

XLCZG/ZX004-2024

车站行车工作细则



白市驿 站

中国铁路成都局
集团有限公司

目 录

总 则	1
第一篇 行车工作组织.....	3
第一章 车站概况和技术设备.....	3
§ 1 车站的位置、性质、等级和任务.....	3
第1条 车站的位置、性质和等级.....	3
第2条 车站工作量.....	4
第3条 车站示意图.....	5
§ 2 线路、道岔、调车设备.....	7
第4条 办理接发列车、调车作业和客、货运业务及其它用途的线路.....	7
第5条 道岔.....	11
第6条 调车设备.....	15
§ 3 信号、联锁、闭塞、通信.....	17
第7条 进、出站（进路）固定信号.....	17
第8条 调车固定信号.....	19
第9条 联锁.....	23
第10条 闭塞.....	23
第11条 车站通信设备.....	23
§ 4 车站信息系统.....	25
第12条 车站行车信息系统.....	25
§ 5 照明、供电、给水设备.....	27
第14条 站场照明.....	27
第15条 供电给水设备.....	28
第16条 站内机车整备设备.....	29
第17条 侵入建筑限界的设备.....	30
第18条 与行车有关的其它设备.....	30
§ 6 客运、货运设备.....	35
第19条 客运、货运设备.....	35
第二章 日常作业计划及生产管理制度.....	37
§ 1 班计划、阶段计划和调车作业计划.....	37
第20条 组织指挥系统.....	37
第21条 班计划的内容、编制、审批和下达办法.....	37
第22条 阶段计划的内容、编制和下达办法及时间.....	37
第23条 调车作业计划的内容、编制和有关标记符号的规定.....	38
§ 2 日常生产管理制度.....	39
第24条 现在车掌握办法.....	39
第25条 列车预确报办法.....	39
第26条 各种技术作业表填记要求的补充规定.....	40
第27条 车流去向代号的规定.....	40
第28条 货运单据的传递、保管和交接办法.....	40
第29条 计划人员交接班制度.....	40
第30条 班工作总结制度.....	40

第31条	日常运输分析制度.....	41
第32条	站车交接的补充规定.....	41
第33条	货物列车列尾装置使用和管理规定.....	41
第34条	设备施工、维修登记制度.....	44
第35条	道口、平过道管理及作业联系的规定.....	44
第36条	道岔管理制度.....	45
第37条	各行车地点有关行车备品管理的规定.....	45
第38条	地区联劳组织.....	47
第39条	其他规定.....	47
第三章	接发列车工作.....	48
§ 1	正常作业.....	48
第40条	组织指挥系统.....	48
第41条	接发列车作业程序及用语.....	48
第42条	接发列车进路准备办法.....	50
第43条	各方向停止影响接发列车进路上调车作业时的规定.....	51
第44条	信号开放，关闭时机和确认开闭状态的办法.....	52
第45条	车站发车办法.....	53
第46条	接发旅客列车的规定.....	53
第47条	接发超长、超限和其它有特殊要求的列车的办法.....	53
第48条	相对方向同时接车和同方向同时发接列车的规定.....	54
第49条	车列编成后报告的规定.....	55
第50条	行车人员交接班制度.....	56
第51条	其它规定.....	56
§ 2	非常办法.....	59
第52条	无联锁条件下接发列车办法.....	59
第53条	电话中断时的行车补充办法.....	62
第54条	天气恶劣时接发列车办法.....	63
第55条	电化区段接触网停（断）电的接发列车组织办法.....	63
第56条	其他规定.....	64
第57条	组织指挥系统.....	66
第58条	调车工作管理制度.....	66
第59条	调车区域的划分及调车机的分工.....	68
第60条	计划的下达和变更.....	68
第61条	使用无线调车调车灯显设备调车的规定.....	68
第62条	出站调车的有关规定.....	70
第63条	接发旅客列车时调车作业的规定.....	70
第64条	到发线调车作业办法.....	71
第65条	转场、越区作业办法.....	71
第66条	调车工作方法.....	71
第67条	驼峰与牵出线作业的有关规定.....	71
第68条	铁鞋制动的有关规定.....	72
第69条	使用人力制动机制动的有关规定.....	72
第70条	使用其它调速设备的规定.....	72
第71条	要道还道办法.....	72
第72条	限制机车类型及调车速度的规定.....	73
第73条	联系信号的补充规定.....	73
第74条	同一线路上的同时作业办法.....	73
第75条	天气不良时的作业办法.....	73
第76条	禁止溜放线路及其作业的规定.....	73
第77条	停留车辆的防溜办法.....	73

第78条	调动、停留装载特种货物车辆的有关规定.....	75
第79条	装载超限货物车辆调车的规定.....	75
第80条	电化区段内调车作业的规定.....	76
第81条	调车作业连结制动软管的规定.....	76
第82条	排风作业的规定.....	76
第83条	货物线、段管线、岔线取送车办法.....	76
第84条	手推调车办法.....	78
第85条	本务机车、企业自备机车在站内作业的规定.....	78
第86条	调车机车整备、替换办法.....	78
第87条	机车出入段办法.....	78
第88条	其他规定.....	78
第五章	客货运工作.....	81
§ 1	客运工作.....	81
第89条	与行车有关的组织指挥系统.....	81
第90条	与行车有关的作业办法及联系制度.....	81
§ 2	货运工作.....	82
第91条	与行车有关的组织指挥系统.....	82
第92条	货物检查办法（包括到达、出发、装载和加固）.....	82
第93条	货物装卸作业的防护办法.....	82
第94条	货位、装卸作业能力.....	83
第95条	直达、成组装车组织办法.....	84
第96条	鲜活货物运输作业、货车洗刷消毒的作业条件和联系办法.....	84
第97条	其他规定.....	84
第六章	军事运输工作.....	86
第98条	组织指挥系统.....	86
第99条	接发军运列车前的准备、联系工作.....	86
第100条	接发军运列车办法.....	86
第101条	检查列车运行和装载加固的规定.....	87
第102条	接发军用列车线路的规定.....	87
第103条	军用列车编组、隔离、补轴的规定.....	87
第104条	军运调车作业计划的编制及有关标记符号的规定.....	87
第105条	军用车辆调动的有关规定.....	87
第106条	军事专用线取送作业的规定.....	88
第107条	其他规定.....	88
附则	89

总 则

《车站行车工作细则》简称《站细》，它是根据《技规》《行规》《行细》《调规》、列车编组计划、列车运行图等有关规定，结合车站技术设备和作业条件等具体情况所制定的车站技术管理和行车作业组织的基本规定。也是车站编制日常作业计划，办理接发列车、调车作业和各项技术作业，进行日常运输生产分析总结、集团公司下达技术指标任务的主要依据。

一、基本要求

凡在车站作业的车务、客运、货运、机务、车辆、工务、电务、供电、通信、信息、房建等部门人员必须遵照执行。新增加的在站作业单位，应及时向车站索取《站细》（临时规定），确保有关作业顺利进行。收到《站细》或临时规定的单位要立即认真核对与本单位有关内容，发现问题及时反馈。

二、主要内容

《站细》主要内容应有车站技术设备的使用、管理，接发列车、调车以及与行车有关的客运、货运、军事运输工作的组织，列车的技术作业程序和时间标准，作业计划的编制、执行制度，车站信息系统的管理制度，车站通过、改编能力。

三、编制依据

《站细》应根据《技规》《铁路运输调度规则》《铁路接发列车作业》《铁路调车作业》《铁路车站行车作业人身安全规定》、列车编组计划、列车运行图和集团公司《行规》《行细》等上级有关规章要求，以及机车、车辆、工务、电务、供电等岗位检修及作业时间标准，并结合本站的设备条件、车流性质、作业组织方法和人员素质等具体情况进行编制。

四、编制原则

1. 坚持“安全第一”的方针，贯彻统一指挥和逐级负责的原则；
2. 充分发挥现有设备的运用效能，从实际出发，更新改造限制能力的薄弱环节，不断提高作业效率，提高车站通过能力和改编能力。
3. 重视新技术新设备的使用、管理与维修工作，不断推动车站管理科学化。
4. 合理组织车站作业，推行作业标准化，做到各项作业的连续性，均衡性，最大限度地平行作业，减少各种等待、干扰时间，加速机车车辆周转，实现安全、正点、高效、畅通。
5. 《站细》中的主要技术指标要认真查定、分析、定标，做到平均先进、切实可行。《站细》编制中的主要技术指标低于上年完成的实绩时，应加以分析。通过能力利用率达到85%，改编能力利用率达到90%及以上时，应按阶段或小时计算能力并作图解分析，采取加强能力的措施。
6. 《站细》条文目录不得增减。车站可结合技术设备和作业的具体情况，对条文内容适当增减。
7. 编组站及日均办理辆数在4000辆及以上的区段站需编制《站细》第二、三篇内容。
8. 有关军事运输内容，与军代处根据管内实际情况确定。

五、编制方法

《站细》由车站站长组织有关单位编制和修订，对车务站段管辖的中间站，必要时也可由站段技术科指导编制，但不能代编。

机务、车辆、工务、电务、供电、通信、信息、房建等有关单位须按照《技规》《车站行车工作细则编制规则》《行规》《行细》等规定及时向车站提供编制《站细》所需的技术资料，并须积极配合车站《站细》的编制和修订工作。技术资料发生变化时应及时提供变化内容。

《站细》编制前，由车站站长负责与参与车站作业有关单位商定有关作业方法，查定各项作业时间标准。对站车交接、机车出入段、岔线和段管线取送车作业办法等，应与有关单位签定取送车协议，并纳入《站细》，以便共同遵守。

六、规章制度引用及条款编写要求

《站细》是现行规章制度及标准的细化措施，编制时原则上不宜照抄《技规》《行规》《行细》《接发列车作业》《铁路调车作业》等基本技术规章和作业标准的具体条款内容，但需要引用时，应注明执行的规章名称及条款编号或作业标准名称及编号。如该条款不引用技术规章、作业标准等，在该条款下直接编写相关内容。如本站该条款内容不编制时，在该条款下注明“本条无”，其余条款序号不变；遇表格内容不编制时，在该条款表格相应处注明“表×-×无”，

其余表格序号不变。

引用规章制度的3种方式：

1. 按照现行规章制度及标准执行时，编写为“按《××》第×条执行”。
2. 执行现行规章制度及标准并补充时，编写为“按《××》第×条之规定办理，并补充如下”。
3. 综合现行规章制度及标准相关条文并制订措施时，编写为“根据《××》第×条、《××》第×条，我站规定如下”。

七、格式要求

《站细》应采用国家、国铁集团统一规定的术语、符号、计量单位，做到结构严谨、层次分明、逻辑清晰、内容简练、用语规范、简明易懂。

《站细》格式一律采用A4纸张（为便于修订管理，书面正本应采用活页式），页面设置采用上3下2.4，左3右2.8cm的设置方式，封面中“车站行车工作细则”为黑体48号字，站名为幼圆体小初号字，落款“中国铁路成都局集团有限公司”为隶书体小初号字，篇标题为宋黑2号字，章标题为宋黑3号字，节为宋黑4号字，条为黑体5号字，正文为宋体5号字，表格内文字为宋体10磅字，正文文字间距为标准，行距为单倍行间距，页码按顺序连续编号。

表格可以根据页面适当缩小字体，但不得加大字体，表格有标题的可以使用黑体，可以适当加大字号，但不得大于小4号。表格显示应居中。

《站细》电子版中的车站示意图应使用绘图软件，按照《铁路工程图形符号标准》绘制，并全部使用JPG或PDF格式存储和传输。较小车站采用A4纸横向版式，较大的车站可根据需要采用A3或A4多张拼接的版式。

八、其他要求

《站细》由集团公司运输部、车务站段技术科归口管理，其他任何部门及人员不得擅自增加或修改《站细》内容，各级部门发文要求将有关规定或安全措施纳入《站细》时，须征得同级《站细》归口管理部门同意。

第一篇 行车工作组织

第一章 车站概况和技术设备

§1 车站的位置、性质、等级和任务

第1条 车站的位置、性质和等级

一、车站的位置、性质和等级

本站位于重庆 直辖市 九龙坡 区境内。

本站中心里程为兴珞下行 线21 公里 113 米，兴珞上行线21 公里094 米处。隶属中国铁路成都局集团有限公司 兴隆场车站管辖。

本站按技术性质为中间 站，按业务性质为货运 站，按查定等级为二 等站。

本站为接轨站，所接军用加油专用线产权单位为中国空军95696部队，车站接轨处无 隔开设备；所接石油器材专用线产权单位为重庆中油现代交通油料有限责任公司，车站接轨处有 隔开设备；所接西南油气田物资专用线产权单位为中国石油天然气股份有限公司西南油气田物资分公司，车站接轨处无 隔开设备，进入本站取送车按调车作业办理；所接粮食专用线产权单位为重庆人和物流有限责任公司，车站接轨处有隔开设备；进入本站取送车按调车作业办理。

二、车站与区间分界线及相邻车站的距离

表1-1

线别	方向	邻站	站间距离 (km)	区间正 线数	站界 名称	站界 里程	进站信号机外制动距离内进站方向换算坡度 (%)				
							800m	1100m	1400m		
兴珞 线	下行	团结 村	下行 15.616	单	X	K20+438	4.7 上坡	—	—		
			上行 15.615	单	XN	K20+419	4.8 上坡				
兴珞 线	上行	陶家 场	下行 10.105	单	SN	K22+935	5.5 上坡	—	—		
			上行 9.484	单	S	K22+916	5.5 上坡	—	—		

三、站内场界及车场分工

表1-2无

场名	邻场名	场界	车场分工	附记

四、本站在路网中的作用和业务上的主要特点

本站担当兴珞、成渝、川黔上下行摘挂列车、重庆枢纽小运转列车的甩挂作业，以及专用线货运、装卸任务和列车终到、始发、到发、会让等工作。

五、车站主要任务

1. 行车作业：办理接发列车，专用线、货场取送车作业，中转车调车作业。
2. 客运作业：非营业站。
3. 货运作业：不办理活牲畜、散堆装货物、鲜活货物、罐装货物发到。

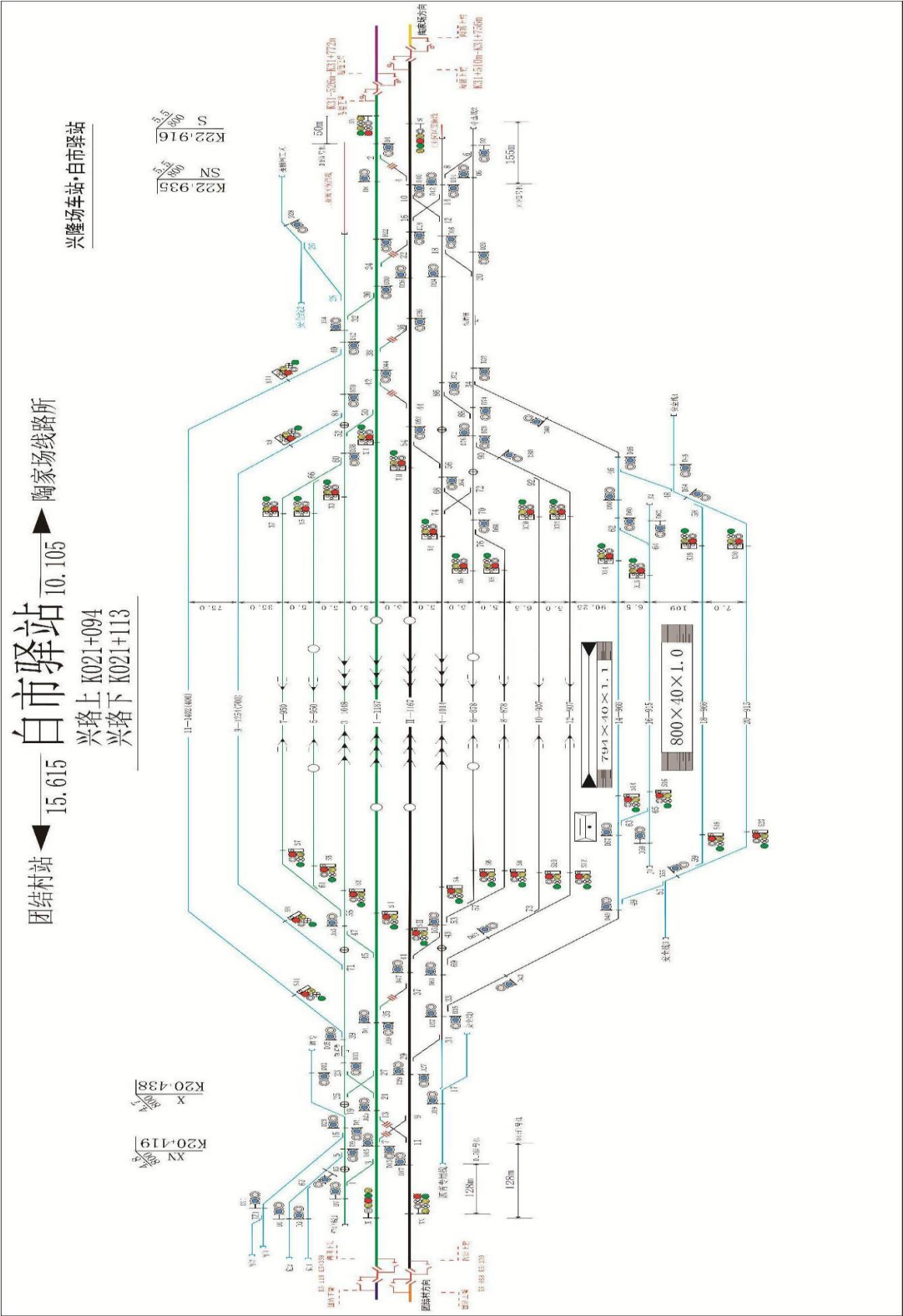
第2条 车站工作量

表1-3

旅 客 乘 降			行 包 到 发			货 运			运 转				接发车 (列)		附 记	
到达 人数	发送 人数	合计	行李 件数	包裹 件数	合计	发送 吨数	装车 数	卸车 数	办理 辆数	改编 辆数	中转 辆数	调车钩数		旅客 列车		货物 列车
												站内	专用线			
-	-	-	-	-	-	56223	8	135	687	520	167	40	7	-	136	

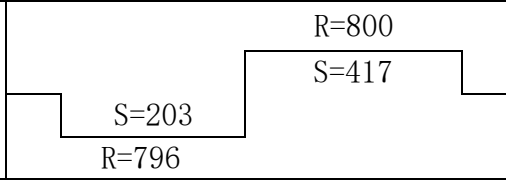
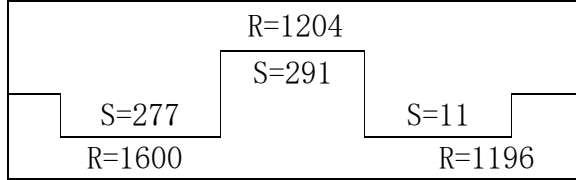
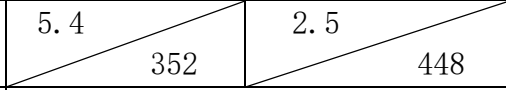
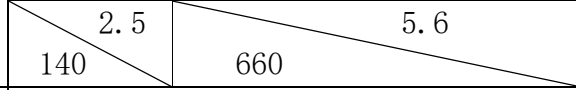
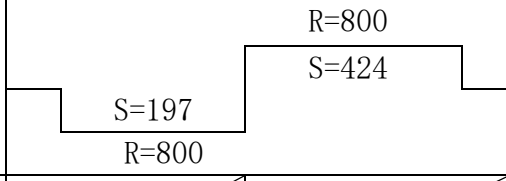
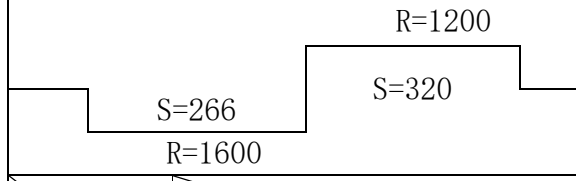
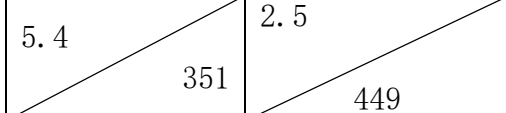
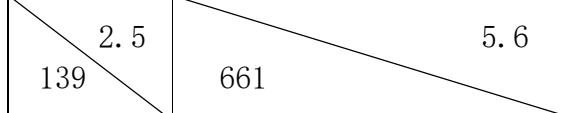
第3条 车站示意图

一、车站平面图



二、进站信号机外制动距离内的平纵端面

进站信号机外制动距离内的平纵端面

方向 项目	兴路上行线团结村方向进站		白市驿	兴路上行线陶家场方向进站		
	坡度、曲线和距离			坡度、曲线和距离		
平面图			白市驿			
纵断面图						
方向 项目	兴路下行线团结村方向进站		白市驿	兴路下行线陶家场方向进站		
	坡度、曲线和距离			坡度、曲线和距离		
平面图				白市驿		
纵断面图						

§ 2 线路、道岔、调车设备

第4条 办理接发列车、调车作业和客、货运业务及其它用途的线路

一、正线、站线、安全线、避难线

表1-4

线路名称	线路编号	线路用途	有效长(m)	有效长起止点	换算容车数(辆)		最大换算容车数(辆)		客车换算容车数(辆)		接触网挂网长度(m)	附记
					11m	14.3m	11m	14.3m	24.2m	26.6m		
正线	I	客货列车到发	1187	SI-XI	102	78	107	83			挂网	超限
到发线	3	客货列车到发	1048	S3-X3	89	69	95	73			挂网	
到发线	5	货物列车到发	950	S5-X5	80	62	86	66			挂网	超限
到发线	7	货物列车到发	950	S7-X7	80	62	86	66			挂网	
货物线	9	货物装卸	1254	S9-X9	114	87	114	87				
货物线	11	货物装卸	1402	S11-X11	127	98	127	98				
正线	II	客货列车到发	1167	SII-XII	100	77	106	81			挂网	超限
到发线	4	客货列车到发	1014	S4-X4	86	66	92	70			挂网	
到发线	6	货物列车到发	878	S6-X6	74	57	79	61			挂网	超限
到发线	8	货物列车到发	878	S8-X8	74	57	79	61			挂网	
到发线	10	货物列车到发	907	S10-X10	77	59	82	63			挂网	
到发线	12	货物列车到发	907	S12-X12	77	59	82	63			挂网	
货物线	14	货物装卸	966	S14-X14	87	67	87	67				
货物线	16	货物装卸	915	S16-X16	83	63	83	63				

线路名称	线路编号	线路用途	有效长(m)	有效长起止点	换算容车数(辆)		最大换算容车数(辆)		客车换算容车数(辆)		接触网挂网长度(m)	附记
					11m	14.3m	11m	14.3m	24.2m	26.6m		
货物线	J1	货物线	86	D59-站台	7	6	7	6				车钩缓冲装置
货物线	J2	货物线	86	D62-站台	7	6	7	6				车钩缓冲装置
货物线	危1	货物装卸	260	D1-挡车器	22	17	23	18	22			未开通
货物线	危2	货物装卸	260	D3-挡车器	22	17	23	18	22			未开通
牵出线	牵1	牵出线	850	D7-挡车器	73	56	77	59			挂网	挡车器
牵出线	牵2	牵出线	530	D2-挡车器	44	34	48	37			挂网	挡车器
安全线	安1	安全线	50									挡车器
安全线	安3	安全线	50									挡车器
安全线	安2	安全线	50									挡车器
安全线	安4	安全线	50									挡车器
安全线	安6	安全线	50									挡车器
安全线	安8	安全线	50									挡车器

二、岔线、段管线

表1-5

单位	线路名称或编号	线路用途	有效长	换算容车数		最大换算容车数		客车换算容车数		衔接处所	附 记
				11m	14.3m	11m	14.3m	24.2m	26.6m		
中国石油	油专	专用线	430	38	29	39	30			19#	
95696部队	军1	专用线	150	12	9	13	10			15#	
	军2	专用线	150	12	9	13	10			15#	
重庆中油	沥专	专用线	350	30	23	31	24			17#	停办货运业务
重庆人和物流有限责任公司	18	专用线	966	87	67	87	67			49#、46#道岔	
	20	专用线	915	83	63	83	63				
重庆供电段	G1	段管线	50							26#	

