
2000 年以来工务系统铁路交通事故典型案例 (施工类)

一、2000 年“9.25”京广线 2767 次货物列车脱轨行车重大事故

1. 事故概况

2000 年 9 月 25 日 21 时 14 分，广州铁路（集团）公司长沙总公司京广线哲桥站内 3 号道岔处，2767 次货物列车（编组 53 辆，总重 3518 吨，换长 69.1；本务机为郴州机务段 DF4 0466 号机车）运行至此，机后第 5-29 位车辆颠覆，第 30 位车辆脱轨，颠覆车辆侵入上行正线；经救援于 28 日 3 时零分复旧，6 时零分开通线路。中断京广上下行正线行车 56 小时 46 分；货车车辆报废 13 辆、大破 10 辆、中破 2 辆、小破 1 辆；钢轨报废 925 米，轨枕报废 1672 根，道岔损坏 9 组，转辙机损坏 9 台；直接经济损失 536.8 万元；货物损失约 100 万元。构成行车重大事故。

2. 事故原因及教训

(1) 衡阳桥隧工程公司哲桥跨线桥工程项目经理部擅自组

织民工封闭哲桥道口处理跨线桥施工地段线路下沉，作业中由于单边过量起道，造成线路轨道几何尺寸发生变化，水平偏差达47mm，三角坑达48mm。衡阳桥隧工程公司严重违反《铁路工务安全规则》第2.1.1条、第2.2.4条、第4.1.1条的规定，当晚作业人员下道避让2767次时，慌乱中，两台液压起拨机仍在钢轨底部未下道，对线路高低水平严重超限的轨道起了支撑作用，是事故发生的主要原因。

(2) 郴州工务段对哲桥跨线桥的施工安全监督不力。在哲桥跨线桥工程施工期间，7月28日，哲桥工地安全联络员被调离后，新任联络员一直未到位，致使7月28日至事故发生时，工地无施工安全联络员，严重违反了铁道部《既有线施工确保行车安全的几项规定》（铁办[1994]27号）第六款规定，失去了对施工安全监督。在得知9月25日20时衡阳桥隧公司将要封闭道口进行起道作业的信息后，没有采取果断措施行使安全“否决权”予以坚决制止，是这起事故的重要原因。

(3) 郴州工务段与衡阳桥隧工程公司签订的施工安全协议，部分条款严重违反了《技规》第25条的规定，擅自将哲桥道口

施工范围内 100 米线路设备移交给衡阳桥隧工程公司，推卸对日常线路维修保养责任，不确保线路质量，使耒阳领工区与哲桥跨桥项目经理部在整治道口线路下沉上发生了推诿扯皮，是这次事故发生的又一重点原因。

(4) 郴州工务段耒阳领工区违反《施工安全协议》第三款之规定，在哲桥项目经理部要求郴州工务段耒阳领工区配合翻修道口时提出要配合费，致使衡阳桥隧工程公司哲桥项目经理部与郴州工务段耒阳领工区无法达成一致意见，成为衡阳桥隧工程公司擅自翻修道口施工的诱发因素，是造成这起事故的又一重要原因。在得知事故当晚桥隧公司施工人员将要封锁道口进行起道作业的信息后，没有采取断然措施予以坚决制止，为事故的发生留下隐患，是事故发生的又一重要原因。

(5) 由于施工地段的地质比较复杂，原设计采用 D16 型梁对线路进行防护，衡阳桥隧工程公司凭集团公司计划处一人口头同意，未按变更设计程序办理审批手续，在施工中取消了原设计确定的 D16 型梁防护方案，是造成这次事故的诱发原因。

(6) 2767 次机后第 5、6、7 位为空罐车，重心偏高，又处

于空重混编的列车中，运行时承受较大的纵向冲击力，车辆运行稳定性较差，而且运行速度已接近转 8A 转向架 80 公里/小时的构造速度。因此，当机车及机后 1-4 位重车过后，机后第 5 位空罐车通过超限起道处所地段时，车轮跳跃加剧，浮离轨面，导致脱轨，是事故发生的重要因素。

3. 事故责任

事故列衡阳桥隧工程公司主要责任，郴州工务段重要责任。

二、2003 年“5.21”湘黔线 1528 次旅客列车脱轨行车大事故

1. 事故概况

2003 年 5 月 21 日 10 时 41 分，怀化开往上海的 1528 次旅客列车（编组 16 辆，总重 877t，换长 38.1；由怀化总公司怀化客运段担任客运值乘，由怀化机务段 SS7C0103 号机车担任本务），行至湘黔线辰溪至大江口间上行线桐树坡一号隧道内 K379+882 处，撞上怀化工务段炭沟工区单轨车停车，10 时 56 分继续运行，11 时 12 分行至大江口站 K364+930m（6 号道岔）处，机后第 3 位 YZ25G45221 号车 2 位转向架 3、4 轮对脱轨，列车停

