

臺灣鐵路管理局鐵路建設作業程序

台灣鐵路管理局 85.4.16 工路軌字第 E03264 號函暫修訂
台灣鐵路管理局 98.12.25 鐵工路字第 0980034895 號函修訂
第一篇 總 則

- 一、本作業程序係依照交通部令頒之鐵路修建養護規則第 165 條訂定。專供臺灣鐵路管理局(以下簡稱本局)為辦理所轄路線之建設、車輛構造、電化設施及號誌保安設備之用。
- 二、本作業程序所稱正線，係指提供旅客運送服務使用之路線或其他列車運轉經常使用之路線。所稱側線，係指正線以外之路線。
- 三、本作業程序所稱軌距，係指兩鋼軌間由軌面下 14 公厘以內相距之最短距離。
- 四、本作業程序所稱站，包括下列三種：
 - (一)車站：指辦理行車及營業之場所。
 - (二)號誌站：指辦理行車、交會、避讓，不辦營業之場所。
 - (三)調車場：指辦理列車編組及車輛調配之場所。
- 五、本作業程序所稱號誌所，係指專辦手動或半自動固定號誌機所設之場所。
- 六、本作業程序所稱車輛之固定軸距，係指裝在同一個不撓曲車架，未裝設橫動遊隙之車軸中，最前一軸至最後一軸之車軸中心間水平距離。
- 七、路線種類規定如下：
 - (一)特甲級線：
 - 1.縱貫線：基隆至高雄。
 - 2.臺中線：竹南至彰化及成功至追分。
 - 3.屏東線：高雄至枋寮。
 - 4.宜蘭線：八堵至蘇澳。
 - 5.北迴線：蘇澳新站至花蓮。
 - 6.臺東線：花蓮至臺東。
 - 7.南迴線：枋寮至臺東。
 - (二)甲級線：花蓮港線：花蓮至花蓮港、北埔至花蓮港。
 - (三)乙級線：特甲級線、甲級線以外之各線。

第二篇 1.067 公尺軌距鐵路

第一章 路 線

第一節 軌 距

- 八、路線軌距規定如下：

(一) 直線：1.067 公尺。

(二) 曲線：依直線軌距按下列規定加寬：

1. 曲線半徑在 200 公尺以下者，應加寬 20 公厘。

2. 曲線半徑在 200 公尺以上，未滿 240 公尺者，應加寬 15 公厘。

3. 曲線半徑在 240 公尺以上，未滿 320 公尺者，應加寬 10 公厘。

4. 曲線半徑在 320 公尺以上，未滿 440 公尺者，應加寬 5 公厘。

前項加寬度，除道岔外，應於介曲線全長內遞減之。未設介曲線之複曲線或側線之曲線，應於曲線終點，沿較大半徑之曲線或直線上 5 公尺以上距離遞減之。曲線新建或改建者，按上述規定，但屬原有者不在此限。

九、路線軌距之公差：

(一) 在轍叉上靜態值不得大於 5 公厘或小於 3 公厘。

(二) 其他部份，動態值不得大於 10 公厘或小於 5 公厘，靜態值不得大於 7 公厘或小於 4 公厘。

第二節 曲 線

十、正線上之曲線半徑，特甲級及甲級線不得小於 300 公尺，乙級線不得小於 200 公尺。但站內正線沿月台部份除兩端外，其曲線半徑特甲級線及甲級線不得小於 500 公尺，乙級線不得小於 300 公尺，但遇有特殊情形者，不在此限。道岔內之曲線半徑，特甲級及甲級線得縮減至 160 公尺，乙級線及專為運轉貨物列車之正線，必要時其曲線半徑得縮減至 100 公尺。設置道岔前後產生之道岔外曲線半徑應大於前項規定。

側線上之曲線半徑不得小於 160 公尺，必要時，得縮減至 120 公尺，分岔或機車不進入者，得縮減至 100 公尺。

一一、正線上直線與曲線間，除道岔外，應以介曲線連接之。其長度應按下列方式計算後採用最大值。

(一) 特甲級線及甲級線

$$L_1 = 0.8C$$

$$L_2 = 0.010CV$$

$$L_3 = 0.009CdV$$

(二) 乙級線

$$L_1 = 0.6C$$

$$L_2 = 0.008CV$$

$$L_3 = 0.009CdV$$

前項 L_1 、 L_2 、 L_3 為介曲線長度(公尺)

$$Cd = Cv - C$$

C 為按平均速度設定之超高度(公厘)

Cd 為最高速度時之超高度不足量，即不平衡超高(公厘)。

V 為最高時速(公厘)。

C_v 為最高速度時之超高度。

新設或改良路線時，應在第三十條限度內預測將來運轉需要決定 C 、 C_d 、 C_v 之數值。但現有路線因情形特殊，得採用下列最大數值。

$$L_1 \geq 0.4C$$

$$L_2 \geq 0.006C_v$$

$$L_3 \geq 0.007C_d v$$

介曲線之線形以三次拋物線或正弦半波長遞減曲線為準。

- 一二、正線上兩曲線間除道岔外，應於介曲線之外，插入 20 公尺以上之直線。反向曲線間限於地形，無法依前項規定插入直線時，應用曲線遞減法，將兩曲線直接連接為連續介曲線，兩曲線相對之鋼軌面，應保持所需超高與曲率及正矢一致，並用連續曲線連接。新設或改良路線時，其連續介曲線之長度，應超過兩曲線所需介曲線長度之和。同向曲線間如限於地形，無法依第一項規定插入直線時，應改用複曲線。複曲線間並應插入介曲線其長度依第十一條之規定，但超高及超高不足量，應為兩曲線超高及超高不足量之差。側線上之兩曲線間應插入 5 公尺以上之直線。

第三節 坡 度

- 一三、正線上之坡度(包括曲線坡度折減率)，不得超過下列規定：
- (一) 特甲級及甲級線千分之 25。
 - (二) 乙級線千分之 35。
 - (三) 電車專用路線千分之 35。
 - (四) 無道床橋梁千分之 7。
 - (五) 站內之正線坡度，兩終端道岔間(道岔外方係下坡道時，應自道岔外 20 公尺處起算)及列車停留區域內，應設在水平線上，正線、側線為千分之 3.5，新建之站場為千分之 2；但不摘掛車輛之正線，得增至千分之 10，經交通部專案核准者，得增至千分之 15。坡度設計時，應儘量以最佳之條件規劃，以減少對列車牽引噸數之影響。
- 一四、側線上之坡度不得超過千分之 3.5，新建站場之側線不得大於千分之 2，但駝峰式調車線或不停放車輛之側線不在此限。
- 一五、曲線坡度折減率為千分之 $600/R$ ，側線上之曲線得不予折減，前項 R 為半徑之公尺數。
- 一六、隧道長度超過 300 公尺者，其坡度除有特殊情形外，不得超過千分之 15，隧道及其水溝應有千分之 3 之最小坡度。
- 一七、路線坡變更時，應依下列半徑之豎曲線與兩端切線相聯接。
- (一) 半徑 800 公尺以下之曲線，其豎曲線半徑為 4000 公尺以上。
 - (二) 半徑超過 800 公尺以上之曲線及直線，其豎曲線半徑為 3000 公

