

**TB**

# 中华人民共和国铁道行业标准

**TB/T 3059—2009**

代替 TB/ T 3059—2002

---

## 车机联控作业

Operation of junction control for operation and maintenance  
of rolling stocks and locomotives

2009-02-12 发布

2009-03-01 实施

---

中华人民共和国铁道部 发布



目 次

前 言 ..... II

1 范 围 ..... 1

2 引用标准 ..... 1

3 术语与定义 ..... 1

4 管 理 ..... 1

5 设 备 ..... 1

6 作业人员 ..... 2

7 信 息 ..... 2

8 要 求 ..... 2

## 前 言

本标准代替 TB/T 3059—2002《车机联控标准》。

本标准与 TB/T 3059—2002 相比主要变化如下：

- 适用范围：改为本标准适用于国家铁路、合资铁路、地方铁路、专用铁路参照执行；
- 按 GB/T 1.1 修改标准格式，增加表头；
- 增加“复诵人”定义（本版 3.4）；
- 重新划分了重要信息和一般信息内容；
- 增加了阿拉伯数字发音规定（本版 8.1.1）；
- 修改联控用语（2002 年版 8.1，本版 8.1.2）；
- 增加机外停车后接车（本版 8.2.1.2 和表 2）；
- 将进站、出站、进路作业改为发车（2002 年版 8.2.2，本版 8.2.2 和表 3）；
- 取消无运转车长值乘的列车核对风压作业（2002 年版 8.2.3.3）；
- 增加线路发生险情（本版 8.2.6 和表 12）；
- 增加动车组及动车组检测列车接车（本版 8.2.7.1 和表 13）；
- 取消列车通过慢行地段后作业（2002 年版 8.2.6）；
- 增加车站呼叫将通过晃车地段的列车（本版 8.2.8.2 和表 22）；
- 取消特快（双层）旅客列车通过车站作业（2002 年版 8.2.7）；
- 取消调车联控办法由各铁路局自行规定（2002 年版 8.2.8.8）；
- 取消遇降雾、风暴雨雪，瞭望困难及认为有必要的其他情况时，呼叫时机及联控用语由铁路局自定（2002 年版 8.2.8.9）。

本标准由铁道部标准计量研究所提出并归口。

本标准起草单位：铁道部运输局。

本标准主要起草人：胡金仲、刘 伟、徐晓旭、冯振兴、姜永富。

本标准所代替标准的历次版本发布情况为：

- TB/T 3059—2002。

## 车机联控作业

### 1 范 围

本标准规定了车机联控的管理、设备、作业人员、信息、作业程序及用语等要求。  
本标准适用于国家铁路,合资铁路、地方铁路、专用铁路参照执行。

### 2 引用标准

下列文件中的条款通过本标准的引用而成为本标准的条款。凡是注日期的引用文件,其随后所有的修改单(不包括勘误的内容)或修订版均不适用于本标准,然而,鼓励根据本标准达成协议的各方研究是否可使用这些文件的最新版本。凡是不注日期的引用文件,其最新版本适用于本标准。

《铁路技术管理规程》

### 3 术语与定义

下列术语和定义适用于本标准。

#### 3.1

**车机联控** **junction control for operation and maintenance of rolling stocks and locomotives**

车务、机务等行车有关人员使用列车无线调度通信设备,按规定联络,提示行车安全信息、确认行车要求的互控方式。

#### 3.2

**呼叫人** **calling party**

在车机联控作业中首先进行呼叫的一方。

#### 3.3

**被呼叫人** **called party**

在车机联控作业中被呼叫后进行应答的一方。

#### 3.4

**复诵人** **repeater**

在车机联控作业中被呼叫或回应(应答)后进行重复应答的一方。

### 4 管 理

4.1 铁路运输企业应有车机联控管理机构,配备专职人员,完善管理考核制度,并保证必要的资金。

4.2 车机联控设备维护单位应建立相应的管理机构及管理办法,并接受相应的铁路运输企业车机联控管理机构的监督检查。

4.3 凡对行车安全没有直接影响的信息不应纳入车机联控作业。

### 5 设 备

5.1 车机联控使用的设备包括:列车无线调度通信系统的调度台、车站电台、机车电台、便携电台,铁路数字移动通信系统(GSM-R)的调度台、值班台、手持终端,通信记录装置等。投入使用的设备应保持状态良好。