三、与正线衔接的区间岔线

表1-6无

衔接的区间及里程	辅助所或岔线名称	联锁方式	岔线内线路			与正线衔接处有何安全设备	附 记
			股道编号	有效长(m)	容纳车数(按14.3)		

四、股道有效长内各段实际坡度及平均坡度

表1-7

股道 编号	有效长起点 (团结村方 向)	坡度 坡长	有效长起点 (陶家场方 向)	平均坡度‰
I 道	S I 信号机	1.4 1187	X I 信号机	1.4
3 道	S3 信号机	0.3 1048	X3信号机	0.3
5 道	S5 信号机	0.3 950	X5信号机	0.3
7 道	S7 信号机	0.3 50	X7信号机	0.3
9 道	S9 信号机	0	X9信号机	0
		1254		
11 道	S11 信号机	0.3 1402	X11信号机	0.3
II 道	S II 信号机	1.5 1167	X II 信号机	1.5
4 道	S4 信号机	0.3 1014	X4信号机	0.3
6 道	S6 信号机	0	X6信号机	0
		878		
8 道	S8 信号机	0	X8信号机	0
		878		
10 道	S10 信号机	0	X10信号机	0
		1254		
12 道	S12 信号机	0.4 907	X12信号机	0.4
14 道	S14 信号机	0	X14信号机	0
		966		
16 道	S16 信号机	0.4 915	X16信号机	0.4

第5条 道岔

表1-8

车场别	道岔所属扳道房或运转室(运转室)	道岔编号	道岔辙叉号	道岔侧向过岔速度	道岔定位开通位置	联动或单动	是否防护或带动道岔	联锁方式	操纵方式	有无道岔表示器	道岔表示器有无照明	钥匙或摇把保管负责人	操纵人	附记
—	运转室	1	12	45	对 5#道岔	3	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	
—	运转室	3	12	45	对 X 信号机	1	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	外锁闭
—	运转室	5	9	30	对 1#道岔	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	
—	运转室	7	12	45	对 13#道岔	9	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	外锁闭
—	运转室	9	12	45	对 11#道岔	7	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	外锁闭
—	运转室	11	12	45	对 9#道岔	13	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	外锁闭
—	运转室	13	12	45	对 7#道岔	11	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	外锁闭
—	运转室	15	9	30	对 5#道岔	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	
—	运转室	17	9	30	安 1	单动	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	
—	运转室	19	9	30	对油专	单动	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	
—	运转室	21	12	45	对 27#道岔	23	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	外锁闭
—	运转室	23	12	45	对 25#道岔	21	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	外锁闭
—	运转室	25	12	45	对 23#道岔	27	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	外锁闭
—	运转室	27	12	45	对 21#道岔	25	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	外锁闭
—	运转室	29	12	45	对 37#道岔	31	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	外锁闭
—	运转室	31	12	45	对 17#道岔	29	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	
—	运转室	33	9	30	对 69#道岔	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	
—	运转室	35	12	45	对 45#道岔	37	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	外锁闭
—	运转室	37	12	45	对 29#道岔	35	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	外锁闭
—	运转室	39	9	30	对 71#道岔	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	
—	运转室	41	12	45	II 道	43	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员(内勤)	外锁闭

车场别	道岔所属扳道房或运转室（运转室）	道岔编号	道岔辙叉号	道岔侧向过岔速度	道岔定位开通位置	联动或单动	是否防护或带动道岔	联锁方式	操纵方式	有无道岔表示器	道岔表示器有无照明	钥匙或摇把保管负责人	操纵人	附记
—	运转室	43	12	45	对 69#道岔	41	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	45	12	45	I 道	47	带动至定位	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	外锁闭
—	运转室	47	12	45	对 71#道岔	45	带动至定位	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	49	9	30	对 63#道岔	51	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	51	9	30	安 3	49	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	53	9	30	4 道	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	55	9	30	3 道	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	57	9	30	8 道	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	59	9	30	20 道	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	61	9	30	7 道	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	63	9	30	14 道	65	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	65	9	30	16 道	63	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	67	9	30	D1 信号机	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	69	9	30	对 43 道岔	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	71	9	30	对 47 道岔	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	73	9	30	12 道	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
	运转室	2	12	45	对 24#道岔	4	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	外锁闭
—	运转室	4	12	45	对 S 信号机	2	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	外锁闭
—	运转室	6	9	30	对 20#道岔	8	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	8	9	30	对预留线	6	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	10	12	45	对 16#道岔	12	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	外锁闭

车场别	道岔所属扳道房或运转室（运转室）	道岔编号	道岔辙叉号	道岔侧向过岔速度	道岔定位开通位置	联动或单动	是否防护或带动车道岔	联锁方式	操纵方式	有无道岔表示器	道岔表示器有无照明	钥匙或摇把保管负责人	操纵人	附记
—	运转室	12	12	45	对 14#道岔	10	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	外锁闭
—	运转室	14	12	45	对 12#道岔	16	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	外锁闭
—	运转室	16	12	45	对 10#道岔	14	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	外锁闭
—	运转室	18	9	30	对 8#道岔	20	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	20	9	30	对 6#道岔	18	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	22	12	45	对 36#道岔	24	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	外锁闭
—	运转室	24	12	45	对 2#道岔	22	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	外锁闭
—	运转室	26	9	30	安 2	28	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	28	9	30	对预留线	26	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	30	12	45	对 38#道岔	32	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	外锁闭
—	运转室	32	12	45	对 28#道岔	30	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	34	9	30	对 72#道岔	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	36	12	45	对 88#道岔	38	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	外锁闭
—	运转室	38	12	45	对 30#道岔	36	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	外锁闭
—	运转室	40	9	30	对 84#道岔	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	42	12	45	对 50#道岔	44	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	外锁闭
—	运转室	44	12	45	对 36#道岔	42	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	外锁闭
—	运转室	46	9	30	对 62#道岔	48	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	48	9	30	安 4	46	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	50	12	45	I 道	52	带动至定位	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	外锁闭
—	运转室	52	12	45	对 84#道岔	50	带动至定位	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	54	12	45	II 道	56	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	外锁闭

车场别	道岔所属扳道房或运转室（运转室）	道岔编号	道岔辙叉号	道岔侧向过岔速度	道岔定位开通位置	联动或单动	是否防护或带道岔	联锁方式	操纵方式	有无道岔表示器	道岔表示器有无照明	钥匙或摇把保管负责人	操纵人	附记
—	运转室	56	12	45	对86#道岔	54	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	58	9	30	20道	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	60	9	30	3道	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	62	9	30	14道	64	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	64	9	30	J2	62	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	66	9	30	7道	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	68	12	45	对74#道岔	70	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	70	12	45	对72#道岔	68	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	72	12	45	对70#道岔	74	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	74	12	45	4道	72	定位防护	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	76	9	30	6道	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	84	9	30	对52#道岔	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	86	9	30	对18#道岔	88	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	88	9	30	对56#道岔	86	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	90	9	30	对72#道岔	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	运转室	92	9	30	12道	单动	否	集中	电动	无	无	车站值班员	助理值班员（内勤）	
—	95696部队专用线	JZ1	9	30	军1	单动	否	无	手动	有	无	专用线	95696部队专用线扳道员	

第6条 调车设备

一、调车机及调车组

调车机及调车组设置情况

调机台数	调机类型	是否小运转机车	有无企业机车	企业机车是否站内作业	有无固定调车组	调车组班制	调车组定员					附记
							1班	2班	3班	4班	备员	
1	HXN5B	是	无	否	有	4	5	5	5	5		

二、驼峰调车设备

1. 驼峰调车设备

表1-9无

名称	类型	配属车场别	使用调机台数	调车机类型	机车遥控设备	驼峰切断按钮	限界检查器	提钩显示屏	道岔集中类型	计算机联锁家型	溜放方式	牵出线推送线长度(m)	驼峰高度(≡)	纵断面						停车设备			附记			
														推送坡		平台长度(≡)	加速坡		中间坡		岔区段			制式	临速度	设置地点
														长度	坡度		长度	坡度	长度	坡度	长度	坡度				

2. 驼峰纵断面图

3. 驼峰调速设备

(1)减速度

表1-10无

地点	第一制动位				第二制动位				第三制动位							第四制动位		附记
	类型	制动脉数	控制方式	操作地点	类型	制动脉数	控制方式	操作地点	类型	制动脉数	控制方式	操作地点	测速制式	测长制式	临界速度	类型	设置股道	

(2)加、减速度

表1-11无

车场别	种类	设置地点	布顶数	其中顶群顶数	布置方式	型号	布顶高度(mm)	临界速度	构造速度	附记

4. 停车器、停车顶

表1-12无

车场别	股道	停车器			停车顶		
		距尾部信号机距离(m)	设置方式	型号	距顶区距离(m)	数量	型号

5. 驼峰信号机与驼峰辅助信号机间的距离。

三、牵出线调车设备

表1-13

名称	配属车场别	有效长	起 点	止 点	坡度（‰）	调车机类型	道岔集中类型	计算机联锁厂家及型号	有无局控道岔	溜放方式	制动方式	操作地点	制 动 设 备			附 记
													类 型	设 置 地 点	操 纵 方 式	
牵1	到发线	850	车挡	D7	2.5上坡	内燃	集中联锁	铁科院TYJL-ADX	无	无	无	运转室	无	无	无	
牵2	到发线	530	车挡	D2	2.5上坡	内燃	集中联锁	铁科院TYJL-ADX	无	无	无	运转室	无	无	无	

四、自动化设备
本条无。

§ 3 信号、联锁、闭塞、通信

第7条 进、出站（进路）固定信号

一、进站(进路)固定信号

表 1-14

方向	信号机名称	设置位置	信号机号码	信号机类别	显示方式	兼用方式	照明方式	有无预告（接近）信号机	有无引导信号	有无进路表示	进站信号机至车站最外方道岔（警冲标）调车信号机的距离(m)	操纵方式	操纵人	附记
团结村	进站	兴珞下行线 K20+438	X	色灯	五灯五显示	引导	电灯	无	有	无	距 D15 信号机 128m	集中	助理值班员（内勤）	
团结村	逆向进站	兴珞上行线 K20+419	XN	色灯	七灯五显示	引导	电灯	无	有	无	距 D17 信号机 128m	集中	助理值班员（内勤）	
陶家场线路所	逆向进站	兴珞下行线 K22+935	SN	色灯	七灯五显示	引导	电灯	无	有	无	距 D4 信号机 50m	集中	助理值班员（内勤）	
陶家场线路所	进站	兴珞上行线 K22+916	S	色灯	五灯五显示	引导	电灯	无	有	无	距 D10 信号机 155m	集中	助理值班员（内勤）	

二、出站(进路)固定信号

表 1-17

方向	信号机名称	信号机号码	设置位置	信号机类别	是否高柱信号机	显示方式	兼用方式	照明方式	有无复示信号	有无进路表示	操纵方式	操纵人	附记
团结村	出站	S1	兴珞下行线 K20+999	色灯	否	五灯五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员（内勤）	
团结村	出站	S II	兴珞上行线 K20+982	色灯	否	五灯五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员（内勤）	
团结村	出站	S3	兴珞下行线 K21+078	色灯	否	五灯五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员（内勤）	
团结村	出站	S4	兴珞上行线 K21+045	色灯	否	五灯五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员（内勤）	
团结村	出站	S5	兴珞下行线 K21+129	色灯	否	五灯五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员（内勤）	
团结村	出站	S6	兴珞上行线 K21+092	色灯	否	五灯五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员（内勤）	
团结村	出站	S7	兴珞下行线 K21+129	色灯	否	五灯五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员（内勤）	

团结村	出站	S8	兴珞上行线 K21+092	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
团结村	出站	S9	兴珞下行线 K20+982	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
团结村	出站	S10	兴珞下行线 K21+098	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
团结村	出站	S11	兴珞下行线 K20+936	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
团结村	出站	S12	兴珞下行线 K21+098	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
团结村	出站	S14	兴珞上行线 K21+151	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
团结村	出站	S16	兴珞上行线 K21+176	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
团结村	出站	S18	兴珞上行线 K21+137	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
团结村	出站	S20	兴珞上行线 K21+133	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
陶家场	出站	X1	兴珞下行线 K22+186	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
陶家场	出站	X II	兴珞上行线 K22+149	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
陶家场	出站	X3	兴珞下行线 K22+126	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
陶家场	出站	X4	兴珞上行线 K22+059	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
陶家场	出站	X5	兴珞下行线 K22+079	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
陶家场	出站	X6	兴珞上行线 K21+970	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
陶家场	出站	X7	兴珞下行线 K22+079	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
陶家场	出站	X8	兴珞上行线 K21+970	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
陶家场	出站	X9	兴珞上行线 K22+224	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
陶家场	出站	X10	兴珞上行线 K22+002	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
陶家场	出站	X11	兴珞下行线 K22+338	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
陶家场	出站	X12	兴珞上行线 K22+002	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
陶家场	出站	X14	兴珞上行线 K22+117	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
陶家场	出站	X16	兴珞上行线 K22+091	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
陶家场	出站	X18	兴珞上行线 K22+153	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	
陶家场	出站	X20	兴珞上行线 K22+153	色灯	否	五灯 五显示	调车	电灯	无	有	集中	助理值班员 (内勤)	

第8条 调车固定信号

表1-15

信号机名称	信号机号码	是否高柱	设置位置	显示方式	显示含义	有无进路联锁	操纵人	附记
调车	D1	是	67#岔后	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D3	否	67#岔后	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D5	否	67#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D7	是	1#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D9	否	5#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D11	是	15#岔后	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D13	否	3#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D15	否	7#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D17	否	11#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D19	否	17#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D21	否	15#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D23	否	19#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D25	否	21#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D27	否	9#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D29	否	29#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D31	是	19#岔后	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	

调车	D33	否	23#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D35	否	31#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D37	否	33#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D39	否	27#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D41	否	35#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D43	否	33#岔后	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D45	否	39#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D47	否	41#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D49	否	49#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D51	否	53#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D53	否	55#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D55	否	59#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D57	否	63#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D59	是	65#岔后	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D61	否	69#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D63	否	73#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D2	是	6#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D4	否	2#岔前	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	
调车	D6	否	6#岔后	二灯 二显示		有	助理值班员（内勤）	

调车	D8	否	2#岔后	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D10	否	10#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D12	否	8#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D14	否	14#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D16	否	18#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D18	否	22#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D20	否	20#岔后	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D22	否	24#岔后	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D24	否	18#岔后	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D26	否	22#岔后	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D28	否	26#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D30	否	30#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D32	否	34#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D34	否	32#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D36	否	36#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D38	否	34#岔后	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D40	否	34#岔后	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D42	否	40#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D44	否	42#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	

调车	D46	否	46#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D48	否	48#岔后	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D50	否	46#岔后	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D52	否	54#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D54	否	58#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D58	否	60#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D60	否	62#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D62	是	64#岔后	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D64	否	68#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D68	否	76#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D70	否	60#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D72	否	86#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D74	否	34#岔后	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D76	否	88#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D78	否	90#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	
调车	D80	否	92#岔前	二灯 二显示		有	助理值 班员（内 勤）	

第9条 联锁

表1-16

车场别	联锁设备种类	计算机联锁厂家及型号	附记
车站	TYJL-ADX型计算机联锁	铁科院TYJL-ADX	

第10条 闭塞

表1-18

办理闭塞地点	方 向	闭塞方式	类型	有无附属装置	附记
运转室	团结村	自动闭塞	ZPW-2000A	无	自动站间
运转室	陶家场	自动闭塞	ZPW-2000A	无	

第11条 车站通信设备

一、有线通信设备

表1-19

类别	设置处所	设备名称	数量	使用人	保管人	有无记录装置	附记
有线	运转室	程控电话	1	车站值班员	车站值班员	有	铁路
有线	货运大厅	程控电话	1	货运值班员	货运值班员	有	铁路
有线	车站调度员室	程控电话	1	大班值班员	大班值班员	有	铁路
有线	运转室	CTT4000	1	车站值班员	车站值班员	有	重庆3台、重庆2台、重庆货调、襄渝电调、陶家场线路所、团结村、铜罐驿

二、无线通信设备

表1-20

设备名称	型号制式	使用频率	配备数量	使用方式	设置地点及配备情况	有无记录装置
列车无线调度通信设备	Hytera PD530L	457.700	2	便携式	行车室	有
列车无线调度通信设备	TWC—412	457.700	1	固定式	行车室	有

三、无线调车灯显设备

表1-21

设备名称	型号制式	使用频率	配备数量	使用方式	设置地点及配备情况	有无记录装置
固定式机控器	北交 HT-S	413.500	1	固定式	调车机	有
便携式机控器	北交 HT-S	413.500	2	便携式	调车室1台、备品室1台	有
区长台	北交	413.500	2	固定式	运转室1台、	有

设备名称	型号制式	使用频率	配备数量	使用方式	设置地点及配备情况	有无记录装置
	HT-S				站调室1台	
调车电台	北交HT-S	413.500	20	便携式	调车室	有

四、车站管理通信设备维修、使用、管理办法

（一）车站无线调车灯显设备用、管、修办法

1. 设备使用

（1）无线调车灯显设备，只允许当班人员在调车作业中使用。其他非作业人员（除危及行车安全外），严禁使用。

（2）使用人员必须按正确的方法使用，不准随意拆卸设备。雨天使用时，应采取防湿措施后方可继续使用。一旦设备受潮应立即停止使用，迅速交设备维修车间处理。因防护不力或人为造成无线调车灯显设备损坏，由使用者负责赔偿。

（3）使用人员在使用设备前，要与有关作业人员互相配合，进行试机，确认设备是否完好。

（4）若电台丢失，应立即向值班管理人员。

2. 设备管理

（1）无线调车灯显设备便携台当班期间放置于调车室集中保管。

（2）发生设备故障及时送修，并做好记录。

（3）无线调车灯显设备便携台及其附属设备由车站统一编号固定职名使用；无线调车灯显设备便携台的领取，回收实行登记、领取、签认，交回销号制度。

（4）无线调车灯显设备便携台，不使用时必须存放在固定地点。

（5）交接时要进行性能试验，试验良好后方可交接。发现故障要及时登记并向主管副站长报告。

（6）无线调车灯显设备电池由当班调车长负责充电。

（7）凡发生设备丢失、人为损坏，按有关规定赔偿。

3. 设备维修

（1）无线调车灯显设备故障后，及时将故障电台向设备检修车间送修，做好送修登记、签认手续。

（2）故障电台严禁在工作中使用。

（3）对故障修复返回车站电台，要进行认真检查试验，确认良好后方可投入使用。

（二）通讯设备发生故障的登记、通知、送修制度

1. 无线调度通信设备只允许当班人员在接发列车作业使用，

2. 使用人必须按正确的方法使用，不准随意拆卸设备

3. 列车无线调度通信设备及附属设备由车站值班员负责交接。

4. 列车无线调度通信设备固定台故障后，车站值班员要立即停止设备使用，并在《行车设备检查登记簿》内登记，通知通信工区处理。便携设备故障后及时送厂家维修。

§ 4 车站信息系统

第12条 车站行车信息系统

一、运输全过程系统

1. 配置情况

设备名称	设置地点	数量	使用人	管理人
PC机	运转室	1	车站值班员	车站值班员
PC机	货运室	1	外勤货运员	外勤货运员
PC机	站调室	1	大班值班员	大班值班员
PC机	站调室	1	货运调度员	货运调度员
PC机	站调室	1	车号员	车号员

2. 操作流程

(1) 安全生产指挥中心枢纽站调使用车站调度员功能，在每次登录时应使用自己的用户名及密码登陆使用，并在每日6:00、18:00对系统进行过表操作。过表时不得有已编制好但尚未执行或执行完的调车作业计划。

大班值班员使用调车作业计划查询、现车查看等功能，在每次登录时应使用自己的用户名及密码登陆使用，在枢纽站调对系统进行过表操作后，大班值班员需重新登录系统。

车号员使用车号员功能，每次登陆时使用自己的用户名及密码，不受其他限制，不需进行过表操作。

货运员使用货运员功能，每次登陆时使用自己的用户名及密码，不受其他限制。

(2) 车号员在本站有甩车作业的列车到达本站前可预取报列车编组，明确列车到达时间后，进行“接入”操作。供枢纽站调编制调车计划。“接入”操作需在列车实际到达车站的时间1小时内，对列车到达编组内容核对、修正，确认无误后进行。

(3) 枢纽站调在编制调车作业计划时在“虚场”内进行，并及时生成发出列车编组。枢纽站调编制的调车作业计划原则上应执行一钩“报点”一钩，如该批调车作业时间较短时，可再整批作业执行完毕后再对整批作业集中进行“报点”处理。

(4) 车号员根据枢纽站调编制的调车计划形成待发车编组。在列车实际发出前1小时内，必须对编组内容核对、修正，确认无误后进行确报。

(5) 如发出列车前方站未收到本站发出的编组确报时，车号员应在系统中再次进行“发报”操作。

3. 主要功能

对进出我站的现车进行实时管理和信息查询，完成车列解体、编组计划和出发运统一的生成，显示车列集结过程，以及完成本班、本日、旬各项统计指标和报表。

(1) 通过手工输入生成到达列车编组顺序表信息，为车站值班员提供到达列车运统一；

(2) 自动生成出发列车运统一；

(3) 随时提供各股道现车查询服务；

(4) 自动生成18点各项指标、报表以及月、旬指标、报表；

(5) 与局电算中心联网，具有扩展性。

4. 维护机制

本系统由技术信息科信息室负责维护、管理。当全过程系统发生故障不能使用时，车站值班员应及时通知技术信息科信息室处理。系统不能及时恢复，车站应采用人工编制、传达计划、人工掌握现车的方法组织车站运输生产。

5. 运输全过程系统故障预案及作业办法

运输全过程系统故障时，车站值班员应立即根据调车作业计划将交班打印的现车推定现在车情况，并改用手写计划。必要时，车号员和货运员须现场抄现车和核对现车。

二、调度集中系统（CTC）

（一）主要设备

主机、显示器、键盘、鼠标、打印机
运转室配备主机、副机各一台。

（二）主要功能

1. 接收行调台下达的阶段计划；
2. 记录行车日志；
3. 接收调度命令；
4. 上报某阶段点的站存车；
5. 上报列车到发时间到行调台；
6. 站间列车到发时间互传；
7. 具备小编组上报；
8. 站场实时信息显示和历史信息回放；
9. 行车凭证管理；
10. 确报查询等功能。

11. 系统显示与微机联锁系统一致的站场控制界面。通过站场操作控制界面，可以对所辖车站进行控制。

12. 当车站处于分散自律状态时，车务终端控制子系统有效；当车站处于非常站控状态时，CTC车务终端不具备对车站的控制功能。非常站控模式下，站场控制由联锁系统的控制台完成。

（三）系统维护

调度集中系统（CTC）由车站值班员使用，电务部门负责维护。发生故障等情况，车站使用人员必须严格按照规定做好登记，及时通知电务部门进行处理。

车站值班员的密码由车站统一规定，任何人不得随意更改。禁止使用微机做与工作无关的事。

（四）调度集中系统（CTC）故障处理

CTC设备发生故障时，车站值班员要将设备故障情况，及时通知电务工区、列车调度员、值班管理人员、安全监控室，并按规定登记在《行车设备检查登记簿》内。发生系统故障时，车站值班员应采用手工填写《行车日志》。

