

# 广东省交通运输厅关于城际铁路行车组织管理的办法（征求意见稿）

## 第一章 总 则

### 第一条 【制定目的和依据】

为规范广东省城际铁路行车组织工作，更好地保障广东省城际铁路安全运行，根据《中华人民共和国铁路法》《铁路安全管理条例》《广东省铁路安全管理条例》等有关要求，制定本办法。

### 第二条 【适用范围】

广东省辖区内的城际铁路行车组织工作适用本办法。

### 第三条 【主要内容及执行要求】

本办法规定了城际铁路行车组织基础，正常行车、非正常行车和施工组织等基本原则和执行要求。凡从事广东省城际铁路运输的企业和有关人员应按本办法规定执行，省管铁路运营行政主管部门应当对其执行情况实施监督检查。

## 第二章 行车组织基础

### 第四条 【基本原则和协作要求】

城际铁路行车组织工作，必须贯彻安全生产的方针，坚持高度集中、统一领导的原则。运输、机务、车辆、工务、通号、供电、信息等部门要发扬协作精神，主动配合，紧密联系，协同动作，不断提高效率，挖掘运输潜力，高质量完成旅客运输任务。

### 第五条 【设备条件】

铁路运输企业应做好工务、机车车辆（含动车组，下同）、牵引供电、

通信信号等设施的运行维护工作，确保设施设备系统兼容协调，能够按照最大设计能力稳定运行，保障行车组织需要，充分满足客流需求。

## **第六条 【设备兼容】**

铁路运输企业须确保线路、车辆、信号等技术设备具备跨运输企业运输的条件。跨运输企业运行列车的驾驶操作、行车指令应相互协调。

## **第七条 【跨线运输协议】**

跨运输企业运输时，相关运输企业要签订运输协议，明确双方在运输、交接、安全等方面的责任和权利，实现信息共享。

## **第八条 【列车运行图管理】**

铁路运输企业应统筹企业各专业部门，合理制定行车计划，内容包括列车运行图（列车运行计划）、动车组运用计划、施工维修计划、乘务计划等。

跨运输企业的列车运行图由省管铁路运营行政主管部门组织铁路运输企业统一编制。

铁路运输企业应建立行车指标统计分析制度，对行车计划进行持续改进和优化。

## **第九条 【列车运行图编制】**

列车运行图的编制应以满足客流需求为导向，综合考虑线路客流规律及线网衔接等因素，充分发挥设施设备能力，合理运用动车组和安排施工维修时间，合理确定线路运营时间及各时段的行车间隔、停站时间、行车交路等，优先保证跨线运输且客流较大的列车运行线。

列车运行图可根据客流变化编制一周内不同日期列车运行图；根据客流峰谷合理确定行车间隔，高峰时段应密集发车，满足公交化运营需要。遇重大活动需要时可提前或延长运营时间；铁路运输企业应配备充足的技术装备和人员，确保行车安全。

## **第十条 【按图行车】**

铁路运输企业应严格按列车运行图的要求组织运输生产工作，以保证列车按运行图运行。

### **第十一条 【调度指挥权限】**

城际铁路运输指挥应采用调度集中系统，其调度指挥工作由铁路运输企业调度指挥中心（含运营控制中心等，下同）实施，负责本企业线路范围的运营状态监控、运行调整和应急指挥等工作。跨铁路运输企业运营、分界口工作由铁路运输企业间共同协商完成，协商不成时由省管铁路运营行政主管部门协调解决。

铁路运输企业调度指挥中心应根据运营业务需要设置相应调度岗位，并明确岗位工作职责和技能要求。

### **第十二条 【调度区段】**

行车工作必须坚持集中领导、统一指挥、逐级负责的原则。

一个调度区段内由本区段列车调度员统一指挥，有关行车人员必须执行列车调度员的命令、指示，不得违反。

### **第十三条 【车站行车】**

车站设置车站值班员。在正常情况下，车站值班员担当值守工作。在设备故障、施工维修、非正常行车等情况下，车站值班员根据列车调度员指示，参与行车工作。

### **第十四条 【列车调度员职责】**

列车调度员应熟悉所辖区段主要行车设施设备和行车人员，注意列车在车站到发及区间的运行情况，正确、及时地处理临时发生的问题，精心编制和及时发布列车运行调整计划，及时准确发布有关行车命令和口头指示，及时布置重点工作，实现按列车运行图行车。

### **第十五条 【列车司机职责】**

列车司机在列车运行中，应当彻底瞭望，确认信号，认真执行呼唤应答

制度，遵守列车运行图规定的运行时刻和各项允许及限制速度，严格按信号显示要求行车，按规定精心操纵，确保列车安全正点。遇有信号显示不明或危及行车和人身安全时，应立即采取减速或停车措施。

