

铁道运输执法管理实务全书

铁路管理规程

(四)

本书编写组 主编

内蒙古人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

铁道运输执法管理实务全书 / 本书编写组编. —呼和浩特：
内蒙古人民出版社，2004

ISBN 7-204-05945-X

. 铁... . 本... . 铁路运输 - 执法管理 - 汇编
. U29-39

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 115719 号

内蒙古人民出版社出版发行

(呼和浩特市新城西街 20 号 010010)

中铁十六局印刷厂印刷

787 × 1092 32 开 130 印张

2004 年 12 月第 1 版 2004 年 12 月第 1 次印刷

印数：1 ~ 1 000 册

定价：396.00 元(本卷 19.80 元)

目录

铁路工务安全规则	1
铁路运输安全奖惩办法	51
电气化铁路有关人员电气安全规则.....	57
合资铁路与地方铁路行车安全管理办法.....	71
铁路重大职工死亡事故责任领导人行政处分办法.....	78
国务院关于特大安全事故行政责任追究的规定	81
国务院转发铁道部、交通部、公安部关于重新 修订《火车与其他车辆碰撞和铁路路外人员伤亡事故 处理暂行规定》的请示报告的通知	89
铁路基本建设安全监察暂行办法	97
安全生产	105
铁道部、公安部关于加强铁路消防工作的通知	107
铁路消防十年发展规划	110
严禁携带易燃易爆危险品上车的通知	118
关于开展站车防火防爆专项检查的通知.....	122
铁路运输调度工作规则	133

铁路工务安全规则

第一章 总则

第 1.0.1 条 为保证行车和人身安全，特制定本规则。

第 1.0.2 条 保证安全生产是工务部门的基本职责，必须认真贯彻执行安全第一、预防为主的方针。各级工务部门应加强对安全生产的领导，建立、健全各项安全管理制度，不断完善岗位责任制，严格遵守作业纪律、劳动纪律，掌握事故规律，落实防范措施，防患于未然。

第 1.0.3 条 本规则是集全路安全生产实践经验的总结。凡在运营线路上进行工程施工作业或进行与工务设备有关的各项工作，均应熟练掌握并严格遵守本规则的有关规定。

第二章 行车安全

第一节 施工作业组织领导

第 2.1.1 条 进行线路、桥隧等设备施工时，应根据工作性质和影响行车安全的程度，按下列规定指定专人担任施工领导：

一、开挖路基，靠近线路开挖建筑物基坑，整治较大的路基病害，加固或改建桥隧建筑物，拆铺便线便桥和临时架空结构，更换或铺设防水层，整修

隧道衬砌等较复杂的工作，应由职务不低于主任领工员的人员负责领导。

二、办理封锁手续，设置移动停车信号防护，并需限制列车速度的工作，应由职务不低于领工员(分队长)的人员领导。

三、办理慢行手续，设置减速信号防护，慢行施工的工作人员职务，应不低于领工员(分队长)。

四、办理封锁手续，设置移动停车信号防护不限制列车运行速度的工作及在区间卸沙石料车，应由职务不低于工长的人员领导。

五、用防护电话联系，掌握列车运行情况，利用列车间隔时间，设置移动停车信号或停车手信号防护，不限制列车运行速度的工作，应由工长(小队长)负责领导。

六、设置作业标防护的工作及使用轻型车辆和小车时，应由工、班长或由段、队批准、经过考试合格的人员负责。

七、在特殊情况下，上述工作可由段、队领导指派能胜任者担任。

第 2.1.2 条 施工领导人必须严格遵守下列规定：

一、指派的防护员，必须是经过考试合格的路

工。

二、施工前应充分做好各项准备工作，向施工人员进行安全教育，落实安全措施，并要确认信号备品、机具、材料齐全完好、封锁或慢行命令无差错、防护已设好，方可发布施工命令。