第13条 票据传输设备

本条无。

§ 5 照明、供电、给水设备

第14条 站场照明

表1-22

顺号	照明设备名称	设置地点	数量	开关设置地点	控制人	附记
1	白市驿 T1 灯塔	白市驿站团方	8	灯塔控制开关箱	时间经纬度控制	
2	白市驿 T2 灯塔	白市驿站团方	8	灯塔控制开关箱	时间经纬度控制	
3	白市驿 T3 灯塔	白市驿站陶方	8	灯塔控制开关箱	时间经纬度控制	
4	白市驿 T4 灯塔	白市驿站陶方	8	灯塔控制开关箱	时间经纬度控制	
5	白市驿 T5 灯塔	白市驿站陶方	8	灯塔控制开关箱	时间经纬度控制	
6	白市驿 T6 灯塔	白市驿站东货场团方	8	灯塔控制开关箱	时间经纬度控制	
7	白市驿 T7 灯塔	白市驿站东货场团方	8	灯塔控制开关箱	时间经纬度控制	
8	白市驿 T8 灯塔	白市驿站东货场陶方	8	灯塔控制开关箱	时间经纬度控制	
9	白市驿 T9 灯塔	白市驿站东货场陶方	8	灯塔控制开关箱	时间经纬度控制	
10	白市驿 T10 灯塔	白市驿站西货场团方	8	灯塔控制开关箱	时间经纬度控制	
11	白市驿 T11 灯塔	白市驿站西货场团方	8	灯塔控制开关箱	时间经纬度控制	
12	白市驿 T12 灯塔	白市驿站西货场陶方	8	灯塔控制开关箱	时间经纬度控制	
13	白市驿 T13 灯塔	白市驿站西货场陶方	8	灯塔控制开关箱	时间经纬度控制	
14	白市驿 T14 灯塔	白市驿站西货场陶方	8	灯塔控制开关箱	时间经纬度控制	
15	白市驿 T15 灯塔	白市驿站危专线仓库	8	灯塔控制开关箱	时间经纬度控制	
16	白市驿 T16 灯塔	白市驿站危专线仓库	8	灯塔控制开关箱	时间经纬度控制	

第15条 供电给水设备

一、照明及信号供电

表 1-23

设备名称	符合级别	主 电 源		副 电 源		有 无 发电机	有无自 动转换
		来 源	容量	来 源	容量		
白市驿远动房行车设备	I级	白陶自闭线	125KVA	远动间自闭副变	315	无	有
白市驿货场 B2 照明设备	II 级	重庆供电段	共用	无	无	无	无
白市驿货场 B3 照明设备	II 级	重庆供电段	共用	无	无	无	无
白市驿货场 B7 照明设备	II 级	重庆供电段	共用	无	无	无	无

二、电气化区段设备

1. 有接触网的线路及作业限制

线路名称及编号	供电臂名称	接触网高度	作 业 限 制
I	陶团下行供电臂	6300mm	1. 除客车、平车、JSQ车辆、机械保温车及无法使用人力制动机紧固器的特殊车辆外，其他车辆均不得使用人力制动机采取防溜。 2. 禁止攀登、乘坐车顶及在车顶上站立、行走和站在高于闸台的车帮、车梯及装载的货物上。 3. 禁止用水冲洗货物和车辆。 4. 禁止长杆竖拿或用长杆测量货物装载高度。 5. 禁止在敞、平、砂石车上进行装载、整理作业。
3	陶团下行供电臂	6300mm	
5	陶团下行供电臂	6300mm	
7	陶团下行供电臂	6300mm	
II	陶团上行供电臂	6300mm	
4	陶团上行供电臂	6300mm	
6	陶团上行供电臂	6300mm	
8	陶团上行供电臂	6300mm	
10	陶团上行供电臂	6300mm	
12	陶团上行供电臂	6300mm	
牵 1	陶团下行供电臂	6300mm	
牵 2	陶团上行供电臂	6300mm	

2. 有隔离开关的线路及作业限制

有隔离开关的线路及作业限制情况

线路名称编号	隔离开关位置		容车数	作业限制
	—端	—端		

3. 车站使用的隔离开关钥匙、工具保管及操纵分工

车站使用的隔离开关钥匙、工具保管及操纵分工情况

隔离开关 编号	钥匙保管		工具保管		操纵人	监护人	附记
	地点	保管人	地点	保管人			

4. 接触网终点及其线路

线路名称 编号	接触网终点		接触网长度	容车数(断电区)	附记
	方向	位置			
牵1线	团结村端	牵1#	800		
牵2线	陶家场端	牵2#	500		
走行线	团结村端	D49	200		
走行线	陶家场端	D46	200		

5. 无网(无电)区段及分界点

(1) 油专线无网，分界点在19#道岔，19#道岔反位开通牵1线(有网)，定位开通油专线(无网)。

(2) 危专线无网，分界点在5#道岔，5#道岔定位开通牵1线(有网)，反位开通危专线(无网)。

(3) 军专1、2线无网，分界点在15#道岔，15#道岔定位开通牵1线(有网)，反位开通军1、2线(无网)。

(4) 沥青专用线无网，分界点在31#道岔，31#道岔反位开通兴路上行线(有网)，定位开通沥青专用线(无网)。

(5) G1线无网，分界点在28#道岔，28#道岔定位开通预留线(有网有点)，反位开通G1线(无网)。

(6) 14、16线无网，两端分界点分别在D49、D46信号机。

(7) 18、20线无网，两端分界点分别在D49、D46信号机。

(8) 9线无网，两端分界点分别在71#、84#道岔。

(9) 11线无网，两端分界点分别在39#、40#道岔。

6. 车站操作隔离开关及工具管理的规定

无

三、给水

表 1-24 无

设备名称	设置地点	担当任务	供水能力(T/M)	给水来源	附注

第16条 站内机车整备设备

表1-25无

设备名称	设置地点	整备项目	单项整备时分	同时整备台数	设备归属	附记

第17条 侵入建筑限界的设备

表 1-26 无

设备名称及处所	至线路中心线距离 (mm)	距轨面高度 (mm)	《技规》 规定限界	侵入限界距离 (mm)	记 事

第18条 与行车有关的其它设备

一、远程监控系统

设备名称	设置地点	数量	使用人	管理人	用途
摄像头	运转室门口	1	车站值班员	车站值班员	监视列车运行、设备运行及调车作业
摄像头	运转室	1	车站值班员	车站值班员	
摄像头	车站调度员室	1	车站值班员	车站值班员	
摄像头	团方 D61 信号机	1	车站值班员	车站值班员	监视列车运行、设备运行及调车作业
摄像头	团方 D37 信号机	2	车站值班员	车站值班员	
摄像头	团方军专外 1	2	车站值班员	车站值班员	
摄像头	陶方 16 线平交道口	1	车站值班员	车站值班员	
摄像头	陶方 D92 信号机	1	车站值班员	车站值班员	
摄像头	站场中部	1	车站值班员	车站值班员	
摄像头	陶方 D14 信号机	1	车站值班员	车站值班员	
摄像头	陶方 D32 信号机	2	车站值班员	车站值班员	
摄像头	团方 16 线平交道口	1	车站值班员	车站值班员	
矮柱摄像头	团方 D35 信号机	1	车站值班员	车站值班员	
摄像头	团方 9 线平交道口	1	车站值班员	车站值班员	监视设备运行及调车作业、脱轨器
摄像头	团方 11 线平交道口	1	车站值班员	车站值班员	监视设备运行及调车作业、脱轨器
摄像头	陶方 9 线平交道口	1	车站值班员	车站值班员	监视设备运行及调车作业、脱轨器
摄像头	陶方 11 线平交道口	1	车站值班员	车站值班员	监视设备运行及调车作业、脱轨器

二、道岔勾锁器、手摇把管理办法

(一) 设置位置

1. 道岔勾锁器

存放地点	型号	数量	管理人	附记
库房	GSQ-C (5060)	30	副站长	

2. 转辙机手摇把和电动摇把

存放地点	型号	数量	管理人	附记
运转室	ZYJ7 手摇把	8	车站值班员	
	ZY4 / ZY6 型手摇把	12	车站值班员	
	ZY4 速动搬把	8	车站值班员	

（二）使用管理办法

1.转辙机手摇把的管理及使用规定

按《行规》（普速）第16条之规定办理，并补充如下：

(1)转辙机手摇把的管理

①建立转辙机手摇把编号并纳入设备管理台帐。

②转辙机手摇把的日常管理由副站长负责。

③转辙机手摇把发生遗失、使用不当，造成损坏时，车站值班员应立即报告车站管理人员。车站管理人员应做好记录，并报告电务工区，由电务工区重新配备。

(2)转辙机手摇把的使用规定

①使用手摇把前，使用单位应在《行车设备检查登记簿》内登记申请，经车站值班员签认后方可领取；

②作业现场转辙机手摇把的保管由使用人员负责。

2. 勾锁器的管理及使用规定

（1）建立勾锁器编号并纳入设备管理台账。

（2）勾锁器日常管理由副站长负责。

（3）车务人员使用勾锁器时，须经车站值班员准许。

三、带脱轨器的装卸防护信号

1、本站共有带脱轨器的装卸防护信号8个，产权单位为兴隆场车站，维护单位为兴隆场车站。

2、具体安设位置及线路情况等如下：

安装线别	具体安装地点	线路状况	安撤单位
16线（货1线）	两端平过道内方来车方向左侧	直线	脱轨器防护组
14线（货2线）	两端平过道内方来车方向左侧	直线	脱轨器防护组
9线（货3线）	两端平过道内方来车方向左侧	直线	脱轨器防护组
11线（货4线）	两端平过道内方来车方向左侧	直线	脱轨器防护组

四、站场扩音设备

设备名称	设置地点	数量	使用人	管理人	用途
250W扩音机	运转室	1	车站值班员	车站值班员	辅助作业
25w喇叭	陶方道岔区	2	车站值班员	车站值班员	
25w喇叭	团方道岔区	1	车站值班员	车站值班员	

五、尽头站台车钩缓冲装置

J1、J2线尽头处各设有尽头站台车钩缓冲装置1台，由车站管理和维护。

六、挡车器

安1、安2、牵1、牵2线、工业园区预留1线、工业园区预留2线尽头处各设有挡车器1台，由车站管理和维护。

七、轨道衡

（一）设置地点

团方23#道岔与39#道岔间；陶方20#道岔与34#道岔间，各设轨道衡一台。

（二）轨道衡的使用规定

1. 凡到达、出发需检衡的车辆由货运调度员提前通知枢纽站调，由枢纽站调下达调车计划组织实施。

2. 车辆检衡前，枢纽站调提前通知货运调度员作好检测准备。

3. 无车辆检衡时，货运调度员应使检衡设备处于关闭状态。

4. 经过轨道衡检衡时应匀速运行，速度保持在15km/h内，不得超速运行，不得在运行过程中突然加速或减速，以确保检衡数据准确，防止损坏设备。

5. 检衡时，货运调度员必须严密监控检衡数据，确保无漏检、误检。因各种原因需再次检衡时，货运调度员必须立即通知枢纽站调，枢纽站调应立即与车站值班员联系，取得同意后方可再次检衡。

八、STP系统

（一）STP系统控制范围：

1. 站界信号机前30米
2. 车站联锁集中区内D19G（沥专线）、D7G（牵1线）、D2G（牵2线）、D59G（J1）、D62G（J2）土档内侧区域、D31G（石油器材专用线）、18G、20G、58DG、59DG。
3. 除联锁集中区内D1G（危险品专用线Z2）、D3G（危险品专用线Z1）、78DG、80DG、ZG、YG、JG等未开通线路及D28G（供电段管线G1）外的其他线路。

（二）STP系统是由地面设备及车载设备两部分组成。

地面设备由地面主机及有关接口设备组成。机车设备采用车载微处理机及有关接口电路构成。

1. 地面设备主要有：

（1）地面主机：指系统中完成对调车相关的信号、道岔、轨道电路区段信息、调车作业通知单等信息的采集、处理，并向调车机车传送无线调车机车信号和有关信息，同时接收调车机车工作状态回执的地面计算机设备。地面机柜一般安装于车站电务运转室微机室，机柜包含控制主机及数传电台各二套，系统为双机热备。

（2）地面无线通信设备：指系统中为实现地面设备与车载设备之间的信息交换的信息传输设备。包括地面无线数传电台、天线和馈线或GSM-R相关设备。数传电台与地面主机连接，通常安装于地面主机柜内，天线与数传电台使用馈线连接，安装于室外铁塔。

（3）电务维护终端：指系统中为电务维护设置的用于实时显示、记录、回放站场状态及设备状态、网络状态、故障等信息的终端设备，安装于地面主机柜内。

（4）车务终端：指系统中为车务设置的用于监视调车作业进程和接收、录入、打印调车作业通知单的终端设备，安装在站调室。

（5）与相关系统的接口设备（联锁系统、TDCS）：系统与计算机联锁或TDCS系统接口采集车站联锁信息。

2. 车载设备：

（1）车载主机：指系统中用来接收车载应答定位器接收模块的信息，与地面主机进行无线通信，执行信息计算及处理，向LKJ发送调车机车信号和监控信息并接收其相关信息的车载设备。安装于调车机司机室。

（2）车载无线通信设备：指系统中为实现地面设备与车载设备之间的信息交换的信息传输设备，包括车载无线数传电台、天线和馈线或GSM-R相关设备。

车载数传电台与车载主机连接，通常安装于车载主机箱内，天线与数传电台使用馈线连接，通常安装于机车顶部。

（3）车载应答定位器接收模块（包括主机及天线）：车载应答定位器接收模块主机（简称查询主机），指系统中用于点式应答定位器信息的读取和处理，与车载主机连接，向车载主机发送点式应答定位器信息的设备。车载应答定位器接收模块天线（简称查询天线），指系统中用于向地面辐射电磁能量并接收来自应答器的数据信息的设备。

查询主机通常安装于司机室，查询天线通常安装于机车排障器后，两轮对中间位置。

（4）与LKJ相关接口设备：系统与LKJ接口，实现对调车机车信号显示和车列速度监控。

（三）STP系统的使用

各岗位操作人员必须严格按照《STP-yh无线调车机车信号和监控系统用户手册》的要求进行操作、使用相关设备。

（四）设备管理

1. 机车作业区域发生变化，需换装STP车载设备或数据时，车站应提前向车站技术信息科提报，车站向机务、电务部门进行提报，涉及STP车载设备拆装的至少提前7日提报。

2. 车载打印机的打印纸和墨盒等耗材由车站按需购买，对使用情况纳入机车乘务员交接班，及时进行更换，保证使用需求。

3. 机车出库前，STP车载设备维护管理单位需保证其技术性能良好。调乘人员应进行STP车载设备检查，发现设备不良及时通知电务部门处理。

（五）STP系统的维护及故障处理

STP运行记录数据是调车作业过程分析、安全和管理的重要依据，任何人均不得更改和

损毁。

遇STP设备故障时，调乘人员应立即向车站值班员报告，车站值班员在接到STP设备故障报告时，及时通知电务人员（现场信号工区）处理，电务人员按行车设备管理相关规定及时在《行车设备检查登记簿》登记停用，电务人员故障处理完毕办理销记手续后，经车站值班员确认后，通知调乘人员恢复设备使用。

九、双线区段线间距及作业限制

按《行规》（普速）第93条、超限电报及调度命令办理，并补充如下：

区间	最小线间距
白市驿-团结村	4100mm
白市驿-陶家场	4100mm

十、列尾作业点

白市驿列尾作业点

备用川黔列尾主机 15 台、成渝列尾主机 10 台。数量不足时，列尾作业员及时与兴隆场列尾管理点联系调配，确保备用足够列尾

（1）中班交班检测合格的川黔列尾主机 5 台，成渝列尾 4 台。

（2）夜班交班检测合格的川黔列尾主机 3 台，成渝列尾 2 台。

（3）白班交班检测合格的川黔列尾主机 5 台，成渝列尾 4 台。

（4）白班、中班充好备用列尾主机电池（应通过电池检测检测完好）交班川黔列尾 5 组、成渝列尾 4 组。

配属区段	设备名称	设备数量	设备编号
川黔线	列尾主机	15	232301-232440
	列尾确认仪	2	QC1—QC2
	建连设备	1	JLC1
	自动检测台	2	ZJC1-ZJC2
	列尾充电器	2	FC1-FC2
	电池检测仪	1	DJC1
成渝线	列尾主机	10	261501-261627
	自动检测台	2	ZJY1-ZJY2
	列尾充电器	2	FY1-FY2
	采集器	1	CY1
	输码器	1	SMY1

十一、自动闭塞区间逻辑检查设备

1. 本站至团结村站、陶家场线路所间兴珞上行线、下行线，具备区间综合监控系统（QJK）逻辑检查功能。

2. 车站采用区间综合监控系统（QJK）逻辑检查设备，设人工解锁盘一个。

3. 人工解锁盘按钮设置与功能

（1）QLA（切断电铃按钮）：自复式无铅封按钮，白色表示灯，车站设置一个；用于切换BJFMQ的鸣响/静音状态。

（2）RJA（人工解锁按钮）：自复式带铅封按钮，带黄色表示灯 RJD，每个闭塞分区设置一个；用于人工解除闭塞分区的报警状态。

（3）GBA（关闭按钮）：自复式带铅封按钮，带红色表示灯 GBD（常态熄灭），每个区间上下行线分别设置一个，按下 GBA，用于关闭或启用对应区间线路的逻辑检查功能。

（4）ZRJA（总人工解锁按钮）：自复式带铅封按钮，每个解锁盘设置一个；用于人工解除闭塞分区的报警状态。

4. 闭塞分区间管辖分界

白市驿-团结村（兴珞下行线）：0127G、0141G、0153G、0165G、0179G、0191G；

白市驿-团结村（兴珞上行线）：0136G、0148G、0160G、0172G、0186G、0198G、S1LQG；

白市驿-陶家场（兴珞下行线）：X1LQG、0235G、0247G、0261G；

白市驿-陶家场（兴路上行线）：0242G、0256G、0268G。

5. 特殊操作限制

- （1）车站人员不得关闭区间占用逻辑检查报警功能。
- （2）在进行按钮按下操作时，需至少保持按下状态 1 秒；
- （3）对发生报警的闭塞分区进行解锁时，需要同时按下 ZRJA（总人工解锁按钮）和 RJA（人工解锁按钮）；
- （4）同一按钮两次按下操作至少间隔 13 秒。
- （5）每按下一次 ZRJA（总人工解锁按钮），可进行一个闭塞区段的解锁操作，在进行第 2 个闭塞区段的解锁操作前，需要松开 ZRJA（总人工解锁按钮），然后再次按下。

§ 6 客运、货运设备

第19条 客运、货运设备

一、 客运设备

旅客站台

表 1-27 无

编号	位 置	高度 (m)	长度 (m)	宽度 (m)	雨棚长度 (m)	天桥或地道(座)	附记

候车室

表 1-28 无

名 称	位置	使 用 面 积			容纳人数	附 记
		长(m)	宽(m)	面积 (m²)		
候车室						
合计						

行包房

表 1-29 无

名 称	位置	面 积			附 记
		长(m)	宽(m)	面积 (m²)	

客车上水栓

表 1-30 无

位 置	个数	给水负责人	附 记

吸污设备

表 1-31 无

位 置	个数	吸污负责部门	附 记

二、货运设备

站台、仓库、雨棚

表 1-32

名 称	位 置	高度(m)	使用面积		
			长(m)	宽(m)	面积 (m²)
露天货场	11 线	-0.8	757	40	30280
露天货场	9 线	-0.8	757	40	30280
仓库 1	14 线	1.1	125	40	4997
仓库 2	14 线	1.1	125	40	4997
仓库 3	14 线	1.1	125	40	4997
仓库 4	14 线	1.1	128	40	5113
仓库 5	14 线	1.1	128	40	5113
仓库 6	14 线	1.1	128	40	5113
站台	16 线	1.1	800	40	32000

货车洗刷、消毒设备

表 1-33 无

名 称	位 置	台位	能 力 (车/日)	有无消毒 设备	有无污水 处理	附 记

超偏载检测装置、轨道衡

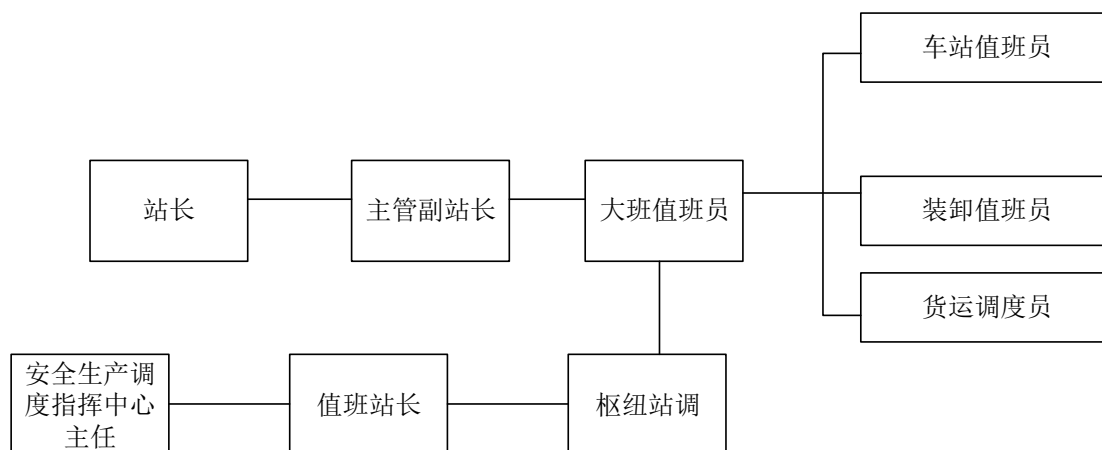
表1-34

名 称	位 置	型号	生产厂家	产权单位	附 记
轨道衡	23-39#道岔间	ZGU-100-BWL	货安	兴隆场站	
轨道衡	20-34#道岔间	ZGU-100-BWL	货安	兴隆场站	

第二章 日常作业计划及生产管理制度

§ 1 班计划、阶段计划和调车作业计划

第20条 组织指挥系统



岗位职责

站长：领导指挥车站日常运输生产总体工作。

主管副站长：传达车站及上级有关文件、电报，布置安全、两纪注意事项，根据（日）班计划、运输方案、现车分布、装卸车等实际情况，布置当班运输生产组织重点工作。

大班值班员：负责组织本大班全体人员协同配合，组织指挥运输生产工作，抓好本班各工种、各岗位人员安全监督、卡控，确保安全、正点，质量良好的完成运输任务。

车站值班员：掌握到发列车时刻、到发线占用情况，以及三小时计划和列车运行情况，调度命令、信联闭有关设备使用情况等。在列车调度员的集中统一指挥下，组织车站各接发列车人员严格按照《铁路接发列车作业》接发列车，确保列车安全正点。

货运调度员：掌握现车、货位、进货、劳力、机具、搬运及装卸作业情况，掌握重点车辆的装载及班列装运，加强与各线、库及专用线货运员的密切配合，在日常工作中，负责全站装卸车组织工作。

装卸值班员：全面及时掌握车站作业车情况、货位情况、装卸劳力机力，作业进度和整、倒装车资料，组织协调各货运岗位完成货运任务指标。

安全生产调度指挥中心主任：负责枢纽日班计划的编制并督促执行、兑现，总体协调解决一班工作中的各种问题，组织完成好枢纽班生产任务。

值班站长：负责具体组织执行并落实班计划内容，审核枢纽阶段计划，收集汇总存在问题及建议，并协助调度车间主任解决，负责各项指标推算，进行班工作总结。

枢纽站调：在值班站长指导下，负责管辖中间站阶段计划、调车作业计划的编制和执行，并督促调车作业人员执行。

第21条 班计划的内容、编制、审批和下达办法

车站值班员对列车调度员下达的日班计划（18点、早6点）通过TDCS立即进行签收，同时对班计划内容进行仔细阅读并打印，对涉及我站部分内容进行勾画，并与接班人员进行签字交接。

第22条 阶段计划的内容、编制和下达办法及时间

车站值班员对列车调度员下达的阶段计划通过TDCS及时进行阅读、签收，车站值班员同时应加强与列车调度员联系，确保阶段计划兑现。

第23条 调车作业计划的内容、编制和有关标记符号的规定

按《铁路运输调度规则》，《技规》288、289条，《行规》第52条之规定办理，并补充如下：

- 一、调车作业计划编制内容和填写要求
- 1. 风险标注：I、II道：高风险； 4、6、8、10、12、3、5、7道：中风险
 - 2. 一度停车标注：进入专用线时，标注“一度停车”；进入货物线（14、16、9、11）时，标注“一度停车”。
 - 3. 脱轨器标注：进入货物线（14、16、9、11）时，标注“脱轨器”。
 - 4. 高站台：进入货物线（14、16）时，标注“高站台”；进入J1线、J2线，军1线，油专线，粮专线，标注“高站台”
- 二、调车作业计划编制方法
- 1. 编制调车作业计划的负责人：枢纽站调。
 - 2. 编制调车作业计划的依据：调车作业计划应依据列车编组计划、列车预确报、站存车及货运提供的取送车等资料，利用运输全过程系统编制和打印。
 - 3. 编制调车作业计划的方法：由枢纽站调利用运输全过程系统编制，站调室、运转室打印。运输全过程系统故障时，由枢纽站调将作业计划告知白市驿站大班值班员，由大班值班员使用“调车作业通知单”进行手工编制。计划一式多份，保证所有参加作业的人员均有书面的调车作业通知单。
- 三、有关标记规定
- | 标记符号 | 意义 |
|------|------|
| = | 等待 |
| + | 挂车 |
| - | 甩车 |
| > | 陶方转头 |
| < | 团方转头 |
- 其它注意事项等由文字表述。