5.2 上线运行的机车、动车组、自轮运转特种设备等应装设列车无线调度通信(车载)设备,机车司机、无运转车长值乘列车的车辆乘务员及参与车机联控的有关人员应配备列车无线调度通信(便携)设备。

## 6 作业人员

- 6.1 参与车机联控的人员应经过培训,能够正确使用列车无线调度通信设备,掌握车机联控的作业标准,严格按照标准作业。
- 6.2 执行车机联控时,应使用普通话,做到用语准确、吐字清晰。

## 7 信 息

### 7.1 分 类

车机联控信息分为重要信息和一般信息。

### 7.2 重要信息

- 7.2.1 线路不良、列车严重晃车;塌方落石或线路上有障碍物等严重危及行车安全的情况。
- 7.2.2 机车车辆燃轴或配件脱落等。
- 7.2.3 列车火灾或货物装载不良、坠落。
- 7.2.4 列车无线调度通信设备、列控车载及地面设备、机车信号、列车运行监控装置、通信记录装置、区间通过信号机、列车尾部安全防护装置故障。

### 7.3 一般信息

- 7.3.1 作业人员未按标准用语呼唤应答。
- 7.3.2 作业人员错呼错答。
- 7.3.3 作业人员联控呼叫三次以上应答。
- 7.3.4 铁路运输企业根据实际情况补充规定的信息。

### 7.4 信息管理

- 7.4.1 铁路运输企业要建立车机联控信息传递渠道和信息管理、考核、奖惩制度。
- 7.4.2 重要信息的传递、处理、反馈不超过 24 h;一般信息的传递、处理、反馈不超过 72 h。

## 8 要 求

### 8.1 基本要求

- 8.1.1 车机联控应逐站逐列呼唤应答,使用普通话,做到用语准确、吐字清晰。遇数字“0”、“1”、“2”、“7”可读“dong(洞)”、“yao(幺)”、“liang(两)”、“guai(拐)”。
- 8.1.2 联控用语中,车次读法按下列要求:
  - 城际列车 C××次称为:城××次;
  - 动车组 D××次称为:动车××次;
  - 直达特快旅客列车 Z××次称为:客车直××次;
  - 特快旅客列车 T××次称为:客车特××次;
  - 快速旅客列车 K××次称为:客车快××次;
  - 管内快速旅客列车 N××次称为:客车内××次;
  - 普通旅客列车××次称为:客车××次;
  - 临时旅客列车 L××次称为:客车临××次;
  - 临时旅客列车 A××次称为:客车谗(读音为“ei”)××次;
  - 旅游列车 Y××次称为:客车游××次;
  - 动车组检测列车 DJ××次称为:动检××次;
  - 回送客车底 G××次称为:零××次;
  - 行包列车 X××次称为:行××次;
  - 货物列车称为:××次。

其他未定车次用语由铁路运输企业规定。

8.1.3 执行指路式联控作业的标准用语,由铁路运输企业规定,通知相关铁路运输企业,同时报铁道部备案。

8.2 作业要求

8.2.1 接车

8.2.1.1 正常接车见表1。

表 1

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车司机	车站值班员
自动闭塞区段,列车接近第一接近通过信号机或规定的呼叫点;半自动闭塞区段(双线反方向行车时),列车在规定的呼叫点	呼叫人	××(站)××(次)接近	
	被呼叫人		××(次)××(站) ×道通过[停车]
	复诵人	××(次)×道通过[停车],司机明白	
有两个及以上运行方向的车站,列车通过时应在联控用语后增加“去××方向”。			
注:( )内的字可省略,[ ]内的字与黑体字根据实际情况选择,下同。			

8.2.1.2 机外停车后接车见表2。

表 2

呼叫时机	联控用语		
	作业人	车站值班员	列车司机
列车机外停车再开,信号开放后	呼叫人	××(次)进站(接车进路)信号好(了),×道通过[停车]	
	被呼叫人		××(次)进站(接车进路)信号好(了),×道通过[停车],司机明白
有两个及以上运行方向的车站,列车通过时应在联控用语后增加“去××方向”。			

8.2.2 发车

发车见表3。

表 3

呼叫时机	联控用语		
	作业人	车站值班员	列车司机
列车站内停车再开或列车始发时,信号开放后	呼叫人	××(次)×道出站(发车进路)信号好(了)	
	被呼叫人		××(次)×道出站(发车进路)信号好(了),司机明白
有两个及以上运行方向的车站,列车通过时应在联控用语后增加“去××方向”。			