#### **第十六条 【跨线运输信息交换】**

有跨线运输的铁路运输企业，应当建立运输生产信息传递机制，涉及运输生产的主要信息系统应当采用相同或兼容的模式，实现列车到发、编组等信息共享。与跨线或跨运输企业相邻的调度指挥区段，行车指挥信息应相互复示。

#### **第十七条 【列车上下行】**

在双线区间，列车应按左侧单方向运行。

列车运行方向，原则上以开往广州方向为上行，反之为下行。枢纽等特殊地段的列车运行方向，由铁路运输企业规定。

列车须按规定编定车次。上行列车编为双数，下行列车编为单数。在个别区间，使用直通车次时，可与规定方向不符。

#### **第十八条 【行车时刻及时钟】**

行车时刻，均以北京时间为标准，从零时起计算，实行24小时制。

铁路地面固定设备的系统时钟，应接入铁路时间同步网。

铁路行车房舍内和办理行车工作的有关人员均应备有钟表，钟表的时刻应与调度指挥中心的时钟校对。

#### **第十九条 【列车运行等级】**

列车运行等级顺序原则上按速度等级从高到低排序。开往事故现场救援、抢修、抢救的列车，应优先办理。特殊指定的列车或列车种类，其等级应在指定时确定。

#### **第二十条 【调度命令发布】**

调度指挥中心在组织指挥日常运输工作中，应及时正确发布与运输有关

的调度命令，行车有关单位和人员必须执行。

指挥列车运行的命令（运行揭示调度命令除外）和口头指示，只能由列车调度员发布。

调度命令发布前，应详细了解现场情况，听取有关人员的意见，命令内容、受令处所必须正确、完整、清晰。

**第二十一条 【行车凭证】**

城际铁路正方向应具备自动闭塞、反方向应具备自动站间闭塞的行车功能。使用自动闭塞、自动站间闭塞行车，动车组列车在完全监控、引导或部分监控模式下运行时，行车凭证为列控车载设备显示的允许运行的速度值。

当自动闭塞、自动站间闭塞不能使用时，应根据调度命令采用电话闭塞行车。使用电话闭塞行车时，列车占用区间的行车凭证为调度命令。

**第二十二条 【跨非城际铁路的行车凭证】**

城际铁路车站向衔接的其他线路车站发出列车时，有关行车凭证按城际铁路规定执行；城际铁路衔接的其他线路车站向城际铁路车站发出列车时，有关行车凭证按其他线路规定执行。

**第二十三条 【紧急制动距离】**

动车组紧急制动距离应符合表1限值规定。

表1 动车组紧急制动距离限值

| 制动初速度（km/h） | 紧急制动距离限值（m） |
|-------------|-------------|
| 160         | ≤1400       |
| 200         | ≤2000       |
| 250         | ≤3200       |
| 300         | ≤3800       |
| 350         | ≤6500       |

### **第三章 正常行车**

#### **第二十四条 【确认列车】**

每日天窗结束后开行动车组列车前，应开行确认列车；确认列车开行纳入列车运行图。

#### **第二十五条 【车门开关】**

动车组列车进站停车时，司机应确认列车在停车位置标停稳后方可开启站台侧的车门。动车组列车在车站出发时，由列车长确认旅客上下完毕后，通知司机关闭车门；司机在确认行车凭证、开车时间、车门关闭后，方可起动列车。

装备ATO自动关门的动车组列车，由系统根据开车时刻自动关闭车门，确认行车凭证后起动列车。

当列车满员拥挤时，车站工作人员和客运乘务人员应及时劝退旅客继续上车。

#### **第二十六条 【接发列车股道】**

车站应不间断地接发列车，严格按列车运行图行车。接发列车应在正线或到发线上办理，并应遵守下列原则：

1. 旅客列车应接入规定线路。
2. 动车组列车在车站办理客运业务时，须接入有站台的股道。
3. 通过列车原则上应在正线办理。

#### **第二十七条 【动车组编组】**

动车组为固定编组，单组动车组运用状态下不得解编，两组短编组同型动车组可重联运行。救援等特殊情况下，两组不同型号的动车组可重联运行。

超过检修期限的动车组禁止上线运行（经车辆部门鉴定的回送动车组除外）。

#### **第二十八条 【动车组运用保障】**

动车所应严格按相关检修规程维修整备动车组，确保动车组运用状态良好，确保运营所需动车组数量，并按时出动。

### **第二十九条 【动车组回送】**

动车组回送按旅客列车办理，原则上采用自走行方式。无动力回送时可根据回送技术条件加挂回送过渡车，使用客运机车牵引。

### **第三十条 【调车作业】**

车站、动车所的调车工作，应按列车运行图、车站或动车所的技术作业过程及调车作业计划进行。调车作业时，应使用规定的设备，认真执行作业标准，保证调车有关人员的人身安全及行车安全。调车作业一般不得影响列车运行。