§ 2 日常生产管理制度

第24条 现在车掌握办法

一、现在车掌握有关人员及职责分工：

枢纽站调：负责掌握全站现在车情况。

车站值班员：负责掌握全站现在车股道占用、去向情况。

车号员：负责车站现车核对。

货运调度员：负责掌握本站装卸作业进度情况，并及时通知枢纽站调。

二、现在车掌握的工具

1. 枢纽站调利用运输全过程系统掌握现在车。

2. 交接班后，接班车号员负责现在车与运输全过程系统车辆信息的核对，并将现车核对结果报告枢纽站调。交班车号员交接班时应将待发货票与运输全过程系统内的现车进行核对，核对顺序、到站、空重以及记事栏的有关要求，与接班车号员交接清楚。18:00交班车号员需打印交班现车保存。

3. 货运员利用运输全过程系统掌握全站装卸车、配空车情况。

三、现在车掌握的方法及依据，以及报告、联系、核对制度

1. 现在车掌握的方法

(1) 枢纽站调依据调车计划兑现和现场停留车情况报告，及时修改运输全过程系统现车情况，具体包括车种、车辆限制、车辆停留、防溜情况等需要记载的事项。

(2) 车号员对本站到达的作业车及时接收确报、办理接车，对本站发出的列车在运输全过程系统上要及时发出确报、发车。车号员应保证运输全过程系统现在车数的准确。

(3) 货运调度员掌握全站货物作业车的空重变化、作业进度等信息，并利用运输全过程系统及时修改作业车信息等内容。

(4) 车站值班员依据运输全过程系统及时掌握现在车股道占用，去向情况。

2. 现在车核对程序和时机

(1) 早6点、18点，由车号员逐线按车数、车种、车号、去向等情况进行认真核对。

(2) 车号员在列车到达后、出发前，必须执行“运统一”与现车核对制度，发现误差及时修正。

3. 报告和联系制度

(1) 车站值班员每日0点、6点、12点、18点，及时利用TDCS系统向列车调度员报告站存车情况，内容包括：线别、车种、空重、辆数、重车去向、作业说明、运用标记等。

(2) 枢纽站调布置取送车作业计划后，通知相关作业人员做好准备工作。

(3) 车号员对到发列车必须执行列车编组顺序表与现车核对。

四、运输全过程系统故障时：

1. 车号员负责核对到发线内现车，并向枢纽站调报告。

2. 货运员负责核对货物线现车，并向货运调度员报告。

3. 货运调度员根据报告修改车辆空重状态并将各股道现车抄写在占线板上。

4. 枢纽站调负责根据占线板现车编制调车作业计划，并根据计划修改占线板现车。

5. 系统故障期间，现车空重发生变化，货调要及时向枢纽站调汇报，由枢纽站调对股道现车表进行修改。

6. 系统故障处理完毕后，枢纽站调立即将故障期间已执行调车作业计划、现车空重变化情况补录入系统，核对系统现车与实际现车一致后，方可恢复系统正常使用。

第25条 列车预确报办法

1. 列车预报

预报处所	预报人	预报时间	预报内容	预报方法
调度所	列车调度员	列车到达前一小时	摘挂列车预报摘挂车数、车种、编挂位置；	

			小运转列车预报车次、预计开车时间、编组内容等	计算机/电话
车站	车号员	列车编成前	编组内容、编组车数、列车总重、换长	电话

2. 列车确报

①本站为确报站，对到达列车（或摘挂列车、保留列车）由列车调度员提前通报列车确报，可通过确报系统自动接收到达列车确报。

②车站使用电子运统1系统发送确报，车号员应在列车编组顺序表与现车核对无误、开行车次、股道确定后，在列车开车前10分钟之前发送确报。

③列车确报由确报系统自动保存。

④电子运统一故障时且车站需发送电子运统1时，应通过代报站及时发送电子运统1或递交纸质编组，本站代报站为调度车间。

第26条 各种技术作业表填记要求的补充规定

车号员负责各类生产指标数据上报；货调负责填写货运数据指标上报。

第27条 车流去向代号的规定

本条无。

第28条 货运单据的传递、保管和交接办法

一、电子货运票据信息传递、交接办法

电子货票有关交接、传递等按《铁路货运票据电子化作业办法》、《铁路车号作业》办法执行。

二、军事运输、水陆联运、国际联运等未施行电子货票的列车及遇特殊情况需人工传递货票时，按以下规定办理：

1. 到达列车的票据交接

司机——车号员——货调

列车到达后 30min 内，由车号员与本务司机在机车处办理票据交接签字。

2. 出发列车的票据交接

货调——车号员——司机

本站装后待发重车票据，由货调与车号员办理交接，车号员接收票据后，发现票据与现车不符，及时报告货调处理。

车号员确认无误后将施封票据在开车前 30min 与本务司机在机车处办理票据签字交接。

3. 车号员与货调在站调室办理交接，双方在票据移交登记簿上签认。

4. 到达车票据由货调保管，中转车票据及本站装车票据由车号员保管。

5. 特殊情况票据加封及接收票据发现问题的处理办法

①车号员核对现车和票据无误后，装入票据袋并用本站封印加封。

②本站甩作业车发现的问题，需编制记录时，由货运员编制，并在 2 小时内电报通知编挂站，并抄知发到站及有关局。票据不符时，应予以更正，并电告票据加封站。

第29条 计划人员交接班制度

1. 大班值班员、车号员、车站值班员、货运调度员实行对口交接并按时参加交接班会。

2. 提前准备资料，准时参加交接班会，接受班计划任务、重点。

3. 交接班内容和要求：现在车、股道占用、装卸进度、重点事项、施工情况、跨班计划等情况，下班作业计划、重点事项安排。

第30条 班工作总结制度

一、班工作总结会人员

班工作总结会由大班值班员负责主持。参加人员包括车站值班员、助理值班员（外勤）、助理值班员（内勤）、车号员、调车长、连结员、机车乘务员、货运调度员，主管副站长（值班管理人员）参加。

二、班工作总结会的程序、内容和要求

班工作总结会上，按车站值班员→调车长→货运调度员→大班值班员→主管副站长（值班管理人员）的顺序依次进行工作总结。

总结内容和要求：

- (1)安全情况，职工“两纪”、调车机运用情况。
 - (2)各项指标完成情况，列车开行及晚点原因分析。
 - (3)通过旅客列车放行、交会情况分析。
 - (4)班计划执行情况，重点任务完成情况。
 - (5)列车运行图、运行方案执行情况。
 - (6)工作中的好人好事及先进事迹。
 - (7)存在问题及整改措施和其他事项。
3. 交班基础的考核严格按照班计划布置的重点工作兑现情况进行分析考核。

第31条 日常运输分析制度

1. 车站建立（日常、定期、专题）运输分析制度，实行分工负责制。日常分析由大班值班员组织进行，重点分析班计划指标的兑现率和日班安全生产等情况；定期分析由主管副站长组织分析、上报、留存。专题分析由站长组织进行，主要协调解决运输安全生产中的难点或突出问题。

2. 运输分析的统计资料由主管副站长保管。旬、月分析和专题分析由主管副站长统一保管。

第32条 站车交接的补充规定

按《技规》第277、278条，《行规》第43条，《铁路货物运输管理规则》、《中国铁路成都局集团有限公司列车编组顺序表电子化传递作业实施细则》规定执行，并补充如下：

需传递纸质《列车编组顺序表》时，由车号员与机车乘务员在机车处交接，交接双方在《票据交接签认登记簿》上签字。

第33条 货物列车列尾装置使用和管理规定

按《技规》253-255条、《行规》第23、30条以及国铁集团和集团公司关于货车列尾装置的用管修及行车组织办法之规定办理，并补充如下：

一、货物列车列尾主机及中继器的安装、摘解、回送、接收方法

本站列尾的摘取工作由列尾作业员（调车组人员）负责，安装由列尾作业员负责。

（一）列尾主机安装

1. 准备工作

（1）列尾作业员在接到车站值班员始发列车通知后，核实列车出发时刻和停车股道。

（2）列尾作业员提前取出列尾主机，使用建连系统（红外线输码器）输入并核对本务机车号，并确认输入机车号正确，主机功能良好，建连系统司机控制盒与列尾主机“一对一”建连关系状态良好。

2. 安装工作

（1）在始发列车进入发车线后，车站值班员于本务机车挂头前10分钟通知列尾作业员；列尾作业员得到车站值班员通知后及时出务，将尾部主机按要求安装锁闭在最后一辆车后端钩提杆上。

（2）本务机入线挂头后，用无线列调便携电台再次与司机核对机车号。

（3）核对机车号无误后，用无线便携电台通知司机：“XXXX次司机，XX号（主机编号）尾部主机安装完毕。”

司机应答“XX号主机安装完毕、XXXX次司机明白”。

（4）用无线列调电台监听司机使用尾部主机试风，正常后方可离开。

（5）如得到列车发车人员或司机通知尾部主机故障，不能正常使用时应立即更换，保证列车正点。

3. 返回

（1）返回列尾作业点。

（2）通过接发列车信息系统记录汇报尾部主机安装情况并填记列尾运行系统。

4. 列尾主机安装作业程序

(1) CP-3IIIS-ZJ 型列尾主机安装

①打开电池仓门，将列尾电池插入电池仓内，插入到位，防退卡珠全部漏出。

②将主机钥匙插入锁闭装置的锁孔，按标识方向旋转（顺时针旋转90°）钥匙到位，拨动锁闭装置的捕捉爪使其张开，

③提举主机使其捕捉爪口卡在车辆钩提杆适合安装位置，顺势向前推主机到底，捕捉爪旋转到位并被锁闭，拔出钥匙。

④提把的卡闭状态。主机挂装好后，背向车体方旋转提把，并使提把的定位孔与主锁结构的保险销形成锁闭，防止提把自由活动。（该方式主要适用于在安装过程中，提把无法正向卡闭

⑤安装防脱链：将防脱链在钩提杆上缠绕后，防脱链卡扣扣在防脱链或车体合适位置。防止主机锁闭装置失效后主机在运行途中脱落。

⑥确认列尾主机最低处、软管连接最低处距离轨面不少于100mm。

⑦下作用式车钩时，将主机风管在钩提杆上缠绕一、二圈，连接软管，确认列尾主机软管连接最低处距离轨面不少于100mm。

⑧拍摄内容。使用记录仪对列尾主机号、主锁锁闭状态与防脱链状态、风管缠绕、列尾主机软管与车辆软管连接状态、尾部车辆车号、电池仓门锁闭状态、折角塞门开启状态等要素进行拍摄。

5. 下作用式车钩的作业方法

程序一：下作用式车钩确认

(1)到发线或其他发车线编成列车，由调车组人员确认列车尾部最后一辆为下作用式车钩并向车站值班员报告。

(2)车站值班员接到“XX次尾部车辆底开钩”报告后，通知确认人员（管理、值班或胜任人员）确认。

程序二：列尾作业互控确认

(1)列尾作业人员在列尾主机安装完毕后，拍照存查后向车站值班员报告“列尾作业完毕”。

(2)确认人员（管理、值班或胜任人员），在列车开车前现场或通过列尾安设照片，确认下作用式车钩列尾安装妥当后，向车站值班员报告“下作用式车钩列尾安装良好”。车站值班员在《车站值班员记事簿》内记明时间、车次。

程序三、列尾作业互控登记

下作用式车钩列尾安装，确认完毕后，在列尾运行系统内登记安装人员和确认人员。

6. 枢纽站调编制调车作业计划时不得将无法加挂列尾主机的车辆编在列车尾部。调车人员应根据调车作业计划，提前对编组车列尾部最后一位车辆是否符合安装列尾的要求认真进行检查，发现无法加挂列尾主机的车辆时，应及时向枢纽站调汇报调整作业计划，保证列车尾部车辆符合加挂列尾主机的要求。遇无调中转列车换端时，列尾作业人员要认真检查换端后尾部车辆是否符合安装列尾主机的要求，发现问题及时向枢纽站调汇报，按要求进行倒编或换挂车辆作业；如中转列车为固定编组列车，枢纽站调应通知车站值班员向列车调度员汇报，按列车调度员指示办理。

(二) 列尾主机摘解

1. 接车准备

接到车站值班员的到达列车通知后，于列车到达前10分钟出务，到达列车尾部作好接车准备。

带有尾部主机的单机及合并运行挂有两台尾部主机的列车，车站值班员接到列车调度员的通知后，应通知列尾作业员注意接车。

2. 摘取主机

(1)先关闭折角塞门，摘开连接器。

(2)拉开防滑销旋转90度，用钥匙打开主锁，取下尾部主机；（塑壳主机为：将主机钥匙按方向插入锁孔，按标识方向旋转钥匙至定位，此时拉出主锁柱销，顺时针旋转主锁柱销，使定位销卡住，处于开启状态，退出钥匙，松开螺旋顶杆）。

(3)打开电池盒仓盖，断开电源，关好电池盒仓盖。雨天禁止露天打开电池盒仓盖。

(4)将主机送回列尾作业点，并填记列尾运行系统。

(三) 接收列尾装置异常情况的处理

接收列尾装置时，遇主机故障或损坏，应向司机了解故障（损坏）原因、地点、及时报告兴隆场列尾管理点。

二、货物列车列尾主机及中继器的检测及维护要求

1. 人工检测

（1）将主机放上检测台，连接主机与检测台风管，接通主机电源。

（2）主机尾灯功能检测：用手遮住主机闪光灯，红色灯光闪亮。

（3）人工消号功能检测：用手按下主机仓盖内主控盘红色按钮，从监听电台听到“XXXX号机车，消号成功”，人工消号功能正常。

（4）无线电输号功能检测：关闭检测台排风阀，打开检测台送风阀，向主机送风至风压达480KPA以上，听到主机“要输号的机车请输号”的语音反馈后，按下检测台机控盒黑色输号按钮，机控盒绿色指示灯亮，听到主机“XXXX机车，输号成功”的语音反馈，无线电输号功能正常。

（5）查询功能检测：按下检测台机控盒绿色查询按钮，机控盒绿色指示灯亮，听到主机“XXXX机车，尾部风压XXX”，检测台机控盒显示屏同时显示该数据，并与检测台主风表进行核对在允许误差内，查询功能正常。

（6）无线电遥控排风功能检测：打开检测台机控盒左侧活动盖，按下红色排风按钮，机控盒绿色指示灯亮，听到主机“XXXX机车排风”的语音反馈后，主机风压降至0，约24秒后再听到主机“XXXX机车排风，风压000”的语音反馈，无线电遥控排风功能正常。

（7）电池欠压报警功能检测：按下检测台6.5V电源按钮，听到主机“XXXX机车，电量不足”的语音反馈，电池欠压报警功能正常。

（8）无线电消号功能检测：按下检测台8.5V电源按钮，关闭检测台电源，约2秒后再打开检测台电源，将检测台风压调至100—360KPA间，同时按下黑色输号键和绿色查询键，听到主机“XXXX号机车，消号成功”的语音反馈，无线电消号功能正常。

（9）红外线输号功能检测：打开红外线输码器，键入任意4位数，将红外线输码器发送指示对准主机红外线接收器，按下红外线输码器写码键，听到主机“XXXX机车，输号成功”的语音反馈，红外线输号功能正常。

（10）检测完毕，取下主机：按下主机仓盖内红色人工消号按钮，听到“XXXX号机车，消号成功”的语音反馈，关闭检测台送风阀，打开检测台排风阀，排除主机内余风，取出主机检测电池，摘下主机与检测台连接风管，取下主机，检测完毕。

2. 自动检测

（1）打开自动检测仪下部箱门，按下电脑主机绿色电源开关按钮、打开空压机电源开关，关好自动检测仪下部箱门。

（2）打开检测屏蔽箱箱门，放入待检主机，接通主机电源和风管；

（3）双击桌面“列尾检测”图标，进入列尾主机检测程序；打开自动检测仪监控显示屏电源开关；

（4）点击界面左上角的“文件”，选择“登陆”。输入检测员姓名和密码、点击“确定”；桌面显示“登陆成功”再点击“确定”；

（5）点击桌面左上角“查看”，选择“结果明细”进入检测程序。

（6）点击桌面上方“类型”，选择待检主机风压。

（7）点击“开始”，选择待检主机型号，输入待检主机编号，点击“确定”，进入主机检测作业。

（8）待自动检测进入“人工消号”检测功能后，按下主机内红色“人工消号”按钮，听到“0000号主机，消号成功”的语音反馈后，关闭屏蔽箱箱门，主机进入自动检测状态。

（9）主机检测完毕后，保存检测数据、打开屏蔽箱箱门、断开主机电源和风管、取出主机放入指定地点待用。

3. 列尾主机外部检测：使用列尾主机自动检测仪进行检测的，应在自动检测仪记录上进行手动记录该列尾主机外部各配件检测情况，不能在自动检测仪上进行手动记录的，应另设检测登记簿进行登记，符合使用要求后，方可进行安装使用

三、列尾装置故障处理办法

1. 车站值班员接到列车司机列尾装置故障的报告后，立即报告列车调度员、车站值班干部，

按照列车调度员安排和发布的调度命令执行。

2. 列尾装置故障，须在站内停车检查时，车站值班员通调车组人员提前携带列尾主机钥匙（有符合使用要求的列尾主机时携带须携带列尾主机）到达列车尾部，确认列车完整，列尾装置是否齐全。如列尾主机丢失，必须立即报告车站值班员，向列车调度员报告。如列尾主机安装正常，待列车停妥后，检查列尾主机外观结构是否正常，显示闪光板是否闪亮（昼间用手遮住），风管连接处及主机是否有漏风等现象。确认无异常后，取下列尾主机，打开电池仓门，检查电池是否正常连接，有无接触不良情况，重新进行电池插拔。

3. 车站原则上不得使用列尾主机红键消号功能解除既有机车与列尾主机的“一对一”关系；确因机车号输号错误导致列尾无法查询而必须使用主机红键消号时，消号时必须与机车乘务员加强联系，确保机车使用无线输号方式与相应列尾主机准确建立“一对一”关系。处置后仍未恢复，更换符合使用要求的列尾主机。

4. 列车在车站停车再开，无法查询列尾时，车站值班员应及时通知调车组人员提前携带列尾主机钥匙（有符合使用要求的列尾主机时携带须携带列尾主机）到达列车尾部按上述相关程序进行检查确认和处理。

5. 本站不允许发出列尾装置故障的列车。

第34条 设备施工、维修登记制度

本条按《技规》（普速）第402、403、406条，《行规》（普速）第5、16、19、26、139、142、144、161条之规定办理，并补充如下：

一、车站运转室设置施工电子登记记专用电脑一台、《行车设备检查登记簿》和《行车设备施工登记簿》各1本，由车站值班员负责保管。各施工、维修、设备管理单位均在上述设备、簿册登记。

二、跨班施工时，交班车站值班员应将施工调度命令填写于《车站值班员交接班簿》内，与接班车站值班员相互签字交接。

三、登记记及签认要求

1. 行车设备检查、施工、维修等的登记记应严格执行国铁集团、集团公司、兴隆场站《营业线施工及安全管理实施细则》等相关规章制度的有关规定。

2. 施工电子登记记登记范围：凡纳入施工、维修正式计划的各项作业，均使用施工电子登记记系统登记。车站值班员签名承认前必须根据施工计划或文电等，核对作业内容、起止时间、影响范围等内容无误，施工单位及配合单位人员签认完毕后，方可签名承认。

3. 《行车设备施工登记簿》登记范围：在施工电子登记记不能正常使用时，凡纳入施工、维修计划的各项作业，均在《行车设备施工登记簿》内登记。车站值班员签字承认前必须根据施工计划或文电等，核对作业内容、起止时间、影响范围等内容无误，施工单位及配合单位人员签认完毕后，方可签字承认。

4. 《行车设备检查登记簿》登记范围：凡因行车设备发生临时故障，使用带计数器、加封的行车设备，设备管理单位检查行车设备、维护作业等，均在《行车设备检查登记簿》内登记。

5. 接发列车以外的线路维修作业，由车站值班员确定在不影响调车作业及货物装卸作业的情况下签认后，方可开始作业。

6、严格签认制度。对在运转室登记的施工及维修天窗作业由车站值班员根据施工日计划、维修天窗计划逐条逐项的进行审核，确认无误后，方可签认；对设备管理单位在运转室《行车设备检查登记簿》登记内容，由车站值班员认真审核，确认无误后，方可签认，但对涉及影响列车运行及行车设备使用的登记，必须得到列车调度员的命令准许后，方可签认。

第35条 道口、平过道管理及作业联系的规定

按《技规》第50-52、119、126、350条，《行规》第10、12、19、26条之规定办理，并补充如下：

一、车站管理道口及站内平过道

（一）站内平过道基本情况

车站目前共有平过道8处，其具体分布情况为：

1. 14线、16线共用平过道陶方、团方各一处，并安设电动栏杆。
2. 62#道岔前方一处，并安设电动栏杆。

3. 11线陶方两处（围墙内一处、围墙外一处）、团方一处。陶方围墙内一处安设电动栏杆，围墙外一处设置隔离物。团方一处安设电动栏杆。

4. 9线陶方、团方各一处。团方一处设置隔离物。

（二）看守规定

1. 9线、11线取送车作业时，陶方平过道由9线货运员负责看守；团方平过道由11线货运员负责看守；

2. 14线、16线取送车作业时，62#道岔前方平过道由货运员看守，14线、16线陶方平过道由货运员负责进行看守；14线、16线团方平过道由大班值班员负责看守。

二、非车站管理道口及站内平过道

（一）由车站负责通知的平过道基本情况

重庆人和物流有限责任公司白市驿粮食专用线平过道2处，其具体分布情况为：

1. 59#道岔后一处，安设电动栏杆

2. 58#道岔后一处，安设电动栏杆

（二）看守规定

粮专线取送车作业时，白市驿粮食专用线陶方、团方平过道由粮食专用线指派专人负责看守。

三、平过道日常维护及轮缘槽的清扫

（1）车站管理平过道由装卸人员负责。

（2）重庆人和物流有限责任公司白市驿粮食专用线平过道由粮食专用线负责。

四、平过道调车作业及联系规定

1. 调车作业时在平过道前执行一度停车，调车作业人员要加强瞭望和联控，以不超过15Km/h的速度通过平过道，发现危及安全时，立即采取停车措施。

2. 14、16线团方平过道，由大班值班员根据调车作业计划，到岗开启和关闭电动栏杆；14、16线陶方平过道，陶方62#道岔前平过道，9线、11线两端平过道，由大班值班员根据调车作业计划通知货运调度员，货运调度员通知相关货运员到岗开启和关闭电动栏杆。

3. 重庆人和物流有限责任公司白市驿粮食专用线两端平过道安全管理由专用线负责。由大班值班员通知货运调度员，由货运调度员通知粮食专用线人员开启和关闭电动栏杆，并现场监控，凡发生一切平过道事故，其安全责任由粮食专用线负责。

第36条 道岔管理制度

执行《技规》（普速）第237、238、402条，《行规》（普速）第24、26条规定，并补充如下：

道岔清扫由白市驿信号工区负责。道岔清扫作业时，由电务防护人员向车站值班员请求，并在《行车设备检查登记簿》内登记。

第37条 各行车地点有关行车备品管理的规定

按《技规》（普速）第49、237、238、402、403条，《行规》（普速）第8、9、11、16、18、26、76、87条之规定办理，并补充如下。

一、车站运转室行车备品表如下：

名 称	单位	常备数量			附 注
		备品箱 (柜)	应急箱	其他	
常用路票	张			100—200	
备用路票	张	200	300		
红色许可证	册	1	1		《技规》附件 3
出站(跟踪)调车通知书	册	1	1		《技规》附件 5
调度命令	册	1	1		《技规》附件 4
调度命令登记簿	册	1			《技规》附件 7
技规	册			1	
行规	册			1	