三、在施工中，要随时掌握进度与质量，消除不安全因素，并经常保持与防护员之间的联系。

四、在开通线路前，要认真进行质量检查，做好记录。确认线路设备状态达到放行列车条件、材料机具无侵入限界，方准撤除防护。

五、列车通过后，组织复查整修，确认线路已达到规定要求并做好记录后，方准收工。

第 2.1.3 条 凡未办理验交的线路、桥隧等设备，由施工单位负责巡查养护，保证行车安全。

第 2.1.4 条 在运营线施工或影响运营线安全的施工中，施工单位必须事前取得路局、分局审核批准，并与工务段签订施工安全协议书后方准施工。

第 2.1.5 条 在线路、道岔上施工，涉及信号或通信设备的正常使用时，必须事前通知信号或通信工区，派员参加，配合施工。

第 2.1.6 条 在自动闭塞和有轨道电路区段施

工时，应严格执行下列规定：

一、使用的养路机具(如扒碴机、捣固机，捣固架等)及万能道尺、各种轻型车辆的车轴等，都必须有绝缘装置。

二、撬棍、起道机、拨道器及单轨小手柄等，均要安装绝缘套管；取放工具、抬运钢轨，辙叉及金属料具，不得搭接两股钢轨及绝缘接头，引入线及轨距杆上。

放行列车条件

第 2.1.7 条 施工地段放行列车时，线路状态应达到表 2.1.7 最低要求。第 2.1.8 条线路大中修施工地段，开通线路后，列车限速应逐步提高。破底清筛道床地段，在线路不稳定或缺碴的情况下，列车运行应限速，限速的时间和速度由施工单位领导人决定。

第 2.1.9 条线路大中修，在封锁施工前的慢行时间内，允许每隔 6 根轨枕(板结地段 4 根)挖开一根轨枕底的道碴至计划深度，但必须保持两侧轨枕底下的道碴不松动。

第 2.1.10 条 改道、更换铁垫板或冻害垫板作业时，在一股钢轨上一处连续起下道钉或卸开扣件的数量：50KG/M 及以上钢轨不得超过 7 个轨枕

头；50KG/M 以下钢轨不得超过 5 个轨枕头，遇来车作业未完时，准许每隔两根轨枕有一个轨枕头不钉或不上。

第 2.1.11 条 维修单根抽换轨枕时，应掌握好列车运行时间，来车前把新轨枕穿进去，来不及穿入时，允许每隔 6 根轨枕有 1 根轨枕不穿入。

第 2.1.12 条 在进行钢梁修理或上盖板油漆时，可根据施工需要移动桥枕，但移动后，每根桥枕均应上齐钩螺栓，打齐道钉；如桥枕状态良好，移动后的桥枕中心间距不应超过 550MM，个别情况也不得超过 600MM，而接头处桥枕净距不得超过 210MM。如桥枕状态不良，可根据实际情况，采取必要的加固措施或限速运行。

第 2.1.13 条 故障处理后，放行列车条件除规定者外由工务段决定。

第二节 施工防护

防护条件

第 2.2.1 条 下列工作应办理封锁施工手续，设置移动停车信号防护；放行列车或单机时，限速 15~25KM/H，限速列车的时间，次数和速度由施工单位领导根据具体情况决定：

一、一次连续更换钢轨超过 100M；

二、成段清筛或更换轨枕下的道碴(如有切实可行的加固措施,亦可采用慢行施工);

三、成组更换道岔或岔枕;

四、拆开钢轨接头,成段整正轨缝,并插入短轨头;

五、起道量超过 100MM,或整治冻害使用冻害垫板一次总厚度超过 40MM;

六、线路拨道,一次拨道量超过 100MM;

七、无缝线路应力放散(或利用滚筒调整应力);

八、拆除钢轨全面更换桥枕;

九、更换或拨正钢梁、圯工梁;

十、抬高或降低桥梁;

十一、更换桥梁支座或支承垫石,支座垫砂浆厚度超过 50MM;