动车组进行调车作业时，原则上采用自走行方式，凭地面信号机的显示运行。

### **第三十一条 【机车车辆防溜】**

铁路运输企业应综合考虑气候条件和线路、车辆等技术条件，制定机车车辆停留及防溜的具体办法。

### **第三十二条 【运营分析】**

每日运营结束后，调度指挥中心和车站应做好当日行车记录和相关统计分析工作。

## **第四章 非正常行车**

### **第三十三条 【一般处置原则】**

遇发生影响行车的设备故障（列车设备故障除外）时，原则上应先处理故障，后组织行车。设备故障暂时无法修复，确需组织行车时，应根据有关行车限制条件组织行车。

发生非正常情况时，现场行车有关人员须立即向列车调度员（车站值班

员)报告。列车调度员向行车有关人员了解情况时,有关人员须如实报告。

### **第三十四条 【恶劣天气行车一般要求】**

铁路运输企业应根据当地气候特点和国家有关规定,制定防洪、防汛等安全措施及恶劣气候条件下的行车办法,确保行车安全。

### **第三十五条 【启动应急预案】**

遇地震、洪涝、气象灾害等自然灾害或恐怖袭击、刑事案件等重大社会安全事件以及其它运营突发事件时,应及时向列车调度人员(车站值班员)报告,启动相应应急预案,必要时应采取扣停列车、封站、关闭出入口、疏散站车旅客等措施。

### **第三十六条 【危及行车安全】**

司机、其他行车有关人员等发现可能危及行车安全或运营秩序的情况时,应及时向列车调度人员(车站值班员)报告;遇突发严重危及行车安全的情况,可先行采取紧急安全防护措施,再报告列车调度员。

遇重大活动考虑客流需求和安全情况,必要时经批准发布调度命令,部分或全部列车可在某一个或几个车站不停车而直接通过,也可采取停运或加开动车组列车措施。

### **第三十七条 【重点设施设备安全防范】**

遇有暴风雨天气或地震,工务、通号、供电等设备管理单位应加强对重点地段和设备的检查。在天窗时间外,检查人员不得进入路肩和桥面范围内,必要时应封锁或限速,并做好防护后再检查。发现影响行车安全时,须及时通知列车调度员限速运行或封锁线路。

### **第三十八条 【控车设备故障】**

在接发列车的同时,接入列控车载设备故障的动车组列车、制动力部分切除的动车组列车、轨道车运行控制设备故障的其他列车,而接车线末端无隔开设备时,禁止办理相对方向同时接车和同方向同时发接列车。



### **第三十九条 【临时限速】**

需临时限速时，应由有关单位（人员）提出限速申请或由自然灾害及异物侵限监测系统报警提示。列车调度员应按规定发布临时限速调度命令，并设置列控限速（针对某一系列车的限速除外）；来不及，应立即通知司机限速运行，司机按列车调度员通知的限速要求控制列车运行。

### **第四十条 【设备故障处置】**

列车调度员（车站值班员）发现或接到线路、信号、通信、供电等设备故障的报告后，应立即进行处置，通知设备管理单位，在《行车设备检查登记簿》内登记。设备管理单位应及时在《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，写明行车限制条件。

设备管理单位人员或其他人员发现行车设备故障时，应立即通知列车调度员（车站值班员），发现设备故障危及行车和人身安全时，应立即通知列车司机停车并报告列车调度员（车站值班员）。

### **第四十一条 【列车故障处置】**

列车运行中出现故障，司机应按车载信息监控装置的提示，按规定及时处理。经处置确认无法正常运行时，司机应按车载信息监控装置的提示和其他有关要求，选择维持运行或停车等方式，并报告列车调度员（车站值班员），车站值班员报告列车调度员。

列车在区间被迫停车不能继续运行时，司机应根据需要迅速请求救援；可能妨碍邻线时，司机应立即通知邻线上运行的列车和列车调度员（两端站）。

### **第四十二条 【灾害天气行车】**

列车运行途中接到大风、暴雨、地震等遇恶劣天气，以及异物侵限报警信息时，列车调度员应根据报警提示向相关列车发布限速运行或禁止运行的

调度命令。对来不及发布调度命令的列车，立即通知司机限速运行或停车。司机接到调度命令或通知后，应立即采取措施。需要检查处理的，应立即通知设备管理单位赶赴现场检查处理。

#### **第四十三条 【火灾爆炸处置】**

司机发现列车发生火灾、爆炸或接到列车发生火灾、爆炸的通知及报警时，须立即停车（停车地点应尽量避免开长大隧道等，选择便于旅客疏散的地点），报告列车调度员（车站值班员），车站值班员报告列车调度员。列车调度员（车站值班员）接到报告后，立即通知邻线相关列车及本线后续列车停车，不再向区间放行列车。现场需停电时，列车调度员通知供电调度员停电。需组织旅客疏散时，司机得到邻线列车已扣停的通知后，转告列车工作人员将旅客疏散到安全地带。