于站内Ⅱ道 K364+210 处。无人员伤亡，摘下脱轨车辆重新编挂后 14 时 45 分开，延误本列 3 小时 32 分。构成旅客列车脱轨大事故。

2. 事故原因及教训

(1) 2003 年 5 月 21 日 8 时 10 分至 10 时 10 分，怀化工务段大江口领工区计划利用综合“天窗”进行线路维修保养作业，由炭沟工区在湘黔线辰溪至大江口间 K377+00 至 K382+700 间进行撤垫、抬道作业。但炭沟工区工长随意变更作业计划，安排自己和另 1 名职工带领 3 名合同工在 K379+14 号轨和 K379+18 号轨间进行抽换枕木作业，并违章使用单轨车。10 时 26 分作业完毕，工长和 1 名合同工留在现场整理线路外观，安排职工 1 名带合同工 2 人推单轨车返回工区，单轨车上装有压机 2 台、撬棍 1 根、钢钎 2 根。10 时 41 分单轨车推行到辰溪至大江口间上行线桐树坡 1 号隧道内 K379+882 处发现列车开来，急忙将单轨车翻倒，侵入限界，被 1528 次旅客列车撞上停车。撞散的单轨车残骸卷入机后第 3 位 YZ25G45221 号车 2 位转向架上，当时没有认真检查，10 时 56 分列车重新开车，运行至大江口站 6 号道岔处，悬

挂在机后第 3 位车转向架上的单轨车残骸碰撞道岔杆件脱落，导致车轮碾压脱轨。

(2) 养路工区违章使用单轨车。使用单轨车，必须向工务段调度申请，经段调度备注批准，给工牌号后方可使用。炭沟工区在未经申请与批准的情况下，擅自使用单轨车。

(3) 未按规定设置防护。使用单轨车上道必须设置防护，炭沟工区在使用单轨车时没有设置防护员，违反了《技规》、《工务安全规则》的有关规定。在长达 1186m 的桐树坡 1 号隧道内既未带电台，又不设置安全防护员，无法按规定在列车到达之前将单轨车安全撤出限界以外，导致事故的发生。

(4) 安全意识淡薄。1528 次旅客列车在桐树坡 1 号隧道内撞上单轨车后，施工作业人员、机车乘务员、运转车长、列车乘务员根本没有意识到问题的严重性和可能造成的后果，没有对线路和车辆进行彻底检查，情况不明就盲目开车。工区工长明知单轨车被撞，没有认真检查单轨车情况，机车乘务员在撞上单轨车停车后未按规定及时通知运转车长，运转车长在列车区间停车 10 分钟，判明停车原因的情况下不及时与司机联系，违反了《技

规》、《行规》的有关规定。

(5) 现场作业失控。大江口领工区炭沟工区工长擅自变更作业计划并违章使用单轨车，未按规定向领工区、工务段调度申请，工务段、领工区对现场作业情况不明，完全处于失控状态。

3. 事故责任

事故列怀化工务段全部责任

三、2005 年湘黔线 1325 次旅客列车撞施工机械险性事故

1. 事故概况

2005 年 9 月 14 日 9 时 55 分，1325 次旅客列车（娄底机务段 SS7 0122 号机车牵引）运行至湘黔 k0+630m 处时，刮碰上侵入限界的机械化线路中心怀化线路段放在左侧碴肩上的起道机停车，构成撞施工机械险性事故。

2. 事故原因及教训

(1) 怀化线路段第四施工队队长未能履行施工负责人的职责，对施工现场安全失控，严重违反《铁路工务安全规则》第 2.2.16 条 1. (2) 的有关规定，没有在距车站或施工条件较复杂的施工地点事先与驻站联络员商定明确提前预报、确报，并告之防

护员及全体施工人员，没有组织施工人员全面检查施工机具摆放情况，是造成事故的主要原因。

(2) 施工负责人与驻站联络员、工地防护员联系脱节。当 1325 次旅客列车通过田心站时，驻站联络员未及时通知线上作业人员撤离施工机具，防护员也未认真履行职责。

(3) 怀化线路段第四施工队焊轨班副工长罗兴勇（带班人员），严重违反《工务安规》第 2.6.6 条有关规定，未对劳务工摆放的工机具进行跟踪检查落实，导致施工机具侵限被列车刮碰上。

