
邯济线	邯郸南— 河沙镇(局界)	四显示 自动闭塞	双线	反向自动站间 闭塞,轨道电路
邯长线	悬钟—北舍	半自动 闭塞	单线	
邯长线	北舍—长治 北(局界)	自动站 间闭塞	单线	
沙午线	沙河市—午汲	半自动 闭塞	单线	上水头、南 营井停用
马磁线	马头—磁山	半自动 闭塞	单线	
新峰线	新坡—峰峰	半自动 闭塞	单线	峰峰停用

续上表

线 名	区间(区段)	闭塞方式	单双线	备 注
西矿线	西阳苑— 矿山村	半自动 闭塞	单线	矿山村停用
石南线	平南—石家庄 南货场	半自动 闭塞	单线	
凤山支线	南张村—凤山	半自动 闭塞	单线	
新井支线	井陘—新井	半自动 闭塞	单线	
白荫支线	白羊墅—荫营	半自动 闭塞	单线	
阳泉矿 正线	阳泉—简子沟	半自动 闭塞	单线	
邯黄石德 联络线	清凉店— 衡水东(局界)	自动站 间闭塞	双线	
邯黄线	小康庄—东北 流(局界)	自动站 间闭塞	单线	
邯黄疏 解线	小康庄—东北 流(局界)	自动站 间闭塞	单线	
京原线	石景山南— 大涧(局界)	半自动 闭塞	单线	
西北环线	三家店—沙河	半自动 闭塞	单线	
大台线	五路—木城涧	半自动 闭塞	单线	

续上表

线 名	区间(区段)	闭塞方式	单双线	备 注
一零一线	西道口—一零一	半自动 闭塞	单线	
机车出 入库线	丰台西站Ⅲ场— 丰台南信号	半自动 闭塞	单线	
保满线	保定南—满城	半自动 闭塞	单线	
良陈线	良乡—磁家务	半自动 闭塞	单线	
周支线	琉璃河—周口店	半自动 闭塞	单线	
周良联 络线	周口店—良各庄	半自动 闭塞	单线	
房山线	石楼—房山	半自动 闭塞	单线	
军供联线	南信号—小葆台	半自动 闭塞	单线	
斜军线	斜河涧—军庄	半自动 闭塞	单线	
琉周联 络线	琉璃河南—石楼	半自动 闭塞	单线	
黄良线	黄村—良乡	半自动 闭塞	单线	
唐遵线	贾庵子—石人沟	半自动 闭塞	单线	

续上表

线 名	区间(区段)	闭塞方式	单双线	备 注
卑水线	卑家店—水厂	半自动 闭塞	单线	
京哈津 蓟联线	蓟州—蓟州北	半自动 闭塞	单线	
丰润唐 遵联线	唐山北—丰润南	半自动 闭塞	单线	
丰胥线	丰南—胥各庄	半自动 闭塞	单线	
沙河驿 南联线	马柳—郝庄	半自动 闭塞	单线	
沙河驿 北联线	沙河驿—马柳	半自动 闭塞	单线	
龙山联线	龙家营—秦东 信号所(局界)	半自动 闭塞	单线	
马沙联线	马铺营—沙河驿	半自动 闭塞	单线	
崔联线	崔马庄—唐山东	半自动 闭塞	单线	
银联线	银城铺—唐山东	半自动 闭塞	单线	
南堡疏 解线	汉沽—付庄	半自动 闭塞	单线	
南堡线	汉沽—付庄	半自动 闭塞	单线	

续上表

线 名	区间(区段)	闭塞方式	单双线	备 注
京沪三线	黄村—南仓 下行到达场	半自动 闭塞	单线	
京承线	怀柔—承德	半自动 闭塞	单线	
京通线	七间房线路所 —隆化(局界)	半自动 闭塞	单线	
京包客专 京通联线	昌平—七间 房线路所	半自动 闭塞	单线	
锦承线	(局界)平泉—承德	半自动 闭塞	单线	
承隆线	承德—隆化	半自动 闭塞	单线	
怀联线	怀柔—雁栖湖	半自动 闭塞	单线	
东北环线	北京朝阳普速场— 黄土店	自动站 间闭塞	单线	
东北环线	黄土店—沙河	自动闭塞	单线	
东北环线	沙河—昌平	半自动 闭塞	单线	
东北环线	昌平—七间 房线路所	自动站 间闭塞	单线	
京包线	昌平—沙城	半自动 闭塞	单线	