尺以上。

第四節 建築界限

- 一八、固定建築物，不得侵入建築界限內。
- 一九、直線之建築界限，非電化路線應依附件一之一，新建電化路線應依附件一之二，改建電化路線得依附件一之三規定辦理。
- 二〇、曲線之建築界限，其半徑大於 1000 公尺者與直線建築界限同，小於 1000 公尺者，依下列公式加寬之。

$$W = \frac{24500}{R}$$

「W」為自軌道中心向兩側加寬之尺寸(公厘)，「R」為曲線半徑(公尺)。前項加寬度，應於介曲線之全長另加直線地段 17 公尺範圍內逐漸遞減之。無介曲線或介曲線之長度未達 17 公尺者，應自曲線終點起，沿切線方向，於 17 公尺止逐漸遞減之，複曲線應自小半徑之曲線終點起，沿大半徑曲線方向於 17 公尺止，將兩曲線加寬度之差逐漸遞減之。曲線上之建築界限，應隨超高度而傾斜之。

- 二一、隧道建築界限應予加寬，其加寬度非電化路線應依附件二之一，新建電化路線應依附件二之二，改建電化路線得依附件二之三規定辦理。
- 二二、橋梁之建築界限，電化路線應依附件三之一。新建電化路線應依附件三之二，改建電化路線得依附件三之三規定辦理。

第五節 軌道中心距離

二三、軌道之中心距離規定如下：

- (一) 站外軌道應在 3.7 公尺以上。但三線以上並列者，每三線應有一中心距離在 4 公尺以上。
- (二) 站內原有軌道，其中心距離應在 3.7 公尺以上，新建軌道應在 4 公尺以上，但情形特殊得縮減為 3.8 公尺。
- (三) 貨物裝卸線與相鄰側線及存車線相互間，得縮減為 3.4 公尺。
- (四) 正線上之曲線，應加寬至 $\frac{24500}{R} \times 2$ (公厘) 以上，側線上之曲線半徑，小於 300 公尺者，其中心距離應酌予加寬。

第六節 軌道

二四、正線上軌道載重標準如下：

- (一) 特甲級線為 K-16。但情形特殊時，得增至 K-18。
- (二) 甲級線及乙級線為 K-15。

二五、鋼軌之重量規定如下：

(一) 站外正線及站內主要路線。

(1) 特甲級線每公尺為 50 公斤或每碼 100 磅以上。但視運轉車輛之重量及路線狀況得增減之。

(2) 甲級線及乙級線每公尺為 37 公斤以上。

(二) 其他路線：每公尺為 30 公斤以上。

二六、軌枕底面至路基面之道碴厚度規定如下：

(一) 正線：

(1) 特甲級線為 250 公厘。但路線情況特殊得減少至 200 公厘。

(2) 甲級線及乙級線為 200 公厘。

(二) 側線：

(1) 重要側線為 200 公厘。

(2) 一般側線為 150 公厘。

(3) 使用特別少之側線為 120 公厘。

二七、普通枕木應為寬 20 公分，厚 14 公分，長 215 公分。前項以外之軌枕其尺寸另定之。

二八、軌枕每公里之鋪設數量，應依下列規定。

(一) 正線：

(1) 特甲級線，直線上預力混凝土枕 1640 根，木枕 1760 根，半徑小於 400 公尺之曲線上，不得少於 1800 根。

(2) 甲級線及乙級線，直線上不得少於 1500 根，半徑小於 400 公尺之曲線上，不得少於 1600 根。

(二) 側線：

(1) 主要側線不得少於 1400 根。

(2) 其他側線不得少於 1300 根。

二九、鋪設鋼軌應採用對接式，但情形特殊或半徑小的曲線得採用錯接式。

三〇、直線上之軌面高度應相等，曲線上除道岔外，應將外軌適當起高，其起高度不得大於 105 公厘，其數值依附件四之規定。

前項超高度之容許超高不足量，用機車牽引之列車不得大於 50 公厘。

電車、電車組及機動車之超高不足量，不得大於 60 公厘。傾斜式列車之超高不足量，不得大於 110 公厘。

超高度之遞減應與曲率或正矢一致，但曲線遞減時，其中央部之超高最大坡度不得大於下列規定。

(一) $\frac{1}{400}$

(二) 特甲級線及甲級線 $\frac{1}{6V}$

(三) 乙級線 $\frac{1}{5V}$

第七節 路 基

- 三一、路面寬度自軌道中心至路肩外緣，特甲級線應在 2.6 公尺以上，甲級線應在 2.4 公尺以上，乙級線應在 2.15 公尺以上，但在曲線外側，應予加寬路面寬度或因特殊需要時，應照原寬度酌予加寬。前項寬度，不包括側溝。

第八節 橋 梁

- 三二、正線上跨度在 3.5 公尺以上之橋梁，不得用木質構造。
- 三三、架設於交通頻繁之道路上或河川上橋梁，應由軌道中心至兩側各 1.75 公尺以上，設置護蓋。
- 三四、正線橋梁之活載重，特甲級線、甲級線為 KS-16，乙級線及電車專用路線為 KS-15，其標準依附件五之規定。

第九節 電化鐵路之架空電車線

- 三五、電化鐵路之架空電車線為單相交流以 25000 伏特 60 赫為標準。
- 三六、架空電車線應以下列高度，高出可能最高之軌道道面。
- 站 內：5000 公厘。
- 站 外：4750 公厘。
- 平交道：5400 公厘。
- 前項高度，在改造現有之隧道、陸橋、橋梁、天橋及其附近者，得減至 4580 公厘。架設在平交道之電車線，其高度距可能最高之軌道面不及 5400 公厘者，應於平交道兩側設置限高門及警告標誌。
- 三七、架空電車線對軌道垂直中心線之左右偏位以 200 公厘為準。
- 三八、架空電車線對於軌面之坡度，在直線不得超過千分之 4，其坡度區段之兩端，應設置遞減坡度桿距，其坡度以不超過千分之 2 為準。列車速度不得超過每小時 100 公里之區間，電車線坡度及其遞減坡度得分別以不超過千分之 5 及千分之 2.5 為準。

第十節 站內設備

- 三九、站內開到正線有效長度規定如下：
- (一) 特甲級線及甲級線為 450 公尺以上。但因情形特殊得縮減至 300 公尺。
- (二) 乙級線為 250 公尺以上。但因情形特殊得縮減至 150 公尺。
- 前項有效長度在旅客列車專用線得酌予縮減。
- 四〇、客運站應有旅客月台，設有候車室者，並應設置廁所。
- 四一、貨運站應有貨運月台及貨物倉庫等設備，如貨運較繁者，並應有裝載

