

The image features decorative geometric patterns in the corners. The top-left corner contains a cluster of overlapping triangles in shades of pink, green, purple, yellow, and orange. The bottom-right corner features a similar cluster of overlapping triangles in shades of yellow, green, orange, pink, and purple.

企业管理制度 61 降雨量警戒防范 制度

上海铁路局文件

上铁工发〔2011〕224号

关于重新公布《上海铁路局降雨量（洪水位） 警戒防范制度》的通知

各运输站段，各工程指挥部、筹备组，各公安处，各合资铁路公司：

根据《铁路实施〈中华人民共和国防汛条例〉细则》（铁运〔2005〕182号）、《关于进一步健全雨量警戒制度的通知》（铁运电〔2010〕59号）和《关于进一步强化防洪地点安全管理的通知》（铁运电〔2010〕57号）等文件有关规定，结合我局防洪工作特点，特重新公布《上海铁路局降雨量（洪水位）警戒防范制度》（技术规章编号 SHG/GW126-2011），自公布之日起实行。

路局前发《关于明确各部门防洪职责和汛期“五位一体”防洪检查制度的通知》（上铁防洪指〔2010〕1号）、《关于公布暴雨天气列车临时限速、封锁运行办法（暂行）的通知》（上铁防洪指〔2010〕2号）、《关于公布上海铁路局防洪预警、警报及其响应管理办法的通知》（上铁防洪指〔2010〕3号）、《关于暴雨天气列车临时限速、封锁运行办法（暂行）的补充通知》（上铁防洪指〔2010〕4号）、《关于进一步重申防洪地点安全联控管理的通

知》（上铁工函〔2010〕846号）、《关于重新公布〈上海铁路局客运专线工务安全度汛措施〉的通知》（上铁工函〔2010〕1357号）、工务处前发《关于公布〈上海铁路局降雨量(洪水水位)警戒防范制度〉的通知》（工路桥函〔2009〕141号）同时废止。各单位应结合实际，制订细化措施，认真贯彻执行。

二〇一一年七月二十三日



上海铁路局降雨量（洪水位）警戒防范制度

第一章 总 则

第 1 条 根据《铁路实施〈中华人民共和国防汛条例〉细则》（铁运〔2005〕182号）、《关于进一步健全雨量警戒制度的通知》（铁运电〔2010〕59号）和《关于进一步强化防洪地点安全管理的通知》（铁运电〔2010〕57号）等文件有关规定，为进一步规范我局汛期防洪预警、警报及其响应程序，细化汛期冒雨检查措施，加强防洪地点管理，及时发现和处理水害隐患，确保汛期行车安全，结合我局防洪工作特点，特制订《上海铁路局降雨量（洪水位）警戒防范制度》。

第 2 条 各部门、各单位应根据各自防洪职责，加强管理，细化措施，确保降雨量（洪水位）警戒防范各项制度落到实处。

第二章 降雨量（洪水位）警戒值

第 3 条 降雨量（洪水位）警戒值，要在充分统计和分析历史上降雨量（洪水位）与铁路灾害产生之间关系的基础上，结合各地区铁路的地质、水文、周边环境和设备质量等因素，慎重确定动态调整，不断提高警戒值的科学性。

第 4 条 我局设立三级降雨量警戒值，即出巡警戒值、限速警戒值和封锁警戒值。

第 5 条 我局对影响铁路安全较大的河流实行二级洪水位警戒值，即注意洪水位警戒值和危急洪水位警戒值。

第 6 条 降雨量（洪水位）警戒值的公布与修订

1. 降雨量警戒值由各工务设备管理单位（以下统称为“工务段”）汛前根据历年水害与降雨关

系、线桥路设备状态和周边环境变化等因素提出修订意见，并报路局防洪办审定后由路局发文公布（2011年降雨量警戒再次修订值详见附件1）。

2. 洪水位警戒值:主要针对危害性较大的大江大河和行洪区，由各工务段在汛前结合桥梁路基竣工资料，定期检查桥梁路基设备现状及桥梁上下游河道情况，评估不同洪水位值将对桥梁及台后路基设备安全产生影响的程度后提出修订意见，并报路局防洪办审定后由路局发文公布。

3. 降雨量（洪水位）警戒值原则上每年修订一次，必要时可适当调整修订周期。

第三章 “五位一体”冒雨检查制度

第7条 “五位一体”冒雨检查是指当管内提速、普速铁路沿线降雨达到出巡雨量警戒值及以上时，相关车站应立即组织站区工务、供电、电务和公安人员按照专业分工对沿线设备实行冒雨检查，必要时添乘单机（或路用车）检查，以及时发现和处理危及行车安全的水害隐患，确保行车安全。高速铁路冒雨检查执行第八章规定。

1. 接到强降雨等恶劣天气预报或防洪预警信息后，车站要提早通知工务、电务、供电和公安部门做好冒雨检查准备，各单位要指派胜任人员及时做好相关准备工作。

2. 当降雨量（时降雨量、日降雨量或连续降雨量）达到出巡警戒值时: 工务工区或车间要立即将雨量信息通知车站，车站立即组织站区工务、供电、电务工区人员进行冒雨巡查。冒雨巡查人员发现危及行车安全的设备故障时，应立即按《铁路技术管理规程》（铁道部令第29号，以下简称“《技规》”）第326~329条规定，按照“先防护、后处理”原则，确保行车安全。检查人员在完成检查任务返回后应执行“双汇报”制度，即分别向

