

铁路营业线施工安全管理办法

第一章 总 则

第 1 条 为加强铁路营业线施工安全管理，确保行车、人身和施工安全，根据《中华人民共和国安全生产法》、《铁路运输安全保护条例》、《建设工程安全生产管理条例》、《铁路技术管理规程》、《铁路 200～250km/h 既有线技术管理办法》、《铁路客运专线技术管理办法（试行）》（200～250km/h 部分）、《铁路客运专线技术管理办法（试行）》（300～350km/h 部分）、《铁路交通事故调查处理规则》等法律、法规和规章，制定本办法。

第 2 条 本办法适用于国家铁路及国家铁路控股的合资铁路的营业线施工安全管理，邻近营业线施工纳入营业线施工安全管理范畴。

铁路营业线施工是指影响营业线设备稳定、使用和行车安全的各种施工作业，按组织方式、影响程度分为施工和维修两类。

邻近营业线施工是指在营业线两侧一定范围内，新建铁路工程、既有线改造工程及地方工程等影响或可能影响铁路营业线设备稳定、使用和行车安全的施工作业。

第 3 条 本办法将铁路营业线分高速铁路和普速铁路进行管

理。高速铁路相关联络线及动车走行线、新建设计速度 200km/h 的铁路及相关联络线和动车走行线按高速铁路管理。既有线提速 200～250km/h 区段按普速铁路管理。普速铁路分为繁忙干线、干线和其他线路，繁忙干线及干线名称见附件 1。

第 4 条 本办法规定了铁路营业线施工分类、天窗和慢行规定、等级划分、施工组织领导、施工方案审核、施工计划编制及审批、集中修和维修天窗组织实施，明确了施工过渡工程、验收交接的要求和施工安全管理责任，明确了施工考核及奖惩的基本制度。

第 5 条 铁路营业线施工必须把确保安全放在首位，坚持“安全第一、预防为主、综合治理”的方针，建设、设计、施工、监理、行车组织、设备管理等单位和部门必须严格执行本办法和施工管理有关规定。

第 6 条 铁路营业线施工是运输组织的重要组成部分，要坚持运输、施工兼顾的原则，加强施工计划管理，加强施工组织和施工期间的运输组织，按计划、有组织地进行各项施工，积极推广使用技术先进的施工机具和施工方法，提高施工作业效率和质量。

第二章 营业线施工项目

第 7 条 施工项目

1. 线路及站场设备技术改造，增建双线、新线引入、电气化

改造等施工。

2. 跨越、穿越线路、站场的桥梁、涵洞、管道、渡槽和电力线路、通信线路、油气管线以及铺设道口、平过道等设备设施的施工。

3. 在铁路安全保护区内架设、铺设管道、渡槽和电力线路、通信线路、杆塔、油气管线等设施的施工。

4. 在规定的安全区域内实施爆破作业，在线路隐蔽工程（含通信、信号、电力电缆径路）上作业，影响路基稳定的各种施工。

5. 在信号、联锁、闭塞、CTC/TDCS、列控等行车设备上的大中修、改造施工。

6. 影响营业线正常运营的铁路重要信息系统运行环境改造、软硬件平台更新、应用软件变更等施工。

7. 设置在线路上的安全检测、监控设备的新建、技术改造、大中修及 TPDS 设备标定施工。

8. 承载行车通信业务的通信网络调整施工和中断行车通信业务的通信设备施工。本办法中行车通信业务是指列车调度语音通信、无线调度命令信息、无线车次号校核信息以及列控数据等与列车运行相关的信息传送业务和承载列车控制、CTC/TDCS、信号闭塞、5T、牵引供电远动、防灾监控等系统的网络通道。

9. 线路大中修，路基、桥隧涵大修及大型养路机械施工。

10. 成段破底清筛、更换钢轨或轨枕，成组更换道岔（含钢轨伸缩调节器），更换轨枕板施工。

11. 无缝线路应力放散。
12. 牵引供电变配电设备、电力、接触网技术改造及大修施工。
13. 车站站台、雨棚、天桥等建筑物及客运上水和吸污设备、站场供水设施技术改造及大中修施工。
14. 高速铁路线路、路基、桥隧涵病害整治，冻害整治，更换轨枕（板）及道岔主要部件等施工。
15. 高速铁路整锚段更换接触线、承力索，更换接触网支柱，隧道内接触网预埋件整治等施工。
16. 其他影响营业线设备稳定、使用和行车安全的施工。

第 8 条 维修项目

维修项目是指作业开始前不需限速，结束后须达到正常放行列车条件，并且在维修天窗时间内能完成的项目。高速铁路维修天窗作业项目见附件 3，普速铁路维修天窗作业项目见附件 4。

第三章 天窗和慢行规定

第 9 条 天窗是指列车运行图中不铺画列车运行线或调整、抽减列车运行线为施工和维修作业预留的时间，按用途分为施工天窗和维修天窗。规定如下：

1. 高速铁路天窗原则上不应少于 240 分钟。
2. 普速铁路施工天窗：技改工程、线桥大中修及大型养路机械作业、接触网大修及改造时，不应少于 180 分钟。

3. 普速铁路维修天窗：双线不应少于 120 分钟，单线不应少于 90 分钟。

维修天窗在时间安排上应与施工天窗重叠套用，除春运、节假日及铁道部调度命令停止外，原则上每月每区间不应少于 20 次(双线为单方向)。维修单位确不需要时，经主管业务处室处长或副处长批准，可不申请或减少天窗次数、时间，不计入天窗修考核。不影响正线及区段通过能力的到发线维修天窗时段，由铁路局具体规定。

4. 各条线路天窗时间和位置在编制列车运行图时确定。铁路局因施工、维修需要临时调整高速铁路、繁忙干线和影响跨局运输的干线天窗时，必须报铁道部运输局批准。

5. 普速铁路双线车站同时影响上下行正线的渡线道岔或影响全站信号设备正常使用的电务为主、工务综合利用的设备检修，每月应保证 2 次垂直天窗，每次不少于 30 分钟。编组、区段站，可按接发列车方向划分联锁区，按联锁区每月应保证 1 次不少于 30 分钟天窗。

6. 编组、区段站每个供电臂每月应保证 1 次不少于 30 分钟封锁停电时间。电气化双线区段每月应适当安排垂直检修天窗。

7. 不影响跨局运输的干线和其他线路，根据施工和维修需要，铁路局可适当增加天窗时间和次数或对天窗时段进行调整。

第 10 条 施工天窗和维修天窗的安排，按以下规定办理：

1. 施工天窗的安排：

(1) 繁忙干线集中修、高速铁路、图定货物列车对数小于 12 对的普速铁路施工时可连续安排施工天窗。

(2) 其余各线周六、周日不安排施工天窗。

2. 维修天窗的安排：

(1) 高速铁路每日安排维修天窗。

(2) 普速铁路轨道结构为新Ⅱ型或Ⅲ型轨枕、Ⅰ级以上道砟、无缝线路区段，周一至周四安排维修天窗，周五、周六、周日不安排维修天窗；其他区段周一至周五安排维修天窗，周六、周日不安排维修天窗。

第 11 条 各项施工、维修作业要采用平行作业的方式，综合利用天窗，提高天窗的利用率。要严格按照运行图预留的慢行附加时分控制线路慢行处所，繁忙干线和干线原则上单线 1 个区段慢行处所不超过 2 处，双线 1 个区段每个方向慢行处所不超过 2 处，同一区间内慢行处所不超过 1 处（包括施工慢行处所）。各项施工要按规定控制慢行速度和慢行距离。

针对施工需要，编制施工分号运行图时，可依据慢行附加时分，适当增加施工慢行处所。滚动施工阶梯提速，按一处慢行处所掌握。施工后产生的慢行在 12 小时以内恢复常速时，可不统计慢行处所。

第 12 条 各项施工作业，施工点前不得安排慢行。大机清筛、换轨、更换道岔、路基处理车施工时，在运行图条件允许的情况下，应适当增加天窗时间。增加天窗时间影响图定跨局旅客列车

开行时，必须报铁道部运输局批准。

第四章 营业线施工等级划分

第 13 条 高速铁路施工等级分为三级。

1. I 级施工

(1) 超出图定天窗时间且需要调整图定跨局旅客列车开行（含确认列车）的大型站场改造、新线引入、全站信联闭改造、CTC 中心系统设备及列控系统设备改造、换梁、上跨铁路结构物等施工。

(2) 中断跨局行车通信业务且影响范围内有图定列车运行的 GSM-R 核心网络设备施工。

2. II 级施工

(1) 不需要调整图定跨局旅客列车开行（含确认列车）的站场改造、新线引入、全站信联闭改造、CTC 中心系统设备及列控系统设备改造、整锚段更换接触线或承力索、换梁、上跨铁路结构物施工。

(2) 中断跨局行车通信业务且影响范围内没有图定列车运行以及中断本铁路局行车通信业务且影响范围内有图定列车运行的通信网络设备施工。

3. III 级施工

除 I 级、II 级施工以外的各类施工。

第 14 条 普速铁路施工等级分为三级。

1. I 级施工

(1) 繁忙干线封锁 5 小时及以上、干线封锁 6 小时及以上或繁忙干线和干线影响信联闭 8 小时及以上的大型站场改造、新线引入、信联闭改造、电气化改造、CTC 中心系统设备改造施工。

(2) 繁忙干线和干线大型换梁施工。

(3) 繁忙干线和干线封锁 2 小时及以上的大型上跨铁路结构物施工。

(4) 中断繁忙干线 6 小时及以上或干线 7 小时及以上且同时中断两站以上行车通信业务的通信网络设备施工。

2. II 级施工

(1) 繁忙干线封锁正线 3 小时及以上或影响全站（全场）信联闭 4 小时及以上的施工。

(2) 干线封锁正线 4 小时及以上或影响全站（全场）信联闭 6 小时及以上的施工。

(3) 繁忙干线和干线其他换梁施工。

(4) 繁忙干线和干线封锁 2 小时以内的大型上跨铁路结构物施工。

(5) 中断繁忙干线 4 小时以上或干线 5 小时以上且同时中断两站以上行车通信业务的通信网络设备施工。

大型养路机械维修、清筛，人工处理路基基床，成段更换钢轨和轨枕以及不影响邻线正线行车的更换道岔施工除外。

3. III级施工

除 I 级、II 级施工以外的各类施工。

第 15 条 维修等级分为二级。

高速铁路和普速铁路按照作业复杂程度和设备影响范围，维修项目分为 I 级维修和 II 级维修。具体项目等级见附件 3、附件 4。

第五章 营业线施工组织领导

第 16 条 为加强施工组织领导，铁路局、站段应成立施工协调小组。

1. I 级施工由铁路局分管运输副局长、有关分管副局长担任施工协调小组正、副组长，成员由行车组织、设备管理、建设、设计、施工、监理、安监等有关部门和单位负责人组成。

2. II 级施工由铁路局运输处、施工主体项目业务处室分管副处长担任施工协调小组正、副组长，成员由行车组织、设备管理、建设、设计、施工、监理、安监等有关部门和单位主管人员组成。

3. III级施工：

(1) 普速铁路III级施工和高速铁路在车站登记的III级施工由车务段（直属站）分管副段长（副站长）担任施工协调小组组长、设备管理单位分管副段长担任施工协调小组副组长（建设项目由建设项目管理机构分管负责人担任施工协调小组副组长），成员由行车组织、设备管理、建设、施工等有关单位成员组成。