規及地磅設備。

- 四二、新建或改建旅客月台之邊緣至軌道中心距離，應為 1.555 公尺，貨物月台之邊緣至軌道中心距離應為 1.56 公尺。在曲線上無論半徑大小，均應依第二十條規定予以加寬。
- 四三、新建或改建旅客月台之寬度，無天橋出入口、地下道出入口、房屋、候車室及廁所等建築物並供兩面使用者，不得小於 3 公尺；一面使用者，不得小於 2 公尺。
新建或改建月台之高度，由最近軌道之軌頂面算起，旅客月台為 920 公厘，零擔月台為 1050 公厘，普通貨物月台為 950 公厘。
旅客月台之長度不得小於該站行駛最長度旅客列車之長度(不包括機車、煤水車)。
- 四四、旅客月台之柱桿，距月台邊緣應在 1 公尺以上，房屋、天橋出入口、地下道出入口、候車室及廁所等建築物，距月台邊緣，應在 1.5 公尺以上。
- 四五、站內設備，如因環境特殊，得不依第四十條至第四十四條之規定辦理。
- 四六、機車用轉車台之長度應為 15 公尺以上，貨車用轉車台及遷車台之長度應為 13 公尺以上。

第十一節 出岔地點及平面交叉

- 四七、正線分岔應設在站內，並儘量避免設於曲線上。但由正線分岔之側線，因特殊事由有相當保安設備者，不在此限。
- 四八、正線除在站內有相當之保安設備外，不得與其他軌道平面交叉。

第十二節 固定號誌機

- 四九、站內應設進站號誌機及出發號誌機。但列車進出站處無鐵路交叉，未設道岔或道岔經常鎖閉者得予免設。
- 五〇、站內得視實際需要設調車號誌機、引導號誌機及整理號誌機。
- 五一、閉塞區間之起點，應設閉塞號誌機，但其起點在站內有下列情形之一者得予免設：
 - (一) 設有出發號誌機和進站號誌機者。
 - (二) 該站係終點站者。
- 五二、站外如有活動橋、平交軌道及其他必需特別防護之地點，應設掩護號誌機。
- 五三、自動閉塞及中央控制行車制區間之進站、出發、掩護等號誌機之顯示在適當距離難以辨認時，應於其外方適當地點，設置號誌預告機。
- 五四、非自動閉塞及非中央控制行車制區間之進站、出發、閉塞、掩護等號誌機顯示之號誌在相當距離難以辨認時，應於其外方適當地點設置遠

距離號誌機。

第十三節 保安設備

- 五五、有相互關係之固定號誌機及道岔等，應設聯鎖裝置。但與正線行車無關之號誌機及經常鎖閉之道岔與不常使用之背向道岔等，得予免設。
- 五六、軌道之終端應設止衝檔。
- 五七、正線上之車輛有溜逸之虞或列車有超越運轉可能之處所，應設必要之保安設備。
- 五八、路線分岔之處所應設警衝標。
- 五九、站或號誌所應設電氣通信設備。但未派站員之站得予免設。
- 六〇、電化鐵路區間或鐵路與交通量頻繁道路之交叉處，應設立體交叉。除非電化鐵路區間特種鐵路支線、臨港線、專用側線，不宜設置立體交叉者，得視實際需要，經報奉交通部核准後設置平交道外，其餘電化及非電化鐵路區間，均不得新設平交道，但得視道路狀況拓寬既有平交道。
- 六一、鐵路軌道兩旁，得視實際需要設置柵欄、堤垣、壕溝等保安設備。新建或改建路線完成後，應將地界樁、圍籬、植生、排水設施等同時完善設置；既有鐵路逐步設置圍籬。
- 六二、隧道內新設避車洞應依下列規定：
 - (一) 新建或改良路線應設於隧道起點起每 20 公尺處，但屬原有者不在此限。
 - (二) 單線隧道避車洞設於路線左側；單線隧道全在同一曲線內時設於外軌側。
 - (三) 雙線隧道避車洞對稱設於兩側。
 - (四) 大型避車洞得設置休憩設備。
 - (五) 隧道內如有必要設置變壓器及號誌設備箱時，應另設電氣設備專用洞。
- 六三、隧道內新設避車洞之間距依下列規定：
 - (一) 大型：特甲級線為 600 公尺，甲級線、乙級線為 900 公尺。
 - (二) 小型：特甲級線為 20 公尺，甲級線及乙級線為 40 公尺。
- 六四、橋樑長度在 50 公尺以上者，應設置人行橋或避車台，避車台之間距不得大於 50 公尺；新建或改建橋梁時，均應設置人行步道或避車台。

第十四節 標誌之設置

- 六五、路線內應設置下列標誌：
 - (一) 沿線應設置里程標誌。
 - (二) 坡度變更處應設置坡度標誌。

- (三) 限制運轉速度或其他應特別注意之處所，應設置限速標誌或臨時號誌機，單線應設於路線之左側，雙線得於路線之兩側設置之。
- (四) 平交道兩側應於公路行車方向之右側，設置平交道標誌。
- (五) 曲線之起訖點及介曲線與直線之切點，單線應於路線之左側，雙線得於路線之兩側設置起訖點標誌及介曲線標誌。
- (六) 橋涵應在軌道之右側設置橋涵標誌並於必要橋梁第一橋墩或下游易於觀測之處設置水位標誌，五孔以上之橋梁其最後一個橋墩中央橋墩及主流橋墩得加設水位標誌。
- (七) 平交道、長橋、隧道或有妨礙視線之處所而無適當保護設備者，應於軌道之左側設置鳴笛標誌。
- (八) 鐵路用地界線之交點及兩交點間之地界線上，站內每隔 40 公尺，站外每隔 60 公尺應設置用地標誌。
- (九) 電化鐵路區間得設置警告標誌。

第二章 車輛

第一節 車輛界限

- 六六、車輛在直線軌道上之正常位置，不得突出附件六規定之車輛界限以外，但有下列情事之一者不在此限。
- (一) 輪箍寬度以內之車輪部分。
 - (二) 停止時開啟之車門。
 - (三) 使用路牌授受器、郵件授受器、起重機及其他特種裝置時。
 - (四) 有可撓性之補助排障器具。
 - (五) 輪緣潤滑器。
 - (六) 架空電車線區間使用電力運轉之車輛，其機電裝置。
- 六七、車輛在曲線軌道上之正常位置，不得突出前條規定界限及第二十條規定之「W」各側加寬度相加之寬度外，非電化區間，其曲線上建築界限之加寬度，未全部加寬至 $W = \frac{24500}{R}$ 前，車輛之寬度，不得突出 $W = \frac{24500}{R}$ 界限。
- 六八、非電化區間之建築物與建築界限之規定不符時，車輛得依附件七縮小車輛界限之規定辦理。

第二節 車輛之重量

- 六九、重聯二輛機車（包括煤水車）牽引每 1 公尺標準噸位之均佈活載重時，對於軌道及橋梁所生之影響，不得超過第二十四條及三十四條之規定。
- 七〇、機車在停止時，每對車輪作用於鋼軌之壓力，不得超過下列限度：