铁路交通事故调查处理规则	册			1	
行车设备检查登记簿	册	1			
行车设备施工登记簿	册	1			
列车运行图	份			1	
站细	册			1	
铁鞋	个			2	
人力制动机紧固器	个			4	
手信号旗	副	1	1		红黄绿(带杆)
手信号灯	盏	1	1		红黄绿
时钟	个			1	
口笛	个	2	1		
车站值班员交接班簿	本	1	1		
轻型车辆使用书	本	1	1		《技规》附件 6
揭示板	块	1			箱外
书面通知	册	1			《技规》附件 8
绿色许可证	册	1			《技规》附件 2
制动效能证明书	册	1			有列检除外
行车日志	本	1	1		
应急照明装置	(个) 套		1		

二、行车公用规章清单如下表：

序号	名称	单位	数量	备注
1	《铁路技术管理规程》	本	1	(普速铁路部分)
2	《普速铁路行车组织规则》	本	1	(普速铁路部分)
3	《车站行车工作细则》	本	1	
4	《铁路车站行车作业人身安全规定》	本	1	
5	《铁路接发列车作业》	本	1	
6	《铁路调车作业》	本	1	
7	《铁路车机联控作业》	本	1	
8	《营业线施工管理实施细则》	本	1	
9	《铁路运输调度规则》	本	1	
10	《铁路交通事故调查处理规则》《铁路交通事故应急救援和调查处理条例》	本	1	
11	《铁路货车统计规则》	本	1	
12	《铁路客车统计规则》	本	1	
13	《电气化铁路有关人员电气安全规则》	本	1	

三、行车备品管理制度

1. 备品箱、应急箱保管、交接、检查制度：

运转室备品箱、应急箱由车站值班员管理、交接和检查；车站管理人员应在每月初对应急照明装置进行充电。备品箱、应急箱由车站管理人员每月检查一次，并做好检查记录。

2. 路票存放箱保管、交接、检查制度：

运转室路票存放箱的保管、交接、检查按《行规》（普速）第76条之规定办理。

3. 公用规章、簿册保管、交接、检查制度：

运转室设置的公用规章、簿册由车站值班员管理，如有损坏应记明原因并及时向车站管理人员汇报。

4. 防溜器具保管、交接、检查制度：

本站的防溜器具，包括铁鞋、人力制动机紧固器由调车组负责保管，使用过程中按《行规》（普速）第68条之规定执行，交接班时进行检查核对数量正确，并在《调车人员交接班簿》内相互签字交接。

5. 道岔钥匙、转辙机手摇把箱钥匙保管、交接、检查制度

手摇把及道岔钥匙，放置在手摇把箱内，由电务部门加封，车站加锁，手摇把箱钥匙统一由车站值班员保管、检查，并在《车站值班员交接班簿》内登记，实行对口交接。

6. 列尾钥匙保管、交接、检查制度

列尾钥匙共2套，1套由调车长保管、交接，调车组人员使用，1套由列尾作业员保管、交接，列尾作业员使用。

7. 工具的保管、交接、检查制度

其它工具（包括备品箱、应急箱）由车站值班员保管、检查、交接。

第38条 地区联劳组织

1. 站区联劳协作小组

组 长：站长

副组长：副站长、电务工区工长、工务工区工长、桥隧工区、接触网工区工长、水电工区工长、通信工区工长、建筑段工区工长、派出所所长。

办公室设在白市驿站，电话：643-29957。

2. 站区联劳小组的职责

(1)负责组织领导联劳运营的推行、实施和考核，及时了解、掌握联劳活动情况，调查、研究、解决联劳中存在的具体问题。

(2)强化动态管理，负责组织各部门按联劳总体作业网络图中和数量等要求，进行指挥、控制和协调，以最大限度发挥站区综合运输能力。

(3)充分发挥各联劳部门在运营活动中的职能作用，开展对各部门的质量咨询活动。

(4)及时向上级领导机关和有关部门报告，反映站区联劳运营活动情况，传达上级指示、决定并组织实施。

3. 联劳各单位、部门所有人员，均须按照安全畅通的目标要求及本细则的规定，实行统一管理、统一指挥、统一行动，做到各司其职、各负其责、保证联劳运营活动协调、高效、安全地运转。

第39条 其他规定

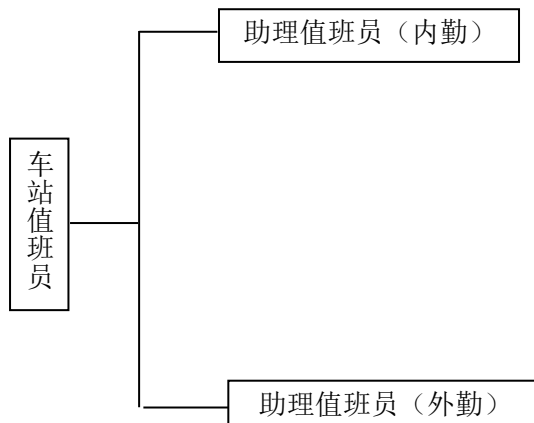
每季度初，由车站召集站区工务、电务、供电、通信、派出所等单位开展联合检查；遇专、特运等重点运输，节假日等情况，按照上级文件要求，及时开展设备联合检查。

第三章 接发列车工作

§ 1 正常作业

第40条 组织指挥系统

一、接发列车组织指挥系统



二、接发列车组织指挥系统中各职名岗位职责

车站值班员：严格执行《技规》、《行规》、《接发列车作业标准》等和本细则相关规定，服从调度指挥，执行调度命令，合理安排接发列车线路，组织、协调各接发列车人员不间断地接发列车。

助理值班员（内勤）：严格执行《技规》、《行规》、《接发列车作业标准》等和本细则相关规定，按车站值班员的命令正确及时地排列进路、开放信号，监控列车运行和设备状况，发现问题立即报告车站值班员，并按其命令执行。

助理值班员（外勤）：严格执行《技规》、《行规》、《接发列车作业标准》等和本细则相关规定，按车站值班员的命令及时出务，负责交接凭证、接送列车等，并认真监视列车运行状态，发现问题及时处理并报告车站值班员。

第41条 接发列车作业程序及用语

一、本站CTC基本操作方式为分散自律控制模式下车站操作方式。分散自律控制模式下，陶家场线路所方向、团结村站方向按《普速铁路CTC车站操作方式接发列车作业技术规范》

（Q/CR-CDT 118-2022）第5部分：单（双）线自动闭塞分散自律控制模式下车站操作方式（设助理值班员（内勤））执行。非常站控模式下，陶家场线路所方向、团结村站方向按《铁路接发列车作业》（TB/T 30001—2020）第5部分：双线自动闭塞集中联锁（设信号员）执行。

二、执行《接发列车作业标准》的补充规定

（一）CTC系统作业办法

1. CTC只允许当班的车站值班员使用本人专用的名称和密码登录使用，并对本班时间内的操作负全部责任，其他无关人员不得上机操作。

2. 本站与团结村站、陶家场线路所之间由车站值班员间办理预告、闭塞。车站值班员办理闭塞时必须使用闭塞电话口头办理预告（闭塞），不得省略预告（闭塞）作业用语，并与CTC、列车调度员进行核对。

3. 正常情况下，车站值班员采用CTC向列车调度员报点，可不使用电话报点，但必须向邻站电话报点。

4. CTC终端站场界面进行按钮、图表等操作时，应在单站界面，原则上使用鼠标进行操作，并执行“一看、二按（点击）、三确认、四呼唤”的制度。鼠标不使用时，应放置于鼠标岛内。

5. 分散自律模式下，禁止采用自动触发、人工触发以外的方式办理列车进路及开放信号。本站进路序列均默认为人工触发方式，如需将触发方式修改为“自动”，车站值班员应在核对进路序列表中的车次、股道、方向无误后，不早于列车到达、出发前30分钟办理。

遇下列情况时，可采用人工排列进路方式办理有关进路：

(1) 办理引导接车。

(2) 以路票、绿色许可证、红色许可证、调度命令等（采用排列列车进路、开放出站信号的方式准备进路时除外）作为行车凭证发出列车。

(3) 列车区间返回、退行至站内。

(4) 后部补机区间返回。

(5) 无法自动、人工触发进路时。

(6) 电务设备试验或车务操作演练。

需人工排列列车进路时，车站值班员须通知盯控人员到岗后，方可人工排列进路并严格执行“一看、二按（点击）、三确认、四呼唤”。并在《CTC分散自律模式人工排列进路、删除进路序列登记簿》上进行登记。

6. 需调整到发线、列车进路（变通、延续）时，车站值班员应通知助理值班员（内勤）在进路序列表中进行调整。

7. 车站值班员应严格按列车调度员下达的列车运行调整计划办理接发列车。因故需变更列车接发顺序时，车站值班员报告列车调度员，列车调度员调整的列车运行计划通过CTC系统重新下达后，车站值班员方可按新下达的列车接发顺序办理，禁止以列车调度员口头指示作为变更列车运行计划的依据。

8. CTC系统正常时，禁止人工擅自删除列车进路序列。

(1) 遇下列情况时，可人工删除列车进路序列：

①办理接发列车完毕，列车已出清进路，进路序列遗留时。

②不再办理接发列车的进路序列。

(2) 需删除进路序列时，执行“二人确认”的制度。删除进路前，车站值班员通知车站盯控人员到岗并征得列车调度员的同意。删除操作前车站值班员必须与车站盯控人员共同核对，确认符合人工删除列车进路的条件后，方可指示助理值班员（内勤）进行删除操作并在《CTC分散自律模式人工排列进路、删除进路序列登记簿》上进行登记。确认进路删除无误后，车站值班员报告列车调度员申请重新下达本站列车运行调整计划。

9. 控制模式转换。

非常站控模式时，车站盯控人员负责盯控进路、方向、车次，并勾画《CTC控制模式（操作方式）转换关键作业程序卡》、《CTC车站非正常接发列车作业卡控表》。

(二) 接发列车时，以及车站值班员同意邻站预告后，需通知的有关人员、时机和办法。特快旅客列车、特快货物班列的通知接车时机

接本站终到、摘挂的列车，邻站开车后车站值班员应通知列尾作业员、车号员以及调车作业人员。

接特快旅客列车、特快货物班列时，列车接近时车站值班员应通知助理值班员（外勤）

(三) 助理值班员（内勤）、助理值班员（外勤）填写占线板规定

本站助理值班员（内勤）、助理值班员（外勤）可通过CTC系统掌握列车车次、股道，不填写占线板。CTC系统故障时，助理值班员（外勤）、助理值班员（内勤）按《铁路接发列车作业》（TB/T 30001—2020）规定时机填写占线板（簿）。

(四) 接发列车人员迎送列车立岗位置及出务、离去时机

1. 助理值班员（外勤）迎送列车立岗位置及出务、离去时机

(1) 自轮运转特种设备及不挂车的单机，助理值班员（外勤）不出务接送列车。

(2) 助理值班员（外勤）迎送列车立岗位置及出务、离去时机按《行规》（普速）第93条之规定办理，并补充如下：

①接发列车时，助理值班员（外勤）应站在站台的接车亭上。遇接车亭与接发列车线路间有停留列车或车列阻隔时，助理值班员（外勤）应站在能够确保人身安全和监视列车运行的适当位置接发车。

②当助理值班员（外勤）不能在接车亭接发列车时，应在能够确保人身安全和监视列车运

行的适当位置接发列车，并通知车站值班员接发车位置。车站值班员通过列车无线调度通信设备告知相关列车司机。

③遇两列车同时接车时，可先接其中等级高的列车，同时到发时，应先办理发车，但应提前出务检查接车线路状况，能同时兼顾的站在适当地点。

2. 非正常情况下，扳道员迎送列车立岗位置及出务、离去时机

扳道员迎送列车立岗位置及出务、离去时机按《行规》（普速）第93条之规定办理，并补充如下：

①接车端扳道员应站在接车股道警冲标附近能够确保人身安全和监视列车运行的适当位置接车。

②发车端扳道员应站在发车进路上最外方道岔附近能够确保人身安全和监视列车运行的适当位置发车。

（五）在办理行车作业中调度命令、行车凭证和行车日志等事项，均须填写列车车次全称，其行车用语按车机联控办法执行。

第42条 接发列车进路准备办法

按《技规》第350-352条，《行规》第48、51、75、81、93、154、104、110条之规定办理，并补充如下：

一、接车

1. 确认接车线路空闲办法

分散自律模式下：车站值班员根据信号CTC操作终端上接车线路无占用表示，确认接车线路空闲。不能通过信号操作终端确认时，由助理值班员（外勤）根据车站值班员的指示现场检查，确认接车线路空闲。分路不良区段通过站场监控设备确认空闲无车占用，在CTC操作终端人工确认空闲。

非常站控模式下：车站值班员根据信号操作终端上接车线路无占用表示，确认接车线路空闲。不能通过信号操作终端确认时，由助理值班员（外勤）根据车站值班员的指示现场检查，确认接车线路空闲。

2. 进路准备时机和办法

（1）分散自律模式下：车站值班员根据本《站细》44条掌握接车进路的准备时机。按照《普速铁路CTC车站操作方式接发列车作业技术规范》的程序及用语通知助理值班员（内勤）设置自触（触发进路或开放信号）。

助理值班员核对进路序列中车次、股道、进路名称、方向等信息正确。选中进路序列中相应车次，设置自触，确认弹出的提示框内容并口呼：“×（次）、设置自触”，设置完毕后，口呼“自触设置好”。

人工触发进路时，选中进路序列中相应车次，设置人工触发，确认弹出的提示框内容并口呼：“×（次）、设置人工触发”。

人工排列进路时，口呼：“进站”，点击始端按钮；需办理 变通进路时，口呼：“变通××”，点击相应变通按钮；口呼：“×道”（正线通过时，口呼：“出站”），点击终端按钮；设有延续进路时，口呼：“延续××”，点击相应延续进路按钮。

（2）非常站控模式下：车站值班员根据本《站细》第44条掌握接车进路的准备时机，并按《铁路接发列车作业》的程序及用语通知助理值班员（内勤）开放信号。

助理值班员（内勤）得到车站值班员的通知，并复诵后，点击接车始、终端按钮，排列进路，并严格执行“手指、眼看、口呼”制度。“手指”统一规定为“用鼠标光标指向应确认的按钮”制度。

3. 进路的检查确认办法

信号开放后：

助理值班员（内勤）待信号开放后，确认光带、信号显示正确，口呼：“×道进站[进、出站]信号好（了）”。

车站值班员得到助理值班员（内勤）报告后，通过CTC操作终端接车进路光带、进站信号机正确显示，检查进路。

列车接近：

助理值班员（内勤）通过 CTC 系统监视信号及进路表示第二（三）接近语音提示、光带变红，再次确认信号开放正确，口呼：“×（次）接近”

车站值班员得到助理值班员（内勤）报告后，再次确认信号开放正确，应答：“×（次）接近”

二、发车

1. 确认区间空闲办法

本站与邻站团结村、陶家场线路所均采用自动闭塞，正常情况下无须确认区间空闲，车站值班员须根据自动闭塞设备、CTC、轨道电路光带等确认第一闭塞分区空闲；

2. 进路的准备时机和办法

（1）分散自律模式下：车站值班员根据本《站细》44条掌握发车进路的准备时机。按照《普速铁路CTC车站操作方式接发列车作业技术规范》的程序及用语通知助理值班员（内勤）设置自触（触发进路或开放信号）。

助理值班员核对进路序列中车次、股道、进路名称、方向等信息正确。选中进路序列中相应车次，设置自触，确认弹出的提示框内容并口呼：“×（次）、设置自触”，设置完毕后，口呼“自触设置好”。

人工触发进路时，选中进路序列中相应车次，设置人工触发，确认弹出的提示框内容并口呼：“×（次）、设置人工触发”。

人工排列进路时，口呼：“进站”，点击始端按钮；需办理 变通进路时，口呼：“变通××”，点击相应变通按钮；口呼：“×道”（正线通过时，口呼：“出站”），点击终端按钮；设有延续进路时，口呼：“延续××”，点击相应延续进路按钮。

（2）非常站控模式下：车站值班员根据本《站细》第44条掌握发车进路的准备时机，并按《铁路接发列车作业》的程序及用语通知助理值班员（内勤）开放信号。

助理值班员（内勤）得到车站值班员的通知，并复诵后，点击接车始、终端按钮，排列进路，并严格执行“手指、眼看、口呼”制度。“手指”统一规定为“用鼠标光标指向应确认的按钮”制度。

3. 进路的检查、确认办法

助理值班员（内勤）待信号开放后，确认光带、信号显示正确，口呼：“×道出站信号好了”

车站值班员得到助理值班员（内勤）报告后，通过CTC操作终端发车进路光带、出站信号机正确显示，检查进路。

三、助理值班员（内勤）排列接发列车进路时，应排列基本进路。特殊情况下，需排列变通进路时不得超出联锁图表规定的进路范围。

第43条 各方向停止影响接发列车进路上调车作业时的规定

按《技规》第300、301、355条之规定办理，并补充如下：

一、停止影响接发列车进路上的调车作业时机

1. 在CTC系统上采用人工点击调车按钮方式排列进路时，对涉及正线、到发线的调车作业，须输入调车钩作业预计时分。不得为了“抢钩”作业，少输调车钩作业预计时分。接到系统进路冲突报警后，须立即停止影响接发列车进路的调车作业。白市驿站调车钩预计作业时分按以下原则输入：

（1）团方、陶方咽喉调车作业不得少于8分钟。

（2）单机调车作业不得少于5分钟。

（3）压返作业、带车穿正作业不得少于10分钟。

2. 各方向停止影响接发列车作业的调车作业时机。

方向	接发车	停止调车作业时间	特快列车停止调车作业时间
团结村站	接车	不迟于列车到达（通过）前 9 分钟	接到邻站开车通知后
	发车	不迟于列车发车前 3 分钟	不迟于列车发车前 3 分钟

陶家场线路所	接车	不迟于列车到达（通过）前 9 分钟	接受预告后
	发车	不迟于列车发车前 3 分钟	不迟于列车发车前 3 分钟

二、停止影响接发列车进路调车作业的联系方法及报告制度

1. 当有以下几种情况时，需停止调车作业：

- (1) 调车进路与接发列车进路重叠时；
- (2) 调车进路与接发列车进路交叉时；
- (3) 调车进路违反接发旅客列车特定的限制条件时；
- (4) 接发超限列车或邻线调动超限车辆而两线间距不满足规定距离时；
- (5) 其他影响列车进路的调车作业。

2. 停止调车机影响进路的调车作业的通知、应答、报告用语

(1) 车站值班员按《站细》规定时机，通知助理值班员（内勤）“停止影响进路的调车作业”。

(2) 助理值班员（内勤）复诵“停止影响进路的调车作业”，并确认停止后，报告：“影响进路的调车作业已停止”。

(3) 助理值班员（内勤）、调车组人员、司机联系用语按集团公司《车机联控实施办法》附件1-调表5执行。

3. 停止单机、自轮运转特种设备影响进路的调车作业的通知、应答、报告用语

车站值班员按《站细》规定时机，利用列车无线调度通信设备通知司机，并确认停止后，方可布置接发列车进路。联系用语按集团公司《车机联控实施办法》附件1-调表5执行。

第44条 信号开放，关闭时机和确认开闭状态的办法

按《技规》第350-352、354、412条，《行规》第83、84、93条，《铁路接发列车作业》之规定办理，并补充如下：

信号开放、关闭进机和确认办法

邻站	列车种类	运行速度	区间运行时分	进站信号机					出站信号			
				开放时机		关闭时机	确认办法		开放时机	关闭时机	确认办法	
				分散自律模式	非常站控模式		分散自律模式	非常站控模式			分散自律模式	非常站控模式
团结村	货物列车	80	20	空间触发：4个闭塞分区 时间触发：列车到达（通过）前5分钟	到达（通过）前7分钟	自动关闭	CTC“站场操作”界面显示	信号操作终端	分散自律/非常站控：出发前2分钟	自动关闭	CTC“站场操作”界面显示	信号操作终端
	旅客列车	110	12	空间触发：5个闭塞分区 时间触发：列车到达（通过）前6分钟	到达（通过）前7分钟	自动关闭	CTC“站场操作”界面显示	信号操作终端	分散自律/非常站控：出发前2分钟	自动关闭	CTC“站场操作”界面显示	信号操作终端

陶家场线路所	货物列车	80	12	空间触发: 4个闭塞分区 时间触发: 列车到达(通过)前5分钟	到达(通过)前7分钟	自动关闭	CTC“站场操作”界面显示	信号操作终端	分散自律/非常站控: 出发前2分钟	自动关闭	CTC“站场操作”界面显示	信号操作终端
	旅客列车	110	9	空间触发: 5个闭塞分区 时间触发: 列车到达(通过)前6分钟	到达(通过)前7分钟	自动关闭	CTC“站场操作”界面显示	信号操作终端	分散自律/非常站控: 出发前2分钟	自动关闭	CTC“站场操作”界面显示	信号操作终端

特殊情况下，取消（变更）接车进路、取消发车进路的有关规定按《技规》（普速）第354条、《行规》（普速）第83、84条执行。

第45条 车站发车办法

按《技规》第362条，《行规》第23、73、81、89、92、93、109条，《铁路接发列车作业》之规定办理，并补如下：

1. 自轮运转特种设备及不挂车的单机，车站值班员发车前应确认进路已准备妥当，行车凭证、调度命令及相关票据已交付，出站信号机已开放，一切发车条件完备后，方可发车。
2. 除自轮运转特种设备及不挂车的单机外的其他列车，车站值班员发车前应确认进路已准备妥当，行车凭证、调度命令及相关票据已交付，出站信号机已开放，已按规定进行简略实验（货物列车尾部无列尾装置或空客车体无列尾装置），一切发车条件完备后，方可通知助理值班员（外勤）发车。
3. 在通信记录装置良好的情况下，本站准许对单机、动车、重型轨道车、旅客列车、货物列车、军运列车、路用列车用无线调度通信设备以通话方式直接发车，并执行《技规》、《行规》有关规定。
4. 严禁对发车方式有具体要求的专、特运等列车直接发车。
5. 货物列车尾部无列尾装置或空客车体无列尾装置时发车办法。

（1）货物列车未挂列尾装置时，以吊起的尾部车辆软管代替列车尾部标志。尾部车辆后端制动软管应用铁丝或捆扎带吊起，牢固捆绑于钩体下方，禁止弯折车辆制动软管，制动软管连接器与钩体底部垂直距离不大于200mm。

（2）发车前，助理值班员（外勤）应在列车尾部通知司机进行简略试验，确认全列通风良好（货物列车确认最后一辆鞴杆伸、缩状态；空客车体确认最后一辆制动、缓解位状态），并将列车最后一辆车车号报告车站值班员。

第46条 接发旅客列车的规定

按《技规》（普速）第15、156、157、233、335、336、350、351、353、355条、《行规》（普速）第84、93、120条之规定办理，并补充如下。

本站I、II、3、4线办理接发旅客列车。

第47条 接发超长、超限和其它有特殊要求的列车的办法

一、接发超长列车办法

《技规》第231、247、315、320、355、358、360条，《行规》第29、70、72、92、118、164条之规定办理，并补充如下。

- （一）超长列车原则上应在 I、II线上办理通过，其他情况按调度命令办理。
- （二）本站无小于列车运行图规定换长的到发线。
- （三）接发超长列车的作业限制及安全措施

1. 接车

(1) 接车前车站值班员应将列车辆数、换长及注意事项通知所有相关人员。

(2) 超长列车需在站内停车时，车站值班员根据调度命令、列车换长，合理安排接车股道，优先选择有效长大于超长列车的全长（包括机车）加30m的附加制动距离的股道。

(3) 超长列车尾部停于警冲标外方时，车站值班员应根据道岔区段光带占用情况（分路不良区段需现场确认停车位置）及时停止该区段影响的接发列车和调车作业。如需指挥列车继续向前运行至尾部过标，不得与该列车（车列）尾部因缓解影响相关进路的接发列车、调车作业同时办理。

2. 发车

(1) 本站编成始发的超长列车，应取得列车调度员准许开行超长列车的调度命令，按规定向司机交付（转达）。

(2) 办理预告时，车站值班员应将超长命令及注意事项通知接车站。

二、接发超限列车办法

按《技规》第15、231、233、249、355、360条，《行规》第34、44、79、93条等，《铁路运输调度规则》、《铁路超限超重货物运输规则》之规定办理，并补充如下。