车站和各自上级部门进行书面汇报，汇报的内容应包括巡查人员、巡查区段（里程）、巡查时间（含出发时间和返回时间）、发现问题及处理措施等。

3. 当降雨继续，降雨量达到限速警戒值或封锁警戒值时：车站应继续组织工务、电务、供电工区和公安（雨量达到封锁警戒值时公安参加）立即安排人员进行“五位一体”冒雨地面巡查；区间限速时，车站值班员应通过无线列调通知进入区间行驶的列车司机按工务登记的速度运行并加强瞭望。同时工务部门要安排人员及时登乘机车（必要时开行路用车）进行添乘检查。检查完毕执行“双汇报”制度。

4. 结束巡守的条件：一般检查地段降雨结束后 2 小时，且经检查设备无异常。Ⅲ级防洪地点（含比照Ⅲ级防洪地点管理的未有效复旧的新生水害地段）按巡回图巡查，当时、日、连续降雨量达到出巡警戒值及以上时，巡查时间分别为降雨结束后 3、12、24 小时，且均应经检查设备无异常。Ⅱ级防洪地点（含比照Ⅱ级防洪地点管理的未有效复旧的新生水害地段）实行看守，当时、日、连续降雨量达到出巡警戒值及以上时，看守时间分别为降雨结束后 48、48、72 小时，且均经检查设备无异常，并可视设备状况、周边环境变化情况及雨水影响程度，延长看守时间。

5. 冒雨巡查期间，各单位应做好驻站联络，加强雨量信息、巡查信息的相互沟通。

6. 暴风雨天气，电务、供电和通信等单位要加强对通信、

信号和供电设备的巡检，发生水害时要优先保证水害抢修地段的供电和通信，保证车站、机车以及水害地段和防洪看守地点的电台、电话通话良好；机务运用部门，要提前对司机出乘答示予以指导，对主要干线或重点区段，应加强添乘旅客列车。运行途中，机车乘务人员出乘时要加强瞭望，密切注意线路情况，严格按照规定速度行驶，遇到前方情况不明时，应立即采取减速或停车措施，严禁臆测行车。一旦发生水害，应迅速投入抢险，险情排除后，在限速运行条件下，第一趟禁止放行旅客列车。

7. 地面检查人员两人一组，应携带防洪备品，防洪备品主要包括防洪专用电台、防护信号备品（信号旗、信号灯、火炬、响墩、自动闭塞区间包括磁铁式短路铜线）、清淤工具、雨具等。

地面检查人员应严格执行铁道部、路局有关安全规定，一般情况下必须在路肩上或路肩以外进行检查，并保证来车时的安全距离。特殊情况下必须上道检查时，应按有关规定做好防护，确认安全后方可进行，并及时下道避车，确保检查过程中的人身安全。

第 8 条 “五位一体”冒雨检查的重点内容：

1. 路堑地段

线路上是否有落石、坍体、泥石流等障碍物，线路几何尺寸是否有明显变化；堑坡、山坡坡面及支护设施否有崩塌、溜坍、严重冲沟等现象，是否有开裂、错台等变形迹象；侧沟、天沟、截水沟、吊沟是否有开裂、断裂、拱起等变形，排水是否通畅。

2. 路堤地段

线路几何尺寸是否有明显异常，道床是否有沉陷迹象；路肩、路基边坡及支护设备是否有沉陷、溜坍、开裂、错台、严重冲沟等变形迹象和现象；沿河路堤坡脚冲刷淘刷是否严重；排水沟排水是否畅通。

3. 涵洞

涵洞排水是否顺畅，涵附设施是否完好；涵洞上游是否有泥石流，沟内是否淤积严重；涵洞附近路堤是否有变化；涵洞是否损坏并影响线路稳定。

4. 桥梁

与桥台联结路基部分是否变形、下沉；桥台护锥是否变形、损坏；桥梁墩台基础是否被冲刷影响桥基稳定；河床是否损坏并影响桥基稳定；是否有危岩落石或溜坍威胁墩台或梁体安全；桥梁墩台所处山体是否有滑坡现象并引起墩台滑移、变形，梁体线形是否发生变化；下穿立交泵房及其排水设施是否有砂土流失情况。

5. 隧道

是否有排水不良、水淹道床；侧沟是否损坏、线路高低方向是否发生变化；是否发生严重漏水、射水现象，是否影响接触网；衬砌是否有变形、开裂、掉块、剥落、错台等现象；基底是否有涌水、涌砂现象。

6. 其它

沿线是否有危树，是否侵限或影响电气化供电设备安全；接触网立柱及其基础是否稳固，是否有倒塌、变形迹象；栅栏网立柱及其基础是否稳固，是否有倒塌、变形迹象；电务设备、光缆铺设保护装置是否稳固，是否被水淹没；周边环境是否有明显变化，是否对铁路设备安全形成威胁或潜在威胁，等等。