(2) 高速铁路在调度所登记的Ⅲ级施工，按照施工主体项目专业，由设备管理单位分管副段长担任施工协调小组组长（建设项目由建设项目管理机构分管负责人担任施工协调小组组长、设备管理单位分管副段长担任施工协调小组副组长），成员由行车组织、设备管理、建设、施工等有关单位成员组成。

(3) 施工协调小组组长（副组长）因Ⅲ级施工较多等原因不能亲自到现场组织时，可委托车间副主任及以上级别胜任人员。

第 17 条 施工协调小组的主要职责：

1. 负责组织相关部门和单位协调解决营业线施工、运输、安全等问题，做到运输、施工统筹兼顾，确保行车、人身和施工安全。

2. 负责施工现场的组织协调工作。检查施工前的准备工作，检查各项安全措施的实施，掌握施工进度，维护施工期间的运输秩序，协调解决施工各部门临时发生的问题。

3. 负责组织召开施工预备会和总结会。

4. I、II级施工协调小组负责审定相应施工等级的施工方案、施工过渡方案、施工安全措施等。

第 18 条 施工负责人由施工单位按照施工等级安排相应人员担当。

1. 建设项目 I 级施工由标段项目负责人担当，II 级施工由标段副职担当，III 级施工由分项目负责人（副）担当。

2. 技术改造、大中修项目 I 级施工由施工单位负责人担当，II 级施工由施工单位分管副职担当，III 级施工由施工单位段领导或车间主任（副）担当。

3. 配合人员资格由铁路局规定。

第 19 条 施工负责人的主要职责：

1. 负责施工现场的组织指挥工作。检查施工和开通前的各项准备工作，指挥现场施工，安排施工防护，确认放行列车条件等。

2. 负责协调解决施工中发生的问题，协调各单位施工作业，掌握施工进度，反馈现场信息，及时向施工协调小组汇报施工情况。

3. 负责总结分析施工组织、进度和安全等情况，对施工现场的安全负责。

第 20 条 维修的组织领导工作由设备管理单位负责。I 级维修负责人由车间主任（副）担当（I 级维修较多时，车间主任可委托车间干部担当），II 级维修负责人由工（班）长担当。

第 21 条 施工现场为两个及以上施工单位综合利用天窗在同一区间作业时，由运输部门指定施工（维修）主体单位，明确主体施工（维修）负责人。主体施工（维修）负责人负责协调各单位施工组织，各单位必须服从主体施工（维修）负责人指挥，按时完成施工和维修任务，确保达到规定的列车放行条件。

两个及以上单位作业车进入同一个区间移动作业时，由主体

施工（维修）负责人统一划分各单位作业车作业范围及分界点，作业单位必须按规定分别进行防护。

第 22 条 为强化天窗修的管理，各铁路局要成立天窗修领导小组，下设天窗修管理办公室。其主要职责：加强天窗修管理和考核工作，检查指导有关单位实施天窗修基础管理、现场作业及安全措施的制作和落实，协调、解决天窗修出现的问题，负责考核天窗兑现率和利用率，定期总结工作，不断提高天窗修质量。

铁路局运输、工务、电务、供电、车辆、房建等部门是实施天窗修的主要责任部门，要确定专(兼)职管理人员，在天窗修领导小组的领导下，负责本部门天窗修的日常管理工作。

第 23 条 设备管理单位要实时掌握施工和维修作业动态，段调度要对当天施工和维修作业计划、作业进度、安全防护措施、盯控干部到岗离岗情况实时掌握并记录。

第六章 营业线施工计划审批权限

第 24 条 营业线施工实行铁道部、铁路局、车务段（直属站）分级管理，逐级审批制度。

第 25 条 铁道部负责审批的施工计划

1. 影响高速铁路和普速铁路跨局旅客列车（含高速铁路确认列车）停运、变更运行区段、改变始发终到时刻和局间分界站运行时刻的施工。

2. 影响繁忙干线和干线跨局货物列车停运的施工。

3. 调整繁忙干线和干线跨局货物列车编组计划的施工。
4. 调整繁忙干线和干线跨局车流运行径路，实行迂回运输的施工。
5. 变更繁忙干线和干线跨局货物列车牵引定数的施工。
6. 编制跨局施工分号列车运行图的施工。
7. 繁忙干线封锁正线 180 分钟及以上、影响全站（全场）信联闭 240 分钟及以上的施工。
8. 因特殊原因，繁忙干线（大秦线，石太线，侯月线，新焦线，新菏线，兖菏线除外）慢行处所超过本办法第 11 条之规定时。繁忙干线施工慢行区段划分见附件 2。
9. 中断跨局行车通信业务的施工。
10. 中断繁忙干线 6 小时及以上或干线 7 小时及以上且同时中断两站以上行车通信业务的通信网络设备施工。

铁道部审批的施工，由铁路局进行施工方案审核和施工计划编制，并制定运输调整方案和安全措施。铁道部运输局组织相关部门进行审批，运输调整由运输部门负责，施工方案由各专业部门对口负责。铁路局依据铁道部批复，编制具体施工计划并组织实施。

第 26 条 维修计划和铁道部负责审批以外的施工计划，全部由铁路局负责审批。

正线、到发线以外的对运输影响较小的施工计划审批权限，由铁路局界定。

第 27 条 大型客运站、枢纽、高速铁路、繁忙干线和干线影响较大的Ⅰ级施工，按规定须铁道部审批时，由铁路局分管领导组织研究，提出施工方案、运输组织和安全措施等报铁道部运输局。根据施工对运输的影响情况，运输局组织相关铁路局及施工单位进行专题研究审定。

第 28 条 影响行车或影响行车设备稳定、使用的施工项目未经申报批准严禁施工，擅自施工或擅自扩大施工内容和范围的，一经发现立即停工并追究施工单位责任。

第七章 营业线施工方案审核

第 29 条 施工方案由施工单位制定，经相关设备管理单位会签后，上报铁路局主管业务处室，其中建设项目施工方案应先报项目管理机构预审，再报铁路局主管业务处室。提报的施工方案应包括：施工项目及负责人、作业内容、地点和时间、影响及限速范围、设备变化、施工方式及流程、施工过渡方案、施工组织、施工安全和质量的保障措施、施工防护办法、列车运行条件、验收安排等基本内容。

第 30 条 施工方案由铁路局主管业务处室负责组织审查，初步确定施工等级，Ⅰ、Ⅱ级施工分别报Ⅰ、Ⅱ级施工协调小组审定，Ⅲ级施工由有关业务处室共同审定。

第 31 条 施工方案审核通过后，施工单位应与设备管理单位和行车组织单位按施工项目分别签订施工安全协议。

设备管理单位在自管范围内进行的维修作业，不需签订施工安全协议，涉及到非自管设备时应与相关单位签订施工安全协议。

施工安全协议书的基本内容应包括：①工程概况（施工项目、作业内容、地点和时间、影响范围）；②施工责任地段和期限；③双方所遵循的技术标准、规程和规范；④安全防护内容、措施及专业结合部安全分工（根据工点、专业实际情况，由双方制定具体条款）；⑤双方安全责任、权利和义务（包括共同安全职责和双方各自安全职责）；⑥违约责任和经济赔偿办法（包括发生铁路交通事故责任事故时双方所承担的法律 responsibilities）；⑦安全监督检查和基建、更新改造项目配合费用；⑧法律法规规定的其他内容。

施工单位在提报施工计划申请时，必须同时提报施工安全协议。未签订施工安全协议的施工计划申请，铁路局主管业务处室不予审核，严禁施工。

第八章 营业线施工计划编制

第 32 条 营业线施工计划分为年度轮廓施工计划、月度施工计划、施工日计划和维修计划。

第 33 条 铁道部运输局负责全路繁忙干线集中修年度轮廓施工计划的编制，审批高速铁路、繁忙干线、干线部管施工项目月度施工计划和繁忙干线及干线分界口施工停运计划；铁路局运输处负责组织编制本铁路局年度轮廓施工计划、月度施工计划；铁

路局调度所负责编制施工日计划，高速铁路、繁忙干线部管施工的日计划须由铁路局调度所报运输局调度部审核。

第 34 条 铁路局运输处于每年 12 月初组织有关业务处室编制铁路局次年年度轮廓施工计划，各业务处室应提前提出部门年度轮廓施工计划。年度轮廓施工计划包括：站场、线路、桥隧、信联闭、通信、接触网等行车设备大、中修及技术改造等主要施工。在此基础上，铁道部运输局组织有关铁路局于每年 12 月份召开次年繁忙干线集中修年度轮廓施工计划协调会，协调铁路局繁忙干线集中修年度轮廓施工计划。

第 35 条 铁路局运输处负责编制铁路局月度施工计划（格式见附件 6）。

1. 施工单位应于每月 9 日前将次月施工计划申请上报铁路局主管业务处室（建设项目施工计划申请应先报项目管理机构预审，再报主管业务处室）。各业务处室对施工计划申请进行审查汇总，由主管处长批准后，于 11 日前向运输处提出月度施工计划申请表。

2. 运输处每月组织相关业务处室和主要施工单位审查编制月度施工计划，主要内容报分管运输副局长决定。月度施工计划经分管运输副局长批准后，以铁路局文件下发各站段和有关施工单位。

3. 双线车站电务为主、工务综合利用的每月每站 2 次、每次不少于 30 分钟的设备检修垂直天窗，分站别在月度施工计划中

公布（或在运行图文件中公布）。

4. 超出维修天窗时间的区间装卸路料计划应纳入月度施工计划；未纳入月度施工计划的临时区间装卸路料，有关业务处室提前 3 日向调度所提出计划，由调度所负责协调安排。防洪、抢险区间装卸路料由调度所及时安排。

第 36 条 铁道部运输局负责审批部管施工项目月度施工计划及繁忙干线和干线分界口停运计划，审批程序如下：

1. 每月 13 日前，铁路局运输处与相关处室及施工单位协调编制次月高速铁路、繁忙干线和干线部管施工项目申请计划及繁忙干线和干线分界口停运申请计划，经分管运输副局长批准后，繁忙干线施工申请计划经铁道部施工计划管理系统、其余以文电形式上报运输局调度部，同时抄送运输局相关专业部门。