1. 超限货物列车固定接入I、II、5、6线，I、II线禁止同时到发超限货物列车。

2. 车站值班员根据调度命令要求及运行办法，提前通知有关人员作好接车准备。

3. 保证接发列车和作业人身安全办法

(1) 车站值班员与邻站办理闭塞后，要将超限情况及时通知现场接发列车人员，现场接发列车人员出务接发列车时，要根据超限列车超限情况，站在保证人身安全的适当地点并认真监视列车运行情况，发现危及行车安全时，立即显示停车信号停车。

(2) 在接发超限货物列车线路的邻线调车作业时，禁止调动装载超限货物的车辆，调车人员须注意人身安全。

三、接发有特殊要求列车办法

接发有特殊要求列车（不包括军用列车）（不包括军用列车），根据调度命令及上级通知要求办理。

第48条 相对方向同时接车和同方向同时发接列车的规定

按《技规》（普速）353条，《行规》第82条执行，并补充如下：

一、进站信号机外制动距离内的换算坡度：

团结村站至本站兴路上行线方向为4.8%的上坡道。

团结村站至本站兴路下行线方向为4.7%的上坡道。

陶家场线路所至本站兴路上行线方向为5.5%的上坡道。

陶家场线路所至本站兴路下行线方向为5.5%的上坡道。

二、相对方向同时接车的规定

在接入旅客列车的同时，相对方向不能同时接入运行监控记录装置发生故障的列车的线路规定如下表：

接车方向	接车股道	禁止相对方向同时接车线路情况
团结村 (兴路上行线)	I	陶家场线路所方向接入 II 道
	3	陶家场线路所方向接入 I、II、5、7 道
	II	无
	4	陶家场线路所方向接入 II、6、8 道
团结村 (兴路下行线)	I	无
	3	陶家场线路所方向接入 5、7 道
	II	陶家场线路所方向接入 I 道
	4	陶家场线路所方向接入 I、II、6、8 道
陶家场线路所 (兴路上行线)	I	团结村方向接入 II 道
	3	团结村方向接入 I、II、5、7 道
	II	无
	4	团结村方向接入 II 道

陶家场线路所 (兴珞下行线)	I	无
	3	团结村方向接入 I、5、7 道
	II	团结村方向接入 I 道
	4	团结村方向接入 I、II 道

三、同方向同时发、接列车的规定

在发出旅客列车同时，相同方向不能同时接入运行监控记录装置发生故障的列车的线路规定如下表。

发车方向	发车股道	禁止相同方向同时接车线路情况
团结村 (兴珞上行线)	I	陶家场线路所方向接入 II 道
	3	陶家场线路所方向接入 I、II、5、7 道
	II	无
	4	陶家场线路所方向接入 II、6、8 道
团结村 (兴珞下行线)	I	无
	3	陶家场线路所方向接入 I、5、7 道
	II	陶家场线路所方向接入 I 道
	4	陶家场线路所方向接入 I、II、6、8 道
陶家场线路所 (兴珞上行线)	I	团结村方向接入 II 道
	3	团结村方向接入 I、II、5、7 道
	II	无
	4	团结村方向接入 II 道
陶家场线路所 (兴珞下行线)	I	无
	3	团结村方向接入 I、5、7 道
	II	团结村方向接入 I 道
	4	团结村方向接入 I、II 道

四、无联锁条件下或不能自动形成隔开时，隔开设备或平行进路的检查、准备、报告制度

1. 无联锁或联锁失效条件下，比照正常情况办理相对方向同时接车和同方向同时发接列车。

2. 需准备接车线末端隔开设备或平行进路时，由车站值班员指定胜任人员现场检查、确认、人工准备，每项作业完成后向车站值班员汇报。用语：“×（次）、×道停车，末端×号道岔开通×线（×号道岔开通……），确认、加锁”，其他程序、用语比照本《细则》第52条执行。

五、不能办理同时发接时，车站值班员应按以下原则掌握接发列车时机：

1. 遇两列车不能同时接发时，原则上应先接后发；如果到达列车必须进入待发列车所占线路时，则需先发后接。

2. 相对方向不能同时接车时，须待先接入的列车进入接车线警冲标内方（超长列车除外）并停妥后，方准接入另一列车。

3. 同方向不能同时发接列车时，待出发列车出站（场）或接入的列车进入接车线停妥后，方准接入或发出另一列车。

4. 遇两列车等级相同或运行情况相同时，应按列车调度员的指示办理。

第49条 车列编成后报告的规定

一、列车编成后联系报告制度

1. 车列编成信息传递。

运输全过程系统正常时：车列编成的各种信息由系统自动提供。

运输全过程系统故障时：车列编入到发线后，车站值班员根据TDCS列车运行阶段计划和调车作业计划情况，及时将车次、辆数、占用股道及其它注意事项通知助理值班员、货运员。

2. 车列编成后，调车组人员按《铁路调车作业》11.2-表8规定复检车列，复检完毕后，调车长向车站值班员汇报。

3. 车号员核对现车、运输票据、列车编组后汇向车站值班员汇报。

4. 车站值班员得到调车长、车号员汇报，确认无误后，向列车调度员汇报。

5. 机车挂头后，调车组人员检查车列两端防溜措施撤除情况，向助理值班员（内勤）汇报，助理值班员（内勤）向车站值班员汇报。

二、列车编成转至到发线时，对车列停留位置的特殊要求

编成的车列转入到发线时必须预留机车位置，遇多台机车时，车站值班员应提前通知调车长。

第50条 行车人员交接班制度

一、交接班人员及点名制度、交接班地点及时间

1. 交接班会程序为：(1)点名考勤；(2)传达班计划；(3)传达文电和上级指示；(4)进行安全预想；(5)规章提问；(6)管理干部布置重点事项。

2. 大班值班员、车站值班员、助理值班员（内勤）、助理值班员（外勤）、调车长、连结员、机车乘务员、车号员每日8：10、18：00、1：00在点名室参加交接班会。

二、交接班的内容、方式和程序

(一)现场对号交接班，做到“五清”、“五不交”

1. 五清：列车计划清；停留车位置、重空去向、防溜措施清；行车设备状态、备品数量清；装车计划清；调度命令、注意事项清。

2. 五不交：不在规定地点不交；接车时，自列车接近（自动闭塞为第三接近）至列车进站停妥或通过列车整列出站前不交；发车时，自出站信号开放（交付凭证）至整列出站前不交；调车作业一批未完不交（必须交班时，应停轮并重新传达计划）；备品不清、卫生不好不交。

(二)交接班办法

1. 大班值班员

(1)上班作业情况；(2)调车机作业进度；(3)股道占用情况；(4)装卸车作业情况；(5)班重点注意事项等。

2. 车站值班员

(1)班计划及阶段计划；(2)区间占用情况；(3)股道占用情况；(4)站存车辆数、组数、位置及防溜措施情况；(5)列车到发情况；(6)调车机车作业进度；(7)行车设备、备品情况；(8)有关注意事项等。

3. 助理值班员（内勤）

(1)班计划及阶段计划；(2)区间占用情况；(3)股道占用情况；(4)站存车辆数、组数、位置及防溜措施情况；(5)调车机车作业进度；(6)行车设备、备品情况；(7)列车到发情况；(8)有关注意事项等。

4. 助理值班员（外勤）

(1)班计划及阶段计划；(2)区间占用情况；(3)股道占用情况；(4)到发线站存车辆数、组数、位置及防溜措施；(5)待交付的命令；(6)行车设备、备品；(7)有关注意事项等。

5. 调车组

(1)站存车辆数、组数、位置及防溜措施；(2)行车设备、备品情况；(3)限制及重点车情况；(4)调车机车作业情况；(5)有关注意事项等。

6. 机车乘务员

(1)调车机状态及存在的问题；(2)配合情况；(3)标准化作业执行情况；(4)其他有关事项。

7. 车号员

(1)到达、出发列车编组核对情况；(2)货运票据情况；(3)电子运统一情况等

第51条 其它规定

一、接发列车作业、设备使用的其他规定

(一)总辅助按钮的使用规定

当区间无车而监督区间表示灯亮红灯或相邻两站处于“双接”需要使用“总辅助”按钮转换发车方向时，车站值班员必须根据TDCS（《行车日志》）、各种行车表示牌及有关记录（施工登记、调度命令）等，再度确认区间空闲，取得列车调度员的命令，并在《行车设备检查登记簿》内登记后，方可办理。操作程序如下：

(1)相邻两站车站值班员在使用“总辅助”按钮前须确认区间空闲。

(2) 两站值班员确认要进行辅助办理后,如本站欲改为发车站,则由车站值班员按压总辅助按钮并且输入正确口令后使之处于按下状态有效后(绿底红字),再按下发车辅助按钮并且输入正确口令后,其辅助办理表示灯亮灯,表示本站正在进行辅助办理,此时发车辅助按钮保持按下状态15秒,如果此时间内对方站未按压接车辅助按钮,则需要在15秒内再次用左键按压接车辅助按钮。当对方站按压接车辅助按钮,方向改变成功后即可(本站的发车表示灯亮,接车表示灯灭,表示本站已改为发车站后)。

如果本站欲改为接车站,则等对方站按压了发车辅助按钮后,由车站值班员按压总辅助按钮并且输入正确口令后使之处于按下状态有效后(绿底红字),再按下接车辅助按钮并且输入正确口令后,其辅助办理表示灯亮灯,表示本站正在进行辅助办理。此时本站即可松开鼠标左键。接车表示灯亮,发车表示灯灭,表示本站已改变成了接车站。

(3) 车站值班员交接班时,应在《车站值班员交接班簿》上交接计数器号码并认真核对。

(二) 行车表示牌(帽、卡)使用揭挂办法

按《行规》(普速)第93条之规定办理。

(三) 非常站控模式下计算机连锁标识窗填记的规定

非常站控模式下,站内线路停电、封锁、股道占用、接发列车等情况时,助理值班员(内勤)在计算机连锁对话框中选择相应的数字、字母、汉字按下列标准在对应股道标识窗位置进行标记:

(1) 接发列车时按规定时机填记车次,如“K8900”。

(2) 线路接触网停电填记“TD”。

(3) 超限列车或超限车辆填记“CX”。

(4) 线路封锁填记“FT”。

(5) 到发线停放车辆防溜时填记“CF”。

二、控制模式的转换、引导、引导总锁闭、总人解、故障解锁、上电解等其他特殊按钮的使用规定。

1. 分散自律模式转换非常站控模式,转换条件:无条件转换,按下联锁控制界面上的转换按钮来完成模式转换。非常站控模式转换为分散自律模式,转换条件:有条件转换,在CTC系统或联锁控制台界面内的“允许转回”表示灯亮黄灯时,按下联锁控制界面上的转换按钮(非常站控按钮)来完成非常站控向分散自律的转换。

2. 故障通知按钮:车站值班员发现或得知行车设备故障时,应立即在《行车设备检查登记簿》内登记。集中联锁车站(含区间)信号设备发生故障,车站值班员应同时通知助理值班员(内勤)破封按下“故障通知”按钮。

3. 排列引导进路:

分散自律模式:

(1) 方式一,点击引导按钮方式:先通过排列调车信号或单操道岔命令依次将引导进路需经过的道岔转到目标位置,然后取消调车信号(排列调车信号时),然后点击菜单“控制命令”一“引导”,当前操作模式转为排列引导进路。再点击对应的引导按钮。最后点击菜单“控制命令”一“执行命令”(或控制命令工具栏的“执行命令”)。只允许“引导”状态下按下引导按钮。

(2) 方式二,始端信号机右键操作方式:先通过排列调车信号或单操道岔命令依次将引导进路需经过的道岔转到目标位置,然后取消调车信号(排列调车信号时),再用鼠标右键点击始端信号机,选择“引导”菜单。若排列引导进路命令执行成功,引导进路亮白光带,信号机成红白状态。当站内第一区段出现故障红光带时,排列引导进路时,为防止引导信号关闭,CTC系统将每隔10秒向联锁系统自动发送补信号的控制命令,直到列车头部越过故障区段或列车尾部出清故障区段之前的接近区段。若要停止自动补信号可执行总人解命令。若排列引导进路后,列车未压入故障区段前,故障区段恢复正常,应取消引导进路重新排列接发车进路。

非常站控模式:

(1) 正常办理引导接车进路。

引导按钮+输入口令+接车股道入口处的列车信号(或终端)按钮。在此操作下,无故障道岔轨道电路区段中的道岔自动转换到引导进路所需的位置,并实现引导锁,非故障轨道区段显

示白光带，引导信号开放。若引导信号内方第一轨道区段故障，则需断续地点击引导信号按钮。重复点击的间隔时间应不大于14s。否则引导信号将自动关闭。

(2) 接车进路转为引导进路：当信号机内方第一轨道区段电路无故障时的操作为：引导按钮+输入口令。引导信号开放后保持到列车驶入信号机内方或人工关闭时为止。当信号机内方第一轨道电路区段故障时的操作为：引导按钮+输入口令。此后必须断续地点击引导信号按钮。重复点击的间隔时间不应超过14s。否则引导信号自动关闭。

4. 引导总锁闭按钮：

分散自律模式：当道岔无表示时，需要接车时，使用此命令。鼠标点击菜单“控制命令”——“设置引导总锁”（或控制命令工具栏的“引导总锁”），当前操作模式转为“设置引导总锁闭”。移动鼠标到“S引导总锁”或“X引导总锁”按钮上，鼠标点击此对象将其选中。点击菜单“控制命令”——“执行命令”（或控制命令工具栏的“命令下达”）。通过口令认证，才能执行此命令。若命令成功，总锁闭按钮亮红灯，按钮对应的咽喉区所有道岔都处于锁闭状态。

取消引导总锁：在引导总锁闭办理成功后，车站上行咽喉或下行咽喉处于“总锁闭”状态时使用此命令解锁。操作方法同“办理引导总锁闭”，控制工具栏中，不论设置还是取消引导总锁，均通过“引导总锁”按钮操作。若命令执行成功，引导总锁闭按钮的红灯熄灭，对应咽喉区所有对象解锁。

非常站控：值班人员须确认道岔位置正确、进路空闲、未建立敌对进路（敌对信号未开放）后，采取如下操作：引导总锁按钮+输入口令+引导按钮+输入口令。经过以上操作，对全咽喉道岔实现引导总锁闭，引导信号开放。

5. 总人解按钮：

分散自律模式：方式一：选择控制命令中的“总人解”命令后再选择进路的始端按钮，然后执行命令。命令执行成功后，信号机关闭，进路不解锁，仍为白光带，信号机显示延时解锁。延时后（具体延时时间与联锁一致）进路解锁，白光带消失，信号机恢复红灯（调车信号机恢复成灰色灯）状态。总人解操作需要通过口令认证，才能执行此命令。方式二：将鼠标移到进路始端信号机上，然后点击鼠标右键，选择对应的“总人解”菜单，再点击左键执行总人解命令（如果需要对进路的终端按钮总人解，请使用方式一）。本站CTC系统总人解时，仅在信号机旁边显示总人解的总时间，此时间是固定不变化的。

非常站控：总人解+输入口令+进路始端按钮。

6. 改方按钮：

分散自律模式：菜单“控制命令”——“功能按钮”（或控制命令工具栏的“功能按钮”），当前操作模式转为“非自复式按钮操作”，点击方向口改方按钮，点击菜单“控制命令”——“执行命令”（或控制命令工具栏的“命令下达”）。确认方向改变、车次、股道、进路序列正确后，下达执行命令。

非常站控：当向正向发车时，则由值班员指示助理值班员（内勤）按压列车始终端按钮，办理发车进路，即可自动改变运行方向；当向反向发车时，则由值班员指示助理值班员（内勤）先按下允许反方向按钮，然后按压列车始终端按钮，办理发车进路，即可自动改变运行方向。

7. 故障解锁：

分散自律模式：进路普通解锁时若某区段不能正常解锁时，使用此命令进行解锁。点击菜单“控制命令”——“进路命令”——“故障解锁”（或控制命令工具栏的“区故解”按钮），当前操作模式转为故障解锁。移动鼠标到道岔或无岔区段上，鼠标指针成十字型，鼠标指针旁边显示对象名称。鼠标点击此对象将其选中。点击控制命令工具栏的“命令下达”（或菜单“控制命令”——“执行命令”）。通过口令认证，才能执行此命令，此命令带铅封。若命令成功，对象上的白光带消失。

非常站控：区故解按钮+输入口令+待解锁的区段按钮。

8. 上电解锁

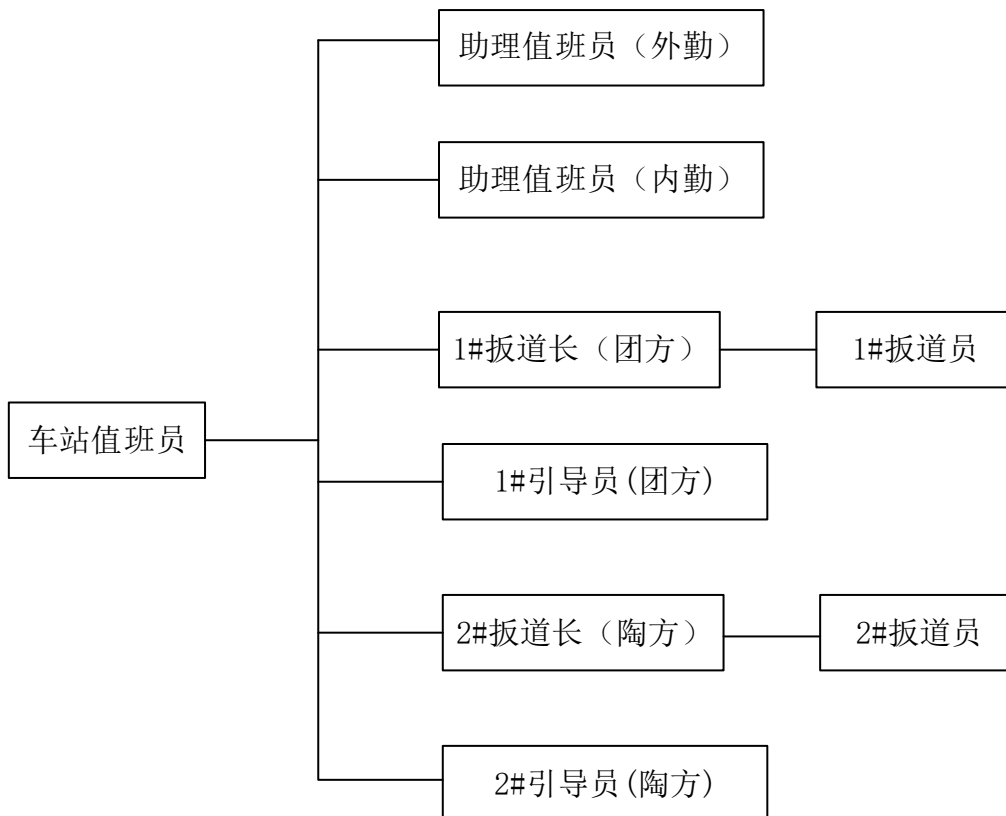
联锁机刚启动时使用。鼠标点击菜单“控制命令”——“上电解锁”，当前操作模式转为“上电解锁”。点击菜单“控制命令”——“执行命令”（或控制命令工具栏的“命令下达”）。通过口令认证，才能执行此命令，此操作带铅封。

§ 2 非常办法

第52条 无联锁条件下接发列车办法

按《技规》第49、231、310-312、315、320、321-323、359、365、381条，《铁路接发列车作业》，《行规》8、9、22、70、71、72、76、78、82、87、92、93、118、140条之规定办理，并补充如下：

一、组织指挥系统



非正常情况下，车站管理人员不到岗严禁办理行车。确认区间、接车线空闲，确认进路、凭证实行“双人核对”制度。

二、确认区间空闲办法

1. 助理值班员（内勤）根据区间监督表示灯、TDCS系统（TDCS系统不能正常使用时根据《行车日志》）、各种行车表示牌确认区间空闲后，向车站值班员汇报。

2. 车站值班员得到汇报后，根据区间监督表示灯、TDCS系统（TDCS系统不能正常使用时根据《行车日志》）、各种行车表示牌再次确认区间空闲。

三、确认接车线路空闲办法

1. 能从设备上确认接车线路空闲时。由助理值班员（内勤）根据信号操作终端上接车线路无占用表示，确认接车线路空闲后，向车站值班员汇报。车站值班员得到汇报后，再次检查确认接车线路。

2. 不能从设备上检查确认时，车站值班员应指示助理值班员（外勤）、扳道长现场检查确认。检查完毕，确认空闲后，由助理值班员（外勤）向车站值班员汇报。

四、接发列车进路的准备办法

严格按照《成都局集团公司接发列车作业安全控制办法》“非正常情况下接发列车作业补充规定”的限制条件办理非正常接发列车作业，不得随意突破作业限制条件。

（一）接发列车进路的准备方法。无联锁或联锁失效准备进路前，车站须指派胜任人员按规定检查确认线路、道岔空闲（联锁正常区段通过信号操作终端，无联锁或联锁失效区段须现

场检查确认）。

1. 部分联锁失效时非故障区段进路准备方法。遇设备故障需准备进路时，非故障区段室内信号操作终端准备进路应采取“正排调车进路”、“反排调车进路”的方式依次选择，不能排列调车进路时采取室内信号操作终端“单操单锁”的方式准备进路；室内准备的进路通过调车进路白色光带、接通光带按钮确认进路上的道岔开通位置正确（无接通光带按钮功能的通过道岔位置显示确认）。

2. 无联锁或联锁失效区段进路准备方法。

（1）进路上无联锁或联锁失效的所有道岔（不论对向、顺向）及邻线上无联锁的防护道岔不在所需位置时，车站值班员指派扳道人员（胜任人员）现场手摇道岔至所需位置（分动外锁闭道岔须分别将密贴尖轨、斥离尖轨手摇至所需位置），扳道人员确认道岔开通位置正确后再使用钩锁器加锁。

（2）现场准备进路手摇道岔时，扳道人员须确认转辙机箱内道岔锁闭“咔嚓”声后停止摇动，再确认尖轨密贴于基本轨（分动外锁闭道岔还须确认斥离尖轨远离基本轨）且道岔开通位置正确。如手摇道岔听不到道岔锁闭“咔嚓”声（包括2个及以上转辙机有任一个不能摇到位）时，车站应通知工务、电务人员处理，确保道岔锁闭到位再使用钩锁器加锁。

（二）联锁失效时防止道岔扳动的办法。

1. 部分联锁失效时非故障区段防止道岔扳动的办法。

在锁闭非故障区段进路（道岔）前，须先确认进路正确，再按以下方式锁闭进路：

（1）能采取排列进路方式锁闭进路时，通过进路光带锁闭进路。

（2）不能采取排列进路方式锁闭进路时，通过道岔单锁方式锁闭进路。

（3）按规定符合使用引导总锁闭按钮条件时，通过引导总锁闭方式锁闭进路。

2. 无联锁或联锁失效区段防止道岔扳动的办法。

扳道人员现场确认进路上无联锁或联锁失效的所有道岔（不论对向、顺向）及邻线上无联锁的防护道岔在所需位置后，再以钩锁器加锁。对进路上的故障分动外锁闭道岔（不论对向、顺向），须现场确认密贴尖轨、斥离尖轨开通位置均正确后，方可使用专用钩锁器对密贴尖轨、斥离尖轨加锁，经确认无误后，向车站值班员汇报。

3. 道岔加锁位置的相关规定。

（1）严格按照《行规》第87条的规定，车站会同工务、电务部门确定具体加锁位置，并在确定的位置（分动外锁闭道岔在斥离尖轨、密贴尖轨相对处）由工务部门进行标记作为道岔钩锁点，发现标记颜色脱落、不清晰时，应重新涂漆。同时，车站要组织工务、电务部门将道岔钩锁点标记纳入站区设备联合检查。

（2）车站各类型道岔（接发列车进路上的所有道岔及邻线上的防护道岔）钩锁器加锁位置及数量明细如下：

本站道岔类型		车站道岔编号	密贴尖轨钩锁器		斥离尖轨钩锁器		注意事项
			加锁位置	数量	加锁位置	数量	
9号及以下道岔	普通道岔	5, 15, 17, 19, 33, 39, 49, 51, 53, 55, 57, 59, 61, 63, 65, 67, 69, 71, 73, 6, 8, 18, 20, 26, 28, 34, 40, 46, 48, 58, 60, 62, 64, 66, 76, 84, 86, 88, 90, 92,	道岔尖轨第一牵引点后第一枕空处	1			遇道岔加锁位置不便时，可向规定的加锁位置前移（第一牵引点除外）或后移1个枕空。
本站道岔类型		车站道岔编号	密贴尖轨钩锁器		斥离尖轨钩锁器		注意事项