(一) 特甲級線為 16 公噸，情形特殊時得增至 18 公噸。

(二) 甲級線及乙級線為 15 公噸。

前項壓力應照附件五規定，視動輪之平衡離心力及車輛彈簧下重量等增減之，但增加限度不得超過百分之 10。

- 七一、機車在運用上，不能依前二條規定時，得在軌道及橋梁之容許負重力範圍內，限制其速度。
- 七二、客貨車在停止時，每對車輪作用於鋼軌之壓力，應在 14 公噸以下，但其重量在兩端連結器之連結面間，每公尺應在 5 公噸以下。
- 七三、電動車、機動車、煤車、冷藏車、特種貨車及其他特大重量之客貨車，超過前條規定時，得於軌道及車輛之負重力範圍內限制其運轉區間連結位置或速度使用之。

第三節 輪 軸

- 七四、車輛輪軸之配置及有關構造，應以能通過 18 公厘加寬度之 100 公尺半徑曲線為準。
- 七五、固定軸距應在 4.6 公尺以下。
- 七六、車輪直徑應在 730 公厘以上，並應自距一對車輪中心線 560 公厘處之踏面測量之(附件八)，但情形特殊者，不在此限。
- 七七、輪箍之寬度應在 120 公厘以上，150 公厘以下，其一對之內面距離應在 988 公厘以上，994 公厘以下，並以 990 公厘為標準(附件八)。
無輪箍之輪軸比照前項之規定辦理。
- 七八、輪緣之高度，由距一對車輪中心線 560 公厘處之踏面量起，應在 25 公厘以上，35 公厘以下。
一對車輪中心線至輪緣外面之距離，由前項車輪踏面下 10 公厘處量起，應在 516 公厘以上，527 公厘以下(附件八)。

第四節 車輛連結器

- 七九、車輛兩端應裝置自動連結器或半固定式連結器。
- 八〇、自動連結器之連結部分，應依附件九之規定辦理。
- 八一、自動連結器連結面之中心高度，在車輛靜止狀態下由軌面量起，應在 790 公厘以上，890 公厘以下，但情形特殊者，得提高至 920 公厘，自動連結器肘本身之高度，應有 225 公厘以上。