对于繁忙干线和干线以外的其他线路影响跨局运输的施工，施工计划可由施工铁路局与相邻铁路局商定后报铁道部备案。

2. 铁道部运输局每月 17 日左右组织相关部门研究确定次月部管施工项目月度施工计划。

3. 部管施工项目月度施工计划及繁忙干线和干线分界口停运计划，经铁道部运输局调度部主任（副主任）批准后，于每月 20 日前以铁道部文电形式下达有关铁路局，纳入铁路局月度施工计划。

第 37 条 铁路局调度所负责铁路局施工日计划的编制，程序

如下：

1. 施工单位于施工前 3 日将施工日计划申请报铁路局主管业务处室（建设项目施工日计划申请应先报项目管理机构预审，再报主管业务处室），主管业务处室审核（盖章）后，于施工前 2 日 9:00 前向调度所施工调度室提报施工日计划申请。

2. I 级施工、高速铁路和繁忙干线部管施工项目，铁路局调度所于施工前 2 日 15:00 前将施工日计划提报铁道部运输局调度处，运输局调度处根据铁道部月度施工计划和批准的施工文电进行审核后，于施工前 2 日 18:00 前将施工日计划反馈相关铁路局调度所。

3. 编制施工日计划应以月度施工计划为依据，施工调度室应将主管业务处室提报的施工日计划申请与月度施工计划（批复文电）进行核对，编制施工日计划，经铁路局运输处主管副处长或调度所主任（副主任）审批后，纳入调度日计划。I 级施工、高速铁路和繁忙干线部管施工项目的施工日计划于施工前 1 日 15:00 前报铁道部运输局调度处。

4. 施工调度室于施工前 1 日 12:00 前（0:00-4:00 执行的施工日计划于前 1 日 8:00 前）将施工日计划下达有关机务段、动车段、运转车长所属单位和车务段（直属站），传（交）主管业务处室、相关列车调度和计划调度台。主管业务处室负责通知施工单位、配合单位，车务段（直属站）负责通知相关车站。

第 38 条 高速铁路维修计划实行日计划，编制程序如下：

1. 设备管理单位于维修作业前 3 日向本铁路局主管业务处室提报计划申请，铁路局主管业务处室根据设备管理单位的提报，与其他主管业务处室沟通协调后编制本专业维修计划，于维修作业前 2 日 9:00 前报铁路局调度所施工调度室，施工调度室负责审核维修日计划。

2. 施工调度室于维修作业前 1 日 12:00 前将维修日计划传（交）有关调度台及主管业务处室、相关车务段（直属站）。主管业务处室负责通知作业单位、配合单位，车务段（直属站）负责通知相关车站。

3. 综合利用天窗时，由铁路局调度所指定维修主体单位，维修主体单位的确定方法由铁路局规定。

第 39 条 普速铁路维修计划实行周计划。维修日期、天窗时间由运输处在月度施工计划文件中公布，具体维修作业计划由设备管理单位向有关车务段（直属站）提报，由车务段（直属站）负责审核、编制后，报调度所安排实施。各设备管理单位提报维修天窗计划时，要注明作业项目、地点、作业负责人、配合单位、影响范围等。普速铁路维修计划编制程序由铁路局制定。

第 40 条 铁路局所管设备越过局间分界站延伸至相邻铁路局调度指挥区段时（简称延伸段），按下列规定办理。

1. 延伸段的施工计划：由施工单位向本铁路局提报施工方案，本铁路局按规定程序审核。施工方案审核后，由施工单位于每月 9 日前向调度管辖区段铁路局运输处提报经本铁路局主管业

务处室审核（盖章）的次月施工计划申请（附带施工方案审核资料、施工安全协议），由调度管辖区段铁路局安排月度施工计划，部管施工项目由调度管辖区段铁路局按规定报部审批。施工单位于施工前 3 日将施工计划报本铁路局主管业务处室，经主管业务处室审核（盖章）后，于施工前 2 日 9:00 前向调度管辖区段铁路局调度所施工调度室提报施工计划申请，由调度管辖区段铁路局调度所编制、下达施工日计划，发布施工调度命令。施工现场组织实施工作由本铁路局负责。

2. 高速铁路延伸段的维修计划：设备管理单位于维修作业前 4 日向本铁路局主管业务处室提报计划申请，本铁路局主管业务处室与局内相关业务处室沟通协调后，于维修作业前 3 日向调度管辖区段铁路局主管业务处室提报计划申请，由调度管辖区段铁路局主管业务处室编制维修计划并向调度所提报。

3. 普速铁路延伸段的维修计划：由设备管理单位向调度管辖区段车务段（直属站）提报，由车务段（直属站）负责审核、编制后，报调度所安排实施。

第 41 条 在线间距不足 6.5m 地段进行清筛、成段更换钢轨及轨枕、成组更换道岔、成锚段更换接触网线索作业时，邻线列车应限速 160km/h 及以下，做好隔离并按规定进行防护。施工单位在提报施工计划时，应提出邻线限速的条件。

第九章 计划变更及临时施工

第 42 条 未纳入月度施工计划的施工项目原则上不准进行施工。特殊情况必须施工时，由施工单位提出施工申请，并签订安全协议，制定安全措施，通过主管业务处室审查（建设项目施工计划应先报项目管理机构预审），经分管运输副局长（总调度长）批准，由运输处安排施工。需增加部管施工项目时，铁路局提前 10 天向铁道部运输局提出申请电报（涉及修改 LKJ 基础数据、旅客列车提前开车和停站变化、快运货物班列提前开车和装卸车组织站变化的须提前 15 天），经铁道部运输局批准后方可安排施工。

第 43 条 月度施工计划原则上不准变更。特殊情况必须进行调整时，由施工单位提前 5 天向铁路局主管业务处室和运输处提出书面申请，由运输处调整施工计划。涉及 LKJ 基础数据变化的施工日期不得提前。

纳入月度施工计划的施工项目原则上不准停止施工，因专特运及调整车流等原因需停止施工时，须经分管运输副局长（总调度长）批准并于前日 14：00 前以调度命令通知有关单位。

已批准的部管施工项目需停止施工时，须经铁道部运输局调度部主任（副主任）批准。

对于停止的施工，铁道部运输局调度部和铁路局调度所应尽快重新安排，因停止施工引起的本月未按月计划完成的连续性施工，可顺延至下月。

第 44 条 维修计划下达后，因特殊原因需临时增加维修作业时，在不与其他施工及维修作业产生冲突的前提下，高速铁路由设备管理单位报主管业务处室、普速铁路由设备管理单位报车务段（直属站）审核同意后，报铁路局调度所实施。铁路局所管设备越过局间分界站延伸至相邻铁路局调度指挥区段时，高速铁路由调度管辖铁路局业务处室、普速铁路由调度管辖铁路局车务段（直属站）审核同意后，报铁路局调度所实施。

第 45 条 综合检测列车及设备管理单位发现 160km/h 以上区段行车设备需要临时维修时，由设备管理单位向铁路局主管业务处室提出申请，经主管业务处室审核后会同调度所向分管运输副局长（总调度长）汇报并同意后，由调度所及时安排。

第 46 条 对突发性设备故障和灾害的紧急抢修及轨道状态超过临时补修标准和重伤设备处理等需临时封锁要点的施工，按下列程序办理：

1. 需临时封锁要点时，由设备管理单位向铁路局主管业务处室提出申请，主管业务处室审查，经分管运输副局长（总调度长）批准后，由调度所安排施工。

2. 危及行车安全需立即抢修时，设备管理单位按规定采取措施，在《行车设备检查登记簿》内登记，高速铁路经调度所值班主任（副主任）批准，普速铁路通过车站值班员报告铁路局列车调度员经调度所值班主任批准，发布调度命令进行抢修，设备管理单位同时通知配合单位和铁路局主管业务处室。

第十章 跨局通信施工

第 47 条 中断跨局行车通信业务及需要其他铁路局配合的跨局通信施工，施工总体方案由施工申请铁路局编制、审核。

跨局通信施工方案制定程序：施工申请铁路局电务处以书面形式，向受施工影响的铁路局电务处函告施工方案；需其他铁路局配合施工时，施工申请铁路局电务处还须向施工配合铁路局电务处函告施工方案以及需要配合的施工项目、时间等内容。

受施工影响铁路局电务处在收到施工通知函后 5 天内会同本铁路局相关部门，对本铁路局管内施工受影响范围、时间及施工影响区段运输调整方案（或行车通信方式调整方案）等事项进行书面回函确认并附管内功能验证方案；施工配合铁路局电务处在收到施工通知函后 5 天内，对施工配合项目、时间进行书面回函确认并附管内配合施工方案。

第 48 条 跨局通信施工的等级，由施工申请铁路局、施工配合铁路局和受施工影响铁路局按照施工等级划分规定分别确定。

第 49 条 中断跨局行车通信业务施工的施工计划（包括施工配合铁路局和受施工影响铁路局相关内容），由施工申请铁路局编制，报铁道部运输局审批。施工日计划应经施工申请铁路局、施工配合铁路局、受施工影响铁路局通信部门相互联系、确认后，根据施工计划分别向本铁路局调度所申请。

第 50 条 施工申请铁路局、施工配合铁路局、受施工影响铁

路局应同时在本铁路局进行施工登销记。

第 51 条 施工开始、结束、延点、停止施工等情况，由施工申请铁路局通信部门与相关铁路局通信部门联系、协调后按规定办理。

第十一章 邻近营业线施工

第 52 条 邻近营业线施工分为 A、B、C 三类。电气化铁路接触网支柱外侧 2 米（接触网支柱外侧附加悬挂外 2 米，有下锚拉线地段时在下锚拉线外 2 米）、非电气化铁路信号机立柱外侧 1 米范围称为营业线设备安全限界。

1. 邻近铁路营业线进行以下影响营业线设备稳定、使用和行车安全的工程施工，列为 A 类施工，必须纳入铁路局月度施工计划。

（1）吊装作业时侵入营业线设备安全限界的施工。

（2）架设或拆除各类铁塔、支柱及接触网杆等在作业过程中侵入营业线设备安全限界的施工。

（3）开挖路基、路基注浆、基桩施工等影响路基稳定的施工。

（4）需要对邻近的营业线进行限速的施工。

2. 邻近营业线进行以下可能因翻塌、坠落等意外而危及营业线行车安全的工程施工，列为 B 类施工。B 类施工应设置防护设施并经铁路局有关部门审批，确不能设置防护设施时纳入铁路