			加锁位置	数量	加锁位置	数量	
12号道岔 (尖轨长度7.7m以上)	普通道岔	1, 31, 43, 47, 32, 52, 56, 68, 70, 72, 74,	道岔尖轨第一、第二牵引点后第一枕空间处	2			遇道岔加锁位置不便时,可向规定的加锁位置前移(第一牵引点除外)或后移1个枕空。
12号道岔 (尖轨长度7.7m以上)	分动外锁闭	3, 7, 9, 11, 13, 21, 23, 25, 27, 29, 35, 37, 41, 45, 2, 4, 10, 12, 14, 16, 22, 24, 30, 36, 38, 42, 44, 50, 54,	道岔尖轨第一、第二牵引点后第一枕空间处	2	密贴尖轨加锁位置的对应处	2	遇道岔加锁位置不便时,可向规定的加锁位置前移(第一牵引点除外)或后移1个枕空。

五、接发列车进路的检查、确认办法

(一)部分联锁失效的非故障区段能通过信号操作终端检查、确认进路(包括应加锁道岔在信号操作终端上单独锁闭)时,助理值班员(内勤)可通过信号操作终端上的进路光带、道岔位置表示等功能检查、确认进路正确。确认正确后,向车站值班员汇报。车站值班员得到汇报后,再次检查确认接发列车进路正确。

(二)无联锁或联锁失效区段不能通过信号操作终端检查、确认进路时,扳道长、扳道员严格执行双人核对制度,根据车站值班员的命令,逐个道岔检查,确认进路正确,相关道岔加锁后,向车站值班员汇报。

(三)发车时,助理值班员(外勤)与发车端扳道员进行对道检查确认进路正确后,方可递交行车凭证。

六、使用引导信号的规定

按《行规》(普速)第82条之规定办理,并补充如下:

1.当遇接车进路上的轨道电路区段红光带,进站信号机故障不能开放进站信号,接车进路上的道岔失去表示等情况时,须开放引导信号接车。

2. 开放引导信号的接车规定

(1)当接车进路上的非道岔区段轨道电路红光带,道岔区段轨道电路红光带(道岔在所需位置)、进站信号机故障不能开放进站信号时,车站值班员确认接车进路准备妥当后,指示助理值班员(内勤)开放引导信号接车。

(2)接车进路上的道岔失去表示,道岔区段轨道电路红光带(道岔不在所需位置)接车时,车站值班员确认接车进路准备妥当后,指示助理值班员(内勤)先使用引导总锁闭对咽喉道岔进行锁闭后,再开放引导信号接车。

(3)如进站信号机内方第一轨道电路故障,开放引导信号后,助理值班员(内勤)必须在15s倒计时结束前重复点压引导信号按钮,始终保持引导信号在开放状态直到确认列车头部进入进站信号机内方后为止。

七、派引导员接车的规定

按《技规》(普速)第359条、《行规》(普速)第82条之规定办理,并补充如下:

1. 引导信号不能开放时,应派引导员引导接车。

2. 车站值班员在申请引导手信号接车调度命令，确认接车进路正确后，方可命令引导员出务接车。

3. 引导员在接到车站值班员出务引导接车的命令后，应立即前往进站信号机外方适当地点显示引导手信号接车。

4. 列车进路未准备好，不得派出引导人员接车。派出引导人员接车后，严禁变更引导接车进路。如遇危及行车安全必须变更时，应先告知引导员停止引导，得到引导员停止引导的报告后方可变更列车进路。

八、行车凭证填写、核对及交递办法

按《行规》（普速）第76条之规定办理，并补充如下：

1. 车站值班员确认进路准备妥当后，方可填写行车凭证。
2. 填写的行车凭证，车站值班员应认真确认，并与助理值班员（外勤）相互检查、核对，确认无误后，方可加盖站名印。
3. 行车凭证由车站值班员指派助理值班员（外勤）在机车处交付司机。

九、调度命令的核对、交递办法

按《行规》（普速）第22、76条之规定办理，并补充如下：

1. TDCS系统正常时，车站值班员使用TDCS系统签收、打印调度命令并与行调核对。
2. TDCS系统故障时，车站值班员使用电话抄收调度命令，按规定填记《调度命令登记簿》（《技规》附件7），并与行调复诵、核对。
3. 语音记录装置良好条件下，符合使用列车无线调度通信设备发布、转达调度命令内容的，车站值班员可使用列车无线调度通信设备向列车司机转达调度命令。需向司机交付书面调度命令时，本站由助理值班员（外勤）负责向司机交付。
4. 向司机交付书面调度命令时，助理值班员（外勤）接到调度命令后，填写《票据交接签认登记簿》，填写完毕后，按车站值班员指示，携带一式两份调度命令和《票据交接签认登记簿》，前往机车处与司机办理交付。助理值班员（外勤）与司机核对调度命令无误后，共同在《票据交接签认登记簿》上签字，调度命令一份交司机，一份司机签字后留存。交付完毕后，立即向车站值班员汇报。

第53条 电话中断时的行车补充办法

按《技规》第324-328条，《行规》第75、79条之规定办理，并补充如下。

一、行车办法的规定

本站至 团结村 站间为双线区间，电话中断时按 时间间隔 法办理行车；
本站至 陶家场线路所 间为双线区间，电话中断时按 时间间隔 法办理行车；

二、优先发车站的规定

1. 未办理闭塞时，本站至 团结村 站间兴路上行线 本站 站为优先发车站；
本站至 团结村 站间兴路下行线 团结村 站为优先发车站
2. 未办理闭塞时，本站至 陶家场线路所 间兴路下行线 本站 站为优先发车站；
本站至 陶家场线路所 间兴路上行线 陶家场线路所 站为优先发车站

三、一切电话中断后，连续发出同一方向的列车时，间隔时间的规定

区间	列车种类	区间运行时分 (min)	两列车间隔时间 (min)
团结村	旅客列车	12	不少于15
	货物列车	20	不少于23
陶家场	旅客列车	8.30	不少于13
	货物列车	12	不少于15

四、行车凭证的填写和检查确认办法

按《行规》（普速）第76条之规定办理，并补充如下：

1. 一切电话中断后，占用区间的凭证为红色许可证，由车站值班员负责填写。
2. 车站值班员认真确认与助理值班员（外勤）相互检查、复诵，确认无误后，方可加盖站名印。

五、非优先发车站接入第一趟列车的规定

电话中断后，非优先发车站在未得到优先发车站“准接你站发出的列车”的通知书前，应做好接车准备，在确认列车车次后及时办理接车。

六、电话中断后，信、联、闭设备使用方法

本站至团结村站、陶家场线路所为双线自动闭塞区间，按《技规》（普速）第324条执行。

七、电话中断时确认区间空闲办法：

本站至团结村站、陶家场线路所均为双线自动闭塞区间，无须确认区间空闲，但只准发出正方向的列车。

八、一切电话中断时禁止发出的列车

按《技规》（普速）第328条、《行规》（普速）第79条执行。

第54条 天气恶劣时接发列车办法

天气恶劣是指遇有暴风雨雪、浓雾致使行车人员距200m看不清列车、调车信号显示。天气恶劣时，按《技规》（普速）第231、338、354、357、364、410条、《行规》（普速）第56、100条之规定办理，并补充如下。

1. 遇大雾（大风、暴雨、大雪、雾霾）等天气恶劣，信号机显示距离不足 200 米，车站值班员得到机车乘务员的通知后，须立即报告列车调度员，列车调度员应及时发布调度命令，改按《技规》 338 条天气恶劣难以辨认信号的办法行车。

2. 在同意预告时，站内须保证有空闲线路，邻站列车发出后，停止影响接发列车进路的调车作业，并开放进站信号；发车时，应在开车前5分钟开放出站信号，站停时间不足5分钟时，于列车停妥后开放出站信号。

3. 正常情况下，接发列车人员按本《站细》第42条规定的作业办法检查线路空闲、准备进路、确认进路。设备故障情况下，接发列车人员按本《站细》第52条规定的作业办法检查线路空闲、准备进路、确认进路。

4. 在昼间遇降雾、暴风雨雪及其他情况，致使停车信号显示距离不足1 000 m，注意或减速信号显示距离不足400 m，应使用夜间信号。

第55条 电化区段接触网停（断）电的接发列车组织办法

按《行规》第31、93、130、139、152、155、156条之规定办理，并补充如下：

一、站内接触网停电时的接发车办法

1. 站内接触网停电时，车站值班员应在信号操作终端旁揭挂接触网停电表示牌，并采取防护措施，封闭相应信号机按钮。

2. 禁止接发电力机车及电力机车牵引的列车；

3. 需接发车时，车站值班员应与行调、邻站确认机车类型（内燃）后，方可办理接发车作业。

4. 接触网停电安全卡控措施：

停电区域	行车限制内容	卡控措施
陶家场-团结村下行供电臂	1. 禁止接发白市驿-团结村下行线电力机车及电力机车牵引的列车 2. 禁止接发白市驿-陶家场下行线电力机车及电力机车牵引的列车 3. 电力机车禁止越过2#、24#、30#、38#、42#、50#、3#、7#、13#、21#、27#、35#、45#反位。	1. 钮封X、SN信号机 2. 揭挂“陶家场-团结村下行供电臂”停电表示牌 3. 将2#、24#、30#、38#、42#、50#、3#、7#、13#、21#、27#、35#、45#开通 I 道并单锁。
陶家场-团结村上行供电臂	1. 禁止接发白市驿-团结村上行线电力机车及电力机车牵引的列车 2. 禁止接发白市驿-陶家场上行线电力机车及电力机车牵引的列车 3. 电力机车禁止越过11#、9#、29#、37#、41#、54#、44#、36#、22#、16#、10#、4#反位。	1. 钮封XN、S信号机 2. 揭挂“陶家场-团结村上行供电臂”停电表示牌 3. 将11#、9#、29#、37#、41#、54#、44#、36#、22#、16#、10#、4#开通 II 道并单锁。

二、区间接触网停电时的接发车办法

1. 区间接触网停电时，车站值班员应在信号操作终端旁揭挂接触网停电标识牌，并将相应停电区间的进站信号机钮封。

2. 禁止接发电力机车及电力机车牵引的列车；
3. 需接发车时，车站值班员应与行调、邻站确认机车类型（内燃）后，方可办理接发车作业。

4. 接触网停电安全卡控措施

供电臂名称	行车限制内容	卡控措施
团结村站上行供电臂	禁止接发白市驿-团结村上行线电力机车及电力机车牵引的列车	1. 钮封 XN 信号机 2. 揭挂“团结村站上行供电臂”停电表示牌
团结村站下行供电臂	禁止接发白市驿-团结村下行线电力机车及电力机车牵引的列车	1. 钮封 X 信号机 2. 揭挂“团结村站下行供电臂”停电表示牌
陶家场-珞璜下行供电臂	1. 禁止接发白市驿-陶家场下行线电力机车及电力机车牵引的列车	1. 钮封 SN 信号机 2. 揭挂“陶家场-珞璜下行供电臂”停电表示牌
陶家场-珞璜上行供电臂	1. 禁止接发白市驿-陶家场上行线电力机车及电力机车牵引的列车	1. 钮封 S 信号机 2. 揭挂“陶家场-珞璜上行供电臂”停电表示牌
陶家场一大碑线路所 I 线供电臂	1. 禁止接发陶铜 I 联络线电力机车及电力机车牵引的列车	1. 揭挂“陶家场一大碑线路所 I 线供电臂”停电表示牌
陶家场一大碑线路所 II 线供电臂	1. 禁止接发陶铜 II 联络线电力机车及电力机车牵引的列车	1. 揭挂“陶家场一大碑线路所 II 线供电臂”停电表示牌
小南海-黄磛供电臂	1. 禁止接发陶铜 I 联络线电力机车及电力机车牵引的列车 2. 禁止接发陶铜 II 联络线电力机车及电力机车牵引的列车	1. 揭挂“小南海-黄磛供电臂”停电表示牌

第56条 其他规定

一、反方向接发列车办法

按《技规》（普速）第312、314、316条，《行规》（普速）第73条之规定办理，并补充如下：

1. 本站双线区间有双向闭塞设备。遇无联锁时，原则上禁止办理反方向接发列车。
2. 车站值班员应根据区间监督表示灯、《行车日志》（含TDCS设备）及各种行车表示牌确认区间空闲。
3. 发车站车站值班员与接车站车站值班员严格执行“三确认”制度，确认区间空闲后，向列车调度员请求发布准许反方向行车的调度命令。
4. 双向闭塞设备正常，反方向发出列车时须使用改方按钮，改方按钮的使用规定按本《细则》第51条执行。
5. 列车无线调度通信设备作用良好时，反方向行车的调度命令由车站值班员利用列车无线调度电话向司机传达并确认司机复诵正确。反方向行车使用路票时，应在路票下方加盖“反方向行车”章。
6. 改方作业过程中区间轨道电路出现闪红时按《行规》（普速）第73条有关规定执行。

二、联锁设备失效时的检查确认办法

按本《站细》第52条执行。

三、站内无空闲线路的接车办法

按《技规》（普速铁路部分）第357条、《行规》第85条之规定办理，并补充规定：

1. 在站内无空闲线路的特殊情况下，得到列车调度员同意后，只准许接入为排除故障、事故救援、疏散车辆等所需要的救援列车、不挂车的单机及重型轨道车

2. 车站值班员应派助理值班员（外勤）确认接车线路内机车车辆停留位置，并通知有关接车线路上的调车指挥人、司机，不得移动机车、车辆。

3. 车站值班员与司机联系或派人确认列车已停妥后，指示助理值班员（内勤）开放调车信号锁闭接车进路，并对进路上的道岔进行单锁；遇无联锁或联锁设备故障时，对接车进路的准备，执行本细则第52条有关规定。

4. 车站值班员确认接车进路准备妥当后，指派助理值班员（外勤），到达接车地点接车。

5. 助理值班员（外勤）登乘机车，将接车线路、线路内机车车辆位置、本列车预定停车位置等事项告知司机，并确认调车信号已开放（联锁设备停用或故障时，执行要道、还道制度），以绿色手信号将列车领入站内。

四. 其他规定：

（一）确认列车整列到达的规定：

1. 轻型车辆，无列尾装置或列尾装置故障、接车进路分路不良、无联锁等非正常情况下，由助理值班员（外勤）现场确认列车整列到达。

2. 现场确认列车整列到达的方法：

（1）确认列车尾部标志（客车为侧灯、货车为列尾装置）完整。

（2）无列尾装置列车须确认尾部车号正确和尾部车辆软管吊起。

（3）单机挂车确认辆数。

（二）轨道电路分路不良相关规定：

按《行规》（普速）第 154 条规定执行。

（三）轻型车辆使用的补充规定：

按《技规》（普速）第 398~401 条及《行规》（普速）第 143 条执行。

（四）非正常情况下填写程序卡的规定：

非正常情况作业时，《非正常情况下接发列车关键作业程序卡》的填写由值班管理人员按作业程序填记。

（五）特定行车办法补充规定：

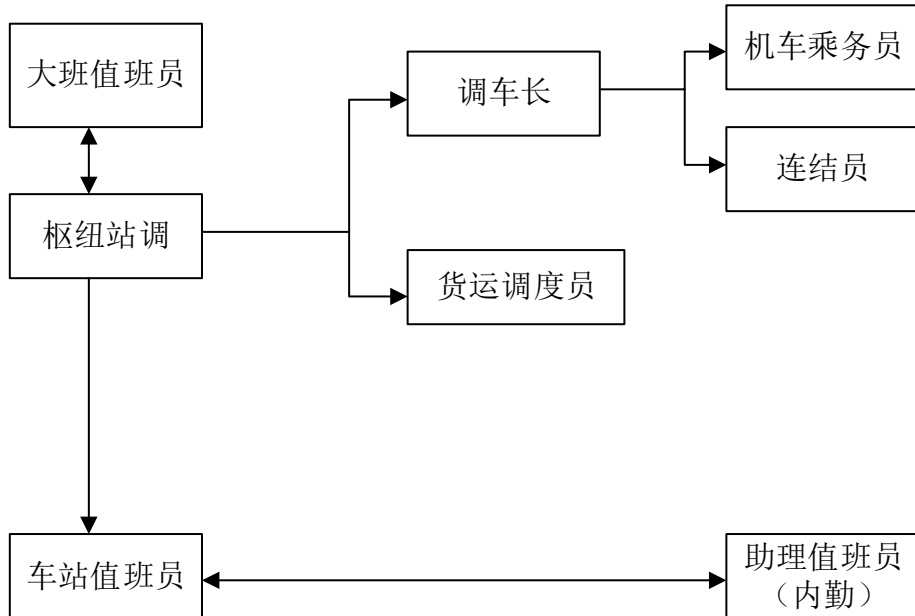
按《技规》（普速）第 381 条、《行规》（普速）第 140 条规定执行。

（六）车站在排列接发列车或调车进路时须确认分路不良区段（含超限绝缘区段分路不良）空闲后，方可在CTC设备上对区段空闲操作，确认分路不良区段不再闪烁，股道、进路序列正确后，方可触发进路，并将分路不良区段的道岔单独锁闭。

（七）非常站控转为分散自律模式后，所有的分路不良区段将会再次闪烁，办理进路时须重新确认分路不良区段空闲。

第四章 调车工作

第57条 组织指挥系统



枢纽站调：负责车站调车作业的领导，及时编制调车作业计划并组织实施，安全、及时地完成调车作业任务。

大班值班员：配合枢纽站调做好调车作业计划的实施。

车站值班员：按照枢纽站调编制的计划，布置内勤助理值班员排列调车进路并监视进路。

内勤助理值班员：在车站值班员的指挥下，协助完成站内调车作业。

调车长：负责调车的指挥工作，按调车作业计划、及时进行调车作业。

连结员：在调车长指挥下，负责分解车列和推进瞭望，确认车辆连接状态，协助调车长完成本班的安全生产任务。

货运调度员：负责为枢纽站调提供编制计划的条件，在接到枢纽站调取、送车通知后及时组织人员到位。

机车乘务员：在调车长的指挥下，认真落实调乘有关规章制度，按调车作业计划进行作业，严格控制机车、确保调车作业安全。

第58条 调车工作管理制度

按《技规》第280、282、290、305、306条，《行规》第7、68条等，《铁路调车作业》之规定办理，并补充如下：

一、休息、着装制：调车人员必须保证班前充分休息，班中按规定着装，佩带齐全。

二、点名预想制：调车人员必须按规定参加交接班，点名考勤，并结合实际开展安全预想活动。

三、对号交接制：调车有关人员实行对号交接，分别对调车有关设备和工具备品、线路、道岔、站内停留车及防溜措施、安全注意事项、站存车揭示板标记等进行交接。

四、作业前准备制：调车长在调车作业前，组织调车人员准备好作业用具并检查、试验良好。

五、分工包线检查制：调车长应对组内人员进行合理分工，接班后必须按分工对现场有关情况进行检查、核对。

六、工具备品管理制：无线调车灯显设备电台、无线调车灯显设备主机、平调电池由调车组人员使用、保管、交接。

七、班后总结制：参加退班会，做好班后总结。

八、调乘工作制度

1. 待乘制度

①机车乘务员出乘前严禁饮酒。

②担当夜间值乘任务的机车乘务员当日13时00分午待，当日20时45分夜间待乘。须提前使用出退勤一体机进行待乘前打卡，并按指定房间和床位卧床休息，卧床休息时间不得少于4小时。

③机车乘务员卧床休息期间必须关闭手机，不准卧床抽烟，不得高声喧哗，严禁看书报、打牌、下棋、聊天等影响休息的行为，严禁遮挡待乘室检查孔。

④严禁在待乘室内私自使用明火、电炉和大功率电器等，杜绝火灾隐患。

2. 出退勤制度

①出乘时间：白班于8时00分前，夜班于1时00分前，中班于18时00分前。

②出乘地点：白市驿站

③出乘机车乘务员必须按规定着装、佩戴标识，证照、规章携带齐全，使用出退勤一体机进行酒精检测合格后，按照要求进行运行揭示核对，按照规定程序办理出乘手续。

④由司机组织召开班前会，开展安全预想，制定安全注意事项和安全风险防控措施。

⑤机车乘务组交班后，由司机带领机班使用出退勤一体机办理退勤手续，转储IC卡数据、音视频数据，途中行车信息按要求填写机调-18。

3. 交接班制度

①机车乘务员交接班严格执行对口交接。

②接班机车乘务员上机车后，必须将IC卡数据输入监控装置并核对无误，查阅机车运行日志了解机车状态，确认机车燃油交接量。

③接班机车乘务员必须对机车进行全面检查，确认主要电器设备、保护装置状态良好，救援防护用品齐全。按程序进行电气动作、制动机试验，检测机车“三项设备”及列尾遥控盒，确认机车运用技术状态符合《技规》相关规定。

④站接作业必须在30min内完成，作业完毕后应立即报告枢纽站调。

⑤班中机车发生故障，机车乘务员必须进行处理，遇超出自检自修处理范围的故障必须进行提票或通知调乘指导更换机车。

⑥交班前机车乘务员必须对机车进行全面检查，做到交班不交活。

4. 劳动安全制度

①机车乘务员班中必须按规定着装，佩戴防护用品。

②机车乘务员上道必须按固定径路行走，横越线路时必须“一站、二看、三通过”，严禁钻车。

③机车乘务员交接班上道必须二人同行。

④严禁反手关车门、反手下机车。

⑤柴油机启动时严禁进入冷却室。

⑥交接班作业二人做好互控，随时注意临近正线列车动态。

5. 机车保养制度

①调乘指导根据机车保养办法明确划分机车保养责任区，并对机车日常保养情况进行督促、检查。

②司机长每周对机车质量、油润进行一次检查，机车辅修前必须完成一次电机、电器吹扫，检查情况做好记录。

③机车乘务员对责任区进行全面日常保养工作，并按照质量要求完成临时安排的机车保养任务。

④机车入库，机车乘务员按规定对机车进行检查、保洁、试验、提票，严禁交班交活，对包保的责任区进行全面保养。

⑤机车小、辅修时调乘指导对机车碎修活填写机统-28。

6. 安全信息汇报制度

①非正常行车信息传递

机车乘务员应向调乘指导、作业车站或就近车站车站值班员报告，车站值班员向值班干部及安全指挥中心报告。

②调乘机车质量信息传递

发生机车动态故障及临、碎修信息时，机车乘务员要及时报告调乘指导，调乘指导向分管调乘副站长报告，调乘副站长根据情况向技术信息科、安全科、调度车间进行备案。

第59条 调车区域的划分及调车机的分工

本条无。

第60条 计划的下达和变更

按《技规》第288、289条，《行规》第47、52、69、97条等，《铁路调车作业》之规定执行，并补充如下：

一、计划的下达（编制）、传达及核对办法

1. 枢纽站调编制计划完毕后，通过平调设备（电话）通知调车长、车站值班员。调车长在站调室打印调车作业计划（连续作业可在司机室通过 STP 系统接收调车作业计划）、车站值班员在运转室打印调车作业计划，机车乘务员在机车室通过 STP 系统接收调车作业计划。

2. 计划打印完毕，枢纽站调通过平调设备（电话）向调车长、车站值班员下达调车计划，并布置作业要求和重点注意事项。

3. 调车长复核计划无误后，将调车作业通知单以及作业要求、安全注意事项亲自向连结员、机车乘务员传达。

4. 车站值班员复核计划无误后，将调车作业通知单以及作业要求、安全注意事项亲自向助理值班员（内勤）传达。

5. 进入军专线前，由大班值班员电话向专用线扳道员传达调车计划，布置重点事项。专用线扳道员逐钩记录、复诵和复核。调车机在一度停车牌处停车，由调车长亲自或指派连结员向专用线扳道员核对调车作业计划。

6. 自轮运转设备在车站作业时计划的编制、传达。

自轮运转设备在车站作业时，由自轮运转设备管理单位向车站提出车列调动需求后，三钩及其以内的调车作业由车站值班员使用语音记录装置良好的列车无线调度通信设备向调车长（司机）传达，调车长（司机）复诵核对无误后方可作业；三钩以上的调车作业由枢纽站调使用调车作业通知单编制调车作业计划后下达给司机。调车长（司机）接到调车作业计划后，应将调车作业计划及注意事项传达到参加调车的所有人员。