第五節 軛 機

- 八二、車輛應有氣軛設備，但貨車除守車外及特種車輛，得僅裝設軛管，免裝設軛缸。

八三、氣軔閘瓦之壓力，應為下列車輛制動車輪對鋼軌壓力之百分比以上。

但特種車輛不在此限：

(一) 水櫃型機車裝載之煤水量，為規定量之二分之一或其他機車在準備運轉時，為百分之 50。

(二) 煤水車空車時，為百分之 80。

(三) 客貨車空車時，為百分之 70。

使用車輪閘瓦以外之其他軔機裝置者，則為換算之壓力。

八四、車輛之氣軔應有軔管中斷時能自動緊軔之性能，但特種車輛不在此限。

八五、有運轉室之車輛及守車，應裝置能使氣軔發生作用及表示氣軔管壓力之設備。

八六、有運轉室之車輛煤水車及守車，除應裝設氣軔外，並應裝設手軔，但連結型機車不在此限。

八七、手軔閘瓦之壓力應為空車時，制動車輪對鋼軌壓力之百分之 20 以上。

使用車輪閘瓦以外之其他軔機裝置者，則為換算之壓力。

第六節 車輛裝置

八八、蒸氣機車及蒸氣機動車應有下列裝置。

(一) 二個獨立給水器。

(二) 二個可以表示鍋爐內水位之獨立裝置。

(三) 鍋爐保安閥。

(四) 鍋爐氣壓表。

(五) 防止火星或灰燼散出之裝置。

八九、電力動力車應有下列裝置。

(一) 自動遮斷裝置。

(二) 依架空電車線運轉時所需之避雷器。

(三) 接地開關。

九〇、各種車輛應設接地線。

九一、有運轉室之車輛應備有下列裝置：

(一) 氣笛或其他類似裝置。

(二) 排障器。

(三) 頭燈。

(四) 行車速度表及行車速度自動記錄計。

九二、客車車廂內之地板面積每一旅客應有 0.3 平方公尺以上。但通勤用之車輛不在此限。

九三、客車車廂內應有通風及照明之裝置，並按需要裝設冷氣及暖氣設備。

九四、客車側面，車門應有內外均可開閉之裝置。但有自動關閉裝置與特種裝置者，不在此限。

第七節 車輛之標記

九五、機車應標記型別及號碼。

九六、客貨車應標記下列事項。但特種車輛不在此限。

(一) 符號及號碼。

(二) 皮重。

(三) 載客人數。但貨車及機動車不在此限。

(四) 行李車、郵政車及貨車裝載量(容量或重量)。

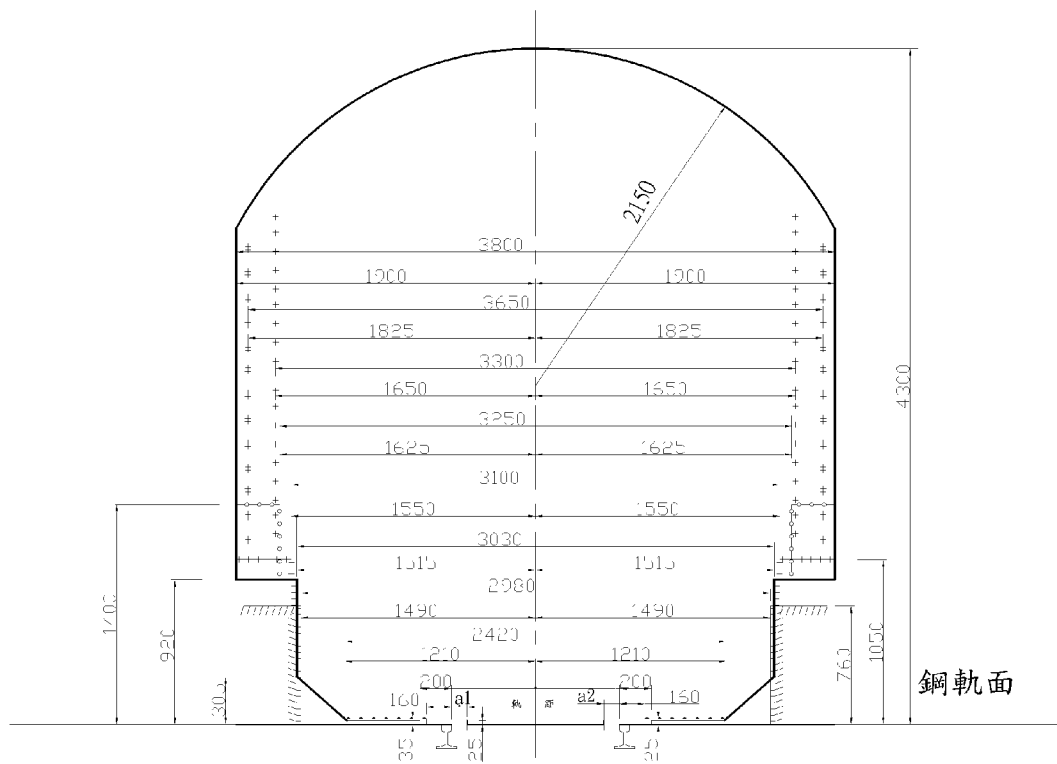
機動車及電車比照前項規定辦理。

第三篇 附 則

九七、在本作業程序施行前，已動工或已竣工之路線及其他建築物、車輛等，如與本作業程序抵觸者，在未改築或未改造前，得視為特殊情形，便宜處理。

附件一之一 非電化路線建築界限圖

單位公厘



a1及a2部份之界限

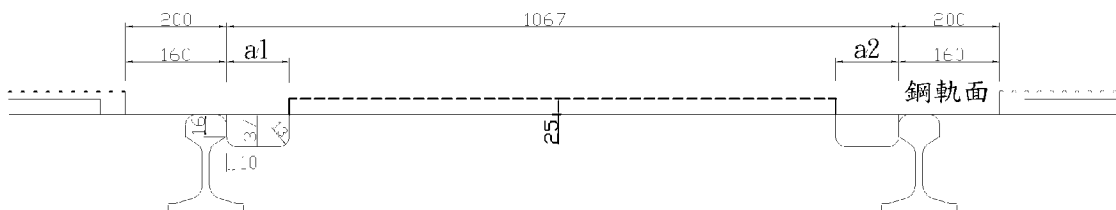


圖 例

————	基本界限
////////	貨物月台界限
	旅客月台界限
-----	號誌機標誌特種隧道及橋梁界限
-----	遷移轉轍器界限
*****	側線及專供貨物列車燃料裝卸給水設備號誌桿暨轉車盤地磅洗車設備車庫之門口與內部裝置軌道間貨物雨棚支柱等界限
*****	側線及專供貨物列車正線上電車線支持桿站內照明燈桿在四線以上側線時之界限(本界限對於已成之車站內若依普通之界限有困難時適用之)
-----	道岔界限