局月度施工计划。影响营业线设备稳定、使用和行车安全的防护设施设置必须纳入铁路局月度施工计划。

(1) 使用高度或作业半径大于吊车至营业线设备安全限界之间距离的吊车吊装作业。

(2) 影响铁路通信杆塔、通信基站、信号中继站、箱式机房及供电铁塔、支柱等基础稳定的各类施工。

(3) 邻近营业线进行现浇梁、钢板桩、钢管桩、搭设脚手架、膺架等施工的设备和材料翻落后侵入营业线设备安全限界的施工。

(4) 营业线路堑地段有可能发生物体坠落，翻落侵入营业线设备安全限界的施工。

3. 邻近营业线进行以下可能影响铁路路基稳定、行车设备使用安全的施工，列为 C 类施工。

(1) 铲车、挖掘机、推土机等施工机械作业。

(2) 开挖基坑、降水和挖孔桩施工。

(3) 邻近供电、通信、信号电（光）缆沟槽及供电支柱、通信信号杆塔（箱盒、通话柱）10 米范围内的挖沟、取土、路基碾压等施工。

(4) 绑扎钢筋、安装拆除模板等未侵入营业线设备安全限界的施工。

(5) 路基填筑或弃土等施工。

4. 其他影响或可能影响营业线设备稳定、使用和行车安全

的邻近营业线施工，由铁路局按上述原则界定类别。

第 53 条 邻近营业线 A 类及 B 类纳入铁路局月度施工计划的施工按营业线施工有关规定执行。邻近营业线 B 类不纳入铁路局月度施工计划的施工以及 C 类施工由铁路局负责编制邻近营业线施工安全监督计划，编制程序如下：

施工单位（或建设项目管理机构）于每月 15 日前将经相关站段会签的次月邻近营业线施工安全监督计划申请上报铁路局主管业务处室，铁路局主管业务处室审核后，于每月 20 日前，将本专业邻近营业线施工安全监督计划报铁路局运输处，由铁路局运输处汇总后作为铁路局月度施工计划附件下发，邻近营业线施工安全监督计划格式见附件 7。

第 54 条 邻近营业线施工的现场检查和监督工作由铁路局施工安全监督队伍负责。铁路局要建立施工安全监督队伍工作制度，明确检查范围、职责和权限，制定管理考核办法，加强工作绩效考核。

第十二章 维修组织实施

第一节 高速铁路

第 55 条 高速铁路维修作业按照统筹安排、综合利用的原则组织实施。设备管理部门在制定维修作业计划涉及其他部门时要主动联系其他设备管理部门，减少或避免维修作业时相互干扰。

第 56 条 高速铁路维修作业需开行路用列车时，路用列车开

行方案必须纳入维修计划。路用列车开行方案必须明确发站、到站、编组、运行径路、作业地点、作业防护地点及转线计划，明确路用列车司机和随车的施工负责人的联系电话（包括 GSM-R 电话号码）。维修计划下达后，设备管理单位不得随意变更路用列车开行方案。

第 57 条 高速铁路固定设备上线检查、检测、维修工作都必须在天窗时间内进行，天窗时间外不得进入桥面、隧道和路基地段栅栏范围内。其他地段的检修作业，由铁路局制定相关规定。

第 58 条 高速铁路维修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。

第二节 普速铁路

第 59 条 普速铁路维修作业，双线 V 型天窗区段一线作业时不得影响另一线行车设备的正常使用，涉及上下行渡线时由铁路局安排。同一区间当日安排有施工天窗时，维修作业应在施工天窗内等时长套用，不再单独安排维修天窗。

第 60 条 车站不办理接发列车（含到达场、出发场不办理接发列车一端）的行车设备，在确保安全的前提下，维修作业由车站负责安排。车站驼峰设备检修实行“停轮修”，应利用交接班、调车作业间休等时间进行，原则上每次不少于 40 分钟。

机务、车辆、动车（所）段内有关行车设备的维修作业，在确保安全和不影响机车（动车组）出入、车辆取送的前提下，由

机务、车辆、动车（所）段负责安排。

第 61 条 下列维修作业可在天窗点外进行，但严禁利用速度 160km/h 及以上的列车与前一趟列车之间的间隔时间作业。其他维修项目必须纳入天窗，严禁利用列车间隔时间作业。

1. 工务部门：

（1）使用探伤小车、轨检小车等随时能撤出线路的便携设备进行上线检查、检测作业；预卸路料的加固；线路标志涂刷；整理道床；清理垃圾或弃物。其他在道床坡脚以外栅栏以内不影响线桥设备正常使用的作业。

（2）线路限速或允许速度小于等于 60km/h 的区段，允许使用撬棍、洋镐、小型液压起拨道器、螺栓扳手等小型工具进行螺栓涂油、捣固、改道、补充或紧固轨道联接零件、撤垫板作业，但严禁利用旅客列车与前一趟列车之间的间隔时间作业。

2. 信号部门：光电缆径路检查、室内外设备巡视检查及道岔转换试验等不影响电务设备机械强度、电气特性的作业。

3. 通信部门：在道床坡脚以外进行不影响行车通信业务正常使用的通信设备、线路及附属设施的日常维修、业务办理和保护试验等作业。

4. 供电部门：接触网步行巡视、静态测量、测温等设备检查作业；接触网打冰，处理鸟窝、异物；在道床坡脚以外栅栏以内的标志安装及整修、基础整修、接地装置整修、支柱基坑开挖等不影响设备正常运行的作业。

5. 车辆部门：设备巡视、检查、油润、紧固和清除异物的作业。

6. 货运部门：货运计量安全检测设备巡视、检查和外部清扫、油润，清除影响正常工作的异物作业。

7. 房建部门：在站台安全线以内进行日常设备巡视。

上述作业必须制定天窗点外维修作业计划，天窗点外维修作业计划由设备管理单位车间或段一级批准，具体审批程序由铁路局规定。上线作业时必须在车站《行车设备检查登记簿》内登记，车站值班员签认，必须按规定设置驻站联络员、现场防护员，联系中断时必须停止作业。

第 62 条 运输部门要加强运输组织和调度指挥工作，确保天窗次数及时间兑现。因旅客列车晚点等原因，准许变更天窗起止时间，列车调度员应提前通知有关车站值班员，车站值班员通知施工负责人。

第十三章 集中修组织实施

第 63 条 集中修是集中调配施工机械、人员、路料，综合利用施工天窗，集中完成一条线路行车设备大中修和技术改造任务的一种施工组织形式，有利于提高施工效率和质量，有利于减少施工对运输的整体影响。集中修主要适应于通过能力紧张的繁忙干线。

第 64 条 集中修的施工时间根据施工工作量来确定，可集中

安排一段时间，也可分段进行施工。为做好集中修工作，一般需调整施工分号运行图，在运输条件许可的情况下，施工天窗、施工慢行附加时分和处所可适当增加，同时，相应采取整体运输调整措施，为集中修创造条件。在完成集中修的地段，铁道部适当调整维修天窗时间和作业次数。

第 65 条 集中修的年度轮廓计划由铁道部运输局协调相关铁路局编制，以铁道部文电形式公布实施。涉及每条线集中修施工前，铁道部运输局组织相关铁路局对施工日期、天窗、运输调整等事项进行协调。集中修具体施工计划由铁路局编制，先编制总体施工计划，根据施工进度，在总体施工计划的基础上适时进行计划调整，以旬或周计划的方式组织实施。施工计划报铁道部运输局有关部门备案。

第 66 条 铁路局要加强集中修的组织管理，成立集中修协调小组，协调小组成员参照 I 级施工协调小组，全面负责施工方案、施工计划、施工组织协调、施工安全管理等工作，协调小组可指定人员具体负责集中修日常协调组织工作。根据集中修范围，可分片区成立集中修施工管理小组，负责本片区的施工组织协调实施工作。

第 67 条 为强化集中修的安全监控工作，设备管理单位应配备专人对每处施工地点进行监控，加强对施工安全和质量的监督检查，并负责与施工单位负责人共同确认开通条件，严把施工开通关。与集中修有关的车站，站长（或主管副站长、车间主任）

必须到岗监督作业，保证行车安全。铁路局应成立集中修施工安全监督队伍，强化施工现场安全监控，发现问题及时纠正，危及行车安全时有权责令施工单位恢复设备，停止施工。

第 68 条 集中修的施工机械、人力、路料调配工作由铁道部相关部门协调各铁路局确定，铁路局应提前做好集中修的各项准备工作。为保证集中修的路料运输工作，铁路局应制定路料运输方案，调度所应加强路料运输的日常组织。

第 69 条 铁路局要加强集中修考核工作，安排专人对施工天窗兑现率和利用率进行逐日统计、分析、考核，掌握施工进度，提高施工天窗的综合利用效率。

第十四章 营业线施工登销记

第 70 条 高速铁路进行施工和维修作业时，施工负责人应确认已做好一切施工准备，于开始前 60 分钟，由施工负责人（驻调度所联络员）在调度所调度台《行车设备施工登记簿》（格式见附件 5）内登记，列车调度员签认。因施工需要转为非常站控模式时，施工负责人（驻站联络员）应在车站进行登记。

第 71 条 普速铁路进行施工和维修作业时，施工负责人应确认已做好一切施工准备，于开始前 40 分钟，由施工负责人（驻站联络员）在车站《行车设备施工登记簿》内登记，通过车站值班员向列车调度员申请施工。

第 72 条 施工单位应在实际施工调度命令的起止时间内完成

作业，施工单位作业完成后，经施工、设备管理单位检查达到放行列车条件，由施工负责人（驻站、驻调度所联络员）、设备单位检查人（或设备单位指定人员）办理开通登记（施工销记），车站值班员（或列车调度员）签认后，按规定开通线路。

第 73 条 铁路局所管设备越过局间分界站延伸至相邻铁路局调度指挥区段时，延伸段的登销记应在局间分界站办理。

同时影响两站以上的通信施工，登销记应在调度所办理。

第 74 条 扰动道床不能预先轧道的线路、道岔施工，开通后第一趟列车不准为旅客列车，具备下列条件之一时可视为轧道：
①大型养路机械施工经过稳定车作业；②开通后经过重型轨道车牵引的施工列车；③开通后经过单机。

速度 160km/h 以上区段，线路、接触网封锁施工开通后，第一趟列车不准为载客动车组列车。

第十五章 施工过渡工程

第 75 条 施工过渡是增建双线、新线引入、技术改造、电气化工程等营业线建设项目组织施工和运输配合的重要环节。建设、设计、施工、监理、行车组织、设备管理部门和单位要加强过渡工程管理，保证行车、人身和施工安全。

建设单位要将过渡工程按正式工程组织建设，并组织行车组织、设备管理、设计、监理部门和单位对施工单位编制的施工过渡方案进行审查。

设计单位要按照正式工程进行过渡工程勘察设计，提出指导性施工过渡方案和保证安全运营的具体措施；要优化设计方案和指导性施工过渡方案，减少线路换边拨接次数，减少过渡工程；要根据规程规范、线路条件和运输需要，合理选择便线的曲线半径以及其他技术标准，保证勘察设计质量；设计审查部门要按照正式工程进行审查。