续上表

线 名	区间(区段)	闭塞方式	单双线	备 注
康延线	八达岭—延庆	半自动 闭塞	单线	
宣庞线	宣化—赵川	半自动 闭塞	单线	
东星线	北京东—北京 朝阳普速场	自动站 间闭塞	单线	
东星线	北京朝阳高速场— 小井村 1# 线路所	自动闭塞	单线	
百东线	百子湾—北京东	半自动 闭塞	单线	
星双线	北京朝阳普 速场—双桥	半自动 闭塞	单线	
百星线	百子湾—北京 朝阳普速场	半自动 闭塞	单线	
茶高线	茶坞(局界)— 高各庄	半自动 闭塞	单线	
津蓟线	汉沟镇—蓟州北	半自动 闭塞	单线	
大秦津蓟 上联线	蓟州西(局界)— 蓟州北	半自动 闭塞	单线	
大秦津蓟 下联线	蓟州西(局界)— 八里庄线路所	半自动 闭塞	单线	
长八线	长庄— 176 线路所	半自动 闭塞	单线	

续上表

线 名	区间(区段)	闭塞方式	单双线	备 注
北金联络线	北塘西— 金耀线路所	半自动 闭塞	单线	
津霸上行 疏解线	郎园线路所— 北仓北线路所	半自动 闭塞	单线	
天津大北 环线上行	北仓北线路所— 汉沟镇	半自动 闭塞	单线	
陈塘庄线	天津西货车通 过场—李七庄	半自动 闭塞	单线	
蓟港津 山联线	民生村—十三 冶线路所	半自动 闭塞	单线	
南曹线	曹庄—柳青 线路所	半自动 闭塞	双线	
南曹线	柳青线路 所—北仓	半自动 闭塞	单线	
北塘新 港联线	新北路线路 所—新港	半自动 闭塞	单线	
进港二线	塘沽—新港	半自动 闭塞	单线	

注:1. 本表所列内容由电务部提供,截至日期为 2021 年 11 月 30 日。

2. 新增或有变动时,由电务部负责提供有关修订补充内容。

附表 5

调度集中区段车站 CTC 基本操作方式

线 名	车 站	基本操作方式	站场设置
石太线	获 鹿	车站操作	
	头 泉		
	上 安		
	岩 峰		
	井 陉		
	南张村		
	井 南		
	南 峪		
	娘子关		
	程 家		
	岩 会		
	乱 流		
	赛 鱼		
	阳 泉	非常站控	
	白羊墅		

续上表

线 名	车 站	基本操作方式	站场设置
唐包线	唐 海	车站操作	
	丰南南	中心操作	
	唐山西		
	丰润西	车站操作	
	团瓢庄	中心操作	
	半壁山		
	李家营		
	承德西		
	滦平东	车站操作	
	塔黄旗东	中心操作	
	丰 宁		
	杨木栅子		
	赤 城		
	龙 门		
	赵川北		

注:1. 本表所列内容由运输部提供,截至日期为 2021 年 11 月 30 日。

2. 新增或有变动时,由运输部负责提供有关修订补充内容。

附表 6

信号设备加封、加锁分类表

顺 号	设备名称	封、锁类别	备 注
1	室外各种继电器箱、移频箱、变压器箱、扼流变压器箱等有锁环的设备	信号锁	
2	各种高、矮柱色灯信号机,进路表示器的机构	信号锁	
3	电动、电液及电空转辙机的机箱	与信号锁区别的专用锁	
4	转辙握柄电锁器的机箱	与信号锁区别的专用锁	
5	设在车站值班员室内的各种控制台,人工解锁盘,继电半自动控制台、箱	信号锁、铅封或密码锁	
6	车站值班员室内控制台、箱的面板上的各种引导及引导总锁闭、人工解锁、事故按钮、半自动闭塞故障按钮及自动闭塞区间总辅助按钮	信号锁或铅封	半自动闭塞故障按钮钥匙由车站值班员保管

续上表

顺 号	设备名称	封、锁类别	备 注
7	电动、电液、电空转辙机的手摇把	铅封或专用锁	在车站值班员室内或值班区设置的存放箱门加封、加锁
8	电气集中道岔局部控制盘及室外电锁器	与信号锁区别的专用锁	车站值班员保管一套
9	机车信号的车上共用箱	铅封	
10	其他未规定的项目,依实际情况由集团公司确定		