在一般情形下

$$a_1=a_2=65+\text{加寬度}$$

對岔尖之尖端 a_1 及 $a_2=100$

對可動軌之尖端 a_1 及 $a_2=80$

在一側鋪設護軌時

鋪護軌側 a_1 及 $a_2=38+\text{加寬度}$

無鋪護軌側 a_1 及 $a_2=65+\text{加寬度}$

轉轍器及岔心兩側鋪設護軌時

$$a_1+a_2=84+(\text{加寬度}\times 2)$$

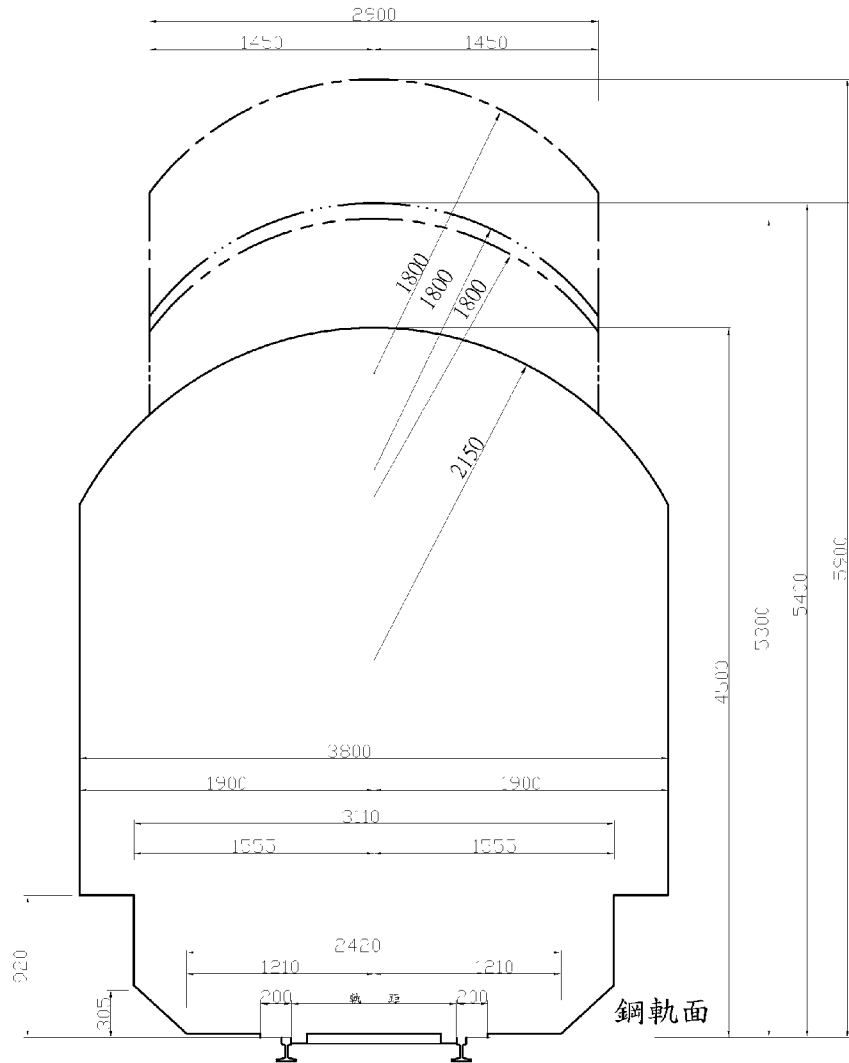
且 a_1 及 a_2 各應為 $(38+\text{加寬度})$

平交道鋪護軌時

$$\text{以上 } a_1=a_2=44+\text{加寬度}$$

附件一之二 新建電化路線建築界限圖

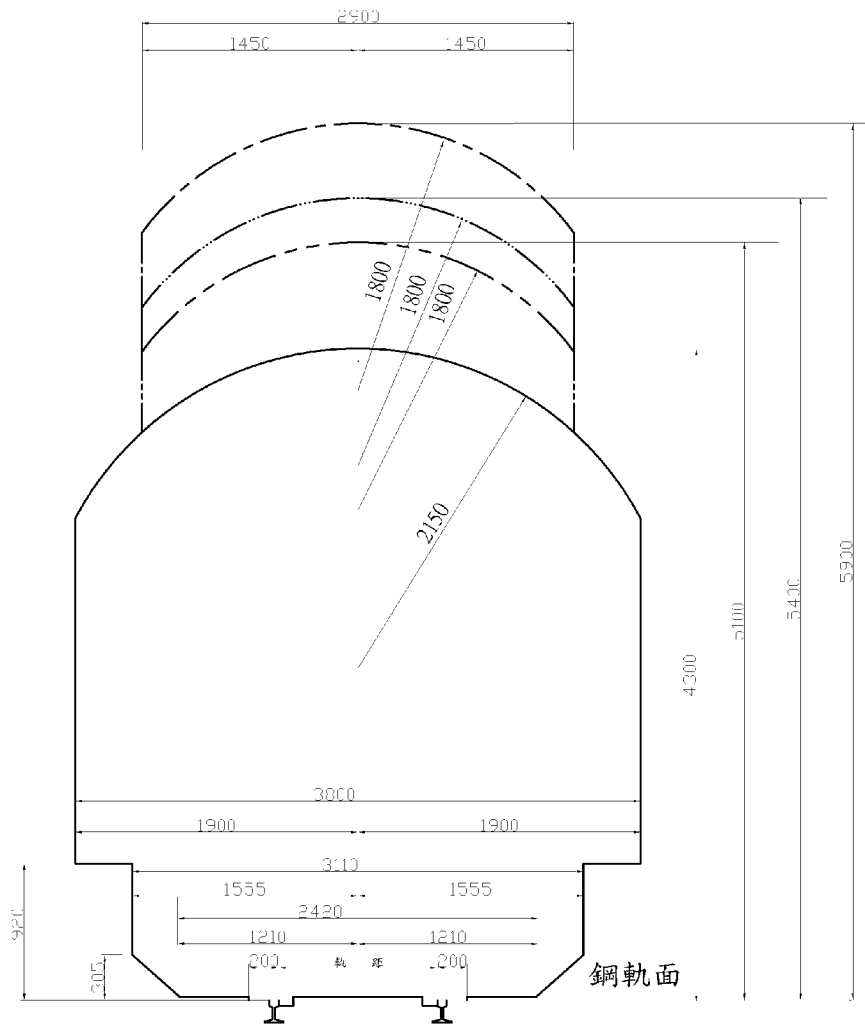
單位公厘



- 基本界限
- - - - - 電化路線不包括電車線及其懸吊裝置與絕緣加強材等之上部空間界限
(本界限在隧道陸橋及其前後必要時得縮小至
————— 在橋梁天橋及其前後得縮小
至————— 至其相互間之界限可依架電車
線之坡度決定之)

附件一之三 改建電化路線建築界限圖

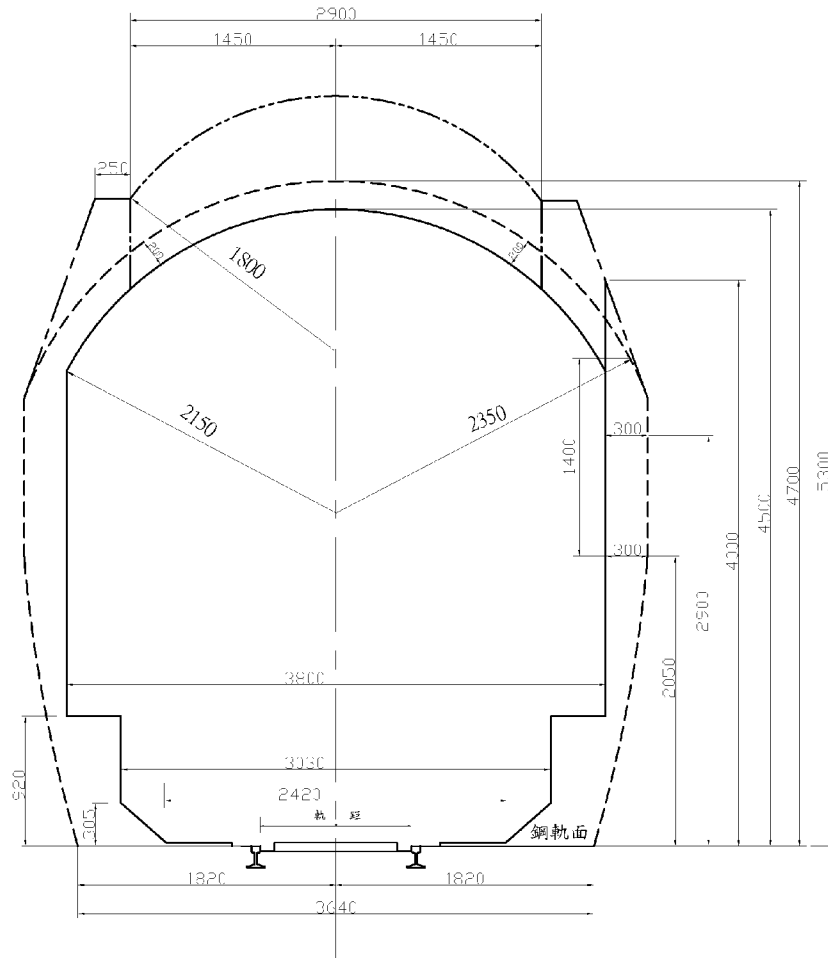
單位公厘



- 基本界限
- - - - - 電化路線不包括電車線及其懸吊裝置與絕緣加強材等之上部空間界限
(本界限在隧道陸橋及其前後必要時得縮小至
 - - - - - 在橋梁天橋及其前後得縮小至
 - - - - - 至其相互間之界限可依架電車線之坡度決定之)

