

《铁路技术管理规则》（征求意见稿）

第一章 总则

第1-1条 铁路是国民经济大动脉、关键基础设施和大众化交通工具，是国家综合立体交通运输体系的骨干，在建设社会主义现代化强国进程中肩负着重要的历史使命。为规范铁路技术管理、保障铁路安全、促进铁路高质量发展，根据《中华人民共和国铁路法》《铁路安全管理条例》等有关法律法规，制定本规则。

第1-2条 本规则适用于中华人民共和国境内的标准轨距铁路。非标准轨距铁路由铁路运输企业参照本规则制定相应的技术管理规定。

第1-3条 本规则规定了铁路建设、设备制造、运用维护、安全防护等基本要求，规定了铁路基础设施、机车车辆等设施设备的基本技术要求，规定了铁路行车组织、信号显示的基本原则和要求。

第1-4条 从事铁路建设、运输、设备制造维修的企业和有关人员应当执行本规则的规定，铁路监管部门应当对其执行情况实施监督检查。

第1-5条 遇有技术设备发展和运输生产组织变化，铁路运输企业执行本规则部分条款困难时，应制定相应的技术管理规定并向国家铁路局备案。

第二章 基本要求

第一节 铁路建设、设备制造

第2-1条 铁路建设、设备制造应当综合配套，保证质量，采用系统集成技术，实现各子系统顶层协调统一，采用保证行车安全的技术设备，实现技术设备标准化、系列化、模块化、信息化，不断提高运输能力。

第2-2条 铁路技术设备是指铁路机车车辆、线路、桥梁、隧道、车站、信号、通信、牵引供电、电力、信息等设施设备的总称。其中，线路、桥梁、隧道、车站、信号、通信、牵引供电、电力、信息等固定设施设备统称为铁路基础设施。

直接与行车相关的铁路技术设备，其设计、建设、制造、使用、维护应当满足铁路可靠性、可用性、可维护性和安全性的要求。有互联互通要求的铁路技术设备（含跨境铁路运输、铁路运输企业与港口取送车）应当满足技术兼容性要求。

第2-3条 铁路建设应当严格按照国家规定的基本建设程序进行，符合国家相关法律法规、强制性标准。

第2-4条 铁路建设工程设计工作应当由具有相应资质等级的单位承担，设计文件按照规定的程序审查批准。

铁路建设工程施工应当按照批准的设计文件实施，确保工程质量和施工安全。

在铁路营业线及其邻近区域进行工程施工时，应当执行营业线施工安全管理规定。

第2-5条 铁路建设工程竣工，应当按照国家及行业有关

规定组织验收，并进行运营安全评估。经验收、评估合格，符合运营安全要求的，方可投入运营。

新建、改建工程发生行车设备变化时，施工单位应在设备开通前向设备管理单位、使用单位提供相关技术资料。

第2-6条 铁路建设工程的防治污染、水土保持、劳动安全卫生、职业病防护、消防及安全防护、公共安全等设施，必须与主体工程同时设计、同时施工、同时投入使用。

第2-7条 实施行政许可或强制性产品认证的铁路产品，应当依法获得行政许可或产品认证证书。积极推行铁路专用产品自愿性认证制度，加强事中事后监管，提高产品质量。

第2-8条 装载和运输危险货物的铁路车辆、集装箱和其他容器应当按照国家有关规定检验、检测、使用、管理，采取有效的安全防护措施，确保安全运用。

危险货物铁路罐车和罐式集装箱应当依法开展容积计量检定。

第2-9条 从事铁路建设、运输、设备制造维修的企业应当建立必要的检验制度，严格控制进入铁路的产品质量，不得使用不合格的材料、配件和设备。

第2-10条 铁路技术设备应当采用高效率、低能耗和能综合利用资源的技术和材料。

铁路排放的废气、废水、废渣等污染物应当符合国家或者地方规定的排放标准和重点污染物总量控制要求。

铁路运输企业应当采取措施确保运输生产中产生的振

动、噪声、电磁辐射等符合国家有关规定。

铁路线路穿越噪声敏感建筑物集中区域时，应根据强制性标准和有关规定设置声屏障等隔音设施。

第2-11条 隐蔽的建（构）筑物及设备应当在地面上设有标志。

第2-12条 铁路运输企业应当建立机车、客车、货车、动车组等主要技术设备的报废管理制度。

第2-13条 铁路运输企业应当根据高原铁路高寒缺氧等特点，为旅客和工作人员提供相应的救助设施设备。

第2-14条 对不符合本规则规定的既有技术设备，铁路运输企业应当逐步改造或更换。

第二节 运用维护

第2-15条 铁路技术设备的养护维修工作，应当坚持以预防为主、检修与保养并重、预防与整治相结合的原则，建立健全铁路技术设备的检查维修制度，落实责任制和检验制，合理确定检修项目和检修周期，加强日常维修，提高设备质量，确保运用状态良好。

第2-16条 机车车辆应当按照检修规程进行维护和检修，保证运用机车车辆处于良好状态。

检修规程应当符合国家标准、行业标准。

第2-17条 铁路技术设备维修由专业维修机构承担。

专业维修机构应当根据需要设置必要的生产场所，具备相应的维修能力。

第2-18条 铁路技术设备，除经常检查、周期维修外，铁

路运输企业还应当进行定期全面检查和专项检查，检查中发现问题，应当及时解决。

第2-19条 铁路运输企业应当建立铁路技术设备的技术档案，完整和正确反映其技术状态和技术履历。

第三节 铁路限界

第2-20条 铁路建筑限界、机车车辆限界应当符合强制性标准。

除机车车辆和与机车车辆有相互作用及相关的设备外，其他建（构）筑物或设备均不得侵入铁路建筑限界。

在设计建（构）筑物或设备时，距钢轨顶面的距离应当附加钢轨顶面标高可能的变动量。

机车车辆无论空、重状态，均不得超出机车车辆限界。

第2-21条 区间及站内两相邻线路中心线间的最小距离，曲线地段中心线间水平距离的加宽，以及曲线地段线间设施（含站台边缘）至线路中心线最小距离的加宽，应当符合强制性标准的规定。

通行超限货物列车的车站，至少站内正线应当具备通过条件。

第四节 安全防护

第2-22条 铁路沿线安全环境治理应当建立政府主导、部门指导、企业负责、路地协同、多方共治的工作机制，落实护路联防和“双段长”工作制度，实施常态化持续整治，消除各类安全隐患。

第2-23条 铁路运输的关键环节、重要设施设备应当根据需要配备相应的行车安全检测、监测设备，保持其作用良好、准确可靠，实现信息共享。

行车安全检测、监测设备等应当定期进行计量检定或校准，无法实施检定或校准的，可进行量值核查或量值比对，保证其量值准确。

第2-24条 铁路建设工程使用的构件、材料的防火性能应当符合强制性标准。旅客服务场所室内装修装饰应当使用不燃、难燃材料。铁路电器设备设计、制造、安装、使用、维护保养等应当符合消防安全要求。

铁路运输企业应当依法落实消防安全主体责任，铁路机车车辆及其运用维护场所、为客货运服务的建筑物等主要处所配置符合要求的消防设施、器材，设置消防安全标志，并定期检查、维护和演练，确保完好有效。