第9条 工务、电务、供电等单位均应在每年汛期来临前组织进行防洪检查，全面排查和评估设备抗洪能力，据此确定汛期冒雨检查的重点区段、重点内容和应急防范措施；工务部门还应根据汛期正线全区段包保、责任到人、不间断冒雨巡查的要求，制定汛期检查巡回图，安排足够人员严格按巡回图进行冒雨巡回检查。

第10条 检查信息汇报：

1. 发现灾情，各单位调度应立即向路局防洪办汇报，值班电话 041-26975。

2. 每次发生雨量出巡、限速、封锁警戒的降雨过程，工务、电务、供电等运输站段应分别将冒雨设备检查情况（格式详见附件 2）、车站将“五位一体”冒雨检查的组织实施情况，于第二天 6:00 时前向路局防洪办报告。

第四章 降雨量临时限速、封锁办法

第 11 条 降雨量临时限速、封锁是指当管内铁路沿线降雨量达到限速警戒值或封锁警戒值时，应及时对相关区段线路实行临时限速或封锁，以确保汛期行车安全。已安装防灾安全监控系统的高速铁路执行路局有关防灾安全监控系统运用管理办法的相关规定。

第 12 条 当车站雨量监测点降雨量达到限速或封锁警戒值时，临时限速或封锁地段范围为雨量计所在车站相邻的两个区间（以车站中心里程为界），并以公布的限速或封锁区段为界；当区间雨量监测点降雨量达到限速或封锁警戒值时，临时限速或封锁地段范围为雨量计所在区间（以车站中心里程为界）。

第 13 条 降雨量临时限速规定（无工区的车站雨量报警点及无车站有工区的区间雨量报警点执行第 15 条规定）：

1. 当降雨量达到限速警戒值时：雨量报警点所在的工务车间或工区必须立即派员赶到车站，按规定填写《行车设备检查登记

簿》(运统-46),申请相邻两个区间限速,登记格式为“××站×时×分,时降雨量(或连续降雨量+时降雨量或连续降雨量)已达到限速警戒值,××站至××站间上(下)行线××Km××m至××Km××m列车应限速××km/h”。车站值班员应立即报告列车调度员,由列车调度员按规定发布限速运行的调度命令,车站值班员在接到工务在运统-46上登记限速后应及时通知已经进入和即将进入限速区段列车的机车乘务员,待接到列车调度员的限速调度命令后再补交。进入限速区间列车的机车乘务员接到通知后要加强对瞭望,严格按照规定速度运行,发现险情及时停车。

工务、供电、电务工区仍然执行冒雨出巡检查,同时工务部门要安排人员及时登乘机车(路用车)添乘检查,检查完毕执行“双汇报”制度。尤其是工务部门必须按防洪责任公里继续对工务设备进行不间断巡查,当发现影响线路稳定及正常行车的水害按相关规定另行申请水害限速;当发现危及行车安全的水害立即拦停列车或通知车站扣车。

2. 当降雨趋缓,降雨量限速条件消失(因时降雨量达到警戒值限速和因连续降雨量+时降雨量达到警戒值限速的,为时降雨量小于10mm;因连续降雨量达到警戒值限速的,为24小时内无降雨。),且经检查确认设备安全时,工务部门应及时到车站登记提速或取消限速;但若为山区铁路,对限速区间内的高堤深堑等汛期防洪地点区段,工务部门根据设备情况,可继续登记限速24小时,同时加强巡查和添乘,经检查确认设备安全后到车

站登记提速或取消限速。

3. 限速警戒值，只要时降雨量、连续降雨量+时降雨量和连续降雨量三个条件满足其一就可，多个条件均满足时，限速值应取较小者。工务部门应及时根据前述三种不同降雨量警戒值所对应的限速值在车站《行车设备检查登记簿》（运统-46）进行登记。

第 14 条 降雨量临时封锁规定（无工区的车站雨量报警点及无车站有工区的区间雨量报警点执行第 15 条规定）：

1. 当降雨量达到封锁警戒值时：工务车间或工区必须立即赶到车站，按规定填写《行车设备检查登记簿》（运统-46），登记格式为：“××站×时×分降雨量已达到封锁警戒值，区间线路情况不明，××站至××站间上（下）行线扣发列车”，并申请开行单机或路用车。车站值班员应立即报告列车调度员，并根据列车调度员指示迅速组织工务、电务、供电和公安人员登乘机车（或路用车）进入区间进行“五位一体”行车设备检查。列车调度员应及时发布封锁区间和要求相关人员登乘单机或路用车检查区间的调度命令；站区防洪责任单位要根据调度命令指派胜任人员执行登乘检查任务，途中遇到险情按《技规》第 326～329 条办理。到达邻站（或前方站）后，若经检查设备无异常，工务部门应视降雨情况及时在《行车设备检查登记簿》（运统-46）上销记；若此时雨势明显减弱，可常速开通线路，但若仍超限速警戒值，应按限速警戒值对应的限速值登记开通线路，雨势继续

减弱，按照第 13 条规定提速或恢复常速。

2. 列车调度员发布封锁区间命令前，如果区间内已进入列车时，车站值班员应立即呼叫关系区间的列车减速运行并加强瞭望，到达本站或邻站后再封锁区间检查，在此期间应禁止其它列车进入该区间。若本站无单机或路用车，则站区防洪第一负责人应组织防洪责任单位相关人员徒步检查区间，并根据徒步检查人员从区间反馈回来的信息确定放行列车条件，及时销记并详细填写检查处理记录。