附表 7

特准夜间可不在进站信号机柱上 加挂红色信号灯的车站

线 别	站 名	上下行	说 明
京原线	南观村	下	穿过 712 m 隧道
	燕 山	上	穿过 106 m 隧道
	良各庄	下	矮型进站信号机
	云居寺	上	穿过 410 m 大桥
	三合庄	上	穿过 194 m 隧道
	十 渡	下	穿过 59 m 隧道， 跨 144 m 大桥
	百里峡	上、下	矮型进站信号机
京通线	石塘路	上	距离 302 m， 穿过 180 m 隧道
		下	距离 457 m， 穿过 303 m 隧道
	南大庙	下	距离 140 m， 跨越 125 m 大桥
	虎什哈	上	距离 419 m， 穿过 163 m 隧道
	五道河	上	距离 160 m， 穿过 127 m 隧道
		下	距离 183 m， 穿过 163 m 隧道

续上表

线 别	站 名	上下行	说 明
京通线	二道沟门	下	距离 417 m, 弯道
		上	距离 305 m, 跨越 84 m 中桥
	平 坊	上	距离 95 m, 穿过 67.7 m 桥
	窑 上	上	距离 331 m, 弯道
	梁底下	下	矮型进站信号机
丰沙线	落坡岭	上	矮型
		下	跨 589 m 隧道
		反方向 上行	矮型
	安家庄	下	矮型
	雁 翅	下	矮型
	珠窝东	下	穿过 185 m 隧道
	沿河城	上	穿过 425 m 隧道
	沿河城西	下	穿过 70 m 隧道
大台线	门头沟	上	距离 1 004 m
	野 溪	上	穿过 122 m 隧道
	色树坟	上	穿过 80 m 隧道
	落坡岭	下	穿过 238 m 隧道

续上表

线 别	站 名	上下行	说 明
石太线	程 家	上	洞内矮型
津山联络线	北 仓	上	在高架桥上
西长线	后吕村	上	矮型,桥上
		上行逆向	矮型,桥上
邯长线	豆 庄	下行逆向	矮型
	悬 钟	上、下、上 (阳涉线)	矮型
	桃 城	上	矮型
	下 湾	下	矮型
	新固镇	上、上行 逆向	距离 1 200 m, 过桥桥长 60 m
	午 汲	上、上行 逆向	距离 1 200 m, 过桥桥长 30 m
	午 汲	下、下行 逆向	距离 1 500 m, 过桥桥长 150 m
	林 村	下、下行 逆向	距离 1 500 m, 过桥桥长 50 m
石家庄西环线	孔寨线路所	上、下行 逆向	在高架桥上,矮型
	平 南	下	矮型

续上表

线 别	站 名	上下行	说 明
石太客 专三线	获 鹿	上	矮型
	石家庄北	上	矮型
	石家庄 西Ⅰ场	上	矮型
	石家庄 西Ⅱ场	上	矮型
石太客 专四线	获鹿	下	矮型
	石家庄 西Ⅰ场	下	矮型
	石家庄 西Ⅱ场	下	矮型
石家庄西 北环线	石家庄北	下	矮型
石德线	贡家台	下、下行 逆向	矮型
	衡水Ⅱ场	上	矮型
	衡水Ⅰ场	下、下行 逆向	矮型
京九线	南宫东	下行逆向	矮型
	临 西	下行逆向	矮型
京广线	琉璃河	下	矮型,桥上
	保定南	下行逆向	矮型
	和平线 路所	上、下、上行 逆向、下行 逆向	隧道内

续上表

线 别	站 名	上下行	说 明
京哈线	三 平	上行逆向	矮型
	螺 山	上行逆向	矮型
	玉田县	下行逆向	矮型
	唐山北	下行逆向	矮型
	石郎庄	下行逆向	矮型
	滦 县	上行逆向	矮型
	朱各庄	上行逆向	矮型
哈港 联线	北戴河	上行逆向	矮型
津山线	天津站 一号楼	下行	矮型
	天津站 四号楼	上行	矮型
	塘 沽	下行	矮型
	七道桥	下行逆向	矮型,桥上
	迁 安	上行逆向	矮型
	卢 龙	上行逆向	矮型
	双 望	下行逆向	矮型
	曹东庄	上行逆向	矮型
	抚 宁	下行逆向	矮型
	榆 关	下行逆向	矮型
	柳村北	上行、下行	矮型