列车发生火灾、爆炸后，重联动车组列车需解编时，由动车组机械师（无动车组机械师为相关胜任人员）负责引导，司机确认并拉开安全距离。解编后，动车组应分别按规定采取防溜措施。

#### **第四十四条 【联合应急处置机制】**

城际铁路的管理应建立联合应急处置机制。运营单位应共同制订应急预案，并联合发文实施。遇发生自然灾害、设备故障、行车事故等特殊情况下，应及时按规定启动和响应。

应急处置及救援过程必须坚持集中统一指挥的原则。调度指挥中心为救援指挥中心；有关部门和单位均应服从救援指挥中心指挥。在应急处置及救援过程中，发生自然灾害、设备故障、行车事故的属地运营单位负责现场组织指挥工作，并制订救援、抢修方案，调度指挥中心组织实施。

#### **第四十五条 【救援方式】**

列车调度员接到救援申请，应根据实际情况，可选择使用机车、救援列车、动车组救援，按规定发布调度命令封锁区间；也可使用热备动车组组织

旅客换乘。

## **第五章 施工组织**

### **第四十六条 【养护维修原则】**

城际铁路基础设施的养护维修工作，应实现机械化、自动化、专业化、信息化，落实责任制和检验制，坚持以预防为主、检修与保养并重、预防与整治相结合的原则，合理确定检修项目和检修周期，组织定期检查，加强日常维修，提高设备质量。

影响行车的铁路基础设施应当实行天窗修制度，并采用综合维修模式，坚持“严检慎修”的原则，实现设备状态修与预防性计划修相结合的维修方式。

### **第四十七条 【检修一般要求】**

城际铁路基础设施应保持完整良好状态。根据设备变化规律、季节特点，安排设备检修。检修单位应保证检修质量符合规定的标准和使用期限，并经检验合格后，方准交付运用。

### **第四十八条 【施工前后限速】**

凡影响行车的施工、维修作业，都必须纳入天窗，不得利用列车间隔进行。线路、桥隧、信号、通信、接触网及其他行车设备的施工，力争开通后不降低行车速度。维修作业开始前不限速，结束后应达到正常放行列车条件。

### **第四十九条 【施工计划】**

运营单位应合理安排施工作业计划；凡影响行车的施工、维修作业，都必须严格按批复的施工作业计划执行（临时抢修施工除外），不得随意变更。

### **第五十条 【施工维修防护】**

凡影响行车的施工维修，均应按规定设置防护。未设好防护，禁止开工。

施工维修作业时，应严格遵守作业人员、安全防护制度和机具避车制度，

采取措施保证运营列车和作业人员安全。

#### **第五十一条 【施工登销记】**

施工维修单位应严格落实登、销记手续，做好施工安全防护。运营单位专业部门须指定一名胜任人员，作为本专业部门作业单位与调度指挥中心的联络员；在车站办理登、销记手续时，由相关单位驻站联络员；联络员负责向作业单位（配合单位）作业负责人传达有关命令。

#### **第五十二条 【施工后开通运营】**

施工维修作业完毕后，须及时向调度指挥中心或车站联络员报告并办理销记手续。施工单位及设备管理单位应当严格掌握开通条件，经检查满足放行列车的条件，且设备达到规定的开通速度要求，办理开通登记，及时开通区间。施工作业完毕，但未达到正常放行列车条件时，施工联络员应在《行车设备施工登记簿》内登记行车限制条件；在设备达到正常放行列车条件后，及时销记。线路状态未恢复到准许放行列车的条件，禁止撤除防护、放行列车。

### **第六章 附 则**

#### **第五十三条 【行车安全主体责任】**

铁路运输企业是本企业行车安全的责任主体，其法定代表人是本企业行车安全管理工作的第一责任人。。

#### **第五十四条 【细化办法和职责】**

铁路运输企业应根据本办法制定本企业的行车组织规则、设备管理制度和作业标准，加强职工业务培训。铁路运输企业工作人员必须坚守岗位，各尽其责，按照岗位职责实行标准作业，确保行车安全。

#### **第五十五条 【安全管理机构】**

铁路运输企业应建立行车安全管理制度，设置专门的行车安全监察机构，

应定期分析、研究行车安全工作，及时处理行车安全工作中的问题。

**第五十六条 【参照执行】**

广东省市域（郊）铁路纳入城际铁路调度指挥中心管理的，参照本办法执行。

**第五十七条 【解释权限】**

本办法由广东省交通运输厅负责解释。

**第五十八条 【施行时间】**

本办法自     年   月   日起施行，有效期3年。