经检查确认无危及行车安全的水害后，工务部门到车站登记开通线路，原则上开通后第一趟列车不得为旅客列车，并按工务部门确定的速度运行。

3. 列车调度员在接到车站值班员、机车乘务员或工务人员的报告后，应及时发出调度命令，指示列车停运或限速运行。机车乘务员按规定加强瞭望，车站值班员要认真配合工务执行降雨警戒时在《行车设备检查登记簿》上登、销记。

第 15 条 对于无工区的车站报警点及无车站有工区的区间报警点，由工务段调度填写“暴雨天气列车临时限速申请书”

（格式详见附件 3）或“暴雨天气列车临时封锁申请书”（格式详见附件 4），直接传真至调度所工务调度，工务调度立即向值班主任汇报，值班主任布置列车调度员发布限速、封锁的调度命令，车站值班员按规定向机车乘务员转达或交付限速命令。根据工务人员现场确认符合取消限速、封锁或提速条件，工务段调度

填写“取消限速或提高临时限速申请书”（格式详见附件5）或“取消临时封锁申请书”（格式详见附件6），直接传真至调度所工务调度，并经双方电话确认，工务调度立即向值班主任汇报，值班主任布置列车调度员发布取消限速、封锁或提速的调度命令。

第16条 工务工区在车站登记限速、封锁及取消限速、封锁或提速前后均应立即向工务段调度汇报；工务段调度应实时监控降雨量限速、封锁报警信息，及时督促相关工区办理登记限速、封锁手续。取消限速、封锁或提速后工务段调度应立即将限速、封锁反馈表（格式详见附件7）经段领导签字或加盖单位公章后传真至路局防洪办（041-27845），并电话确认。

第17条 车站接到线路水害情况报告后，应及时通知并积极组织相关部门赶赴现场进行检查处理，当区间情况不明时，严禁盲目放行列车，并及时通知相关车间主任或工长到站，查明水害情况，商定向区间放行列车的条件和方法。

第五章 洪水位警戒制度

第18条 工务段应在受大江大河或行洪区洪水影响程度较大的桥梁、路基等设备适当位置对洪水位警戒值做好醒目标识，便于巡查人员、看守人员随时掌握。

第19条 当水位达到注意警戒水位值时：

1. 工务段巡查人员应每隔2小时测量一次水位，做好记录并立即向工务段调度汇报，工务段调度立即将观测数据报路局调度所工务调度。

2. 当洪水位超过设计洪水位，虽然尚未淹没支座、梁体，但桥墩已受到较大的洪水冲击力时，

工务段应派人看守巡查，加强对墩台、梁体、线路的监视。当洪水下降趋势明显，水位明显下降，并经检查确认设备正常后方可撤消，并及时向路局调度所工务调度汇报。

第 20 条 当水位达到危急警戒水位值时

1. 工务段分管段长应立即赶赴现场，工务工区（或车间）派人至相关车站驻站联络。看守巡查人员应每隔 1 小时测量一次洪水位，做好记录后立即向工务段调度汇报，工务段调度立即将观测数据报路局调度所工务调度。

2. 当洪水位继续上涨，淹没支座底部时，工务段应立即在车站《行车设备检查登记簿》（运统-46）做好登记，要求对列车进行限速，登记格式为：“××桥×时×分洪水位淹没×号支座底部，××站至××站间 上（下）行线×× Km ××m 至×× Km ××m 列车应限速××km/h”。并派人疏导、打捞河槽内漂浮物，防止撞击桥墩。当水位下降趋势明显，不再淹没支座，并经检查设备正常后，应当及时提速或恢复常速，并在车站做好销记；当洪水继续上涨，淹没支座并接近（或淹没）梁体底部，根据河槽内漂浮物情况可采取封锁措施，工务段应立即在车站《行车设备检查登记簿》（运统-46）做好登记，要求对区间进行封锁，登记格式为：“××桥×时×分洪水位淹没（接近）×号梁体底部，××站至××站间 上（下）行线扣发列车”，当水位下降后，应根据水面至梁底高度和河槽内漂浮物情况，并经检查设备正常后，及时限速开通区间线路，水位继续下降不再淹没支座并经检查设备正常后，应及时办理恢复常速手续。