续上表

线 别	站 名	上下行	说 明
天津北环线	大毕庄	上行逆向	矮型
	北塘西	下行逆向	矮型
天津西南环线	周李庄	上行逆向	矮型
独流联络线	独 流	下行逆向	矮型
唐包线	团瓢庄	上、上行 逆向	矮型
	半壁山	上行、上逆	距离 269 m, 跨越 224m 大桥
	李家营	下行、下逆	矮型,隧道内 26 m
	承德西	上行、上逆	距离 626 m, 跨越 306 m 中桥
	滦平东	上行、上逆	矮型,隧道内 59 m
		下行、下逆	距离 1 278 m, 跨越 340 m 大桥
	赤 城	下行、下逆	距离 385 m, 跨越 270 m 大桥 距离 736 m, 跨越 240 m 大桥
	龙 门	下行、下逆	距离 980 m, 跨越 133 m 大桥
唐包京 哈联	唐山北	下行逆向(丰 润西方向)	矮型
	丰润西	下行逆向(唐 山北方向)	矮型

续上表

线 别	站 名	上下行	说 明
南堡线	付 庄	上行、上行 行进路Ⅰ	矮型
南曹线	柳青线路所	下行	矮型

注:1. 本表所列内容由电务部提供,截至日期为 2021 年 11 月 30 日。

2. 新增或有变动时,由电务部负责提供有关修订补充内容。

附表 8

电务与车务部门对行车设备的维护分工表

设备名称	说 明	车务负责的工作	电务负责的工作
导管装置	导管调整器、各种拐轴和导轮	清扫	注油、调整
握柄装置	信号握柄及转辙握柄		
脱轨器		清扫	注油
道岔及路线遮断表示器	由电务维修的表示器	清扫	注油、调整
	灯	更换灯泡	刀闸盒至灯座引入线的检查修理
运转室(含调度所、机车受令点等)内信号设备	控制台、人工解锁盘、半自动闭塞控制箱等信号操纵设备	外部清扫	内部清扫、注油、调整
	计算机联锁鼠标、显示器等控显设备	外部清扫	维修
	TDCS、CTC 终端设备	外部清扫,更换色带、墨盒、硒鼓、打印纸、绘图纸等耗材	维修

附表 9

电务与工务部门对行车设备的维护分工表

设备名称	工务负责的工作	电务负责的工作
导管及送气管的横过轨道装置	导管及送气管横过轨道时线路上增加装置的维修,如抽换轨枕、清除道砟、修理混凝土梁、钢梁及日常巡检	(1)维修上述信号设备; (2)无混凝土或钢结构及不变更轨枕位置的导管及送气管的简单过道设备的维修
道岔转换及锁闭装置	(1)在尖轨或基本轨上安装信号机件时的穿孔; (2)轨距杆、基本轨通长垫板、滑床板、尖轨间的连接杆、耳铁、耳铁螺栓及轨撑的维修; (3)电动、电液、电空转辙机的安装及维修的配合; (4)转辙设备以道岔轨枕作为基础者,保持轨枕不失效,轨枕下部捣固坚实; (5)锁板的安装及维修	(1)密贴调整杆、尖端杆、表示杆的维修; (2)转换锁闭器的垫板、保持轨枕距离的铁带维修; (3)电动、电液、电空转辙机的安装装置的维修; (4)轨道电路钢轨接续线、跳线及送受电端接续线的穿孔; (5)工务更换钢轨及起道调整轨距等的配合

续上表

设备名称	工务负责的工作	电务负责的工作
道岔外锁闭装置及其安装螺栓	(1) 钢轨及其与钢轨的连接螺栓和绝缘装置; (2) 可动心轨第一和第二牵引点拉板及其与心轨的连接螺栓; (3) 尖轨防跳装置	(1) 外锁闭装置及其安装螺栓; (2) 可动心轨平板式锁铁, 锁铁下绝缘装置及锁铁与钢枕的连接螺栓
密贴调整工作	(1) 用重锤扳道器、弹簧扳道器操纵道岔的密贴调整; (2) 保持联锁区内道岔轨距变化及其基本轨移动不超过限度按联合整治道岔要求, 配合对方进行设备整治	用转辙握柄、按钮及由电务维修的带柄道岔表示器操纵的道岔密贴调整; 按联合整治道岔要求, 配合对方进行设备整治
道岔轨枕	安装联锁设备的道岔轨枕的维修及更换	配合轨枕更换(确定位置及距离)
轨道电路	(1) 保持道砟与钢轨底面的距离应在 20~30 mm。根据电务电气测试的报告, 道床电阻低于 1 Ω 时, 负责清筛道砟;	(1) 钢轨接续线、跳线及送受电端引接线的维修; (2) 轨道电路的定期及临时检查试验, 发现轨端及轨间绝缘不良时, 由工务配合更换;