8.2.3 核对风压

8.2.3.1 风压正常见表4。

表 4

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车司机	运转车长
列车起动后越过出站信号机;列车在区间停车再开;进入长大下坡道前;列车运行中施行制动试验后	呼叫人	××(次)车长核对风压	
	被呼叫人		××(次)尾部风压××千帕
	复诵人	××(次)尾部风压××千帕,司机明白	

8.2.3.2 列车尾部风压异常见表5。

表 5

呼叫时机	联控用语		
	作业人	运转车长	列车司机
列车尾部风压异常	呼叫人	××(次)尾部风压××千帕	
	被呼叫人		××(次)尾部风压××千帕,司机明白

8.2.4 被迫停车

8.2.4.1 列车脱轨可能妨碍邻线,列车司机呼叫邻线列车见表6。

表 6

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车司机	邻线列车司机
列车脱轨可能妨碍邻线	呼叫人	××(次)在××公里(处)侵限,上、下行列车,立即停车	
	被呼叫人		××(次)在××公里(处)侵限,立即停车。上[下]行××(次)司机明白
在多线区间或枢纽地区,应在联控用语中增加“××站至××站间”。			

8.2.4.2 被迫停车或列车脱轨可能妨碍邻线,本务司机呼叫车站见表7。

表 7

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车司机	车站值班员
列车在区间被迫停车或被迫停车后可能妨碍邻线	呼叫人	××(站)××(次)在××公里(处)被迫停车	
	被呼叫人		××(次)在××公里(处)被迫停车,××(站)明白
1. 在××公里后应说明被迫停车原因。 2. 被迫停车后可能妨碍邻线时应在被迫停车后增加“可能侵入邻线”。			



8.2.4.3 列车被迫停车,列车司机呼叫追踪列车见表8。

表 8

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车司机	追踪列车司机
列车在区间被迫停车	呼叫人	××(次)在××公里(处)被迫停车,追踪列车注意运行	
	被呼叫人		××(次)在××公里(处)被迫停车,××次追踪列车明白

8.2.4.4 列车被迫停车,车站立即呼叫追踪列车见表9。

表 9

呼叫时机	联控用语		
	作业人	车站值班员	追踪列车司机
车站接到列车在区间被迫停车的通知	呼叫人	××(次)在××公里(处)被迫停车,××(次)列车注意运行	
	被呼叫人		××(次)在××公里(处)被迫停车,注意运行,××(次)司机明白

8.2.4.5 列车脱轨可能妨碍邻线,车站立即呼叫邻线列车见表10。

表 10

呼叫时机	联控用语		
	作业人	车站值班员	邻线列车司机
车站接到列车脱轨可能妨碍邻线的通知	呼叫人	××(次)列车立即停车,××(次)在××公里(处)侵限	
	被呼叫人		××(次)立即停车,司机明白

8.2.5 道口发生险情  
道口发生险情见表11。

表 11

呼叫时机	联控用语		
	作业人	道口工	列车司机
道口发生险情	呼叫人	××公里道口发生险情,上[下]行接近列车立即停车	
	被呼叫人		××(次)立即停车,司机明白
1. 在多线区间或枢纽地区,应在联控用语中增加“××(站)至××(站)间”。 2. 如知道车次时呼叫××(次)。 3. 若道口上下行都发生险情,上[下]应为“上、下”。			

8.2.6 线路发生险情  
线路发生险情见表 12。

表 12

呼叫时机	联控用语		
	作业人	巡守人员	列车司机
线路发生险情	呼叫人	××线××公里(处)线路发生险情,上[下]行线接近列车立即停车	
	被呼叫人		××(次)立即停车,司机明白
1. 如知道车次时呼叫××(次)。 2. 若上下行都发生险情,上[下]应为“上、下”。			

8.2.7 车站值班员应主动呼叫列车司机的作业  
8.2.7.1 动车组及动车组检测列车接车见表 13。

表 13

呼叫时机	联控用语		
	作业人	车站值班员	动车组司机
自动闭塞区段,列车接近第一接近通过信号机或规定的呼叫点;半自动闭塞区段(双线反方向行车时),列车在规定的呼叫点	呼叫人	××(次)××(站)×道通过[停车]	
	被呼叫人		××(次)×道通过[停车],司机明白
有两个及以上运行方向的车站,动车组通过时应在联控用语后增加“去××方向”。			