3. 事故责任

事故列怀化工务段全部责任。

四、2008 年 6 月 1 日焦柳线 57001 次路用列车脱轨铁路交通一般 C 类事故

1. 事故概况

2008 年 6 月 1 日 19 时 14 分至 20 时 40 分，怀化工务段利用 57001 次路用列车（怀化机务段 DF4 3026 号机车，司机谢华忠、副司机陈敏，编组 2 辆、总重 175 吨、换长 2.5）在焦柳线

通道至地阳坪间 k1353+890m 至 k1353+920m 封锁区间卸片石 2 辆，用于路基防洪预抢工程。在卸片石过程中，因场地受限，无法将机后第 2 位 C70H 1503510 号车片石卸完，卸车负责人聂东平指挥机车向前移动再卸。20 时 30 分 26 秒，车辆移动了 5.7m 时，卸料负责人发现从车上掉落数块片石，立即显示停车信号。与此同时，司机也听到列车后部有异响，立即采取制动措施，列车于 20 时 30 分 28 秒停于 k1353+949m 处。停车后，卸料负责人和司机一起检查，发现从车上掉下来的一块片石（450×300×280mm）垫抬机后第 2 位 C70H 1503510 号车 2 位转向架 3 位侧架底部，致使该车 2 位转向架 3 位、4 位轮对脱轨，立即请求救援。21 时 38 分，通道站开 57003 次路用列车进入封锁区间救援，22 时 00 分起复脱轨车辆，22 时 25 分开通区间，影响焦柳线正线行车 1 时 45 分。

2. 事故原因及教训

(1) 57001 次机后第 2 位车辆后台车轮对碾压侵限片石，造成后台车 2 个轮对全部脱轨，机后第 2 位车辆 2 位转向架 3 位侧架底部有明显被石块撞刮痕迹。爬轨里程为 k1353+896.36m，

运行 1.1m 后落轨，轮对脱轨后运行 1.197m 后停车，最终停车里程为 k1353+898.66m。脱轨后轮缘距钢轨边最大距离为 720mm，最小距离为 240mm。

(2) 卸料负责人安全意识十分淡薄，动车前未关好车门，未认真检查卸料情况，未确认路料堆放牢固，造成列车移动过程中车上片石滚落侵限将车辆垫出脱轨，严重违反《铁路工务安全规则》第 2.6.2 条第七款和《行规》第 71 条有关规定，是造成此次事故的直接原因。

(3) 卸料组织不合理。区间卸 2 辆片石车，只安排一名卸车工长负责，未做到每个车指定一名路工当组长，负责督促检查本车的工具、照明、卸料、清道、开关车门及余料处理等工作，严重违反了《铁路工务安全规则》第 2.6.2 条第五款和《行规》第 71 条有关规定，是造成此次事故的重要原因。

(4) 夜间照明设备不足，违反《铁路工务安全规则》第 2.6.2 条第二款“夜间作业时，配有足够的照明设备”的规定，为事故发生埋下了隐患。

3. 事故责任

事故列怀化工务段全部责任。

五、2009 年“4.15”株洲工务段京广线无调度命令施工铁路交通一般 C 类事故

1. 事故概况

2009 年 4 月 15 日，株洲工务段按照集团施工计划，在京广下行线云溪—岳阳北间 K1413+000—K1419+000m 处进行线路大机捣固施工，在岳阳北—岳阳间 K1421+400m—K1422+700m 处进行应力放散施工。13:56 分调度发令：自 K471 次到达岳阳北站后准许云溪—岳阳北间下行线封锁进行大机捣固施工。工务驻岳阳北站联络员未认真核对调度命令内容，错误通知两处施工现场同时开始施工，导致岳阳北—岳阳间下行线应力放散施工提前进行，K1422+070m 处左、右股钢轨提前被锯断出现红光带，造成 5 道出站信号恢复，10429 次岳阳北站不能开出，构成铁路交通一般 C 类事故。

2. 事故原因及教训

(1) 驻站联络员在未认真核对施工命令号码、封锁区间、里程的情况下，凭经验办事，误以为两个工地是同一个封锁命令，

盲目对两个工地同时传达施工封锁命令。

(2) 工地防护员对驻站联络员传达的调度命令未仔细确认，联防互控形同虚设。

(3) 施工安全责任制不落实，施工负责人对施工命令不确认，盲目组织施工。

(4) 现场盯控不力，施工领导、安调科干部在现场对施工程序把关不严，安全监控作用没有发挥。

3. 事故责任

事故列株洲工务段全部责任。

六、2009年“4.16”肇庆工务段施工影响行车铁路交通一般D类事故

1. 事故概况

2009年4月16日，三茂公司肇庆工务段八甲工队计划在那霍站进行2、4、6号岔小机群捣固天窗维修作业。17时30分八甲工队人员到达工地后工队长安排人员在6号岔补充石碴及整理道床作业，由于当天封锁给点时间推迟（计划封锁时间19时10分—20时20分，实际给点时间21时09分—22时05分），