续上表

设备名称	工务负责的工作	电务负责的工作
轨道电路	(2)负责胶接绝缘的安装、更换及绝缘区段钢轨连接零件(螺栓夹板等)的维修,根据电务关于轨端轨间绝缘的要求,拆装钢轨连接零件和施工防护及更换; (3)轨距杆、轨距板绝缘及尖轨连接杆绝缘的维修,根据电务要求配合更换绝缘配件; (4)按照电务要求和指定处所,负责电容轨枕的更换和维修	(3)维修轨端绝缘,安装绝缘垫、绝缘套及电气特性试验; (4)新设时由施工单位备料,电务做绝缘特性测试,绝缘良好方准安装; (5)工务更换钢轨、轨枕(限于安装有电务设备)、现场胶接绝缘的配合; (6)负责电容的维修,向工务提出安装电容轨枕需求并配合更换
车辆减速器	(1)道床的捣固、排水、道砟清理等; (2)基础轨枕的维修更换; (3)钢轨轨距、水平的检查调整; (4)钢轨的维修、调直、更换; (5)钢轨与支架的连接螺栓(包括卡铁)紧固; (6)减速器入口护轮轨的检查维修	(1)减速器的维修、清扫、注油及机械强度各部规格尺寸的测量调整; (2)更换、调整减速器制动夹板; (3)减速器内部风管道系统的维修; (4)支架基础螺栓紧固; (5)清扫道床面油垢; (6)复轨机器的检查维修

续上表

设备名称	工务负责的工作	电务负责的工作
驼峰限界 接触检查器	(1)轨枕更换及轨枕 捣固保持线路水平； (2)上述更换调整时 通知电务部门配合	(1)限界检查器的 更换、调整、维修； (2)配合工务进行 调整、更换
其他	区间内无专人管理的 道岔和信号、联锁、闭塞 设备附近的除雪	导管附近的除雪

注：表中未列的信号、联锁、闭塞设备均由电务维修。

附表 10

电务与供电部门对行车设备的维护分工表

设备名称	供电(引入)方式	分界点	供电负责的工作	电务负责的工作	备 注
区间信号点	单回路供电区段	杆上电务电缆盒引入端子以上 50 mm 处分界	杆上电 缆盒引入端子以上部分	杆上电 缆盒及端子以下部分	
	双回路供电区段	有杆上 电缆盒分 界点同上	同上	同上	
		电源箱 电源引入 端子分界	电源箱 电 源 引 入线	电 源 箱 及其电 源 引入端以 下部分	
道岔标志		电 缆 盒 内熔断器 引出端子 分界	电 源 电 缆桩(含刀 闸、熔 断 器)及端子	熔 断 器 引出端子 以下部分	
信号楼	采用架空引入	建筑物 上的第一 横担分界	横担以 上的供电 设备	横担至 屋内侧(包 括建筑物 上的横担、	

续上表

设备名称	供电(引入)方式	分界点	供电负责的工作	电务负责的工作	备 注
信号楼				绝缘子、导线)由建筑物产权单位管理	
	引至信号机械室墙外,并设有专用电力电源箱	电源箱引出线 50 mm 处分界	电 源 箱 及 引 出 端子	电源箱引出线 50 mm 以下部分	
	引至与信号楼合建的电源配电间	配 电 间 电 源 柜 引 出线 50 mm 处分界	电 源 柜	电源柜引出线 50 mm 以下部分	
	引至机械室内电务专用配电箱	机 械 室 内 电 务 专 用 配 电 箱 电 源 引 入 端子 50 mm 处分界	配 电 箱 电 源 引 入 端子 以 上 部分	配电箱	
	引至信号机械室内电力专用配电箱	电 力 专 用 配 电 箱 引 出 端 子 50 mm 处分界	电 力 专 用 配 电 箱 引 出 端 子 50 mm 以 上 部分	电 力 专 用 配 电 箱 50 mm 及 以下部分	电力配电箱至电务配电箱间有房建专用配电箱时,电务负责房建专用配电箱引出端子 50 mm 以下部分