第2-25条 铁路建（构）筑物，牵引变电所、变配电所、接触网等供电设施，通信、信号、信息、灾害监测、行车安全监测等铁路电子信息设备，应当按规定采取雷电防护措施。

各类设备的电磁兼容防护等级应当相互匹配，满足运输安全要求。

第2-26条 重载铁路和设计开行速度 120km/h 及以上列车的铁路应当实行全封闭管理。

铁路运输企业应当加强线路封闭设施的管理与维护，各类通道应当设门加锁，铁路工作人员专用通道、作业门应当

有警示标识。

第2-27条 铁路线路两侧应当按照规定设立铁路线路安全保护区并设置标桩，根据需要设置围墙、栅栏、防护桩等防护设施。

第2-28条 铁路线路安全保护区内的道路和铁路线路路堑上的道路、跨越铁路线路的道路桥梁及其他建（构）筑物，应当按照国家有关规定设置防止车辆以及其他物体进入、坠入铁路线路的安全防护设施和警示标志。

下穿铁路桥梁、涵洞的道路应当按照国家标准设置车辆通过限高、限宽标志。净高小于 5.00 m 通行机动车辆的立交桥涵两端，还应当设置限高防护架。

第2-29条 跨越通航水域的铁路桥梁，桥梁航标、桥柱标、桥梁水尺标由铁路运输企业会同航道管理部门设置，铁路运输企业负责维护；水面航标由铁路运输企业会同航道管理部门设置，航道管理部门负责维护。

第2-30条 铁路通过采矿区的，在矿井、采区设计时，对铁路及其主要配套建（构）筑物应当划定保护矿柱。保护矿柱的留设应当符合国家有关规定，严禁开采和毁坏铁路保护矿柱。

第2-31条 铁路运输企业应当加强铁路线路安全保护区的检查，发现在安全保护区内烧荒、放养牲畜、种植影响铁路安全和行车瞭望的树木等植物，排污、倾倒垃圾或其他危害铁路安全的物质，修建各种建（构）筑物等设施，取土、挖砂、挖沟、采空作业、抽取地下水或者堆放、悬挂物品，

以及擅自进入、毁坏、移动铁路安全防护设施等行为时，应当及时制止。

铁路运输企业对检查中发现的安全问题应当立即处理，不能立即处理的应当及时报告地区铁路监督管理局，地区铁路监督管理局应及时协调其他相关部门处理。

必须在安全保护区内施工时或在铁路保护区外可能影响铁路运输安全的施工，施工方应当征得铁路运输企业同意并签订安全协议，采取措施防止影响铁路运输安全，铁路运输企业应当派员对施工现场实行安全监督。

第2-32条 邻近铁路线路的杆、塔、树木等应当采取必要的防护措施，防止倾倒侵入铁路建筑限界。

第2-33条 铁路运输企业应当依据运营里程、线路配置、运能运量等情况，设置铁路事故应急救援基地和救援队伍，配备铁路救援列车。协同社会救援力量建立联合应急救援机制，提高事故救援的综合效能。

铁路运输企业应当按照国家有关规定，在相关场所配备报警装置以及必要的应急救援设施设备和人员。

建立健全事故应急救援信息系统，依法报送应急救援相关信息，实现互联互通、信息共享，为事故救援及分析等提供信息。

第2-34条 铁路运输企业应当根据历年降雨、洪水规律和当年的气候趋势预测，制定防洪预案，储备足够的抢险料具及机具，组织演练。加强雨中和雨后的设施设备检查，严格执行汛期安全行车措施，强化降雨量和洪水位警戒制度、防

洪重点处所监护制度。普速铁路还应对沿线危树、危石进行检查。

对于防洪重点处所，有条件时可以安装自动报警装置。对水流量大、河床不稳定的桥梁，应当设置必要的监测装置，建立观测制度，掌握桥梁水文及河床变化情况，及时采取预防和整治措施。

第2-35条 铁路运输企业应当做好防寒工作。对铁路技术设备进行防寒检查、防护、整修。

第2-36条 铁路旅客车票、铁路货物运输实施实名制管理。

第2-37条 铁路旅客车站和车厢应当保持清洁，通风、照明、空气调节、采暖条件符合国家有关规定。

易发生事故、危害人身安全及影响身体健康的场所，应当设置安全标志。可能产生劳动安全风险、职业病危害及公共场所卫生风险的设备、场所应当设置防护设施。

第2-38条 铁路旅客车站、旅客列车等服务场所设置的无障碍设施设备，应符合强制性标准和国家有关规定。

第2-39条 涉及过轨运输的铁路运输企业间应当签订协议，明确双方在运输、装卸、交接、安全等方面的责任和权利。

委托运营的铁路，受委托的铁路运输企业应当与委托方签订相关协议，明确委托业务范围和安全责任。

第五节 信息管理

第2-40条 铁路信息设施与信息系统的建设和使用，应当

满足运输生产和运营服务的需要。

涉及过轨运输的铁路运输企业，应当建立运输生产信息传递机制，涉及运输生产的主要信息系统应当根据业务需要实现信息共享。

第2-41条 铁路运输企业应当建立网络安全保障体系，实行网络安全等级保护制度，加强铁路关键信息基础设施安全防护，建立数据分类分级保护机制，维护铁路数据及个人信息安全。

第2-42条 铁路运输企业应当建立数据管理制度，保证铁路信息系统数据在采集、传输、存储、处理、交换、销毁过程中的安全、真实、准确、完整、有效，满足安全追溯、查阅分析需要。