附件二之二 新建電化路線隧道建築界限圖

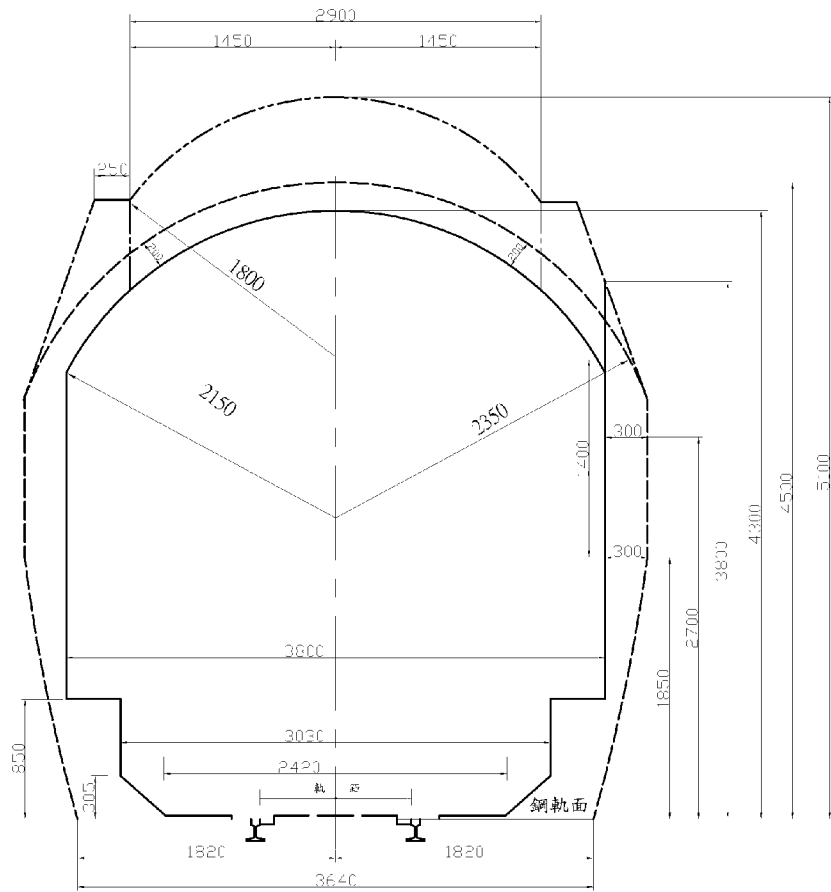
單位公厘



- 基本界限
- 普通隧道之加寬建築界限
- · - · - 電化路線隧道之最小界限
- 電化路線隧道內加寬界限

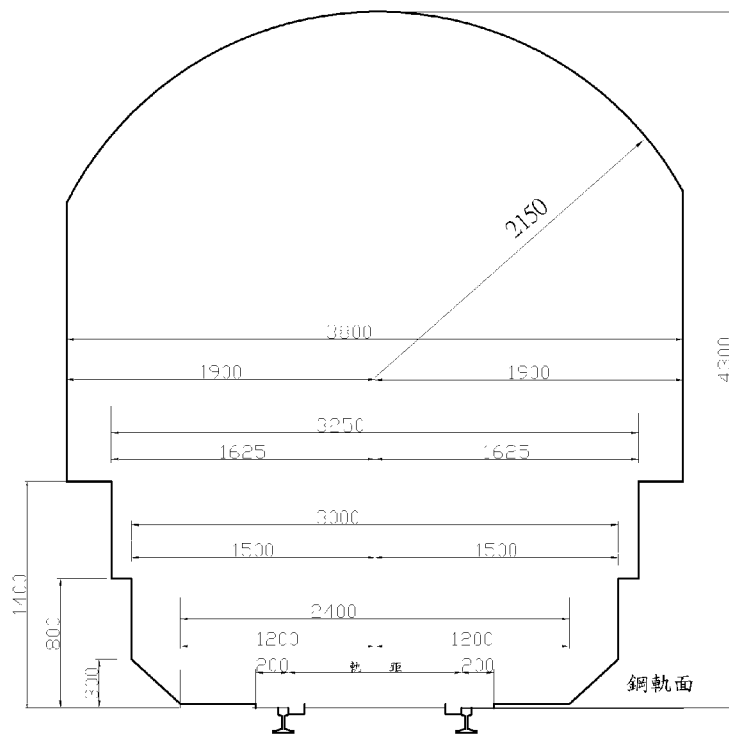
附件二之三 改建電化路線隧道建築界限圖

單位公厘



- 基本界限
- - - - 普通隧道之加寬建築界限
- · - · 電化路線隧道之最小界限
- - - - 電化路線隧道內加寬界限

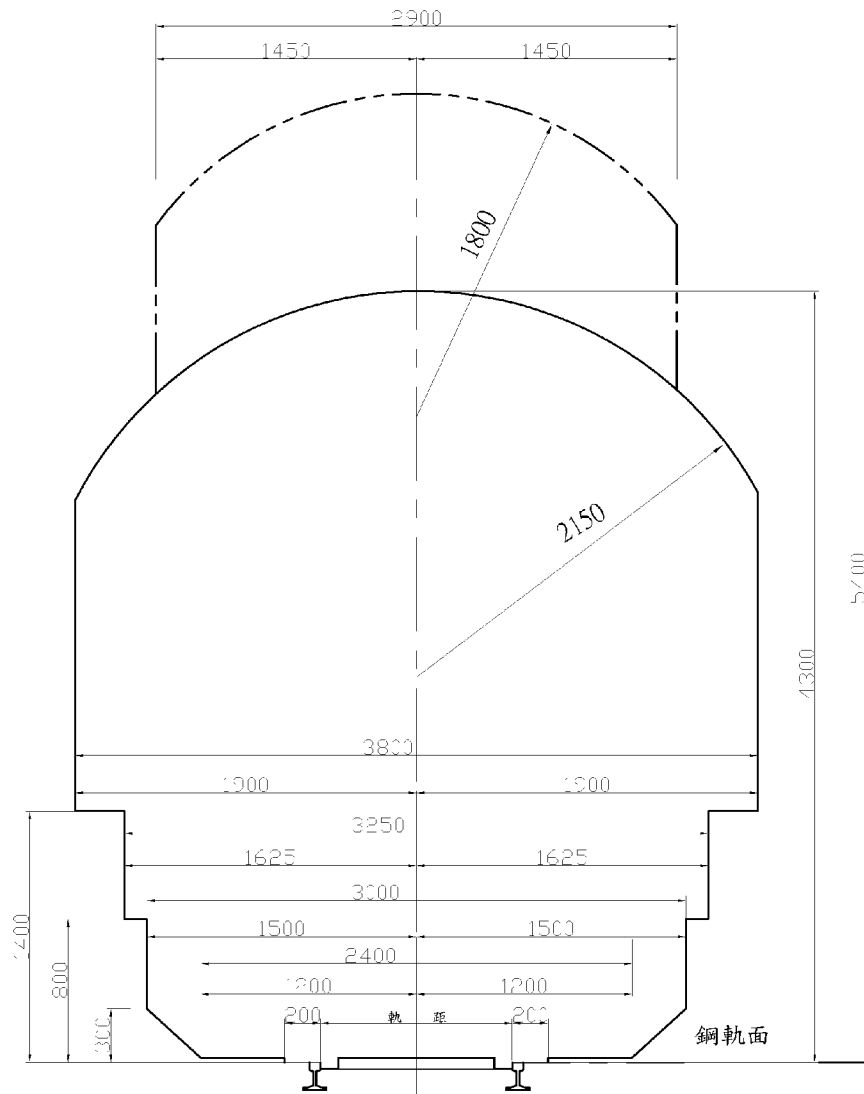
附件三之一 非電化路線橋梁建築界限圖
 單位公厘



—— 普通橋梁之最小界限

附件三之三 改建電化路線橋梁建築界限圖

單位公厘



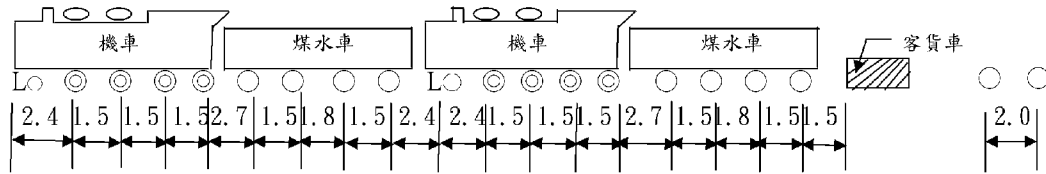
—— 普通橋梁之最小界限

- - - 電化路線橋梁加寬界限

KS活載重標準表

附件五

符號	K 活載重(公噸)																均佈載重 (公噸/公尺)	符號	S 活載重 (公噸)			
K-10	5	10	10	10	10	6.6	6.6	6.6	6.6	5	10	10	10	10	6.6	6.6	6.6	6.6	3.3	S-10	12.2	12.2
K-11	5.5	11	11	11	11	7.3	7.3	7.3	7.3	5.5	11	11	11	11	7.3	7.3	7.3	7.3	3.6	S-11	13.3	13.3
K-12	6	12	12	12	12	8	8	8	8	6	12	12	12	12	8	8	8	8	4	S-12	14.6	14.6
K-13	6.5	13	13	13	13	8.6	8.6	8.6	8.6	6.5	13	13	13	13	8.6	8.6	8.6	8.6	4.3	S-13	15.8	15.8