3. 工务段调度应及时将洪水位观测数据、限速、封锁线路等信息报路局防洪办。

第六章 防洪地点管理制度

第 21 条 防洪地点按 I 级、II 级和 III 级进行划分：

1. I 级防洪地点：一年四季均可能发生灾害，但汛期发生的可能性更大，一旦发生将严重危及行车安全的隐患地点，如重

度危岩、严重陷穴、大型滑坡等地段。

2. II级防洪地点：设备质量存在一定程度的病害，或周边环境影响比较恶劣，在汛期降雨过程中及降雨后一段时间内均可能发生水害，一旦发生将危及行车安全的隐患地点，如排水不良、边坡支护不足以及边坡支挡设施质量存在隐患等地段。

3. III级防洪地点：虽无明显病害特征，但雨季在较强降雨等诱发下仍可能产生水害的隐患地点。

4. 防洪地点由工务段负责在当年汛前进行全面调查，汛期根据检查结果动态调整，I、II级防洪地点应逐处制定应急抢险专项方案。

5. 工务段应将汛前防洪地点调查报表和汛期动态调整建议报路局防洪办，由路局防洪办组织审核后发文公布。

第22条 防洪地点安全监控要求

1. 工务部门：

(1) I级防洪地点

①由工务段选派经培训合格的职工对I级防洪地点进行常年看守或汛期昼夜看守，并制定有针对性的看守制度和岗位职责，绘制详细设备巡回图，并在看守点进行揭挂；汛前及时设置“防洪呼叫标”以及“防洪重点地段”标志牌；按规定配齐防洪对讲机、铁路固定电话、信号旗、信号灯、火炬、响墩、磁铁式短路铜线（用于自动闭塞区间的应急防护，下同）等应急防护备品。

②看守人员应严格执行下列制度：

按图巡回制度: 看守人员应严格按照工务段制定的巡回图进行巡守, 执行规定的检查观测制度。做到坚守岗位、勤检细查, 不得擅离职守。

迎送列车制度: 看守人员值班时要佩戴臂章, 当列车通过巡守地段时, 应按有关规定站在安全地点手持规定信号迎送列车(上山、下河检查时除外), 并将列车通过时间记入登记簿内备查。

交接班制度: 交接班时应将值班时的检查情况、存在问题和处理措施交接清楚, 清点信号、工具备品, 正确填写交接班记录。

联合检查制度: 巡守人员除岗内检查外, 还应配合工长、车间主任对防洪地点进行定期联合检查, 参与研究防洪地点设备变化情况, 并将检查结果记入病害观测记录簿内。

与机车、车站的联控制度: 正常情况下回应机车与看守点之间的联控(以下统称为“机守联控”), 遇险情及时进行看守点与机车之间的联控(以下统称为“守机联控”)以及看守点与车站之间的联控(以下统称为“守车联控”), 同时做好现场防护, 以最快速度拦停列车。

(2) II级防洪地点

汛前设置好“防洪重点地段”标志牌, 明确汛期临时监护负责人, 划好责任区段, 制定临时监护办法和监护制度, 备齐防洪对讲机、信号旗、信号灯、火炬、响墩、磁铁式短路铜线等应急防护用品。遇有大雨或有大雨预报时, 临时监护人员应及时到位

进行雨中及雨后一段时间的临时看守，连续降雨或强降雨时，一般情况下应继续看守 2~3 天（详见第 7 条规定），设备正常后方可取消临时看守。看守期间应及时做好守车联控，遇险情按规定做好守机、守车联控，做好现场防护，以最快速度拦停列车。

（3）Ⅲ级防洪地点

当降雨量达到出巡警戒值后，工务段安排职工携带防洪对讲机、信号旗、信号灯、火炬、响墩、磁铁式短路铜线等应急防护用品，严格按照巡回图分批次对Ⅲ级防洪地点进行不间断冒雨巡查。

（4）对于地质条件复杂、瞭望距离短、看守设备长的Ⅰ级、Ⅱ级防洪地点，工务段应根据现场实际，合理安排多个看守点，确保看守范围通视良好，原则上看守长度不宜超过 300 米。看守房的位置应慎重选定，满足看守人员防护和避险需要。

（5）“防洪重点地段”标志牌设置位置：①标志牌内侧至线路中心的距离，不得小于 3 米，基础牢固。②当线路为单线时，起点标志牌设在线路左侧，正面朝向列车运行方向。终点标志牌设在线路右侧，背面朝向列车运行方向。当线路为双线或多线时，应分别按线别设置。起点和终点标志牌均设在列车运行方向的左侧。起点标志牌正面朝向列车运行方向，终点标志牌背面朝向列车运行方向。③标志牌至防洪重点地段两端距离，列车时速 120 公里及以下区段，不小于 800 米；列车时速 120 公里以上至 160 公里及以下区段，不小于 1400 米；列车时速 160 公里以上区段，

不小于 2000 米（具体图示见附件 8）。

“防洪重点地段”标志牌由各工务段按路局每年公布的“防洪地点一览表”的处所于每年汛期开始前安设完毕；每年汛期结束后由工务段拆回维修、保管待用。由施工单位负责安全的汛期临时危险地段可比照上述规定办理。

（6）防洪呼叫标在距离防洪地点 3 公里的来车方向处设置，其正面朝来车方向，防洪呼叫标内侧距线路中心不得少于 3 米，基础牢固。标志牌正面白底黑字，标注“防洪呼叫标”，背面白底，正面、背面均具有反光效果。标志牌长 1.0 米，宽 0.24 米，下端距地面 1.1 米，立柱埋深不小于 1m（具体图式见附件 8）。