第三章 基础设施

第一节 一般要求

第3-1条 铁路线路、桥梁、隧道、车站、信号、通信、牵引供电、电力、信息等设施设备的建设、维护等应当满足铁路运输及安全的需要。

第3-2条 铁路桥涵、隧道、路基应当修建为永久性结构，其建设应当根据规划考虑发展的需要。

铁路桥涵及隧道的耐久性能和抗震性应当符合强制性标准的规定。

第3-3条 铁路运输企业应当根据线路的年通过总重、线路允许速度、设备使用频度和运用状态等，定期对主要线路进行轨道、信号、通信、接触网检查和钢轨探伤。

第二节 线路、桥梁及隧道

第3-4条 铁路线路分为正线、站线、段管线、岔线、安全线及避难线。

第3-5条 铁路线路平面和纵断面参数应当按照规定因地制宜、合理选用。

最小平面曲线半径应当根据运输模式、速度目标值、旅客乘坐舒适度等因素确定。

线路最大限制坡度应当根据铁路等级、地形条件、牵引种类、牵引重量和运输需求比选确定。

第3-6条 线路平面及纵断面应当保持原有标准状态。区间线路变动时，应当经铁路运输企业同意。

凡变更线路平面及纵断面的施工，竣工后由设备维护管理和使用的单位进行检查与复核，并由施工单位形成完整的竣工资料，按要求在线路开通前移交负责维护管理和使用的单位。

在任何情况下，线路平面及纵断面的变动，必须满足限界要求。

第3-7条 路基两侧应当留有足够宽度的铁路用地，满足维修检查通道、栅栏设置、绿化带建设和防沙工程 etc 要求。

路基应当保持稳定和坚固，路基本体、防排水设施、防护加固设施等状态良好。应当及时、彻底整治路基病害，对于暂时难以彻底整治的病害，应当加强监控，并分期整治。

第3-8条 新建铁路铺设光电缆、既有铁路增设光电缆，应当以电缆槽或者架空方式铺设。

路基地段设置光电缆、声屏障等时，应当保证路基的稳定和坚固，不得影响排水等设备的正常使用，不得影响路基挡护设施的稳定性。

第3-9条 桥涵的承载能力、动力性能应当执行国家标准、行业标准和技术规范的要求，其结构构造应当便于维修。

第3-10条 桥涵孔径及净空，应当满足国家防洪设防标准，能保证设计的最大洪水正常通过，并保证流冰、泥石流、漂浮物和通航等必要高度。

桥梁墩台基础应有足够深度，当基础及其附近存在超过容许冲刷时，应防护、加固既有桥涵基础，必要时改建原有桥涵。墩台基础工后沉降应满足相应的限值要求。

桥涵应当考虑排洪和灌溉等综合利用。

第3-11条 隧道衬砌结构、底部结构、洞门结构、洞口仰坡应当安全稳定，并具备良好的防排水系统。

第3-12条 桥梁、隧道应当按照国家标准、行业标准设置作业通道、避车台、避车洞、电缆沟（槽）、电气化预埋件及必要的检查、消防和抽排水等设备。

长大桥梁应当按照国家标准、行业标准设置救援疏散通道，长大隧道或隧道群应当按照国家标准、行业标准设置紧急出口、避难所、紧急救援站等设施，以及通信、照明、消防设备和安全警报装置。

隧道内空气标准达不到规定要求时，应当采取通风措施，瓦斯隧道还应当设置必要的瓦斯监测设备。直线桥梁线路中心至作业通道栏杆内侧的净距应当执行国家标准、行业标准，作业通道宽度应不小于 0.8 m。

第3-13条 各种建（构）筑物、电线路、管道及渡槽跨越铁路，横穿路基，或者在桥梁上下、涵洞内通过铁路时，应当提出设计、施工方案和安全措施等文件，经铁路运输企业同意，并派员对施工现场实行安全监督下，方可施工。

第3-14条 直线标准轨距为 1435 mm。轨距是钢轨头部顶面内侧下 16 mm 范围内两股钢轨工作边之间的最小距离。

第3-15条 高速铁路（含参照高速铁路管理的铁路，下同）正线及到发线和普速铁路干线应当采用 60 kg/m 钢轨的跨区间无缝线路，重载铁路正线应当采用 60 kg/m 及以上类型钢轨的无缝线路。

第3-16条 线路两股钢轨顶面，直线地段应当保持同一水平。曲线地段应当根据曲线半径、列车速度、舒适度等因素合理设置超高。

第3-17条 钢轨接头的预留轨缝应当根据钢轨长度、当地历史最高及最低轨温、更换钢轨或调整轨缝时的轨温经计算确定。

第3-18条 道岔应当铺设在直线上，正线道岔不得与竖曲线重叠，其他道岔应当尽量避免与竖曲线重叠。

正线道岔钢轨应当与线路上的钢轨采用同一类型。其他道岔钢轨在不得已情况下采用与线路钢轨不同类型时，应当保证道岔钢轨强度不低于线路钢轨强度，并在道岔前后各铺一节与道岔同轨型的钢轨。

第3-19条 正线道岔的直向通过速度不应小于路段设计行车速度。用于侧向通过列车的单开道岔的辙叉号数应当根据列车侧向通过的最高速度合理选用，重载铁路还需考虑牵引重量和轴重等因素。

第3-20条 线路允许速度 120 km/h 及以下区段的正线道岔，采用固定型辙叉道岔；线路允许速度 120 km/h 以上至 160 km/h 及以下，或货车轴重 25 t 及以上区段的正线道岔，采用可动心轨道岔或固定型辙叉道岔，并采用外锁闭装置；线路允许速度 160 km/h 以上区段的正线道岔，采用可动心轨道岔、外锁闭装置。

第3-21条 道岔应当保持良好状态，零部件齐全，作用良好。道岔出现伤损或病害时，应当及时修理或更换。

第3-22条 新建、改建高速铁路需要与普速铁路、道路、渡槽、管线等设施交叉的，应当优先选择高速铁路上跨方案。

第3-23条 设置或者拓宽铁路道口、人行过道，应当符合国家有关规定并征得铁路运输企业同意。

铁路道口应当设置警示标志、铁路道口路段标线及护桩；无人看守铁路道口应当设置司机鸣笛标；人行过道应当设置路障、司机鸣笛标；站内道口、人行过道两端不设司机鸣笛标。根据需要设置栅栏或其他安全设施。有人看守道口还应当修建道口看守房，设置移动栏杆、照明灯、列车接近报警装置、警示灯、遮断色灯信号机和道口自动通知设备灯；根据需要设置列车无线调度通信设备。铁路道口警示标志、路段标线由地方道路管理部门设置、维护。

站内平过道必须与站外道路和人行道路断开，禁止社会车辆、非工作人员通行，平过道不得设在车站两端咽喉区内。

在电气化铁路上，铁路道口通路两面应当设限高架，其通过高度不得超过 4.5 m。

高速铁路及新建路段设计速度为 120 km/h 以上铁路的车站内不应设置平过道，穿越线路应当采用立体交叉。

第3-24条 一切车辆、自动走行机械和牲畜，均应当在立体交叉或平交道口处通过铁路。

特别笨重、巨大的物件和可能破坏铁路设备、干扰行车的物体通过道口时，应当提前通知铁路运输企业得到允许后，采取安全和防护措施，并在其协助指导下通过。

第3-25条 普速铁路新建的岔线，不应在区间内与正线接

轨；特殊情况必须在区间内接轨时，应当经铁路运输企业同意，并在接轨地点开设车站（线路所）或者设辅助所管理。高速铁路区间不得设置岔线。

第3-26条 为防止在长大下坡道上失去控制的列车发生冲突或颠覆，应当根据线路情况，计算确定在区间或站内设置避难线。

第3-27条 防护栅栏设置应当符合国家标准、行业标准。

第3-28条 声屏障设置应当符合铁路建筑限界的规定，安装强度必须保证运输安全，并满足铁路设施检修和维护的要求，不得影响其他行车设备的安全运行。

第三节 车站及枢纽

第3-29条 铁路枢纽设置的线路、车站、机车车辆检修和整备场所、物流设施等应当满足路网运输和枢纽作业需要，各项设施的作业能力应当协调匹配。

特大、大、中型铁路旅客车站宜按综合交通枢纽规划建设或预留建设条件，实现多种交通方式的设施互通、换乘便捷。枢纽内设有其他运输方式的物流场站时，铁路运输设施应当与相关区域紧密衔接，有条件时铁路应当与其他运输方式合建物流场站。

第3-30条 车站根据业务性质、运量大小及技术作业的需要，设置正线、到发线、调车线和办理机车车辆修理与整备、机车和动车组出入库走行、救援车辆和自轮运转特种设备停留、货运作业车辆停放的线路，以及运输需要的其他线路。动车组长期存放的车站应当设动车组存车线。线路有效长和

线间距应满足运输作业和设备布置需要。

承担货物列车改编作业的车站，应当设置列车分解、集结、编组等调车设备。根据需要设置站场扩音设备、货运票据和调车作业通知单传输装置、无线调车灯显设备、无线调车机车信号和监控系统。