十二、更换桥上温度调节器。

第 2.2.2 条 下列工作应办理封锁施工手续,或经车站值班员承认,利用列车间隔时间施工,设置移动停车信号防护,放行列车或单机时不限速。

一、一次连续更换钢轨不超过 100M。

二、在线路上焊接钢轨。

三、更换道岔零、部件(尖轨、基本轨、辙叉、护轨、扳道器、转辙连接杆)或扳道器下长岔枕。

四、拆开钢轨接头，成段整正轨缝，但不插入短轨头。

五、更换绝缘接头夹板(或成段夹板螺栓除锈涂油)，拆开 2 个及以上夹板。

六、清理危石或隧道内刨冰有碍行车时。

七、拨正支座，支座垫砂浆厚度在 50MM 及以下时。

八、更换桥上温度调节器主要部件。

九、桥隧施工或检查所搭的脚手架(不包括可迅速拆装的轻便装置)，侵入机车车辆限界每边(左、右及上边)各加 150MM 的范围内时。

第 2.2.3 条 下列工作应在车站与施工地点分别设专人防护，用电话或对讲机联系，掌握列车运行情况，利用列车间隔施工，设停车手信号防护；放行列车或单机时不限速。

一、个别更换夹板。

二、使用弯轨器整直钢轨。

三、使用有碍行车的轨缝调整器而不拆开接头调整轨缝。

四、桥梁施工进行试顶需要起动梁身并回落原位时。

五、起动钢轨，单根轴换桥枕。

六、使用有碍行车的小型养路机械作业时。

七、利用小型爆破开挖侧沟或基坑时(限于不影响路基稳定的范围)。

八、砍除危树，影响行车安全时。

第 2.2.4 条 下列工作应办理施工慢行手续，使用移动减速信号防护；放行列车或单机时，限速每小时不超过 25KM，限速列车的时间、次数、速度由施工单位领导人决定。

一、成段增加、更换或方正轨枕。

二、成段整修轨底坡。

三、起道量为 41~100MM。

四、列车间隔内一次拨道量为 41~100MM。

五、利用列车碾压调整无缝线路应力。

第 2.2.5 条 开挖路基整治病害及埋设管路，靠近路基开挖建筑物基坑，加固或改建桥隧建筑物(梁拱、墩台、基础等)，拆铺便线便桥和临时架空结构，更换桥梁杆件，更换或铺设防水层，更换或彻底修理隧道衬砌，挖掘桥头护锥，拆铺轨束梁及其他影响行车安全和较复杂的施工，其防护办法和列车运行条件，均应在设计文件或施工方案中明文规定；如无设计文件或施工方案时，则由施工单位根据具体情况，制订出安全措施方可施工。

防护办法

第 2.2.6 条 在区间封锁线路施工时，使用移动停车信号的防护办法如下：

一、单线区间防护

二、双线区间一条

三、双线区间两条线路

四、施工地点在站外，距离进站信号机(或站界标)少于 860M 时的防护。

如车站方面防护距离少于 60M 时，可不放置响墩。

在规定利用动能闯坡的区间施工，其防护距离(自施工地点至最外方第一个响墩间)不得少于 1100M。

在区间施工，除按上述各项办法防护外，还应在车站与施工地点分别设专职联络人员和防护人员，用电话联系。

施工防护人员应站在距施工地点的第一个响墩内 20M 附近了望条件较好的地点，显示停车手信号。响墩放置位置如恰在钢轨接头、道岔、道口、无碴桥上或隧道内时，应将响墩放置位置向外方延伸。在尽头线上施工，施工领导人经与车站值班员联系确认尽头一端无列车、动车时，则尽头一端可不设防

护。施工地点与防护人员间了望条件不良又无电话联系时，应增设中间防护人员。

凡用停车信号防护的施工地点，在停车信号撤除后，列车需减低速度通过施工地点时，应按减速信号防护的办法防护。

第 2.2.7 条 在站内线路或道岔上封锁施工时，使用移动停车信号的防护办法如下：

一、在站内线路上施工

(1) 将施工线路两端道岔扳向不能通往施工地点的位置，并加锁或钉固后，可不再设置移动停车信号牌；如道岔不能加锁或钉固时，在施工地点两端各 50M 处的线路中心，设置移动停车信号牌防护。

(2) 如施工地点距离道岔少于 50M 时，将该道岔扳向不能通往施工地点的位置，并加锁或钉固。如不能加锁或钉固时，在警冲标相对处的线路中心，设置移动停车信号牌防护。

(3) 在进站道岔，外方线路上施工，对区间方面，以关闭的进站信号机防护；对车站方面，在进站道岔外方基本轨接头处（顺向道岔在警冲标相对处）线路中心，设置移动停车信号牌防护。

(4) 双线区段，在站界标至出站道岔的线路上施工，对区间方面，在站界标相对处的线路中心，设

置移动停车信号牌防护。

二、在道岔上施工

(1)在站内道岔上施工，一端距离施工地点 50M，另一端两条线路距离施工地点 50M，分别在线路中心，设置移动停车信号牌防护；

(2)在进站道岔上施工，对区间方面，以关闭的进站信号机防护；对车站方面，在距离施工地点 50M 处的线路中心，设置移动停车信号牌防护，并将有关道岔扳向不能通往施工地点的位置，并加锁或钉固；