2. 机务部门

（1）根据路局每次公布的防洪地点，将 II 级防洪地点写入机车 IC 卡进行运行安全提示。配合电务部门将 I 级防洪地点纳入 LKJ 基础数据进行语音提示。

（2）组织机车乘务员进行专题培训和考试，将担当区段防洪地点发至所有机车乘务员，出勤携带。

（3）在接到大雨及以上雨情预报后，由运用干部对出勤机车乘务员进行传达，对雨中及雨后 3 天的重点列车安排添乘指导。

（4）机车司机汛期在列车头部接近 I 级防洪地点设置的“防洪呼叫标”后立即呼叫防洪看守点，与防洪看守点进行联控。

3. 电务部门

（1）根据路局公布的防洪地点，及时将 I 级防洪地点纳入 LKJ

基础数据进行语音提示。

(2)上海通信段要根据路局公布的防洪地点,及时将所有 I 级防洪地点长期看守所需的固定电话安装到位。

4. 供电部门

根据路局公布的防洪地点,及时将 I 级防洪地点看守房及病害处所的照明安装到位,并负责提供照明、对讲机充电电源。

5. 车务部门

做好与机车乘务员及看守地点的联控以及信息交换工作。

6. 各部门和单位要比照机车乘务员标准对管内路用车司机进行专题培训和考试,并编制提示卡,出勤携带。

7. 机车乘务员在运行中必须加强车机、机守(守机)联控,按规定速度运行。遇危及行车安全情况,果断采取减速或停车措施,宁可错停,绝不盲行,并及时报告列车调度员或就近车站值班员。

8. 各单位要根据现场情况,对每处 I、II 级防洪地点编制专项应急预案,并根据预案认真开展防洪演练,提高应急管理水平。

第 23 条 防洪地点汛期机守、守机、守车联控规定

1. I 级防洪地点情况正常时执行机守联控,联控用语如下:

列车头部接近防洪呼叫标后,列车司机:“K××(看守点),××(次)接近”;

看守人员:“××(次),××行别 K××(看守点)正常

通过（或停车）”；

列车司机：“××（次）正常通过（或停车），司机明白”。

列车司机三次呼叫无应答，应采取减速或停车措施。

2. II级防洪地点临时看守期间设备正常时执行守车联控，即看守人员主动定时（看守期间每6小时左右1次，看守开始及结束时均应呼叫一次）呼叫车站值班员，车站值班员接到看守人员的呼叫信息后，应及时应答。联控用语如下：

（1）看守开始（或结束）设备情况正常时：

看守人员：“××（车站），××行别K××（临时看守点）开始（或结束）临时看守，情况正常”。

车站值班员：“××行别K××（临时看守点）开始（或结束）临时看守，情况正常，××（车站）明白”。

（2）看守期间设备情况正常时：

看守人员：“××（车站），××行别K××（临时看守点）情况正常”。

车站值班员：“××行别K××（临时看守点）情况正常，××（车站）明白”。

3. 发现I级、II级防洪地点设备情况异常且危及行车安全时，看守人员应执行守机和守车联控：立即使用防洪对讲机通知车站值班员或列车司机紧急停车，同时还应按《技规》第326~329条要求在故障地点设置停车信号，自动闭塞区间应首先用磁铁式短路铜线对轨道电路进行短路。

(1) 看守人员与机车司机联控，联控用语如下：

看守人员：“××行别 K××（看守点或临时看守点）危及行车安全，请立即停车”。

列车司机：“××（次），××行别 K××（看守点或临时看守点）危及行车安全，立即停车，司机明白”。

(2) 看守人员与车站值班员联控，联控用语如下：

看守人员：“××（车站），××行别 K××（看守点或临时看守点）危及行车安全，请立即扣车”。

车站值班员：“××（车站），××行别 K××（看守点或临时看守点）危及行车安全，××（车站）明白”。

(3) 车站接到报告后，必须立即扣停临线运行列车。

第七章 防洪预警、警报及其响应

第 24 条 根据铁路沿线灾害性天气过程的逼近时间、影响强度和危险程度，防洪预报等级用语依次为防洪预警、防洪警报（分出巡警报、限速警报和封锁警报）。

第 25 条 路局防洪办负责发布防洪预警及警报，各单位接到预警、警报信息后必须立即履行相应职责，路局机关相关部门做好监督和指导工作。

第 26 条 防洪预警及警报的发布

1. 防洪预警：包括降雨量和洪水位预警，发布防洪预警的条件是：区域内因强对流天气（台风、强降雨）可能产生水害影响行车安全时；因区域性强降雨、水库泄洪、水库溃坝等导致长江、淮河、太湖等大江河流域的水位上涨，出现流域性大洪水，以及因泄洪需动用行洪区等原因，对沿江沿河及行洪区铁路的路基桥梁等设备安全可能构成严重威胁时。

2. 防洪预警发布:由路局防洪办根据天气预报、设备特点等因素经认真研究后,及时在路局办公局域网通知栏发布上海铁路局防洪预警通知。

3. 防洪警报的分类

根据灾害性天气严重程度和临险状态,将防洪警报分为出巡警报、限速警报和封锁警报三种。

(1) 出巡警报:当雨量达出巡警戒标准时,预计降雨可能引发铁路干线沿线侧沟积水、路堤(堑)边坡溜坍、水淹路基及小型溜坍、泥石流等水害,对铁路设备有一定影响,发布“出巡警报”。

(2) 限速警报:当雨量达限速警戒标准时,预计降雨可能引发铁路干线沿线路堤(堑)边坡溜坍、水冲道床、崩塌落石、泥石流等水害,对铁路行车及铁路设备安全有较大影响,发布“限速警报”。