根据需要设置货物列车尾部安全防护装置（简称货物列车列尾装置）主机的维修、检测设备，减速顶、停车器、防溜器及相关的检修设备等。

车站应当设置与其作业相匹配的信号、通信、信息、供电、给水排水等设施设备。

根据接发列车、调车作业的需要设置隔开设备等安全设施。

具有机车乘务组、动车组司机、随车机械师、客运乘务人员等进行始发、终到或换乘作业的车站应当配备相关设施设备。

具有货物列车技检作业、接发列车及调车作业、旅客列车给水和卸污作业的车站应当具备相关作业条件和设施。

特大车站宜设置综合管廊。

第3-31条 办理客运业务的车站，根据需要设置旅客服务、安全检查等设施设备，具体配置要求由铁路运输企业规定。

第3-32条 设有高柱雨棚或高架站房的车站，铁路运输企业应当制定措施，定期对相关设施的安全性能和使用性能进行检查和维护。特大型站房、复杂的大型站房整体结构，恶

劣环境或长期承受交变荷载的站房结构重要构件，根据需要建立结构健康监测系统。

第3-33条 旅客车站根据需要设置旅客站台，站台两端应当设置防护栅栏和禁行标志。

铁路运输企业应当加强站台限界管理，定期进行限界测量，当遇有地震、洪水等自然灾害可能影响站台状态时，应当及时进行站台限界补测。

第3-34条 旅客车站根据需要设置用于行包及快运作业、发电车加油、卸污车通行的通道。人行通道和货物通道应当分别设置。

第3-35条 办理货运业务的车站，根据办理货物品类、运量大小及装卸作业要求等情况，按需要设置用于货运生产、安全检查的设施设备，具体配置要求由铁路运输企业规定。办理爆炸品、剧毒品、放射性物品等运输业务时应按相关规定设置专用货场和仓库。

第3-36条 重载铁路编组站应设置列车组合车场和分解车场，根据需要设置机车整备、车辆检修、线路维护、信号设备维修、通信设备维修、供电设备维修、应急救援等设施。

第3-37条 办理集装箱整列装车业务的物流基地，应按整列装车的要求设置线路有效长及配套设施。根据需要设置集装箱运输和物流需要的装卸、堆存、称重、交付、修理、清洗、多式联运、综合物流等设施设备。

第四节 信号、通信

第3-38条 铁路信号设备的安全性和可靠性应当符合国

家标准、行业标准。涉及行车安全的信号系统的设计应当遵循故障—安全原则。

第3-39条 地面信号显示装置一般分为信号机和信号表示器。

信号机按用途分为进站信号机、出站信号机、通过信号机、进路信号机、预告信号机、接近信号机、遮断信号机、驼峰信号机、驼峰辅助信号机、复示信号机、调车信号机等。

信号表示器分为道岔表示器、脱轨表示器、进路表示器、发车表示器、发车线路表示器、调车表示器及车挡表示器等。

第3-40条 对设有加锁加封的信号设备，应当加锁加封，必要时可设置计数器，使用人员应负责其完整。加封设备启封使用后，应当及时通知信号部门加封。

使用计算机技术控制的信号设备实现加锁加封功能时，应当使用密码方式操作。

第3-41条 车站应当设进站信号机、出站信号机，根据需要设置进路信号机、调车信号机。驼峰应当设驼峰信号机。有人看守道口应当设遮断信号机。在有人看守的桥隧建（构）筑物及可能危及行车安全的坍方落石地点，根据需要设遮断信号机。

第3-42条 区间根据需要设通过信号机或闭塞分区信号标志牌。

通过信号机应当设在闭塞分区或所间区间的分界处。

自动闭塞区段，信号机设置位置和显示关系应当根据列车牵引计算确定，并应当满足列车运行速度规定的制动距离

和线路通过能力的要求。

自动闭塞区段的通过信号机，不应设在停车后可能脱钩、牵引供电分相的处所，也不宜设在起动困难的地点。

第3-43条 根据需要设置预告信号机、接近信号机、复示信号机、驼峰辅助信号机。

信号机根据需要装设引导信号、容许信号、进路表示器等。

根据需要装设道岔表示器、脱轨表示器、发车表示器、发车线路表示器、调车表示器及车挡表示器等。

第3-44条 信号机设在列车运行方向的左侧或其所属线路的中心线上空，闭塞分区信号标志牌应当设在列车运行方向的左侧。反方向运行进站信号机可设在列车运行方向的右侧；其他特殊地段因条件限制，需设于右侧时，应当经铁路运输企业同意。

在确定设置信号机地点时，除满足信号显示距离的要求外，还应当考虑到该信号机不致被误认为邻线的信号机。

第3-45条 联锁设备分为集中联锁和非集中联锁。

编组站、区段站和电源可靠的其他车站，采用集中联锁。

第3-46条 站内正线及到发线上的道岔，均须与有关信号机联锁。区间内正线上的道岔，须与有关信号机或闭塞设备联锁。

第3-47条 集中联锁设备应当保证：当进路建立后，该进路上的道岔不能转换；当道岔区段有车占用时，该区段的道岔不能转换；列车进路向占用线路上开通时，有关信号机不

能开放（引导信号除外）；能监督是否挤岔，并于挤岔的同时，使防护该进路的信号机自动关闭，被挤道岔未恢复前，有关信号机不能开放。

集中联锁设备，在控制台（或操纵、表示分列式的表示盘及监视器）上应当监督线路与道岔区段是否占用、进路开通及锁闭，复示有关信号机的显示。

第3-48条 非集中联锁设备，应当保证车站能控制接、发车进路和信号机的开放与关闭。

第3-49条 闭塞设备分为自动闭塞、自动站间闭塞和半自动闭塞。

在一个区段内，原则上应当采用同一类型的闭塞方式。

第3-50条 铁路行车调度指挥应当采用调度集中系统或列车调度指挥系统，高速铁路运输指挥采用调度集中系统。

调度集中区段，车站应当设集中联锁，区间应当设自动闭塞或自动站间闭塞。

第3-51条 列车运行控制系统的选用应当按照速度等级、运输需求等合理确定。列车运行控制系统车载设备与地面设备应当统一设计。

第3-52条 机车信号分为连续式和接近连续式。自动闭塞区段应当装设连续式机车信号，半自动闭塞和自动站间闭塞区段应当装设接近连续式机车信号。

车站正线、到发线应当实现电码化或采用与区间同制式轨道电路。

车载信号设备的信号显示，应当与线路上列车接近的地

面信号机的显示含义相符。机车停车位置，应当以地面信号机或有关停车标志为依据。

第3-53条 轨道车等自轮运转特种设备应当使用轨道车运行控制设备。轨道车运行控制设备应当具有轨道电路信息接收、运行监控、警醒、数据记录、语音记录及人机交互等功能。

第3-54条 信号安全数据网应当采用不同物理径路的独立光纤组网，网络设备应当冗余配置，确保列控中心、计算机联锁、临时限速服务器和无线闭塞中心等信号系统安全信息可靠传输。