续上表

设备名称	供电(引入)方式	分界点	供电负责的工作	电务负责的工作	备 注
信号楼	电力电缆直接引入机械室内电源屏	距电源屏引入端子 50 mm 处分界	电源屏电源引入端子 50 mm 以上部分	电源屏引入端子以下部分	
	电力电缆引入机械室外接线盒	机械室外接线端子引出线 50 mm 处分界	接线盒及以上部分	接线盒引出线 50 mm 以下部分	
接触网	吸上线向轨道扼流变压器中心连接板时	连接扼流变压器中心连接板的端子螺栓为界	连接扼流变压器中心连接板的吸上线、线卡、固定螺栓	扼流变压器中心连接板	

附表 11

信号楼(行车室)行车备品表

顺 号	名 称	单 位	常备数量		附 注
			值 班 员 室	应 急 箱 内	
1	路 票	张			根据需要
2	书面通知	册	2	2	限于自动闭塞配置
3	绿色许可证	册	1	1	限于自动闭塞配置
4	红色许可证	册		1	
5	出站、跟踪调车 通知书	本	1	1	
6	调度命令	册	1	1	
7	调度命令登记簿	册			根据需要
8	行车时刻表	份	1		
9	手信号旗	副	每人 1 副	1	红黄绿
10	手信号灯	盏	每人 1 盏	1	红绿白
11	止轮器或防溜铁鞋	个	4		
12	绝缘靴	双	1		电气化区段
13	绝缘棒	根	1		电气化区段
14	绝缘板	个	1		电气化区段

续上表

顺 号	名 称	单 位	常 备 数 量		附 注
			值 班 员 室	应 急 箱 内	
15	绝缘手套	副	1		电气化区段
16	电灯泡或灯管	个		2	限使用电灯车站
17	蜡 烛	支		2	可用油灯代用
18	火 柴	盒	1	1	
19	时 钟	个	1		
20	口 笛	个	1		
21	勾锁器(带锁)	个			根据需要
22	交接班簿	本	1		
23	干部巡视检查 登记簿	本	1		
24	《技规》	本	1		
25	《行规》	本	1		
26	《站细》	份	1		
27	其他有关技术 规章、标准				根据需要
28	行车设备检查 登记簿	册	3		

续上表

顺 号	名 称	单 位	常备数量		附 注
			值班 员室	应急 箱内	
29	行车设备施工 登记簿	册	2		
30	越出站界跟踪 调车表示牌	个			根据需要自制
31	封锁区间表示牌	个			根据需要自制
32	揭示板	个			根据需要自制
33	区间占用(空闲) 表示牌	个			根据需要自制
34	闭塞机停止使用 表示牌	个			根据需要自制
35	软管垫	个			只限无列车检修所 的站配置
36	简易紧急制动阀	个			根据需要
37	半自动闭塞发车 进路通知书	册	2	2	半自动闭塞区段 设有发车进路信号 机的车站配备
38	其他备品				根据需要

注：车站根据需要配置，并纳入《站细》。

附表 12

扳道房行车备品表

顺号	名 称	单位	数量	附 注
1	《技规》	本	1	
2	《行规》	本	1	
3	《站细》摘录	份	1	
4	行车时刻表摘录	份	1	
5	备品工具表	张	1	
6	站内巡视簿	本	1	
7	交接班簿	本	1	
8	出站、跟踪调车 通知书	本		根据需要
9	时 钟	个	1	
10	铁 钩	把	1	除雪用
11	铁 铲	把	1	除雪用
12	铁 锹	把	1	
13	活口扳子	个	1	根据需要
14	手 锤	个	1	根据需要
15	小 油 桶	个	1	

续上表

顺号	名 称	单位	数量	附 注
16	油 刷 子	个	1	
17	木 楔 子	个		根据需要(清扫 集中道岔用)
18	短路铜线	条	1	自动闭塞区段使用
19	手信号旗	副	每人一副	红黄
20	手信号灯	盏	每人一盏	红黄白
21	号角或口笛	个	1	
22	勾锁器(带锁)	个		根据需要
23	止轮器或制动铁鞋	个	2	
24	揭 示 板	块	1	
25	红色信号灯	盏	1	待议
26	其 他			扫帚、破布等

附表 13

铁路车辆禁止溜放和限速连挂表

顺号	种类	禁止溜放 (调动这些车辆时禁止溜放和由驼峰上解体)	限速连挂 (溜放或由驼峰上解体调车,车辆连挂速度不得超过 2 km/h)
1	爆炸品	有整体爆炸危险的物质和物品;有迸射危险,但无整体爆炸危险的物质和物品;有燃烧危险并有局部爆炸危险或局部迸射危险或这两种危险都有,但无整体爆炸危险的物质和物品	不呈现重大危险的物质和物品;有整体爆炸危险的非常不敏感物质;无整体爆炸危险的极端不敏感物品
2	气体	罐车(含空罐车)和钢质气瓶装载的易燃气体、毒性气体	①非易燃无毒气体; ②钢质气瓶以外其他包装装载的气体类危险货物
3	易燃液体	乙醚,二硫化碳,石油醚,苯,丙酮,甲醇,乙醇,甲苯	①除禁止溜放栏内规定以外的装入玻璃或陶瓷容器的易燃液体; ②汽油