(3) 封锁警报:当雨量达封锁警戒标准时,预计降雨可能引发铁路沿线严重水害或地质灾害,危及行车安全,发布“封锁警报”。

第 27 条 防洪警报发布的方式和范围

1. 防洪警报发布方式

(1) 合宁、合武高铁(在安装和启用防灾安全监控系统前)和普速、提速线路由路局防洪办设在防洪办和各工务段安全生产指挥中心(调度室)的“上海铁路局雨量监测系统”监控终端自动报警,杭深线、沪宁城际、沪杭客专及京沪高铁等设置了防灾安全监控系统的高速铁路,通过设在调度所、工务段安全生产指挥中心(调度室)的防灾安全监控系统监控终端自动报警(以下统称“监控终端自动报警”)。

(2) 由路局防洪办通过“上海铁路局雨量监测系统”(含各工务段)平台向有关人员发送手机短信进行雨量警报信息发布(限合宁、合武高铁和普速、提速线路,以下简称“手机短信警报”)。

(3) 向路局调度所通报雨情:当发生出巡雨量警戒及以上降雨时,由路局防洪办将铁路沿线

(设有防灾安全监控系统的高速铁路除外) 各测点降雨影响的范围制表, 及时报送路局调度所工务调度, 由工务调度传调度所值班主任。

二、防洪警报发布范围

1. 终端自动警报: 路局防洪办、各工务段安全生产指挥中心、上海客专维修基地高铁部安全生产指挥中心, 路局调度所。

2. 手机短信警报:

(1) 出巡警报: 路局防洪办, 相关工务、机务、车务(直属站)、供电、电务段主管防洪副段长(副站长)及公安处副处长, 相关车站站长, 相关工务、机务、供电、电务车间主任及副主任、工区工长及班长, 工务段防洪办相关人员。

(2) 限速警报: 路局工务、运输、机务、电务处处长, 安监室主任, 路局调度所副主任, 上铁公安局公安处长, 局防洪办有关成员, 相关工务、机务、车务(直属站)、供电、电务段段长和主管防洪副段长(副站长)及公安处副处长, 相关车站站长, 相关工务、机务、供电、电务车间主任及副主任、工区工长及班长, 相关派出所副所长, 工务段防洪办相关人员。

(3) 封锁警报: 路局有关领导, 工务、运输、机务、电务处处长, 安监室主任, 调度所主任、副主任, 上铁公安局副局长, 路局防洪办有关成员, 相关工务、机务、车务(直属站)、供电、电务段段长和主管防洪副段长(副站长)及公安处处长, 相关车站站长, 相关工务、机务、供电、电务车间主任及副主任、工区工长及班长, 相关派出所所长, 工务段防洪办相关人员。

(4) 每年汛前, 各相部门和单位要根据手机短信警报发布范围及时提报接受手机短信警报信息相关人员的手机号码(格式详见附件9), 路局机关部门报路局防洪办, 运输站段报各相关工务段(并同时报路局防洪办备案), 汛期遇人员变动和手机号码变更时, 均应及时盖单位公章后报相关工务段和路局防洪办,

以便及时更新，各单位应指定专人负责手机号码的提报和动态管理，各工务段要加强手机短信警报发布平台的管理，确保汛期手机短信警报发布迅速准确。

第 28 条 防洪预警及警报响应

1. 防洪预警响应

(1) 路局防洪办

- ①组织相关业务处室人员待命，随时赶赴现场组织抢险。
- ②在台风登陆前，安排防洪办成员到受台风影响的铁路前沿，组织工务等站段的防台工作。
- ③加强防洪值班，密切掌握雨情、水情及台风发展动向，及时向有关单位通报信息。
- ④接到水害报告，及时向路局防洪指挥部汇报，并根据路局防洪指挥部指令启动防洪抢险应急响应。

(2) 相关业务处室

①安监室，运输、机务、电务、建设、车辆等业务处落实相关专业人员随时参加抢险，检查督促各基层站段和施工单位做好应急防范准备。

②路局调度所即时掌握管内空车停留情况以备抢险急需。

(3) 各运输站段（工程建设指挥部）

- ①主要领导亲自布置防洪相关工作，大雨及以上时应亲自值班。
- ②及时将防洪预警传达到相关车间（车站）、班组和施工单位。
- ③检查督促抢险人员、机具、材料准备情况，确保能够随时投入抢险。
- ④包保干部及时赶赴包保责任区段指导落实防洪工作。
- ⑤工务段布置对水库泄洪、大江河水位上涨影响路桥设备的监控措施；检查大型抢修机械准备情况，并及时装平板车待命；检查并确保雨量计使用正常和雨量实时监测数据传递通畅；督促

检查采石场做好抢险石料的装车准备。

2. 防洪警报响应

(1) 出巡警报响应

①车务段（直属站）：主管防洪领导亲自督促相关车站立即组织站区相关部门人员按“五位一体”汛期设备检查制度进行设备冒雨检查，发现险情及时处理和上报；冒雨检查完毕及时向路局防洪办反馈冒雨出巡信息。