第3-55条 信号关键设备应当配备相适应的检测、监测设备。

第3-56条 机械化、半自动化、自动化驼峰调车场应当采用道岔自动集中，并根据站场布置和作业需要配置系统设备。

第3-57条 道口自动信号，应当在列车接近道口时，向道路方向显示停止通行信号，并发出音响通知。

在列车全部通过道口前，道口信号应当始终保持禁止通行状态，自动栏杆（门）应当始终保持关闭状态。道口信号设备停用或故障时，应当向道口看守人员提示。

道口自动通知（含无线道口报警）设备，应当在列车接近道口时，以音响和灯光显示通知道口看守人员。

第3-58条 铁路运输企业应当根据运输组织、经营管理、客货服务对话音、数据和图像通信业务的需要，配置相应的

通信系统和设备。有条件的，建立铁路专用通信网。

第3-59条 铁路通信应当符合国家标准、行业标准，满足互联互通的兼容性要求，确保全程全网安全、可靠、迅捷、畅通，为运输生产和经营管理提供话音、数据和图像通信业务。

第3-60条 铁路通信承载网重要节点设备应当采用冗余配置，重要业务通道应当采用不同物理路由等方式保护。

第3-61条 铁路调度通信应当满足铁路运输组织的需要，调度通信网应当保持相对独立和专用，提供调度电话、车站（场）电话、站间行车电话等专用电话业务。

第3-62条 调度所、车站和机车、动车组装备的列车调度通信设备应连接语音记录装置，对列车调度、站间行车的通话进行录音。

第3-63条 机车、动车组及自轮运转特种设备，应当装备相应的无线通信设备。

第3-64条 铁路无线电通信频率的使用和无线电台（站）的设置使用应当符合国家和铁路无线电管理的有关规定。

第3-65条 铁路应急通信应充分利用各种通信资源和手段，提供事件现场与指挥中心的话音、数据、图像通信。

第3-66条 在铁路运输企业调度、车站等节点，根据需要设置时钟同步网及时间同步网设备，时钟同步网应当为传输、交换等通信网络提供基准频率信号；时间同步网应当为通信网、业务系统等提供基准时间信号。

第3-67条 铁路通信网应当设置网管系统，根据通信网运

行维护需要设置相关监测系统。

第五节 牵引供电及电力

第3-68条 牵引供电设备包括牵引变电设备（牵引变电所、开闭所、分区所、自耦变压器所等）、接触网和远动系统等。

牵引供电设备应当保证不间断行车的可靠供电。牵引供电能力应当与线路的运输能力相适应，满足规定的列车重量、密度和运行速度的要求。

第3-69条 铁路牵引供电应当采用工频、单相交流制。接触网标称电压值为 25 kV。

第3-70条 铁路牵引负荷应当为一级负荷。牵引变电所应当具备双电源、双回路受电。高速铁路牵引变电所应当采用 220kV 及以上电压等级。

第3-71条 铁路枢纽牵引变电所布置、供电单元划分和供电能力应当根据铁路枢纽规划情况统筹确定，保障铁路枢纽整体供电可靠性、灵活性。

第3-72条 牵引供电设备空气绝缘间隙、安全净距应当执行国家标准、行业标准。

第3-73条 应当根据线路允许的行车速度、运输需求等，合理确定接触网悬挂类型、张力、材质和接触线高度。

第3-74条 接触网的分段、分相设置应当考虑检修停电方便和缩小故障停电范围，并充分考虑电力牵引的列车、动车组正常运行和调车作业的需要。分相的位置应当避免设在进出站和变坡点区段。

第3-75条 接触网在自然环境中应当满足系统可靠性、安全性的要求，具备足够的机械强度、电气强度和安全性能。

第3-76条 接触网支柱及距接触网带电部分 5000 mm 范围内的金属结构物应当接地。天桥及跨线桥跨越接触网的地方，应当按规定设置安全栅网。

第3-77条 跨越接触网的架空电线路与接触网的垂直距离及跨越接触网的超高压架空电线路距轨面最小垂直距离应当执行国家标准。

跨越非电气化铁路的架空电线路距轨面的垂直距离，应当根据规划考虑发展电气化的需要。

第3-78条 为保证人身安全，除专业人员执行相关规定外，其他人员（包括所携带的物件）与牵引供电设备带电部分的距离不得小于 2000 mm。

具有升降、伸缩、移动平台等功能的机械设备进行施工、装卸等作业时，应当与牵引供电设备保持规定的安全距离。距离不足时，牵引供电设备必须停电。

机车、动车及各种车辆上方的接触网设备未停电并办理安全防护措施前，禁止任何人员攀登到车顶或车辆装载的货物上。

第3-79条 电力设备包括外部电源线路、变电所、配电所、电力贯通线路、箱式变电站、远动系统等。

第3-80条 铁路电力负荷应当根据国家标准、行业标准进行等级划分。一级负荷应当具有双重电源，保证不间断供电；二级负荷应当有可靠的专用电源。

第3-81条 电气化铁路应设置供电调度控制系统，供电调度控制系统应当具备对牵引供电、电力设备状况进行远程实时监控的功能。

第六节 给水

第3-82条 给水设备及建（构）筑物，应包括水源、输水、扬水、净水、消毒、配水、管网、水源卫生防护、水源安全保护、节水等设备。

给水设备的能力及水源，在任何季节应保证列车密度最大时的车辆供水和车站及其他重要用水。

给水管道应尽量避免穿越铁路线路，必须穿越时，应统筹技术经济等因素，采用绕行至附近桥涵或新增防护涵洞等方案。

第3-83条 旅客列车及生产生活用水，必须进行净化消毒处理。给水站必须进行定期水质检测。蓄水设施设备和管网必须定期清洗消毒。水质必须达到国家规定的标准。

第四章 机车车辆

第一节 一般要求

第4-1条 机车车辆包括机车、车辆、动车组、自轮运转特种设备。

第4-2条 机车车辆结构设计应当考虑碰撞或脱轨时乘客车厢和司机室的安全性，降低因乘客车厢和司机室变形造成的人员伤害。

第4-3条 机车车辆每辆（节）车应当设制动装置；司机操作可使列车发生制动作用；列车分离时应当触发紧急制动。

第4-4条 动车组以外的机车车辆车钩中心水平线距钢轨顶面高度为815mm~890mm。动车组两端过渡车钩中心线距轨面高度为840mm~890mm，满足机车救援和回送要求。

第4-5条 机车、动车组前部应当设有排障装置。司机室前窗玻璃安全性应当符合国家标准、行业标准，前窗视野条件应当保证司机能够正确地观察轨道和视觉信号。

第4-6条 电气化铁路区段运行的机车、动车组、客车、冷藏车、自轮运转特种设备等应当有“电化区段严禁攀登”的标识。

第4-7条 机车车辆应具有良好的防火性能。有旅客或工作人员的机车车辆内，必须配备符合要求的消防设施、器材。

第4-8条 动车组和客车车厢内直接服务旅客的设备应当安全、方便使用。禁止旅客触碰的设备应当有警告标志。按

照规定设置安全锤、应急车窗或具备应急功能的活动车窗等装置。

第4-9条 机车车辆的辐射噪声以及司机室、动车组和客车车厢内的空气质量、噪声应当执行国家标准、行业标准。

机车、动车组等应当按照规定使用喇叭等声响装置。

第4-10条 机车重联、动车组重联或长编组使用双弓时，工作受电弓间距应当大于接触网电分相中性段的长度或小于无电区的长度，并留出充分的保护间隙。

第4-11条 上线运营的机车车辆应当符合运用质量标准。机车、动车组出段（所）前应当达到运用状态，主要部件和设备必须作用良好。

第二节 机车

第4-12条 机车按牵引动力方式主要分为内燃机车、电力机车、混合动力机车和新能源机车等；按传动方式主要分为交流传动机车和直流传动机车。

第4-13条 机车应当有识别的标记：配属单位名称或简称、车型、车号、最高运行速度、制造厂名及日期。在机车主要部件上应当有铭牌，显示仪表上应当有检验标记。

内燃机车燃料箱上应当标明燃料装载量。

第4-14条 机车应当配备机车信号、列车运行安全监控系统、列车无线调度通信设备、机车列尾控制设备、机车限鸣示警系统，逐步配备机车车载安全防护系统等。

第三节 车辆

第4-15条 车辆根据用途主要分为客车、货车及特种用途车。

第4-16条 车辆根据车型、车种不同应当有识别的标记：车型、车号、制造厂名及日期、自重、载重、容积、换长、定期修理的日期及处所等；车辆应当有车号自动识别标签；客车及固定配属的货车上应当有所属单位的名称或简称；客车还应当有车种、定员、最高运行速度标记；罐车还应当有容积表号标记；危险货物车辆还应当有危险货物标记。