续上表

顺 号	种类	禁止溜放 (调动这些车辆时禁止 溜放和由驼峰上解体)	限速连挂 (溜放或由驼峰上解体 调车,车辆连挂速度 不得超过 2 km/h)
4	易燃固 体、易于 自燃的 物质、 遇水放 出易燃 气体的 物质	硝化纤维素,黄磷,硝 化纤维胶片	三硝基苯酚(含水 $\geq 30\%$)、六硝基二苯 胺(含水 $> 75\%$)、三 乙基铝,浸没在煤油 或密封于石蜡中的金 属钠、钾、铯、锂、铷、 硼氢化物
5	氧化性 物质和 有机过 氧化物	过氧化氢、过氧化钠、 过氧化钾、氯酸钠、氯酸 钾、氯酸铵、高氯酸钠、 高氯酸钾、高氯酸铵、硝 酸胍、漂粉精和有机过 氧化物	除禁止溜放栏内规 定以外的装入玻璃容 器的氧化性物质和有 机过氧化物
6	毒性物 质和感 染性物 质	玻璃瓶装的氯化苦、硫 酸二甲酯、四乙基铅(包括 溶液)、一级(剧毒)有机磷 液态农药、一级(剧毒)有 机锡类、磷酸三甲苯酯、硫 代磷酸氯	①禁止溜放栏内的 货物装入铁桶包装时; ②除禁止溜放栏内 规定以外的装入玻璃 或陶瓷容器的毒害性 物质

续上表

顺号	种类	禁止溜放 (调动这些车辆时禁止溜放和由驼峰上解体)	限速连挂 (溜放或由驼峰上解体调车,车辆连挂速度不得超过 2 km/h)
7	放射性物质 (物品)	二、三级运输包装或气体的放射性货物	
8	腐蚀性物质	罐车装载以及玻璃或陶瓷容器盛装的发烟硝酸、硝酸、发烟硫酸、硫酸、三氧化硫、氯磺酸、氯化亚砷、三氯化磷、五氯化磷、氧氯化磷、氢氟酸、氯化硫酰、高氯酸、氢溴酸、溴	除禁止溜放栏内规定以外的装入玻璃或陶瓷容器的腐蚀性物质
9	特种车辆	非工作机车,轨道起重车、机械冷藏车,大型的凹型和落下孔车,空客车及特种用途车(发电车、无线电车,轨道检查车、钢轨探伤车、电务试验车、通信车、检衡车)	
10	特种货物	按规定“禁止溜放”的军用危险货物和军用特种货物	

续上表

顺号	种类	禁止溜放 (调动这些车辆时禁止溜放和由驼峰上解体)	限速连挂 (溜放或由驼峰上解体调车,车辆连挂速度不得超过 2 km/h)
11	其他车辆	搭乘旅客的车辆,国铁集团临时指定的货物车辆	乘有押运人员的货车
12	贵重、精密货物	由发站和托运人共同确定的贵重的以及高级的精密机械、仪器仪表	电子管、收音机、电视机以及装有电子管的机械
13	易碎货物	易碎的历史文物,易碎的展览品,外贸出口的易碎工艺美术品,易碎的涉外物质(指各国驻华使、领馆公用或个人用物品,外交用品,国际礼品,展品,外侨及归国华侨的搬家货物)	鲜蛋类,生铁制品,陶瓷制品,缸砂制品,玻璃制品以及用玻璃、陶瓷、缸砂容器盛装的液体货物
14	动物	禽、畜、兽、蜜蜂、水产品等	
15	超限、超长货物	二级及以上超限货物,跨装的超长货物	

续上表

顺号	种类	禁止溜放 (调动这些车辆时禁止溜放和由驼峰上解体)	限速连挂 (溜放或由驼峰上解体调车,车辆连挂速度不得超过 2 km/h)
①整装零担车和沿途零担车中装有“禁止溜放”的货物,应插挂“禁止溜放”表示牌。 ②除顺号 1、2、9、10、11“禁止溜放”外,其他“禁止溜放”的货物车辆可向空线溜放。			