②工务、机务、电务段：主管防洪领导亲自检查督促相关车间、工区执行汛期设备冒雨检查规定；工务段根据雨量警戒相关规定，督促车间（工区）对汛期Ⅱ级（客运专线Ⅱ、Ⅲ级）防洪地点进行临时看守和对防洪重点地段的巡查，及时派员进行机车添乘检查；机务段及时向出勤的机车乘务员传达雨情，对雨中雨后3天内的重点列车安排添乘指导。

③路局防洪办：督促检查各站段执行“五位一体”汛期设备检查制度落实情况和临时看守情况，分析灾情，指导水害抢险。

④路局运输、机务、电务处：检查督促各系统站段执行“五位一体”汛期设备检查制度落实情况，及时处理检查发现的问题。

(2) 限速警报响应

①路局防洪办：立即向路局分管工务局长、工务处长、调度所值班主任汇报因降雨需限速的区间；督促检查各站段执行“五位一体”设备检查制度落实情况，掌握灾情，指导水害抢险。

②工务段：段长或分管防洪副段长立即督促相关车间或工区

到车站进行限速登记，并立即到本单位安全生产指挥中心（调度室）就位进行防洪指挥，继续掌握和督促工务职工冒雨巡查情况；继续掌握对汛期Ⅱ级（客运专线Ⅲ级及以上）防洪地点看守情况，及时派员进行机车添乘检查；按规定及时反馈看守巡查信息；发现险情及时处理和上报。

③车务段（直属站）：主管防洪副职立即检查相应车站执行限速情况；督促相关车站站长组织站区的工务、供电、电务工区、派出所继续按“五位一体”设备检查制度进行设备冒雨检查；组织做好线路封锁后开行单机或路用车进行区间添乘检查相关准备工作。

④机务、电务、供电段：单位主管防洪副职必须在15分钟内到本单位安全生产指挥中心值班并指导本单位防洪工作；检查和督促设备冒雨检查执行情况，发现问题及时处理；按规定及时向路局防洪办反馈冒雨检查信息。

⑤机务段：及时向出勤的机车乘务员传达雨情，对雨中雨后3天内的重点列车安排人员添乘指导。

⑥路局运输、机务、电务处，调度所：检查督促各系统站段执行“五位一体”汛期设备检查制度落实情况，及时处理检查发现的问题，调度所及时发布线路临时限速调度命令。

(3) 封锁警报响应

①路局防洪办：立即向铁道部防洪办、分管工务副局长、工务处长、调度所值班主任汇报因降雨需封锁的区间；督促检查各站段执行“五位一体”设备检查制度和添乘检查情况，掌握灾情，

指导水害抢险。

②车务段（直属站）：段长（直属站站长）立即亲自检查相应车站执行封锁情况；督促相关车站组织站区的工务、供电、电务工区、公安派出所继续按“五位一体”设备检查制度进行设备冒雨检查，并及时安排单机或路用车组织相关部门人员进行添乘检查。

③工务段：段长立即督促相关车间或工区到车站进行封锁登记，做好区间添乘检查准备，并立即到本单位安全生产指挥中心（调度室）就位进行防洪指挥，继续掌握和督促工务职工冒雨巡查情况；继续掌握对汛期Ⅱ级（高速铁路Ⅲ级及以上）防洪地点看守情况；调度部门按规定及时反馈看守巡查信息，发现险情及时处理和上报。

④机务、电务、供电段，公安处：单位主要领导或主管防洪副职必须在 10 分钟内赶到本单位安全生产指挥中心值岗并指导本单位防洪工作；检查和督促各系统人员设备暴雨检查执行情况，发现问题及时处理；及时向路局防洪办反馈防洪检查紧急信息。

⑤路局运输、机务、电务处，调度所，公安局：检查督促各系统站段执行“五位一体”汛期设备检查制度落实情况，及时处理检查发现的问题，调度所及时发布相关封锁线路和开行单机（或路用车）进行检查的调度命令。

第八章 高速铁路有关补充规定

第 29 条 关于降雨量警戒值：高速铁路设出巡警戒值和限

速警戒值，不设封锁警戒值。

第 30 条 高速铁路冒雨出巡：

1. 冒雨地面巡查

工务、电务、供电、公安等设备管理单位应根据每年汛前检查情况，确定和公布汛期冒雨检查重点地段、重点设备和重点内容，当降雨量达到出巡警戒值后，应立即派员对重点区段和设备在栅栏网外进行巡查，不得在天窗时间外进入路肩和桥面范围，必要时应在封锁或限速，并设好防护后再检查。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。

行车人员发现危及行车安全时，应立即通知司机停车，通知不到时，立即报告列车调度员，列车调度员立即通知司机停车和相关专业调度台，并报告值班主任。

检查结束，检查人员应及时向各站段调度进行书面汇报，各站段调度汇总后及时向路局防洪办汇报。

2. 添乘检查

(1) 添乘机车检查

工务段应派人携带添乘仪登乘机车进行冒雨检查，遇暴雨时应加大添乘密度，并高度重视雨后添乘检查。添乘检查人员应密切注意线路及其附属设备的情况，及时发现水害，并查明添乘仪报警是否因路基下沉等水害产生。

添乘机车检查应严格执行铁道部、路局关于登乘动车组司机室的有关规定。

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/826114125021010154>