第四节 动车组

第4-17条 动车组按牵引动力方式主要分为内燃动车组、电力动车组、混合动力动车组以及新能源动车组等；按动力配置方式主要分为动力分散动车组和动力集中动车组。

第4-18条 动车组根据车型、车种不同应当有识别的标记，包括配属单位名称或者简称、车型、车号、最高运行速度、定员、自重、载重、全长、制造厂名及日期、定期修理日期、修程和修理处所等。

第4-19条 动力分散动车组应当配备列控车载设备、列车无线调度通信设备、车载自动过电分相装置等，动力集中动车组应当配备机车信号、列车运行监控装置、列车无线调度通信设备、车载自动过电分相装置等，满足相应速度等级运行需要。

第五节 自轮运转特种设备

第4-20条 自轮运转特种设备是在铁路营业线上运行的铁路轨道车、救援起重机、铺轨机和架桥机（组）车辆、接触网作业车、大型养路机械等。

第4-21条 自轮运转特种设备根据车型、车种不同应当有识别的标记：配属单位名称或简称、车型、车号、最高运行速度、制造厂名及日期等。有载重功能的自轮运转特种设备还应当有自重、载重标识。有容积存储要求的自轮运转特种设备还应当有最大容量标识。在主要操作部位应当有操作标识和指示标识。在易发生危险的部位应当有安全警示标识或颜色标记。

第4-22条 轨道车等自轮运转特种设备按列车运行时，轨道车运行控制设备、机车综合无线通信设备应作用良好，运行状态下应当满足符合机车车辆限界的规定。

第六节 其他相关设施设备

第4-23条 机车车辆轮渡应当有船舶、栈桥、墩架、船舶整备和检修等设备，并应经常保持良好状态。轮渡船舶应按国家有关规定进行检验和检修。

第4-24条 翻车机、散装货物解冻库应当进行定期检修和测试，并安装视频监控设备。新设、大修及重大技术改造的翻车机、散装货物解冻库应与相应货车车型匹配，并符合规定的技术条件，并经检测合格后方可投入使用。其他装卸设备应当满足爱护铁路车辆的有关要求。

第五章 行车组织

第一节 一般要求

第5-1条 铁路行车组织工作，必须牢固树立安全发展理念，贯彻落实安全生产法律、法规、规章、标准，坚持集中领导、统一指挥、逐级负责的原则，参与部门应当主动配合，紧密联系，协同动作，不断提高效率。

第5-2条 铁路运输企业应当根据本规则，结合具体条件，制定行车组织管理规定。

第5-3条 列车运行图是铁路行车组织工作的基础。所有与列车运行有关的铁路部门，应当按列车运行图的要求，组织本部门的工作，以保证列车按运行图运行。

第5-4条 全国铁路的行车时刻，均以北京时间为标准，从零时起计算，实行 24 小时制。

办理行车工作相关场所的行车时钟（含系统时钟）应当同步，并定期校准。

第5-5条 列车运行，原则上以开往北京方向为上行，反之为下行。

列车应当按规定编定车次，上行列车编为双数，下行列车编为单数。在个别区段，使用贯通车次时，可与规定方向不符，具体由铁路运输企业规定。

第5-6条 指挥列车运行的命令（由施工调度员发布的涉及限速、行车方式变化和设备变化的调度命令除外）和口头指示，只能由列车调度员发布。需要发布调度命令的情形，

由铁路运输企业规定。铁路运输企业应当明确调度命令的发布时机、内容、方式、范围等。有关行车人员应当执行调度命令，服从调度指挥。

第5-7条 铁路运输企业应当建立行车设备检查登记制度，配备行车设备施工和检查登记（或电子）簿册，及时准确记录固定行车设备检查、营业线施工维修、行车设备故障处置等原始信息。

第5-8条 列车按运输性质分为旅客列车、货物列车、军用列车、路用列车等。

列车运行等级顺序原则上按速度等级从高到低排序；同速度等级列车，旅客列车应当优先办理。开往事故现场救援、抢修、抢救的列车，应当优先办理。特殊指定的列车的等级，应当在指定时确定。

第5-9条 在双线区间，列车应当按左侧单方向运行。遇特殊情况需反方向运行时由铁路运输企业规定。

第5-10条 调度集中控制模式有分散自律控制模式和非常站控模式，铁路运输企业应当明确车站调度集中基本操作方式。

第5-11条 车站一般应当设有配线，并办理列车接发、会让和客货运业务。

车站按业务性质分为营业站、非营业站，营业站分为客运站、货运站、客货运站；按技术作业分为编组站、区段站、中间站。

第5-12条 铁路运输企业应当制定电动转辙机手摇把管

理办法，实行统一编号、集中管理，建立登记签认制度。

第5-13条 铁路运输企业应当加强行车有关人员的安全培训和专业技能培训，合格后方可任职。

第5-14条 行车有关人员，在任职前应当进行职业健康检查，不符合任职岗位要求的，不得上岗作业。

第5-15条 驾驶机车、动车组、大型养路机械、轨道车、接触网作业车的人员，应当持有国务院铁路行业监督管理部门颁发的相应类别的驾驶证。驾驶人员变更操纵机（车）型、列车运行控制系统等级或担当新线路前，应当经过相应的专业技术培训并考试合格。

实习和学习驾驶机车、动车组、自轮运转特种设备和操纵信号或重要机械、设备及办理行车作业的人员，应当在正式值乘、值班人员的亲自指导和负责下，方准操作。

第5-16条 行车有关人员，接班前应当充分休息，严禁饮酒；执行职务时，应当坚守岗位，使用普通话。

第二节 编组列车

第5-17条 列车应当按本规则、列车编组计划和列车运行图等规定的编挂条件、车组、重量或长度编组。

列车重量应当根据机车牵引力、区段内线路状况及其设备条件确定。

列车长度应当根据运行区段内各站到发线的有效长，并预留 30 m 的附加制动距离确定。

超长超重列车运行组织办法由铁路运输企业规定。

军用列车的编组，按有关规定办理。

第5-18条 动车组为固定编组，禁止编入其他列车。单组动车组运用状态下不得解编。

超过检修期限的动车组禁止上线运行（经鉴定的回送动车组除外）。

第5-19条 机车车辆编入列车应当达到运用状态。禁止编入列车中的机车车辆由铁路运输企业规定。下列机车车辆禁止编入列车：

1. 带有车辆检修通知单的及车体倾斜超过规定限度的；
2. 曾经发生冲突、脱轨、火灾、爆炸或曾编入发生特别重大、重大、较大事故列车内以及在自然灾害中损坏，未经检查确认可以运行的；
3. 装载货物超出机车车辆限界，无挂运命令的；
4. 装载跨装货物（跨及两平车的汽车除外）的平车，无跨装特殊装置的；
5. 平车及敞车装载货物违反装载和加固技术条件的；
6. 未关闭侧开门、底开门以及平车未关闭端、侧板的（有特殊规定者除外）；
7. 由于装载的货物需停止自动制动机的作用，而未停止的；
8. 缺少车门的（检修回送车除外）；
9. 超过定期检修期限的客车车辆（经车辆部门鉴定的回送客车除外）禁止编入旅客列车；
10. 铁路运输企业间机车车辆过轨运输时，未按照协议检查确认的。