施工、监理单位要按照正式工程组织过渡工程施工和实施工程监理。施工单位要对既有设备布置进行现场核对，根据设计文件和审查后的指导性施工过渡方案编制施工过渡方案，严格按照设计文件和批准的施工过渡方案进行施工。监理单位应督促施工单位严格按照批准的施工过渡方案进行施工，并实施旁站监理，参与竣工验收。

行车组织和设备管理部门要参加指导性施工过渡方案和施工过渡方案的审查工作，做好现场配合工作。

工程质量安全监督机构要加强对过渡工程的监督，检查施工过渡方案，对实施过程和竣工验收工作实施监督。

第 76 条 严禁进路有关道岔未纳入联锁时开放信号办理列车和调车作业。营业线站场改造工程中，凡所接入或移动的道岔，必须按信号过渡工程设计、施工，将道岔表示纳入车站联锁后方可开放相应的信号机。否则按非正常办理行车。

第 77 条 过渡工程的竣工验收要按照正式工程组织。过渡工程除拢口拨接地段外，其他应提前进行验收。对不能预先轨道的

过渡工程，由建设、施工、监理和设备管理单位联合检查确认达到《工程施工质量验收标准》要求，验收合格后方可开通。未经验收或验收不合格的，不得交付运营单位，也不得开通运营。

第 78 条 过渡工程的开通速度和运行速度由施工单位依据设计和施工资料提出申请，经运营单位审查后确定。验收合格的过渡工程，由运营单位（维管单位）维护，开通后 24 小时内，施工单位协助运营单位进行维护。施工单位对过渡工程的施工质量负责，运营单位对过渡工程的设备维护负责。有关费用按规定办理。

第十六章 工程验收交接

第 79 条 营业线基建、更新改造项目的施工必须遵照“建成一段，投产一段”的原则，及时验收交接、拨接开通。未经验收合格的工程不得拨接开通使用。

第 80 条 施工单位要严格按批准的设计文件和施工方案进行施工，确保工程质量。基建、更新改造项目必须达到设计规范和《工程施工质量验收标准》要求，且竣工资料齐全后方可申请验收。行车组织、设备管理部门要提前做好各项接管准备工作，对新增人员提前进行培训，提前调配到位。

电气化改造项目在受电前 15 天由项目管理机构将具体受电日期、范围通知路内外有关单位，并进行路外安全宣传。

第 81 条 营业线的铁路建设项目施工，工程完成并达到设计

要求后，施工单位要及时向建设单位提出验收交接申请；建设单位按照铁道部竣工验收交接办法及时组织工程验收交接。验收交接工作要在开通使用前进行。竣工验收交接后，方能正式移交使用单位运营或投产使用，未办理验收交接或验收不合格的工程一律不得交付使用。

第 82 条 铁路建设项目新线（无砟轨道除外）施工中的正、站线线路在验交开通前要经过机车多次轧道（正线轧道 50 次、站线轧道 30 次）、整修或大型养路机械整道，直至达到《工程施工质量验收标准》要求，经验收交接后方可开通。凡正式办理验收手续的线路及设备，均应由设备管理单位负责维修养护。

对不能预先轧道和进行动态验收的线路、道岔施工，由建设、施工、监理和设备管理单位联合检查确认达到《工程施工质量验收标准》要求，验收合格后方可开通。开通后由运营单位接管，开通后 24 小时内，施工单位协助运营单位进行维护。运营单位要使其尽快达到规定的允许速度。

第 83 条 车站信联闭设备施工后，必须封锁进行全面的联锁试验，确认联锁关系无误后方可开通使用，涉及列车进路使用的设备严禁利用列车间隔进行联锁试验。列控设备施工后须动态试验正确后方可开通使用。

第十七章 施工安全管理责任

第 84 条 确保施工安全是建设、设计、施工、监理、行车组

织、设备管理等单位和部门的共同责任。各单位要牢固树立安全意识，严格执行各项规章制度，建立健全安全责任制，落实安全措施和责任，正确处理施工与行车安全的关系，严格遵循“安全第一”的原则，服从行车安全的需要。做到分工明确，责任清楚，措施具体，管理到位。

第 85 条 建设单位负责按照国家及铁道部有关规定审核设计、施工、监理单位的资质，审查施工单位的工程技术人员、机械设备、施工组织设计、安全生产保障措施等。在设计、工程招投标、审批施工方案、项目经理和有关人员的安全培训、法制教育、工程质量和安全的日常监督检查、工程竣工验收等各个环节上，要做好确保行车安全的组织协调和监督检查工作。

第 86 条 设计单位在设计文件中，必须明确施工期间营业线的行车安全条件，施工影响范围内各种行车设备的状况，对所涉及的行车设备的防护措施，以及为确保行车安全必须采取的施工工艺和指导性施工安全方案等。

第 87 条 监理单位要认真履行监理合同，按旁站监理的原则监督施工单位按设计标准和有关规范、规定施工，及时防范施工中的安全隐患，彻底消除因施工质量不良给行车安全留下的隐患。

第 88 条 施工单位要建立健全施工安全保证体系，按规定设置安全生产管理机构，配备安全生产管理人员，履行施工安全管理和日常检查的职责；负责对全体施工人员进行施工安全教育，

建立完善的施工安全责任制；要严格执行营业线施工的各项规章制度，科学制定施工方案，对Ⅰ、Ⅱ级施工还要制定施工方案示意图、施工作业流程计划图、安全关键卡控表，并严格按审定的方案、范围和批准的封锁慢行计划组织施工。

第 89 条 施工负责人对施工项目的安全工作全面负责。因施工原因发生的铁路交通事故，首先要追究施工负责人的责任。

施工负责人应具备必需的施工安全素质。施工项目经理、副经理，安全、技术、质量等主要负责人必须经铁道部（或铁路局）营业线施工安全培训，未经培训或培训不合格的人员不得担任上述工作。

第 90 条 施工单位的安全员、防护员、联络员、带班人员和工班长必须经过铁路局有关部门培训。未经培训或培训不合格的人员担任上述工作，要追究施工单位领导的责任；培训合格的上述人员担任上述工作时，因施工安全知识不达标发生事故的，要追究培训部门的责任。

第 91 条 施工单位在施工前，要做好充分准备，并提前向设备管理和使用单位进行技术交底，特别是影响行车安全的工程和隐蔽工程；施工中，要严格执行技术标准、作业标准、工艺流程和卡控措施，严禁超范围作业，确保施工质量；施工完成后，必须达到放行列车条件并经设备管理单位确认后，方可申请开通线路。

轨道车、施工机械等自轮运转特种设备上线运行必须符合铁

道部的有关规定。施工单位要接受运输、设备管理单位和部门安全检查人员的监督检查，对检查出的问题要立即整改。

第 92 条 封锁施工开通后，施工单位和设备管理单位要加强检查和整修，设备管理单位要严格把关；开通后列车运行速度必须按速度阶梯逐步提高（按附件 9、附件 10 执行）。线路慢行应尽快恢复正常速度，并按有关规定尽快办理交接。

第 93 条 施工单位至少在正式施工 72 小时前向设备管理单位提出施工计划、施工地点及影响范围。设备管理单位接到施工单位的施工请求后，应对施工方案和计划及影响范围进行认真核对，并在施工开始前派员进行施工安全监督。

第 94 条 设备管理部门和单位要建立施工安全监督体系，加强对施工安全和工程质量的监督检查。设备管理部门应根据工程规模和专业性质，对安全监督检查人员进行培训，并对合格人员发培训合格证。设备管理单位应加强对本单位派出的安全监督检查人员的管理，要委派熟悉业务的安全监督检查人员持证上岗，对各种施工涉及行车安全的各方面实行全程监督检查。安全监督检查人员对施工单位违章作业、安全措施不落实以及危及行车安全的施工，有权停止作业；对封锁施工要根据施工质量，最终确认满足线路放行列车条件后，方可开通线路；线路开通后，需要慢行的地段还要对慢行的速度、距离和时间检查，直到列车恢复常速、线路质量稳定。

设备管理单位要加强对施工的点前准备、点中控制、点后开

通、逐步提速等情况的监护工作，实行开通、提速检查签认制度（开通和提速的标准按附件 9、附件 10 执行）。

第 95 条 设备管理单位应积极协助设计和施工单位核查既有设备情况，提供地下管、线、光电缆等隐蔽设施的准确位置。无法提供准确位置时，由设计单位会同施工、设备管理单位（对行车安全影响较大的还必须有铁路局参加）共同探查、核实，划定防护范围。并在签订安全协议时，明确各方安全责任。

第 96 条 设计和施工单位对既有设施应有可靠的防护措施，防止施工中造成损坏。由于设备管理单位提供的设施位置错误造成损坏的，设备管理单位应承担 responsibility 并及时修复。因设计单位提供的设施位置不准确或遗漏造成损坏的，设计单位应负主要责任；提供的设施位置准确，因施工造成的损坏，施工单位应负主要责任。施工单位和设备管理单位要经常监视既有设备，发现异常必须立即停工处理，确认对既有设备无影响后，方可继续施工。因施工造成既有设备发生损坏时，施工单位应及时组织抢修，设备管理单位应积极配合，尽快恢复正常使用。

第 97 条 行车组织部门必须积极做好施工组织协调工作，制定非正常情况下的行车组织措施，提前调整车流，加强施工期间的行车组织指挥，为施工作业创造条件。

行车部门要加强施工期间行车组织和调度指挥，非正常情况下接发列车，站长（或主管副站长、车间主任）必须到岗监督作业，严格执行作业标准，落实施工安全卡控措施。控制好发布行

车命令、确认区间空闲、进路检查确认、行车凭证填写交付、引导信号使用等关键环节。施工开通必须严格执行施工单位、设备管理单位登记开通、车站签认和列车调度员发布开通命令的程序。

第 98 条 运营单位的安全监督检查及配合费用纳入概（预）算，按铁道部《铁路基本建设工程设计概（预）算编制办法》（铁建设[2006]113 号）的规定和安全协议支付。

第 99 条 各级施工协调小组，必须提前确定现场监控人员，深入施工现场，做好组织协调工作，强化现场安全监控。建设、设计、施工、监理、设备管理、行车组织、安全监察等部门、单位人员，要在组长或副组长的领导下，明确工作重点，盯住关键环节，督促安全措施落实，协调解决施工过程中临时发生的问题，保证施工安全。施工现场安全重点监控表见附件 8。

第十八章 营业线施工安全专项管理

第 100 条 施工单位要严格执行铁路安全生产各项规章制度。对于施工前超范围准备、施工中挖断光电缆、爆破损坏行车设备、作业车辆溜逸、轨道车辆违章行驶、施工后线路未达到放行列车条件违章放行列车、开通后整修线路不及时、机械和料具侵限、使用封联线和违章使用手摇把等危及行车安全的问题，要制定管理制度，坚决杜绝此类问题发生。施工料具要集中管理，必要时派人看守。对影响行车的各个环节，必须加强管理，落实措施，