注:1. 本表所列内容由货运部提供,截至日期为 2021 年 11 月 30 日。

2. 新增或有变动时,由货运部负责提供有关修订补充内容。

附表 14

自动闭塞区段站间只有一架 通过信号机的区间

线 别	区 间	行 别
石太线	头泉—获鹿	上行、下行
	井陘—岩峰	上行、下行
	井南—南张村	上行
京广线	长辛店—西道口	上行、下行
	长阳线路所—良乡	上行、下行
丰双线	双桥上行场—田家洼	上行
	田家洼—百子湾	上行
丰沙线	西道口—石景山南	下行
京哈线	北京—北京东	上行、下行
	滦县—滦县东	上行、下行
	朱各庄—石门	上行、下行
京九线	北京西—广安门	上行、下行
津山线	丰南—七道桥	下行
	天津北—天津站—号楼	下行
	军粮城—十三冶线路所	上行、下行
	塘沽—183 线路所	上行、下行
津山联络线	北仓—南仓上行出发场	上行

续上表

线 别	区 间	行 别
京沪线	北仓—南仓下行到达场	下行
	天津西—南仓南信号	上行、下行
	长庄—德州	下行
石德线	176 线路所—德州	上行、下行
	176 线路所—八里庄	下行
京承线	通州西—双桥上行场	上行
	高各庄—庙城	上行、下行
	庙城—怀柔	上行、下行
天津北环线	宜兴埠线路所—南仓上行到达场	上行
	宜兴埠线路所—南仓直通场	下行
进港二线	新港站—走行线	上行、下行
进出港线	秦皇岛南—秦皇岛东	上行、下行
七滦线	七道桥—胥各庄	下行
京西至动车段走行线	动车段 I 场—白盆窑	上行、下行
石德货联线	孔寨—石家庄西二场	上行
京广下联线	丰西 V 场—西道口	下行
沙岭子联络线	沙岭子—张家口南	上行
北环进港线	北塘西—新北路线路所	上行、下行

注：1. 本表所列内容由电务部提供，截至日期为 2021 年 11 月 30 日。

2. 新增或有变动时，由电务部负责提供有关修订补充内容。

附表 15

禁止货物列车机外停车的车站

线 别	站 名	行别	附 注
京包线	南 口	下	
	东 园	下	
	居庸关	下	
	三 堡	下	
	青龙桥西	下	
	新保安	上	
丰沙线	邢家堡	上	
	官 厅	上	
	落坡岭	下	
	雁 翅	下	
	珠窝东	下	
	三家店	下	
京原线	大 涧	上	
	云彩岭	上	
	招 柏	上	
	上 万	上	
京哈线	滦县东	上	
	朱各庄	上	

续上表

线 别	站 名	行别	附 注
津山线	南 仓	上	
大台线	石景山	下	
	木城涧	下	
	大 台	下	
周良联络线	良各庄	下	
唐遵线	党 峪	下	
京沪上进	南仓南信号	下	南仓方面
京承线	前苇塘	下	
	大城子	下	
	墙子路	下	
	六道河子	下	
	上板城南	上	
	新杖子	上	
锦承线	大杖子	下	
	上 谷	下	
	小寺沟	下	
南曹联络线	曹 庄	下	
津霸联络线	北 仓	上	
马沙线	马铺营	上	

续上表

线 别	站 名	行别	附 注
邯长线	下 湾	下	
	常 村	下	
	漫流河	下	
	洪 掌	下	
	微子镇	下	
	徘徊北	下	
	新固镇	下	
	偏 店	上	
	井 店	上	
	阳 邑	下	
	豆 庄	下	
	康 城	上	
		下	
马磁线	义 井	下	
石太线	岩 会	下	
	上 安	上	

注：1. 本表所列内容由机务部提供，截至日期为 2021 年 11 月 30 日。

2. 新增或有变动时，由机务部负责提供有关修订补充内容。

修 改 记 录

顺 序	时 间	文 号	修 改 内 容

修 改 记 录

顺 序	时 间	文 号	修 改 内 容

修 改 记 录

顺 序	时 间	文 号	修 改 内 容

修 改 记 录

顺 序	时 间	文 号	修 改 内 容

修 改 记 录

顺 序	时 间	文 号	修 改 内 容

修 改 记 录

顺 序	时 间	文 号	修 改 内 容

修 改 记 录

顺 序	时 间	文 号	修 改 内 容