第5-20条 装载危险、易燃等货物的车辆编入列车时应当按规定隔离。编挂超限货物车辆或特种车辆时，按国家有关规定办理，铁路运输企业根据需要制定具体办法。

第5-21条 旅客列车、回送客车底不准编挂货车，编入的客车车辆最高运行速度等级应当符合该列车规定的速度要求。

动车组以外的旅客列车中，与机车相连接的客车端门及编挂在列车尾部的客车后端门应当加锁。动车组列车驾驶室与旅客乘坐席间的门应当锁闭。

动车组回送按旅客列车办理，原则上采用自走行方式。

20%及以上坡道的区段，禁止办理机车专列回送。

回送铁路救援起重机，应当挂于列车后部。高速铁路不得办理铁路救援起重机回送作业（在高速铁路救援时除外）。

第5-22条 动车组以外的旅客列车应当安装列尾装置。其他列车是否安装列尾装置，由铁路运输企业规定，铁路运输企业应当制定保证列车完整的安全措施。

第5-23条 工作机车应当挂于列车头部，正向运行（无转向设备的，牵引路用、救援列车的机车等特殊情况除外）。

双机或者多机牵引时，本务机车的职务由第一位机车担当。

第5-24条 列车中的机车和车辆的自动制动机，均应加入全列车的制动系统。

货物列车中因装载的货物需停止车辆制动作用，车辆自动制动机临时发生故障需要关闭截断塞门（简称关门车），

铁路运输企业应当明确编挂关门车数量和位置等具体要求。

旅客列车不准编挂关门车，特殊情况由铁路运输企业规定。

第5-25条 列车紧急制动距离限制按第1表规定。

第1表 列车紧急制动距离限值表

列车类型	最高运行速度 (km/h)	紧急制动距离限 (m)
旅客列车	120	800
	140	1 100
	160	1 400
	200	2 000
	250	3 200
	300	3 800
	350	6 500
货物列车	90	800
	120 (快运)	1 100
	160	1 400

第5-26条 动力分散动车组以外的列车中相互连挂的车钩中心水平线的高度差，不得超过 75 mm。

第5-27条 铁路运输企业应制定列车检查范围和质量标准，并按规定进行技术检查作业。

动车组运行（含回送）途中不进行客列检作业。

第5-28条 编入列车的国际铁路联运车辆，应当符合国际铁路联运有关车辆交接技术条件。

第5-29条 动车组制动试验、动车组以外列车自动制动机

试验应当按规定进行，铁路运输企业应当明确试验项目、方法和技术要求。

第三节 调车工作

第5-30条 调车工作应当按技术作业过程及调车作业计划进行。参加调车作业的人员应当根据技术设备条件和作业性质，执行相应的调车作业标准，保证调车有关人员的人身安全及行车安全。

第5-31条 铁路运输企业应当明确禁止通过驼峰的机车车辆，并根据机车车辆构造、装载货物性质、站场设备条件等明确禁止溜放的机车车辆、线路。

高速铁路禁止溜放调车。

第5-32条 接发旅客列车时，与接发列车进路没有隔开设备或脱轨器的线路，不准向能进入接发列车进路的方向调车。本务机车在停留线路内摘挂、列车拉道口时除外。有特殊困难的车站，确需调车时，应当制定安全措施。

第5-33条 特殊情况需越出站界调车、跟踪出站调车、手推调车的具体要求由铁路运输企业规定。

第5-34条 机车车辆停留位置应当符合下列要求：

1. 机车车辆应当停在警冲标内方。确因作业需要临时在警冲标外方停留时，铁路运输企业应当制定安全措施；

2. 装载爆炸品、气体类危险货物的车辆及救援列车，应当停放在固定的线路上；

3. 安全线、避难线上，禁止停留机车车辆。

第5-35条 铁路运输企业应当综合考虑气候、线路、车辆

等条件，制定防止机车车辆溜逸的安全措施。

第四节 行车闭塞

第5-36条 列车运行是以车站、线路所划分的区间及自动闭塞区间的通过信号机或区间信号标志牌划分的闭塞分区作间隔。

区间及闭塞分区的界限，按下列规定划分：

1. 站间区间

(1) 在单线上，车站与车站间以进站信号机柱的中心线为车站与区间的分界线；

(2) 在双线或多线上，车站与车站间分别以各该线的进站信号机柱或站界标的中心线为车站与区间的分界线。

2. 所间区间

两线路所间或线路所与车站间，以该线上的通过信号机柱的中心线为所间区间的分界线。设有进站信号机的线路所，所间区间的分界方法与站间区间相同。

3. 闭塞分区

自动闭塞区间同方向相邻的两架色灯信号机间，以该线上的通过信号机或闭塞分区标志牌机柱的中心线为闭塞分区的分界线。

第5-37条 行车基本闭塞法包括自动闭塞、自动站间闭塞、半自动闭塞三种。使用基本闭塞法行车时，铁路运输企业应当规定列车进入区间或闭塞分区的行车凭证。

电话闭塞法是在基本闭塞法不能使用时所采用的代用闭塞法。停止使用基本闭塞法，改用电话闭塞法行车的条件

由铁路运输企业制定。

第5-38条 铁路运输企业应当根据需要，制定基本闭塞法运用的特殊情况、电话闭塞法以及一切电话中断时等情形的具体行车办法，明确进入区间的凭证。

第五节 列车运行

第5-39条 列车是指编成的车列并挂有机车及规定的列车标志。动车组列车为自走行固定编组列车。

单机、大型养路机械及重型轨道车，虽未完全具备列车条件，亦应当按列车办理。

第5-40条 列车应当设有列车乘务人员。列车乘务人员应当有操纵机车、动车组的列车司机，旅客列车应当有客运乘务人员、车辆乘务人员（随车机械师）、乘警等。

第5-41条 司机在列车运行中，应当认真瞭望，确认信号，规范操纵，认真执行呼唤应答制度，严格按信号显示要求行车；机车信号、列车无线调度通信设备、列控系统车载设备、列车运行监控装置（轨道车运行控制设备）和列尾装置必须全程运转，严禁擅自关机、隔离。遇有信号显示不明或危及行车和人身安全时，应当立即采取减速或停车等措施。