严密防范，确保行车安全。

第 101 条 参加营业线施工的劳务工必须由具有带班资格的正式职工（即带班人员）带领，不准劳务工单独上道作业。用工单位对劳务工要进行施工安全培训、法制教育和日常管理；要先培训，培训合格后方可上岗。对营业线施工的轨道、桥隧、通信信号、接触网等技术复杂、可能危及行车安全的作业项目，严禁分包、转包。劳务工不能担任营业线施工的施工安全防护员和带班人员等工作，不准单独使用各类作业车辆。

第 102 条 切实加强雨季施工安全工作。营业线施工要认真执行铁道部《铁路实施〈中华人民共和国防汛条例〉细则》，落实防洪措施。施工中必须保持营业线排水系统的畅通，对可能影响营业线路基、桥涵、隧道等设施设备稳定的任何作业，必须有足够可靠的安全防护措施，做到防患于未然。

建设单位要及时组织设计、施工、监理及设备管理等单位和部门，对施工地段联合进行汛前防洪检查，发现问题由设计、施工单位及时处理。

凡可能影响安全渡汛的施工地段，施工单位要认真接受防洪部门的防洪检查和指导，按要求认真落实责任，并制定防洪预案。

第 103 条 加强高速铁路栅栏门管理。栅栏门以关闭加锁为定位，进出栅栏门必须严格执行登销记制度。

栅栏门管理人员须对施工、维修作业负责人查验施工或维修计划后方可允许作业人员进入栅栏内，作业人员不得擅自翻越防

护栅栏上道。进入栅栏前应由作业负责人在看守点登记上道人数和机具数量，作业结束后看守人员应同作业负责人核对确认人员、机具完全撤出栅栏并进行销记。

故障应急处置或抢险救援需临时破拆栅栏时，破拆单位负责及时恢复栅栏并在恢复封闭前对栅栏缺口安排专人看守。

普速铁路和高速铁路并行时，普速铁路施工和维修作业必须与高速铁路做好物理隔离，进出栅栏门必须严格执行高速铁路登销记制度。

第 104 条 加强施工和维修作业安全防护。施工和维修作业前必须按规定设置驻站（调度所）联络员、防护员，驻站（调度所）联络员或现场防护员不得临时调换。

现场防护员应根据施工作业现场地形条件、列车运行特点、施工人员和机具布置等情况确定站位和移动路径，并做好自身防护。

作业过程中，驻站（调度所）联络员与现场防护员必须保持通信畅通并定时联系，确认通信良好。一旦联控通信中断，作业负责人应立即命令所有作业人员下道。铁路局应制定驻站（调度所）联络员、现场防护员及施工负责人之间的联控办法，明确通信设备管理要求，对联控时机、联控内容、联控对象、联控标准用语及复诵确认等环节进行规范。

第 105 条 施工期间需设置临时道口时，要依照铁道部《设置或拓宽铁路道口人行过道审批办法》（铁道部令第 20 号）办理

相关的行政审批手续。施工单位在临时道口设置期间要设人看守，并按规定日期拆除。施工单位在施工中必须保证道口（含临时道口）设备符合标准，并按铁路道口管理有关规定进行管理。

第十九章 营业线施工考核和安全奖惩制度

第 106 条 各铁路局要加强对营业线施工的考核工作，明确单位天窗时间内工作量，建立经济考核制度和奖惩办法，对施工计划和施工、维修天窗的兑现率、利用率进行考核。运输部门考核兑现率，兑现率是指运输组织部门实际给点时间、次数与计划时间、次数之比。主管业务处室考核利用率，利用率是指施工单位实际作业时间、次数、工作量完成与计划时间、次数、工作量之比。

各铁路局要根据实际情况，确定“两率”基数，严格按月考核。对超过“两率”基数的要给予奖励，对达不到“两率”基数的要给予处罚。

第 107 条 在营业线施工中，各铁路局要建立施工安全奖惩制度和抵押金制度（具体办法由铁路局制定）。

对在营业线施工保证行车安全中做出贡献的人员和单位，要给予奖励。对不遵守铁路施工安全规定，影响铁路行车安全及运输设施安全的施工单位，要按照《铁路运输安全保护条例》有关规定进行处理。

对发生铁路交通事故责任事故的建设、设计、施工、监理等单位，

要根据事故性质，按《铁路运输安全保护条例》、《铁路交通事故调查处理规则》和铁道部营业线工程施工招标工作的有关规定进行处理，处理方式可采用停工整顿、责令改正、赔偿经济损失、辞退责任施工单位等；铁路运输企业在一定期限内不再委托责任单位承担铁路营业线工程项目，或在招投标时对其进行扣分。具体处理办法应在施工安全协议书中予以明确。

特别重大事故按照国家和铁道部有关规定办理。

第 108 条 铁路局安监室每月 10 日前将铁路局管内上月有关施工单位发生事故调查处理和责任情况，上报铁道部安监司。铁道部建设司根据安监司的事故统计报告按有关规定及时进行处理。铁路工程项目资格审查时，招标人要将事故责任情况作为重要的评审条件。

第 109 条 发生事故要按照《铁路交通事故调查处理规则》，对事故进行认真分析，查明原因；铁路安全监督管理办公室对施工的责任事故调查处理和定责情况，要及时通知建设、设计、施工、监理等有关单位，责成其对事故责任者、责任单位及有关领导进行严肃处理，追究其责任。

第 110 条 建立健全繁忙干线施工日分析制度。铁路局调度所每日对施工天窗兑现情况进行分析，对于未能按施工计划完成施工任务，特别是施工延时造成较大影响时，铁路局调度所要督促施工单位查找原因，制定整改措施，并写出书面报告，于当日 20:00 前报铁道部运输局调度处。

第二十章 施工管理信息系统

第 111 条 为提高施工管理信息化程度，应积极推进实施铁路施工管理信息系统。施工管理信息系统投入使用前应按规定进行测试、评审。

第 112 条 施工管理信息系统应具备施工月计划、施工日计划、维修计划提报、会签、审批、下达、签认、统计和施工调度命令管理等功能。施工管理信息系统的数据应保证安全、真实、完整、有效，并建立数据的保存、备份和查询制度。

第 113 条 施工管理信息系统由信息技术部门负责维护。施工管理信息系统的运用、维护、管理办法由铁路局制定。

第 114 条 实施施工管理信息系统的单位，可逐步取消相关纸质文档、文电。

第二十一章 附 则

第 115 条 各铁路局应根据本办法，结合实际情况，制定实施细则。

第 116 条 本办法由铁道部运输局负责解释。

第 117 条 本办法自 2013 年 1 月 1 日起施行。铁道部前发《铁路营业线施工安全管理办法》（铁办〔2008〕190 号）、《铁路营业线施工安全管理补充办法》（铁运〔2010〕51 号）、《铁路营业线施工安全管理补充办法》（铁运〔2011〕63 号）同时废止。

附件 1

繁忙干线及干线名称（仅限本办法）

一、繁忙干线

京哈、京沪、京广、京九、陇海（徐州～兰州北）、沪昆（上海～株洲）、津山、沈山、大秦、石太、侯月、新焦、焦柳（焦作～襄阳北）、新菏、兖菏、兰新（兰州北～乌西）线。

二、干线

滨洲、滨北（哈尔滨～绥化）、齐北（齐齐哈尔～富裕）、绥佳、牡佳（牡丹江～勃利）、滨绥、长图、沈吉、沈大、沈丹、平齐、长白、通让、大郑、丰沙大、集包、京通、京承、京原、京包、石德、北同蒲、南同蒲、集通、包兰、胶济、蓝烟、兖石、胶新、陇海（徐州～连云港）、阜淮、淮南、宁芜、皖赣、宣杭、萧甬、鹰厦、峰福、太焦、焦柳（襄阳北～柳州）、孟宝、宁西、汉丹、武九、侯西、宝中、宝成、西康、襄渝、阳安、沪昆（株洲～昆明）、湘桂、黔桂、黎湛、益湛、河茂、广茂、广深（广州～东莞）、南昆、渝怀、川黔、成昆、成渝、内六、达成、太中银、包西、张集、兰青、兰新（乌西～阿拉山口）、干武、南疆（吐鲁番～喀什）、青藏线。

附件 2

繁忙干线施工慢行区段划分

一、京沪线

北京～天津西、天津西～德州、德州（不含）～济南、济南～兖州、兖州～利国（不含）、利国～符离集*、符离集～蚌埠、蚌埠～南京、南京～常州、常州～上海。

二、京广线

北京西～保定、保定～石家庄、石家庄～邯郸、邯郸～安阳*（不含）、安阳～郑州、郑州～孟庙（不含）、孟庙～信阳、信阳～浉口、浉口～武昌南*、武昌南～蒲圻、蒲圻（不含）～岳阳*、岳阳～长沙、长沙～株洲*、株洲～衡阳、衡阳～郴州、郴州～韶关东、韶关东～广州。

三、京哈线

北京～唐山北、唐山北～山海关（不含）、山海关～沈阳北、沈阳北～四平、四平～长春、长春～兰棱（不含）、兰棱～哈尔滨*。

四、津山、沈山线

天津～唐山、唐山～山海关（不含）、山海关～锦州、锦州～沈阳。

五、京九线

北京西～霸州*、霸州～衡水、衡水～临清（不含）、临清～聊城*、聊城～梁堤头（不含）、梁堤头～王楼*、王楼～淮滨（不含）、淮滨～麻城、麻城～蔡山、蔡山（不含）～南昌、南昌～向塘*、向塘～吉安、吉安～赣州、赣州～定南、定南（不含）～龙川*、龙川～东莞东、东莞东～深圳*。

六、陇海线（徐州～兰州北）

徐州～虞城县、虞城县（不含）～商丘*、商丘～郑州、郑州～洛阳、洛阳～三门峡西、三门峡西～太要、太要（不含）～西安、西安～宝鸡、宝鸡～天水、天水～陇西、陇西～兰州北。

七、沪昆线（上海～株洲）

上海～杭州、杭州～金华、金华～新塘边、新塘边（不含）～鹰潭、鹰潭～向塘、向塘～新余、新余～萍乡、萍乡～株洲（不含）*。

八、兰新线（兰州北～乌西）

兰州北～打柴沟、打柴沟～武威南、武威南～张掖、张掖～嘉峪关、嘉峪关～安北、安北～哈密东、哈密东～柳树泉、柳树泉～吐鲁番、吐鲁番～乌西。

九、焦柳线（焦作～襄阳北）

焦作～洛阳北、洛阳北～平顶山西、平顶山西～南阳、南阳～襄阳北。

注：标明（*）的区段安排一处慢行。

附件 3

高速铁路维修天窗作业项目

一、工务维修天窗作业项目

（一）I级维修项目

1. 钢轨、道岔大型养路机械打磨。
2. 开行路用列车运送作业人员，装卸机具、材料。

（二）II级维修项目

1. 工务设备上线检查、检测。
2. 轨道精调。
3. 采用改道、垫板方式处理零小线路病害。
4. 整理外观及修理、油刷线路标志。
5. 螺栓扣件涂油。
6. 栅栏内各种排水设备、加固设备的整修及清淤。
7. 整修栅栏。
8. 防灾安全监控系统的维修与更换。
9. 可能影响行车安全的清理危石。
10. 在天窗内可以完成的其他作业项目。