K-14	7	14	14	14	14	9.3	9.3	9.3	9.3	7	14	14	14	14	9.3	9.3	9.3	9.3	4.6	S-14	17.1	17.1
K-15	7.5	15	15	15	15	10	10	10	10	7.5	15	15	15	15	10	10	10	10	5	S-15	18.3	18.3
K-16	8	16	16	16	16	10.6	10.6	10.6	10.6	8	16	16	16	16	10.6	10.6	10.6	10.6	5.3	S-16	19.5	19.5
K-17	8.5	17	17	17	17	11.3	11.3	11.3	11.3	8.5	17	17	17	17	11.3	11.3	11.3	11.3	5.6	S-17	20.7	20.7
K-18	9	18	18	18	18	12	12	12	12	9	18	18	18	18	12	12	12	12	8	S-18	22.6	22.6



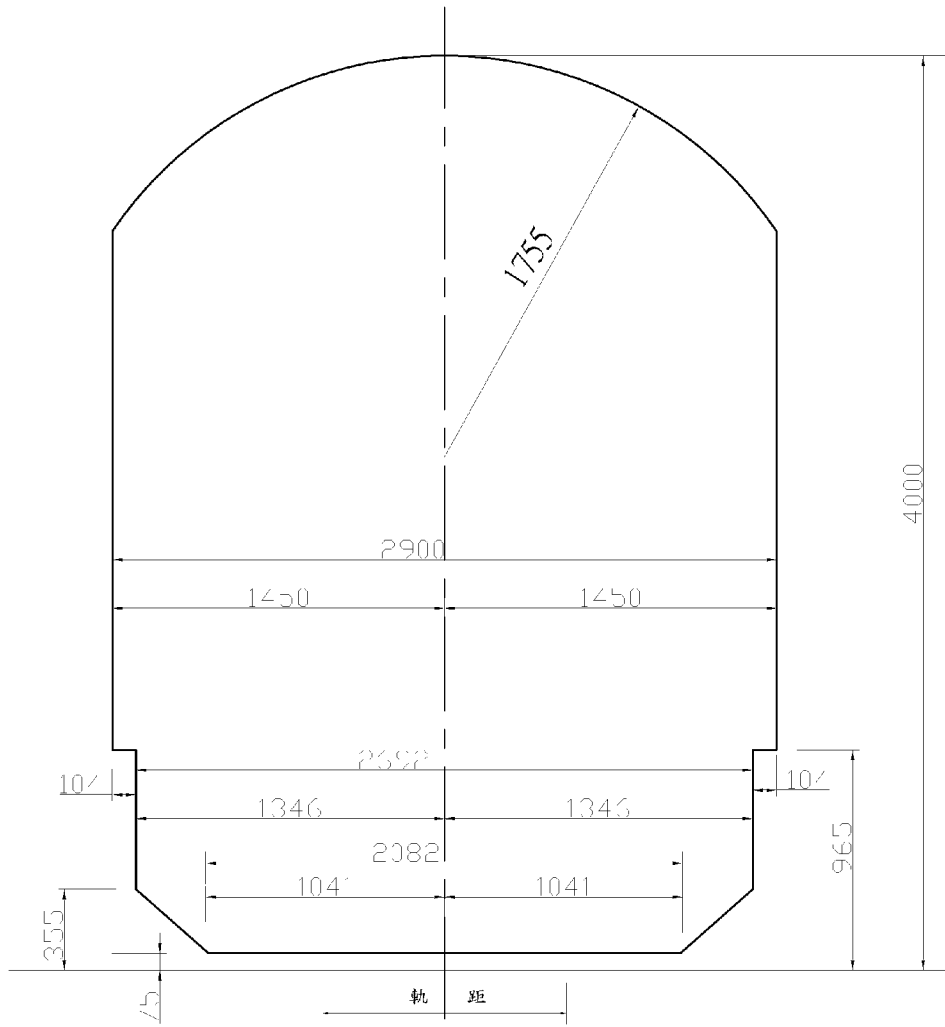
附註：

長度單位：公尺

1. 此項活重為車輛停止時車輛所加於鋼軌上之壓力。
2. 本表中◎係動輪。動輪於轉動時因重量不平衡而生之衝擊力為停止壓力百分之十五。
3. 車輛之彈簧下壓力為停止壓力百分之二十五。
4. K-18、S-18均予考慮之活重稱為KS-18餘類推。
5. 表中數字為加諸兩條鋼軌之總活重。
6. K載重：代表2輛機車重聯牽引普通車輛之列車。
7. S載重：代表2軸特人車輛。
8. L：代表蒸汽機車；即2輛蒸汽機車牽引煤水車。

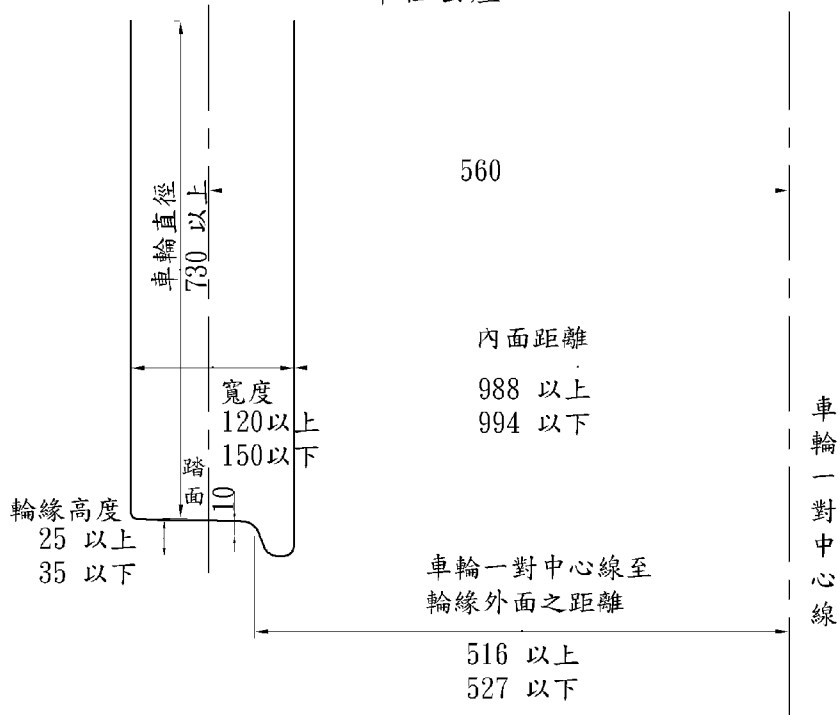
附件七 縮小車輛界限圖

單位公厘



車輛之基本界限

附件八 車輪尺寸
單位公厘



附件九 自動連結器連結部份之輪廓
單位公厘