8.2.7.2 列车临时机外停车见表 14。

表 14

呼叫时机	联控用语		
	作业人	车站值班员	列车司机
列车接近前	呼叫人	××(次)××(站)机外停车	
	被呼叫人		××(次)××(站)机外停车,司机明白

8.2.7.3 通过列车变为停车见表 15。

表 15

呼叫时机	联控用语		
	作业人	车站值班员	列车司机
列车接近前	呼叫人	××(次)××(站)×道停车	
	被呼叫人		××(次)×道停车,司机明白

8.2.7.4 旅客列车变更固定接车线路见表 16。

表 16

呼叫时机	联控用语		
	作业人	车站值班员	列车司机
列车接近前	呼叫人	××(次)××(站)变更×道通过 [停车],限速××公里	
	被呼叫人		××(次)××(站)变更×道 通过[停车],限速××公里, 司机明白
有两个及以上运行方向的车站,列车通过时应在联控用语后增加“去××方向”。			

8.2.7.5 列车直进侧出(固定径路除外)见表 17。

表 17

呼叫时机	联控用语		
	作业人	车站值班员	列车司机
列车接近前	呼叫人	××(次)××(站)×道通过,直进 侧出,限速××公里	
	被呼叫人		××(次)×道通过,直进侧 出,限速××公里,司机明白
有两个及以上运行方向的车站,应在联控用语后增加“去××方向”。			

8.2.7.6 车站引导接车见表 18。

表 18

呼叫时机	联控用语		
	作业人	车站值班员	列车司机
列车接近前	呼叫人	××(次)××(站)引导接车,×道 停车[通过],注意引导信号	
	被呼叫人		××(次)××(站)引导接车, ×道停车[通过],司机明白
1. 有两个及以上运行方向的车站,列车通过时应在联控用语后增加“去××方向”。 2. 若用手信号引导列车进站,“注意引导信号”应为“注意引导手信号”。			

8.2.7.7 列车通过,出站反方向行车见表 19。

表 19

呼叫时机	联控用语		
	作业人	车站值班员	列车司机
列车接近前	呼叫人	××(次)××(站)×道通过,反方 向运行,侧向出站限速××公里	
	被呼叫人		××(次)×道通过,反方向 运行,侧向出站限速××公 里,司机明白
直向出站时不联控限速。			

8.2.7.8 站内或区间限速见表 20。

表 20

呼叫时机	联控用语		
	作业人	车站值班员	列车司机
列车接近前	呼叫人	××(次)××(站)×道通过,站内 限速××公里[区间××公里×× 米限速××公里]	
	被呼叫人		××(次)×道通过,站内 限速××公里[区间×× 公里××米限速××公 里],司机明白
1. 司机出乘前未发布运行揭示调度命令的临时站内、区间限速按有关规定核对调度命令。 2. 区间××公里××米是指列车运行方向限速起始点。 3. 站内、区间均有限速,“站内限速××公里[区间××公里××米限速××公里]”应为“站内限速××公里,区间× ×公里××米限速××公里”。			

8.2.8 列车通过严重晃车地段

8.2.8.1 司机呼叫两端车站见表 21。

表 21

呼叫时机	联控用语		
	作业人	列车司机	车站值班员
列车通过严重晃车地段	呼叫人	××(站),××(次)××公里×× 米严重晃车	
	被呼叫人		××公里××米严重晃 车,××(站)明白

8.2.8.2 车站呼叫将通过晃车地段的列车见表 22。

表 22

呼叫时机	联控用语		
	作业人	车站值班员	列车司机
车站接到严重晃车信息后	呼叫人	××(次),××公里××米严重晃 车,注意运行	
	被呼叫人		××(次),××公里×× 米严重晃车,注意运行, 司机明白

8.3 其他规定

客运专线、调度集中区段的车机联控作业办法,由铁路运输企业自定。



中 华 人 民 共 和 国

铁道行业标准

车机联控作业

Operation of junction control for operation and  
maintenance of rolling stocks and locomotives

TB/T 3059—2009

\*

中国铁道出版社出版、发行

(100054,北京市宣武区右安门西街8号)

读者服务部电话:市电(010) 51873174,路电(021) 73174

北京市兴顺印刷厂印刷

版权专有 侵权必究

\*

开本: 880 mm × 1 230 mm 1/16 印张: 1 字数: 15 千字

2009年2月第1版 2009年2月第1次印刷

\*

统一书号: 15113 · 2936 定价: 6.00 元