二、电务维修天窗作业项目

(一) 信号I级维修项目

1. 年度信号联锁关系检查试验。
2. 室内、外单套设备更换。

(二) 信号II级维修项目

1. 道岔转辙设备检修。
2. 信号机设备检修及显示调整。
3. 区间、站内轨道电路设备检修。
4. 信号机械室、中继站、箱式机房内设备检修。
5. 列控地面设备、CTC/TDCS 设备检修。
6. 各种箱盒、贯通地线、光电缆等设备检修。
7. 室内、外设备整治及零小器材更换。
8. 在天窗内可以完成的其他作业项目。

(三) 通信I级维修项目

1. 影响行车通信业务的光电缆、网络设备整治和网络调整。
2. 影响行车通信业务的 GSM-R 网络设备检修、整治。
3. 影响行车通信业务的通信电源设备检修、整治。

(四) 通信II级维修项目

1. 影响行车通信业务的设备、光缆、电路测试及主备用倒换、试验。
2. 影响行车通信业务的传输、接入设备检修。
3. 影响行车通信业务的数据通信网设备检修。
4. 影响行车通信业务的调度通信设备检修。

5. 影响行车通信业务的直放站设备及天馈线、漏缆等设施的检修、整治。

6. 行车通信业务停用、调整作业。

7. 在道床坡脚以内进行的通信设备、设施的日常检查、维修作业项目。

8. 在天窗内可以完成的其他作业项目。

三、供电维修天窗作业项目

（一）I 级维修项目

1. 更换接触网支撑装置、补偿装置。
2. 更换接触网隔离开关、电缆及电缆头等设备。
3. 两辆以上接触网作业车进行的接触网维修作业。
4. 两个以上接触网工区进行的联合作业。

（二）II 级维修项目

1. 更换接触网零部件。
2. 接触网检查测量作业。
3. 接触网悬挂、分相、分段、线岔等检查调整。
4. 接触网设备标识，分相断、合标等行车标志检查维护。
5. 接触网绝缘部件清扫维护。
6. 栏栅内电力贯通线电缆检修。
7. 在天窗内可以完成的其他作业项目。

四、房建维修天窗作业项目

（一）I 级维修项目

1. 雨棚及跨越线路站房的屋面、檐口板维修。

2. 雨棚吊顶板维修。
3. 线路上方的玻璃设施、幕墙维修。
4. 线路上方的装饰板维修。

（二）II级维修项目

1. 站台、雨棚限界测量。
2. 雨棚落水管路疏通、维修。
3. 雨棚天沟杂物清理、维修。
4. 站台墙吸音板检查维修。
5. 雨棚照明线路维修、灯具更换。
6. 站台帽石维修。
7. 在天窗内可以完成的其他作业项目。

五、车辆维修天窗作业项目

（一）I级维修项目

1. 更换 TFDS、TEDS、TVDS 沉箱、侧箱。
2. 踏面诊断及受电弓检测装置、动车组外皮清洗机等设备的安装、拆除、更换大型部件。

（二）II级维修项目

1. 5T、AEI 设备的半月检、月检、春秋季整修。
2. 更换 THDS 探头箱、大门电机、轴温探测器。
3. 调整或更换 TFDS、TVDS 和 TEDS 轨边设备大门电机。
4. 踏面诊断及受电弓检测装置、动车组外皮清洗机等设备的定期校验、标定。

5. 调整、紧固卡轨器，更换磁钢、车号天线及卡具。
6. 更换、校对或焊接轨边电缆。
7. 在天窗内可以完成的其他作业项目。

附件 4

普速铁路维修天窗作业项目

一、工务维修天窗作业项目

（一）I级维修项目

1. 更换道岔尖轨、辙叉、基本轨；更换道岔扳道器下长岔枕、可动心轨道岔钢枕及两侧相邻岔枕或辙叉短心轨转向轴处轨枕。
2. 开行路用列车运送作业人员、装卸机具、材料。
3. 利用小型爆破开挖侧沟或基坑（限于不影响路基稳定的范围）。

（二）II级维修项目

1. 利用小型养路机械整治线路病害，对轨道（道岔）伤损零部件进行更换或修理。
2. 胶结、焊接钢轨。
3. 一次起道量、拨道量不超过 40mm 的起道、拨道作业。
4. 螺栓扣件涂油。
5. 桥梁施工进行试顶需要起动梁身并回落原位。拨正支座，

支座垫砂浆厚度在 50mm 及以下时。

6. 移动桥枕进行钢梁上盖板涂装。
7. 隧道拱顶漏水整治、衬砌裂损加固。
8. 防灾安全监控系统的维修与更换。
9. 整修道口铺面。
10. 不破底处理道床翻浆冒泥，清筛道床。
11. 可能影响行车安全的清理危石、砍伐危树及隧道内刨冰作业。
12. 在天窗内可以完成的其他作业项目。

二、电务维修天窗作业项目

（一）信号Ⅰ级维修项目

1. 年度信号联锁关系检查试验。
2. 室内、外单套设备更换。

（二）信号Ⅱ级维修项目

1. 道岔转辙设备、轨道电路、信号机、光电缆、贯通地线、各种箱盒等室外信号设备检修。
2. 信号机械室、箱式机房内设备检修。
3. 影响道口及车站设备正常运用的设备检修。
4. 影响驼峰信号设备使用的检修作业。
5. 室内、外设备整治及零小器材更换。
6. CTC/TDCS 设备、CTCS-2 级列控地面设备检修。
7. 在天窗内可以完成的其他作业项目。

（三）通信I级维修项目

1. 影响行车通信业务的光电缆整治、网络结构调整。
2. 影响两个车站以上行车通信业务的通信网络设备整治。
3. 影响行车通信业务的通信电源设备检修、整治。

（四）通信II级维修项目

1. 影响行车通信业务的设备、光电缆、电路测试及主备用倒换、试验。
2. 影响行车通信业务的传输、接入设备检修、整治。
3. 影响行车通信业务的数据通信网设备检修、整治。
4. 影响行车通信业务的调度通信设备检修、整治。
5. 影响行车通信业务的 GSM-R 基站、无线列调车站设备、区间无线中继设备及天馈线、漏缆等设施的检修、整治。
6. 涉及行车通信业务停用、调整的 GSM-R、调度通信网络数据制作。
7. 在天窗内可以完成的其他作业项目。

三、供电维修天窗作业项目

（一）I 级维修项目

1. 更换或拆除支柱、软横跨、硬横梁及隧道吊柱。
2. 更换两跨以上接触线、承力索及附加导线。
3. 两辆以上接触网作业车进行的接触网维修作业。
4. 两个以上接触网工区进行的联合作业。

（二）II 级维修项目

1. 更换接触网零部件。
2. 接触网设备全面检查监测作业。
3. 更换接触网腕臂支撑、补偿装置、器件式分相绝缘器、分段绝缘器、线岔、隔离开关等。
4. 接触网悬挂、分相、分段、线岔等检查调整。
5. 接触网吸上、回流线，上部地线、附加悬挂检查维护。
6. 接触网绝缘部件清扫维护。
7. 在天窗内可以完成的其他作业项目。

四、房建维修天窗作业项目

（一）Ⅰ级维修项目

1. 雨棚及跨越线路站房的屋面、檐口板维修。
2. 雨棚吊顶板维修。
3. 线路上方的玻璃设施、幕墙维修。
4. 线路上方的装饰板维修。

（二）Ⅱ级维修项目

1. 站台、雨棚限界测量。
2. 雨棚落水管路疏通、维修。
3. 雨棚天沟杂物清理、维修。
4. 站台墙吸音板检查维修。
5. 雨棚照明线路维修、灯具更换。
6. 站台帽石维修。
7. 在天窗内可以完成的其他作业项目。

五、车辆维修天窗作业项目

（一）I级维修项目

1. 更换 TPDS 压力、剪力传感器。
2. 更换 TFDS、TVDS、TEDS 沉箱、侧箱。
3. 更换 TADS 麦克风阵列箱。
4. 固定脱轨器、列车车辆制动试验装置、踏面诊断及受电弓检测装置、动车组外皮清洗机等设备的安装、拆除、更换大型部件。

（二）II级维修项目

1. 5T、AEI 设备的半月检、月检、春秋季节整修。
2. 更换 THDS 探头箱、大门电机、轴温探测器。
3. 调整或更换 TFDS、TVDS 和 TEDS 轨边设备大门电机。
4. 更换 TADS 麦克风。
5. TPDS、TADS 静态标定。
6. 调整、紧固卡轨器，更换磁钢、车号天线及卡具。
7. 更换、校对或焊接轨边电缆。
8. 固定脱轨器、列车车辆制动试验装置、踏面诊断及受电弓检测装置、动车组外皮清洗机等设备的定期校验、标定等。
9. 在天窗内可以完成的其他作业项目。

六、货运维修天窗作业项目

I级维修项目：

1. 超偏载检测装置、动态轨道衡更换压力、剪力传感器。

2. 超偏载检测装置、动态轨道衡更换配套车号识别设备的天线、磁钢及磁钢卡具等。

3. 超偏载检测装置、动态轨道衡小修和月检。

4. 在天窗内可以完成的其他作业项目。

行车设备施工登记簿格式

运统—46 (施工)

[illegible]

附件 6

月度施工计划格式

编号	施工等级	线路	行别	施工项目	施工日期	施工地点	封锁时间	施工内容及影响范围	限速及行车方式变化	设备变化	运输组织	施工单位及负责人	备注
						区间及 起止里 程	封锁起止 时间 (封锁时 间分钟)	施工内容 影响范围	限速要求 行车方式	线路数据变化: 站场线路、道岔、径路 变化: 信号机位置及显示变 化: 接触网信号标志位置变 化: 其他变化:		主体施工单位 (职务) (姓名) 施工单位 (职务) (姓名)	

附件 7

邻近营业线施工安全监督计划格式

编号	类别	线路	行别	施工项目	施工日期及时间	施工地点	施工内容	施工机械	建设单位	施工单位及负责人	监理单位及负责人	设备监护单位及负责人	审核处室	备注

附件 8

施工现场安全重点监控表

施工项目			施工地点	
施工日期			起止时间	
施工等级			施工单位	
设备管理 单位				
施工内容				
单位及部门	单位及职务	姓名	重点监控处所	监控关键点
组长或 副组长				
安监部门				
运输部门				
机务部门				
设备主管 业务部门				
施工单位 及 主管部门				
设计部门				
监理部门				