19 时 54 分 70002 次列车要牌，20 时 06 分 70002 次列车从邻站开车，车站开放通过信号，驻站联络员随即通知现场作业人员下道。此时，现场人员正将捣固机推至 6 号岔导曲线部分绝缘接头位置短接了轨道电路，导致轨道电路 6DG 红光带，造成 70002 次进站信号恢复。

2. 事故原因及教训

三茂公司肇庆工务段八甲领工区工队没有严格执行铁办〔2008〕190 号、广运发〔2008〕282 号文的有关规定，为了抢任务提前安排人员在线路上移动捣固机，捣固机推至 6 号岔导曲线部分绝缘接头位置时，捣固机走行架短路轨道电路，造成轨道电路 6DG 红光带，致使 70002 次进站信号机恢复，是造成此次事故的直接原因。

3. 事故责任

事故列肇庆工务段全部责任。

七、2009 年“10.1”娄底工务段货物列车撞施工机具料铁路交通一般 C 类事故

1. 事故概况

2009年10月1日，怀化机务段值乘SS6B型1056号机车担当10800次货物列车牵引任务，列车编组51辆、总重2985吨、换长69.6米。20时49分左右，列车运行至沪昆线横阳山至西河间上行线约k1342+100m处时，司机突然听到异响，在列车时速43km/h时，于20时49分47秒采取了紧急制动措施，10800次列车于20时50分11秒停于沪昆上行线k1341+757m处。构成铁路交通一般C类事故。

2. 事故原因及教训

(1) 娄底工务段西河线路工区严重违反了《铁路工务安全规则》第四章第4.0.7条、《关于加强施工安全卡控工作的通知》(安电〔2009〕32号)、《关于公布线路路材路料管理规定的通知》(工函〔2007〕110号)等有关规定，9月18日在沪昆上行线k1342+000m至+800m处进行改道作业，携带了5根轨距，当日只安装了3根，2根未安装；9月20日该工区在沪昆上行线k1342+400m至+700m处进行改轨距作业，携带了6根轨距杆，当日只安装了5根，1根未安装。两次作业未安装的3根胶结式绝缘轨距杆在作业结束后均未及时收回，遗留在线路上，因列车通

过时的振动作用导致轨距杆发生位移，倾入限界，被 10800 次货物列车碰挂是事故发生的直接原因。

(2) 娄底工务段新化线路车间对材料管理不严，特别轨距杆的领取、使用管理不到位，导致路材路料未及时清理和回收，为事故发生埋下了隐患，是事故发生的间接原因。

3. 事故责任

事故列娄底工务段全部责任。

八、2009 年“12.24”衡阳工务段施工影响行车铁路交通一般 C 类事故

1. 事故概况

2009 年 12 月 24 日 10:53 分，衡阳工务段在京广线衡山站进行道岔整治作业时，违反铁道部《铁路营业线施工安全管理办法》和《广铁（集团）公司铁路营业线施工安全管理实施细则》的有关规定，将在天窗内的作业内容擅自安排在天窗外进行，也未按规定在车站登记要点，在施工配合单位长沙电务段未到位的情况下，擅自在道岔转辙部分进行改道作业，造成 10 号岔 A 机自动开闭器检查柱拐轴变形，道岔转换时，检查柱不能升起无表

示，至 11:45 分恢复，影响客车 1 列及货车 1 列，构成铁路交通一般 C 类事故。

2. 事故原因及教训

(1) 未严格落实天窗修作业制度，点内作业项目点外干。根据铁办[2008]190号《铁路营业线施工安全管理办法》及广运发[2008]282号《广铁（集团）公司铁路营业线施工安全管理实施细则》的规定：道岔转辙部分改道作业项目必须在天窗点内进行，但衡山道岔专修工队未按规定在车站登记要点，有章不循、有禁不止。

(2) 结合部安全控制不到位。一是对结合部设备进行作业时，在电务配合人员不在场的情况下盲目动道，导致道岔故障发生。二是基本作业常识缺乏，在道岔尖轨尖端改道作业时，在作业边尖轨受力的情况下进行，导致工务改道损坏电务设备。

(3) 车间对管内关键设备、安全关键点监管不力，在工区提前上报日计划时没有做好完全提醒和重点安全措施的布置，现场没有派车间干部跟班，对天窗修、结合部等安全规章制度执行情况检查不到位，致使现场作业处于管理失控状态。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/376014215050011010>