第5-42条 车辆乘务人员、客运乘务人员、乘警等发现危及行车和人身安全情形时，应当使用紧急制动装置停车。

车辆乘务人员、随车机械师、客运乘务人员、乘警等应当将使用紧急制动装置的情况报告司机。

第5-43条 遇天气恶劣，信号机显示距离不足 200 m 时，铁路运输企业应当制定行车安全保障措施。

第5-44条 汛期暴风雨行车应急处理：

1. 列车通过防洪重点地段时，司机要加强瞭望，并随时采取必要的安全措施；

2. 当洪水漫到路肩时，列车应按规定限速运行；遇有落石、倒树等障碍物危及行车安全时，司机应立即停车，排除障碍并确认安全无误后，方可继续运行；

3. 列车遇到线路塌方、道床冲空等危及行车安全的突发情况时，司机应立即采取应急性安全措施，使用列车无线调度通信设备通知邻近车站；配备列车防护报警装置的列车还应同时进行安全防护。

第5-45条 车辆乘务人员应当按规定检查车辆，并参加制动试验。在列车运行途中，应当监控车辆运用状态，及时处理车辆故障。

动车组列车运行中出现故障，司机应当根据车载信息监控装置的提示，按步骤及时处理；需要由随车机械师处理时，司机应当及时通知。

第5-46条 当未装备列车运行监控装置的动车组列车在CTCS-0级区段按机车信号模式运行时，列车按地面信号机显示行车，应采取保证行车安全的措施。

第5-47条 车站应当不间断地接发列车，按列车运行图行车。接发列车时，应按规定程序办理，正确及时地办理闭塞（预告）、准备进路、开闭信号、交付行车凭证、接送列车、发车。遇不能办理相对方向同时接车和同方向同时发接列车，以及需要使用引导信号时，铁路运输企业应当制定安全

措施。

第5-48条 接发列车应当在正线或到发线上办理。旅客列车、挂有超限货物车辆的列车，应当接入规定线路。遇特殊情况不能满足上述要求时，铁路运输企业应当制定具体办法。

第5-49条 列车进站后，应当停于接车线警冲标内方。在设有出站（进路）信号机的线路，正常情况下，列车头部不得越过出站（进路）信号机。特殊情况下不能执行上述规定时，铁路运输企业制定安全措施。

第5-50条 轮渡、装备区域联锁等设备，以及重载列车、组合列车的特殊行车组织办法，由铁路运输企业根据具体设备条件和作业组织需要规定。

第5-51条 列车在区间原则上不得退行，不得已必须退行时，铁路运输企业应当制定安全措施。遇列车区间被迫停车不能继续运行时，铁路运输企业应当制定列车防护、旅客疏散、区间救援等作业办法。

第六节 施工维修

第5-52条 影响营业线设备稳定、使用和行车安全的施工、维修作业，原则上不得利用列车运行间隔进行。

第5-53条 封锁线路、慢行施工和停用信号、联锁、闭塞设备及其他影响行车设备的施工，应当纳入铁路运输企业施工计划管理。

第5-54条 封锁施工前，施工负责人应当确认已做好一切施工准备，根据批准的施工计划（临时封锁要点施工时除

外), 办理施工登记、申请施工, 接到调度命令, 确认施工起止时刻, 设好停车防护等安全措施后, 方可开工。

施工单位及设备管理单位应严格掌握开通条件, 经检查满足放行列车的条件, 且设备达到规定的开通速度要求, 办理开通登记。

第5-55条 铁路运输企业应当制定施工路用列车在区间装卸车、向施工封锁区间开行路用列车等的安全作业办法。

第5-56条 影响行车的施工、维修及故障地点的线路, 均应当设置防护。具体防护办法由铁路运输企业规定。

第5-57条 施工、维修及其他上道作业, 应当严格遵守作业人员和机具避车制度, 采取措施保证施工作业人员和邻线列车安全。

第5-58条 在区间或站内线路、道岔上施工、维修作业时, 应当安排驻站(调度所)联络员、现场防护员。

第5-59条 上道使用涉及行车安全的养路机械等设备, 应当符合有关技术标准和运用要求。使用轻型车辆和小车时, 铁路运输企业应当制定安全措施。线路两侧临时摆放路料时, 不得影响行车安全。

第5-60条 高速铁路仅运行动力分散动车组列车的区段, 天窗结束后开行载客动车组列车前, 应当开行确认列车。其他区段, 天窗结束后首趟列车不准为载客动车组列车。

扰动道床不能预先轧道的线路、道岔施工区段, 开通后第一趟列车不得为旅客列车。

第5-61条 对处于闭塞状态的闭塞设备和办理进路后处

于锁闭状态的信号、联锁设备，严禁进行检修作业。

第六章 信号显示

第6-1条 铁路信号是指示列车运行及调车作业的命令，有关行车人员必须严格执行。

第6-2条 铁路信号分为视觉信号和听觉信号。

（一）视觉信号包括色灯信号机、车载信号设备、移动信号、手信号、信号表示器及各种标志给出的视觉显示，其基本颜色有红色、黄色、绿色，基本含义如下：

1. 红色——停车；
2. 黄色——注意或减低速度；
3. 绿色——按规定速度运行。

视觉信号的辅助颜色有白色、月白色、蓝色等，用于对调车作业、引导接发车、上坡道过程中不停车运行等相对低速运行的情况下起指示作用，或表达相关地面设备的位置信息、状态信息，也可配合基本颜色表达相关指示信息。

（二）听觉信号包括号角、口笛、响墩等发出的音响，以及机车、动车组、自轮运转特种设备的鸣笛等声音信息。

听觉信号采用不同的声长及间隔、重复等组合方式表达不同的含义，其基本使用原则如下：

1. 声长——长声为 3 s，短声为 1 s；
2. 间隔——音响间隔为 1 s；
3. 重复——重复鸣示时，应当间隔 5 s 以上。

机车、动车组、自轮运转特种设备作业中提示注意、相互联系等应当使用通信方式；遇联系不通或者危及人身安全时可采用鸣笛方式。

第6-3条 视觉信号分为昼间信号、夜间信号及昼夜通用信号。

在昼间遇降雾、暴风雨雪及其他不良天气情况等，致使停车信号的显示距离不足 1 000 m、注意信号或者减速信号的显示距离不足 400 m、调车信号或调车手信号的显示距离不足 200 m 时，应当使用夜间信号。

隧道内只采用夜间信号或者昼夜通用信号。

铁路沿线及站内不应有妨碍行车人员确认信号的发光物、彩色物及树木。

第6-4条 新设尚未开始使用及应撤除尚未撤掉的信号机，均应装设信号机无效标，并应熄灭灯光。

第6-5条 色灯信号机的显示应当满足指示列车运行或调车作业的需要，反映地面信号设备给出的运行条件信息。其基本显示方式规定如下：

（一）以红色灯光作为列车停车信号，以绿色灯光、黄色灯光及其组合灯光作为列车允许运行的信号。

（二）以蓝色灯光或红色灯光作为调车停车信号，以月白色灯光作为调车允许运行的信号。

第6-6条 各种信号机，车载信号设备，移动信号及手信号，信号表示器及标志，以及听觉信号的使用及显示含义应当执行相关行业标准的规定。

第七章 附则

第7-1条 本规则自 202X 年 X 月 X 日起施行。原铁道部印发的《铁路技术管理规程》（铁道部令第 29 号）同时废止。

第7-2条 市域（郊）列车、城际列车可根据需要确定乘务人员配备、车票实名制等相关内容。

第7-3条 采用城市轨道交通制式的市域（郊）铁路应根据建设运营实际制定相应技术管理办法。