附件 9

高速铁路各项施工作业放行列车条件

	项 目	作业方式	放行列车条件
一 影 响 道 床 路 基 稳 定 的 施 工 作 业	1. 有砟轨道 (1) 连续 2 根及以上轨枕底道砟破底清筛 (2) 成段更换道床 (3) 大型养路机械换砟 (4) 基床换填 (5) 平纵断面改造 (6) 利用小型爆破开挖侧沟或基坑后的线路整修（限于影响路基稳定范围） (7) 成组更换道岔（钢轨伸缩调节器）或岔枕 (8) 2 根及以上轨枕连续更换、方正。	大型养路机械捣固、稳定等作业	(1) 两捣一稳作业后，第一列限速 45 km/h，第二列限速 60 km/h，第三列起限速 80 km/h，至次日捣固后第一列限速 80km/h，第二列起限速 120km/h，至第三日捣固后第一列限速 120km/h，第二列限速 160km/h，至第四日捣固后第一列限速 160km/h，第二列起限速 200km/h，至第五日捣固后第一列限速 160km/h，检查确认后恢复常速。 (2) 三捣两稳作业后，第一列限速 60km/h，第二列限速 80km/h，第三列起限速 120 km/h，至次日捣固后第一列限速 120km/h，第二列限速 160km/h，至第三日捣固后第一列限速 160km/h，第二列起限速 200km/h，至第四日捣固后第一列 160km/h，检查确认后恢复常速。 (3) 五捣三稳作业后，第一列限速 80km/h，第二列限速 120 km/h，第三列起限速 160 km/h，至次日捣固后第一列限速 160km/h，第二列限速 200km/h，至第三日捣固后第一列限速 160km/h，检查确认后恢复常速。 道岔施工后直向、侧向按此标准分别阶梯提速。 未达到上述捣固、稳定遍数的，应相应降低列车放行速度。
		小型养路机械捣固	(1) 施工作业期间：当日第一列限速 35km/h，第二列起限速 45km/h 不少于 4 小时，以后限速 60km/h 至下次封锁前； (2) 施工作业结束后，应安排大型养路机械作业，放行列车条件按“大型养路机械捣固、稳定车作业”办理。
	2. 无砟轨道 (1) 更换无砟道床（含轨道板、道床板、砂浆填充层、底座板、支承层）；(2) CRTS II 型无砟轨道轨道板间接缝凿除和浇筑；(3) 侧向挡块凿除和浇筑；(4) CRTS I 型无砟轨道凸型挡台凿除和浇筑。		按经审查批准的施工作业设计方案所确定的列车放行条件，必要时可开行综合检测列车确认。

	项 目	放行列车条件
一、影响道床路基稳定的施工作业	3. 在线路上安装、拆除轨束梁，横穿梁和 D 梁	开通后，速度不得超过 45km/h，限速时间、次数和速度由作业负责人根据具体情况决定。
二、不影响道床稳定的施工作业	(1) 成段更换钢轨或扣件 (2) 无缝线路应力放散 (3) 更换道岔（钢轨伸缩调节器）轨件 (4) 使用冻害垫板一次总厚度超过 25mm	第一列限速 45 km/h，第二列限速 80km/h，第三列限速 120 km/h，第四列起限速 160km/h 至下次天窗点。 恢复常速前必须经精调整修、检测确认、阶梯提速。
	(1) 单根更换钢轨。 (2) 处理胶接绝缘接头 (3) 更换道岔尖轨、基本轨、护轨、可动心轨道岔辙叉 (4) 焊接钢轨 (5) 单根更换、方正轨枕 (6) 成段改道、撤垫板、更换铁垫板、更换和整正轨下胶垫，冻害垫板作业 (7) 大型养路机械维修捣固作业 (8) 成段更换弹条、轨距挡板	第一列限速不超过 160km/h，以后恢复常速。
三、桥隧涵的施工作业	(1) 更换或拨正钢梁、圯工梁 (2) 抬高或降低桥梁 (3) 拨正支座、更换桥梁支座或翻修支撑垫石 (4) 下承式钢梁整孔喷砂除锈涂装 (5) 加固隧道衬砌	开通后第一列限速 25km/h、第二列限速 45km/h，后限速 60km/h、120km/h 各不少于 24 小时，其后恢复常速。

	项 目	放行列车条件
三、桥隧涵的施工作业	(1) 翻修隧道内排水沟 (2) 加深隧道内侧沟整治道床翻浆冒泥 (3) 整治隧道仰拱破损及换填隧道铺底	开通后, 速度不得超过 45km/h, 限速时间、次数和速度由作业负责人根据具体情况决定。
	(1) 桥面上部钢结构局部修补 (2) 更换桥梁护轨 (3) 隧道施工缝、变形缝局部堵漏 (4) 隧道除冰 (5) 桥梁施工作业进行试顶需要起动梁身并回落原位 (6) 影响行车安全的路堑边坡维修、隧道洞口边仰坡维修、清理危石、伐树等 (7) 利用小型爆破开挖侧沟或基坑(限于不影响路基稳定的范围)	第一列限速不超过 160km/h。
	新建明洞、棚洞开挖基础	施工作业期间, 本线速度不超过 45km/h, 邻线列车限速 160km/h。
	路基降水	施工作业期间, 本线限速不超过 120km/h, 施工作业结束后本线限速 160km/h 不少于 24 小时, 后恢复常速; 邻线列车限速 160km/h。
	有砟轨道路基注浆或旋喷桩加固	施工作业期间, 本线限速 45km/h, 施工作业结束后限速 45km/h 不少于 12 小时, 限速 60km/h、80km/h、120km/h 各不少于 24 小时, 后限速 160km/h 一列再恢复常速; 邻线列车限速 160km/h。
四、整锚段更换接触网施工作业	(1) 更换整锚段承力索 (2) 更换整锚段接触线 (3) 接触网故障恢复作业后几何参数发生变化、导线损伤或有临时接头时	开通后速度不超过 160 km/h; 经对接触网调整后, 限速不超过 200 km/h; 再经精调、检测车检测合格, 恢复正常速度。

注: 表内未列出的其他施工作业项目, 可由铁路局比照本表类似施工作业确定施工条件和放行列车条件。

附件 10

普速铁路各项施工作业放行列车条件

	项 目	施工条件	作业方式	放 行 列 车 条 件
一、影响道床路基稳定的施工作业	(1) 破底清筛 (2) 更换道床石砟 (3) 成段更换轨枕(板) (4) 成组更换道岔 (5) 基床换填 (6) 一次起道量或拨道量超过40mm的成段起道或拨道 (7) 利用小型爆破开挖侧沟或基坑(限于影响路基稳定范围)	封锁施工	大型养路机械捣固、稳定车作业	1. 两捣一稳作业后,开通后第一列 35km/h,第二列 45km/h,自第三列起限速 60km/h,至次日捣固后第一列限速 60km/h,第二列起限速 80km/h,至第三日捣固后第一列限速 80km/h,第二列限速 120km/h,至第四日捣固后恢复常速。 2. 三捣两稳作业后,开通后第一列 45km/h,第二列 60km/h,自第三列起限速 80km/h,至次日捣固后第一列限速 80km/h,第二列起限速 120km/h,至第三日捣固后恢复常速。 道岔施工后直向、侧向按此标准分别阶梯提速。 未达到上述捣固、稳定遍数的,应相应降低列车放行速度。
			小型养路机械捣固	开通后第一列 35km/h,第二列 45km/h,不少于 4 小时,以后限速 60km/h,至次日捣固后第一列限速 60km/h,第二列起限速 80km/h,至第三日捣固后第一列限速 80km/h,第二列限速 120km/h,至第四日捣固后恢复常速。
			人工捣固	(1) 施工期间当日第一列 15km/h,第二列 25km/h,第三列 45km/h,不少于 4 小时,以后限速 60km/h 至下次封锁前。 (2) 施工结束,开通后第一列 15km/h,第二列 25km/h,第三列 45km/h,不少于 4 小时,以后按 60km/h、80km/h、120km/h 各不少于 24 小时捣固后阶梯提速,其后正常。

	项 目	施工条件	放行列车条件
二、不影响道床稳定的施工作业	(1) 成段更换钢轨 (2) 无缝线路应力放散 (3) 成段调整轨缝，拆开接头并插入短轨头 (4) 成段修整轨底坡	封锁施工	开通后第一列 45km/h, 第二列 60km/h, 第三列 120km/h, 其后恢复常速。
	(1) 使用冻害垫板一次总厚度超过 40mm (2) 长大隧道宽轨枕垫砟 (3) 道口大修(若影响道床稳定, 比照第一大项办理)	封锁施工	开通后第一列 35km/h, 第二列 45km/h, 第三列 60km/h, 其后恢复常速。
	隧道整体道床翻修	封锁施工	施工期间速度不超过 25km/h, 施工结束后第一列 45km/h, 第二列 60km/h, 其后恢复常速。
三、桥隧涵施工作业	(1) 更换或拨正钢梁、混凝土梁 (2) 抬高或降低桥梁 (3) 拨正支座、更换桥梁支座或翻修支撑垫石、砂浆厚度超过 50mm (4) 下承式钢梁方移桥枕、整孔上盖板喷砂除锈涂装 (5) 喷锚加固隧道衬砌	封锁施工	开通后第一列 25km/h, 第二列 45km/h, 第三列 60km/h, 不少于 24 小时, 其后恢复常速。

	项 目	施工条件	放行列车条件
三、桥隧涵施工作业	(1) 整治和铺设混凝土梁、桥台防水层 (2) 翻修隧道内排水沟 (3) 加深隧道内侧沟整治道床翻浆冒泥 (4) 整治隧道仰拱破损及换填隧道铺底	封锁施工	开通后，速度不得超过 45km/h，限速时间、次数和速度由施工负责人根据具体情况确定。
	隧道内增设密井暗管施工	慢行施工	施工期间限速 25km/h，施工结束后第一列 45km/h，第二列 60km/h，其后恢复常速。
	新建明、棚洞开挖基础、桥涵顶进	慢行施工	施工期间限速 45km/h。
	加固线路或拆除加固设备	慢行施工	加固施工：施工期间限速 45km/h，施工结束后第一列 45km/h，不少于 12 小时，60km/h、80km/h 各不少于 24 小时，后 120km/h 2 小时恢复常速。
	拆除钢轨，全面更换明桥面桥枕	封锁施工	开通后第一列 35km/h，第二列 45km/h，第三列限速 60km/h，其后恢复常速。（施工期间每日开通后至次日封锁前最高速度不超过 60km/h）
	不拆除钢轨更换明桥面桥枕	封锁施工	施工结束后第一列 45km/h，第二列 60km/h，第三列 80km/h，第四列 120km/h，其后恢复常速。

注：表内未列出的其他施工作业项目，可由铁路局比照本表类似施工作业确定施工条件和放行列车条件。