(3)在出站道岔上施工，对区间方面，在站界标相对处的线路中心，设置移动停车信号牌防护；

(4)在交分道岔上施工，将有关道岔扳向不能通往施工地点的位置，并加锁或钉固，在施工地点两端 50M 处线路中心，设置移动停车信号牌防护；

(5)在交叉渡线的一组道岔上施工，一端在菱形中轴相对处线路中心，另一端在距离施工地点 50M 处线路中心，分别设置移动停车信号牌防护，将有关道岔扳向不能通往施工地点的位置，并加锁或钉固。

第 2.2.8 条 在区间线路上施工，使用移动减速信号的防护办法如下：

- 一、单线区间防护；
- 二、双线区间在一条线防护；
- 三、双线区间两条线路同时施工
- 四、施工地点距离进站信号机(或站界标)少于800M时。

第 2.2.9 条 在站内线路或道岔上施工，使用减速信号的防护办法如下：

- 一、在站内正线线路上施工；
- 二、在站内正线道岔上施工；
- 三、在站线线路上施工；
- 四、在站线道岔上施工，该道岔中部线路旁，设置双面的移动减速信号牌。

凡线间距离不足规定时，则应设置矮型(1M 高)的移动减速信号牌。

在移动减速信号牌上，应注明规定的慢行速度。

慢行地点是否设专人巡查，由施工单位在确保安全的前提下，按照实际情况决定。

第 2.2.10 条 在区间线路上，进行不需要停车和减速信号防护的一般施工作业，应在其两端各 500~1000M 处，设置作业标防护；单线设在列车运行方向左侧(双线设在线路外侧)的路肩上。

第 2.2.11 条 巡守人员发现故障时，应立即

发出警报信号，在故障地点设置停车信号。如了望困难，遇降雾、暴风雨雪沙天气或夜间，应点燃火炬，如离开故障地点奔迎列车时，应再燃置第二支火炬。当确知一端先来车时，无论单、复线均应先向该端设置响墩，再向另一端设置，然后返回故障地点监视。

如不知来车方向，应用喇叭连续发出警报信号，并注意倾听和了望，发现来车，应急速奔向列车，用手信号旗(灯)显示停车信号，并将响墩放置在能赶到的地点，迫使列车在故障地点前停车。

设有固定信号机时，应先使其显示停车信号，故障发生在站内线路、道岔上时，应立即通知车站值班员采取措施，使机车车辆不能通往该故障地点，并按本规则第 2.2.7 条的有关规定设置停车信号防护。

第 2.2.12 条 普通线路发生胀轨跑道时，应设置停车信号防护。如有轨缝可利用时，应串动钢轨恢复线路，并加强防爬锁定。如近处有水源(或洒水车)，可在钢轨上敷覆盖物，反复浇水，降低轨温。恢复线路后，视具体情况限速运行。

第 2.2.13 条 利用列车间隔施工，在车站与施工地点用电话联系的程序规定如下：

一、施工负责人应通过驻站防护员与车站值班员取得联系，掌握列车运行时刻，有效地利用列车间隔时间，计划好施工作业的数量和进度，安排好劳力、工具和材料，设好防护后才能施工；进行第 2.2.2 条规定的工作时，还应事先经车站值班员承认；在作业过程中应密切注意来车“预报”、“确报”等信号。

(1) 预报：车站对施工区间办理闭塞时，驻站防护员应立即向工地防护员发出预报；如系通过列车，则应提前一个车站(即邻站向本站发车时)发出预报。

(2) 确报：车站向施工区间发车时，驻站防护员应立即向工地防护员发出确报。如施工地点距车站较近或施工条件较复杂，而需提前预报、确报时，施工领导人应事先与驻站防护员商定明确，并通知全体防护员及施工人员知晓。

(3) 变更通知：对预报、确报有变化时，驻站防护员应向工地防护员发出变更通知。

二、工地电话防护员接到驻站防护员发出的预报、确报、变更通知后均应立即按规定信号(用喇叭、信号旗等)向施工领导人重复鸣示，直至对方以相同信号回答时为止。