7. 运输全过程系统故障时计划传达。

（1）枢纽站调将交班打印的现车进行推定现在车情况，并改用手写计划。必要时，须指派其他人员现场确认现车情况。

（2）枢纽站调手工编制好调车作业计划后，通过录音电话向大班值班员传达布置。

（3）大班值班员手抄调车计划，向调车长、车站值班员传达布置清楚。

二、计划变更

严格执行《技规》（普速）289 条，《行规》52 条关于计划变更的规定，

1. 变更计划时，必须停轮传达；

2. 变更计划时，如不超过三钩时，枢纽站调通过录音电话向车站值班员传达；并通过平调设备向调车长传达，调车长向相关人员传达清楚；

3. 如变更计划超过三钩时，按照本条第一款的规定重新下达、传达及核对计划。

4. 其他机车（本务机车）原则上禁止计划变更，在计划变更前在适当地点交接书面计划。

第61条 使用无线调车调车灯显设备调车的规定

按《铁路调车作业》第 5 章，《技规》（普速）第 282、286、287、288、290、439 条，《行规》（普速）第 45、52 条，《成都局集团公司无线调车设备使用、管理、维修办法》之规定办理，并补充如下：

一、调车人员使用无线调车灯显设备的办法

1. 无线调车灯显设备只准调车作业人员在当班中使用。

2. 无线调车灯显设备使用前必须进行信号、通话实验，实验良好后方准使用。

无线调车灯显设备的试验办法：

调车长、司机、运转室、连结员按以下程序试验电台能否正常发出紧急停车、解锁信令，并检验通话是否良好。

(1)调车长呼叫调车作业相关人员：“X 调试机”，依次发出起动、推进、连接、十车、五车、三车、减速、停车、调车长紧急停车、紧急停车解锁等信令。连结员依次发出紧急停车、紧急停车解锁信令

(2)调车长、司机、运转室、连结员确认接收平调信令正确后，调车长依次呼叫连结员、司机、运转室。

(3)连结员、司机、运转室，依次报：“××(×号)好”。

(4)司机确认 LKJ 显示正确后，应答：“信号显示好”。

(5)调车长确认平调设备通话良好及作业人员试机完毕后呼：“X 调试机完毕”。

3. 手持台、电池、便携式机控器的管理及充电要求

(1)本站调车长、连接员每人配置一台手持台及电池，固定人员使用，由当班人员负责保管。手持台由调车长负责统一对口交接，并在交接班登记簿内进行登记。

(2)便携式机控器由调车长负责管理、交接。安装在机车上的便携机控器由调车长负责取送，与列车运行监控记录装置的连接与撤除工作由司机负责。

(3)各班组调车长、连接员、手持机电池，便携式机控器电池用完后由调车长及时进行充电、保管与交接。

(4)上述设备严禁带离工作场所，发现损坏由调车长按规定程序立即上报。

4. 无线调车灯显设备故障后的作业办法

(1)作业中遇无线灯显设备故障及电池不足报警时，应立即停车处理，并通知值班人员，处置期间不得动轮。

(2)更换无线灯显设备、电池后，调车长需重新组织试机，试机完毕，确认设备正常后，方可动轮。

(3)上述处置后，仍不能正常作业时，调车长停轮通知所有参加调车作业的人员，向车站管理人员报告，管理人员同意并到现场盯控后，方可改用手信号调车。

二、无线调车灯显设备调车作业指令表

操作员	按键指令	辅助语音	信号显示	注释
调车长	红	停车	红一灯亮	
	绿（2S）	起动	绿灯闪烁数次后熄灭	
	绿绿	推进	绿灯亮	
	黄（1.5S）	减速	黄灯闪后绿灯亮	
	黄黄黄	十车	黄灯亮	
	黄黄绿	五车	黄灯亮	
	黄绿	三车	黄灯亮	
	绿红	连结	绿、红灯交替后绿灯亮	
	绿黄	溜放	绿、黄灯交替后绿灯亮	
	红（3S）	紧急停车	二个红灯亮	
连接员 制动员	绿（2S）	调车长解锁	红二灯熄灭	
	红	紧急停车 X号、X号	二个红灯亮	二个红灯亮后封锁调车长的一切指令。
	绿	X号解锁	红二灯熄灭	谁发的紧急停车，只能由同一人解锁，其它人不能解锁。

三、联系通话标准用语及要求

顺号	通话(作业)内容	标准用语
1	呼叫	×××(姓名或编号，下同)：司机为：×调司机

2	回答	×××(或×调司机)有
3	接受任务后回答	×××明白
4	准备工作完毕向调车长报告	×××准备好了
5	风管已摘开、车钩已提开、向调车长汇报	提钩(摘管)好了
6	手闸试验良好, 向有关人员汇报	×××试闸好了
7	上×道连挂时	×道连挂
8	同一线路上多次连挂车组时	连续连挂
9	要求试拉时	试拉
10	检查组连挂状态, 要求顿钩时	顿钩
11	要求司机进行简略制动试验时	(制动)试风, 缓解
12	要求停车时	停车
13	车钩提不开要求坐钩时	坐钩
14	要求前进(稍动)时	前进(稍动)
15	要求后退(稍动)时	后退(稍动)
16	要求鸣笛时	鸣笛
17	要求对货位时	对货位, 货位对好了
18	通知停留车位置距离时	十车、五车、三车
19	需要进入车内处理钩链、摘接风管、调整钩位时	×××处理钩链(调整钩位、摘接风管); ×××处理完毕
20	调车长同意进入车内作业时	同意×××作业
21	向扳道人员要道时	×号扳道员(房)×调进(出)×道
22	扳道人员还道时	×调、×道开通
23	负责要道人员要道后向调车长汇报	×道开通好了, 或×号进路开通好了

第62条 出站调车的有关规定

一、不越出站界调车辆数表

表4-1

区 间	起止点	有效长	使用长度	容 纳 辆 数 (14.3m)	备 注
团结村 (兴路上行线)	XN—D17	128m	88m	6	
团结村 (兴路下行线)	X—D15	128m	88m	6	
陶家场线路所 (兴路上行线)	S—D10	155m	115m	8	
陶家场线路所 (兴路下行线)	SN—D4	50m	10m	0	

二、越出站界调车的规定

本站禁止办理越出站界调车。

三、跟踪出车站调车的规定

本站禁止办理跟踪出站调车。

第63条 接发旅客列车时调车作业的规定

按《技规》(普速)第298、300、301条,《行规》第65条之规定办理,并补充如下。

1. 禁止下列能进入接发旅客列车进路的调车作业:

兴路上行线团结村方向 接发旅客列车的线路	I	3	II	4
禁止向团结村方向 调车作业的线路(与接	II	I、II、5、7	无	II、6、8

发旅客列车进路没有隔开设备)				
----------------	--	--	--	--

兴珞下行团结村方向接发旅客列车的线路	I	3	II	4
禁止向团结村方向调车作业的线路(与接发旅客列车进路没有隔开设备)	无	I、5、7	I	I、II、6、8

兴珞上行线陶家场线路所方向接发旅客列车的线路	I	3	II	4
禁止向陶家场线路所方向调车作业的线路(与接发旅客列车进路没有隔开设备)	II	I、II、5、7	无	II

兴珞下行线陶家场线路所方向接发旅客列车的线路	I	3	II	4
禁止向陶家场线路所方向调车作业的线路(与接发旅客列车进路没有隔开设备)	无	I、5、7	I	I、II

没有隔开设备的线路禁止向能进入接发列车进路的方向进行调车(本务机车在停留线路内摘挂、列车拉道口时除外);有隔开设备的线路需向该方向调车时,必须利用隔开设备进行。

第64条 到发线调车作业办法

按《技规》第300、301条等,普速《行规》第7条之规定办理,并补充如下。

1. 在正线、到发线上调车作业时,必须经车站值班员准许,并按车站规定时间,停止影响接发列车进路的调车作业,严禁抢钩。
2. 在正线、到发线上调车作业时,摘下车辆无论是否影响下一钩作业,均不得停于警冲标外方。
3. 同一股道,一批调车计划通知单上多次进入该线路进行甩挂作业时,第一钩甩下的车辆要按调车计划和要求预留足够车辆的甩车距离。
4. 调车作业遇邻线接发列车时,助理值班员(内勤)要提醒现场调车作业人员。
5. 到发线甩车作业,停留车辆原则上不得越过接车亭位置。
6. 其他按《技规》第300、301条等,《行规》第7条之规定办理。

第65条 转场、越区作业办法

本条无。

第66条 调车工作方法

一、本站禁止采用溜放法进行调车作业。

二、调车工作方法

本站调车工作包括平面牵出作业、编组列车作业、列车摘挂作业、取送车辆作业和停留车作业,严格按《铁路调车作业》TB/T 30002-2020执行。

第67条 驼峰与牵出线作业的有关规定

本条无。

第68条 铁鞋制动的有关规定

本条无。

第69条 使用人力制动机制动的有关规定

本条无。

第70条 使用其它调速设备的规定

本条无。

第71条 要道还道办法

按《技规》第292、442、461、462条，《行规》第45、59条等，《调车作业》之规定办理，并补充如下：

一、非集中区的要道还道办法

本站军专线为非集中区（JZ1#道岔），由专用线指定胜任人员担当扳道员，须严格执行“进要进路，出要出路”的钩钩要道还道制度。

单机或牵引运行时，由司机负责要道；推进车辆运行时，由调车组人员负责要道。专用线扳道员检查道岔位置开通正确并加锁后，使用无线电台以通话方式还道，并显示手信号。

二、集中区联锁设备停用时的调车作业要道还道办法

1. 集中联锁区设备停用或故障时，道岔转为现地人工操纵时，调车作业中必须执行“进要进路，出要出路”的钩钩要道还道制度。

2. 由车站值班员指派胜任人员担当扳道员负责扳道。

3. 单机或牵引运行时，由司机负责要道；推进车辆运行时，由调车组人员负责要道。

4. 无线调车灯显设备良好时，允许司机、调车作业人员和车站值班员（助理值班员（内勤））使用无线调车灯显设备按规定的用语，以通话方式要道和还道；无线调车灯显设备临时故障无法联系时，改用手信号进行要道还道。

5. 一条进路由两个及其以上扳道员准备时，司机或调车组人员向最近端扳道员要道，扳道员间依次由近及远向后一扳道员要道；还道时，由最远端扳道员开始，由远及近依次向前一扳道员还道，最后由最近端扳道员向司机或调车组人员还道。

三、集中区与非集中区间作业办法

由站内进入军专线作业时，单机或牵引运行时，由司机先与助理值班员（内勤）进行调车联控，然后在军专线大门前一度停车，由司机使用平调设备要道，专用线扳道员确认进路正确后，应使用无线调车灯显设备按规定的用语，以通话方式与司机还道。

推进调车作业时，由车列前端调车作业人使用平调设备先与助理值班员（内勤）进行调车联控，然后在军专线大门前一度停车，与专用线扳道员进行要道还道；专用线扳道员确认进路正确后，应使用无线调车灯显设备按规定的用语，以通话方式与调车组还道。

调车组要道人员确认进路无误后，向调车长汇报，方可指挥车列动车。

由军专线进入站内作业时，牵引或单机运行时，由司机先与助理值班员（内勤）进行调车联控，得到进路好的通知后，再鸣笛并使用平调设备与专用线扳道员要道，专用线扳道员准备进路后，使用无线调车灯显设备按规定的用语，以通话方式与司机还道。

四、集中区调车作业时，调车组人员与车站值班员（助理值班员（内勤））之间的联系办法

本站联锁设备正常时，不进行要道还道，由调车作业人员和车站值班员（助理值班员（内勤））使用无线调车设备以通话方式按规定进行“钩钩联控”。

第72条 限制机车类型及调车速度的规定

一、限制的机车类型及调车速度的规定

表4-2

线 路 名 称	限制机车类型	限速地点	调车速度 (km/h)
D33-D45 间	无	轨道衡	10-20
D32-20#岔间	无	轨道衡	10-20

二、其它限制调车速度的要求

按《技规》（普速）第293条、《行规》（普速）第48、57、58、60、61条、GB/7178-2006执行。

第73条 联系信号的补充规定

按《技规》（普速）第442条，《行规》（普速）第162条、第165条规定执行，并补充如下：
二十道显示为：连续显示二道和十道。

第74条 同一线路上的同时作业办法

本禁止两台机车在同一线路两端同时作业。

第75条 天气不良时的作业办法

按《技规》第293、303、410条，《行规》48、44、61、62条等，《铁路调车作业》之规定办理，并补充如下。

一、遇大雾、暴雨等不良天气，瞭望距离不足200m或确认停留车位置有困难时，调车人员于作业前必须准确掌握停留车位置、距离，选好参照物。作业中调车速度应适当降低。必要时，应派人显示信号机（或警冲标）位置、停留车位置的手信号。

二、遇暴风雨雪时，无线调车设备便携台必须用皮套、塑料防雨膜保护。

三、作业中必须同时辅以音响信号。

第76条 禁止溜放线路及其作业的规定

本条无。

第77条 停留车辆的防溜办法

按《技规》第295、305、306、356条，《行规》第7、55、61、68、69条等，《铁路调车作业》《防止机车车辆溜逸管理办法》之规定办理，并补充如下：

一、防溜工具备品

表4-3

线路	存放地点	用 具 数 量 及 编 号				保管人	附 记
		铁鞋	防 溜 枕 木	止轮器	人力制动 机紧固器		
	调车房 (团方)	18 编号为：B13、 B14、B15、B16、 B17、B18、B19、 B20、B21、B22、 B23、B24、B25、 B26、B27、B28、 B31、B32)	无	无	15 编号为 B(1-15)	调车长	

	调车房 (陶方)	14 编号为: B1、B2、B3、B4、B5、B6、B7、B8、B9、B10、B11、B12、B33、B34)			5 编号为 B(16-20)		
	运转室	2 编号为 B29、B30)	无	无	4 编号为 B(21-24)	车站值班员	
	库房		2 编号为 B(1-2)			副站长	

防溜铁鞋及人力制动机紧固器应按备用和常用分别编排号码，固定存放，专人管理，对号交接。

铁鞋编号为车站简称+数字。

(二) 防溜措施

1. 到发线（货物线）停留车辆防溜

(1) 整列停留：站内停留的车辆应连挂在一起，采取人力制动机紧固器、铁鞋对两端车辆进行防溜。

(2) 分组停留：站内停留的车辆不能连挂在一起时，应分组做好防溜措施。在分组采取防溜措施时，两端车组外侧须采用人力制动机紧固器、铁鞋进行防溜，其余车组及两端车组的内侧采用人力制动机紧固器进行防溜。

(3) 一批调车作业中临时停留：采用人力制动机紧固器或铁鞋对两端车辆进行防溜。

(4) 在到发线换挂机车的客车底，须对列车采取铁鞋防溜措施后，方可摘开机车。

(5) 客车、平车、JSQ车、机械保温车等不便于使用人力制动机紧固器防溜的车辆，可采取拧紧车辆的人力制动机进行防溜。

2. 专用线停留车辆防溜

停留车辆应连挂在一起，拧紧两端车辆的人力制动机（或人力制动机紧固器），并以铁鞋牢靠固定，如不能连挂在一起，应分组做好防溜措施。在分组采取防溜措施时，两端车组外侧须采用人力制动机（人力制动机紧固器）、铁鞋进行防溜，其余车组及两端车组的内侧采用人力制动机（人力制动机紧固器）进行防溜。

(二) 禁止停留车辆的地点

安全线1、2、3、4禁止停留车辆。

(三) 防溜措施的采取、撤除责任分工

1. 到发线、货物线以及专用线取送作业时防溜措施的安撤由调车组人员负责。

2. 如遇第一辆车人力制动机故障，采取第二辆车人力制动机防溜。

3. 到发线以及衔接到发线的线路停留货车车辆使用人力制动机（包括人力制动机紧固器）防溜时，车站作业人员应排出该车辆制动主管和副风缸余风，再拧紧该车辆人力制动机（一批作业中除外），确保对停留车辆实施有效防溜措施。

(四) 防溜汇报与揭示

1. 防溜措施采取后，由调车组采取防溜人员向助理值班员（内勤）汇报，助理值班员（内勤）复诵后填记《防溜安全卡控表》，并在防溜揭示系统标注。

2. 防溜措施撤除后，由防溜撤除人员向助理值班员（内勤）汇报，助理值班员（内勤）复诵后与《防溜安全卡控表》核对一致后划掉防溜措施，并在防溜揭示系统作防溜撤除操作。

3. 一批调车作业结束后，调车作业人员应及时将防溜措施情况报告调车长，调车长将停留车防溜措施按现场实际情况与助理值班员（内勤）核对，确保室内揭示与室外一致。

（五）防溜交接、巡视制度

1. 防溜巡视检查分工

（1）站内到发线（包括I、II、3、4、5、6、7、8、10、12线）停留车辆防溜巡视由调车组人员负责。

（2）站内货1线-货4线（14、16、9、11线）停留车辆防溜巡视由货运员负责，其中货1线停留车辆防溜巡视检查由货1线货运员负责，货2线陶方停留车辆防溜巡视检查由货2线1、2、3库货运员负责，货2线团方停留车辆防溜巡视检查由货2线4、5、6库货运员负责，货3、4线团方停留车辆防溜巡视检查由货4线货运员负责，货3、4线陶方停留车辆防溜巡视检查由3线货运员负责。

（2）专用线停留车辆防溜巡视由专用线指定专人负责。

2. 防溜巡视检查要求

（1）站线

交接班防溜巡视：交接班会后，由接班调车组人员、货运员依据分工按规定进行防溜巡视。

班中防溜巡视：班中调车组人员、货运员按规定执行3-4小时防溜巡视。

（2）专用线

由专用线指定专人按规定执行3-4小时防溜巡视。

3. 簿册填记

（1）《防溜交接簿》

货1-2线，货3-4线团方防溜巡视人员处各配置《防溜交接簿》1本，由团方防溜巡视人员负责保管、交接、填记。取送车完毕后，由调车长（或指定连结员）填记《防溜交接簿》，并与团方防溜巡视人员签认交接。

各专用线配置《防溜交接簿》1本，由专用线指定专人负责保管、交接、填记。取送车完毕后，由调车长（或指定连结员）填记《防溜交接簿》，并与专用线指定人员签认交接。

（2）《停留车辆防溜检查巡视登记簿》

站内到发线（包括I、II、3、4、5、6、7、8、10、12线）调车组人员巡视完毕后，填记《电子防溜巡视登记簿》。《电子防溜巡视登记簿》故障时，填记《停留车辆防溜检查巡视登记簿》。

货1-2线，货3-4线团方、陶方防溜巡视人员处各配置《停留车辆防溜检查巡视登记簿》1本，防溜巡视人员巡视完毕后，填记《停留车辆防溜检查巡视登记簿》。

各专用线应配置《停留车辆防溜检查巡视登记簿》1本，专用线人员巡视完毕后，填记《停留车辆防溜检查巡视登记簿》。

第78条 调动、停留装载特种货物车辆的有关规定

一、调动装载特种货物车辆的规定

本站无特种货物装卸作业，如遇特殊情况列车调度员安排在本站进行装载特种货物车辆的调动，按《技规》（普速）第250、293、294、296、305条，《行规》（普速）第27、42、44、48、61条之规定办理，并补充如下。

调动装载特种货物车辆和成组空客车底时，车站值班员应通知值班人员到场，值班人员应检查作业计划和安全措施，并进行现场监督。

二、装载特种货物车辆停留的有关规定。

本站无特种货物装卸作业，原则上不得停留装载特种货物车辆，如遇特殊情况列车调度员安排停留，按《技规》（普速）第250、293、294、296、305条，《行规》（普速）第27、42、44、48、61条执行。

装载爆炸品、气体类危险物品、放射性物品的车辆、救援列车及公务车应固定停放在站内7道，并将线路两端的道岔单操至不能进入该线的位置并加锁。遇特殊情况不能使用固定线路时，由车站值班员明确调整股道方案和安全卡控措施并向车站值班干部汇报，得到车站值班干部同意后方可按调整方案执行。

第79条 装载超限货物车辆调车的规定

按《技规》（普速）第249、250、293、296条，《行规》（普速）第44、61条之规定办理，并补充如下。

1. 本站I、II、5、6线接发超限货物列车或停留装载超限车辆时，禁止相邻线路调动挂有超

限货物的车辆。

2. 装载超限车辆准许在Ⅰ、Ⅱ、5、6、9、11、14、16、J1、J2线停留。

3. 车站调度员应根据超限车辆票据中规定的条件，确认有关的建筑和设备界限、相邻线路间距及邻线停留车情况，向调车长布置计划时重点传达。调车长再向其他调车作业人员传达。

4. 调动超限货物车辆时，邻线不得停留堵门车。超限车辆与邻线停留的机车、车辆或线路上停留的超限车辆与邻线上调动的机车、车辆间的距离不得小于500mm；小于500mm，无安全措施，禁止调车。

5. 调车作业中，超限车辆与固定建筑物或设备的距离在150mm以上时可按规定速度运行；距离在100--150mm之间，速度不得超过10km/h；距离在70--99mm之间时，不得超过5km/h。小于70mm时必须制定安全措施，方可作业。

第80条 电化区段内调车作业的规定

按《技规》（普速）第202、203、205条，《电气化铁路有关人员电气安全规则》，《行规》第31、69、152条之规定办理，并补充如下。

1、电力机车作业范围及调车限制。

（1）电力机车只允许在正线、到发线、牵出线及相关道岔区域进行调车作业。

（2）电力机车禁止进入无网区段，禁止越过19#、31#道岔定位、5#、15#、28#、39#、71#、40#、84#、33#、34#道岔反位

2、接触网线路上的作业限制

电力机车在牵出线作业时，机车距接触网终点需有10 米安全距离。

3、电力机车向无电区调车作业办法

本站禁止电力机车采取“长杆钓鱼”方式调车。

4、作业人员的安全防护

调车作业人员须严格执行《电气化区段人身安全规则》、《铁路车站行车作业人身安全规定》的规定，并补充如下：

（1）调车作业人员搭乘车辆的位置

调车作业人员搭乘车辆时严禁攀登、乘坐车顶及在车顶上站立、行走和站在高于闸台的车帮、车梯及装载的货物上。

（2）人力制动机制动的要求

除客车、平车、JSQ车辆、机械保温车及无法使用人力制动机紧固器的特殊车辆外，其他车辆均不得使用人力制动机采取防溜。

（3）其他安全措施

遇接触网停电，车站值班员通知助理值班员（内勤）揭挂表示牌，避免电力机车误入无电区。

第81条 调车作业连结制动软管的规定

本站所有调车作业必须连通全部制动软管，调车人员通过听最后一辆车辆缓解充风声音、观察鞴鞴伸缩状态确认全列通风良好。

第82条 排风作业的规定

本条无。

第83条 货物线、段管线、岔线取送车办法

按《技规》第293、295、297、298条，《行规》第48、55、69条之规定办理，并补充如下：

一、取送车前的联系办法

（一）货物线

1. 货物线取送车作业前，枢纽站调提前20分钟通知货运调度员取送车计划。

2. 货运调度员根据取送车计划，立即通知外勤货运员，外勤货运员确认现场具备取送车条件后方可向货运调度员汇报。

3. 货运调度员确认现场具备取送车条件后，通知枢纽站调、车站值班员。

4. 车站值班员得到货运调度员现场具备取送车条件的通知，确认《带脱轨器防护信号安撤

使用登记簿》后，方可开始作业。

（二）专用线

1. 专用线取送车前，枢纽站调提前30分钟通知货运调度员取送车计划。
2. 货运调度员根据取送车计划，立即通知专用线人员。专用线人员确认装卸已停止，机具、防护信号已撤除等，具备取送车条件后，方可通知货运调度员。
4. 货运调度员得到专用线具备取送车条件的通知后，方可通知枢纽站调、车站值班员。
3. 车站值班员得到专用线具备取送车条件的通知后，方可开始作业。

二、取送车前检查人员分工及检查办法

作业前，调车长按计划分工亲自或指派连结员检查线路、车辆，并使用记录仪摄录。军专线、粮专线、油专线在专用线一度停车后，调车组人员检查线路、车辆。

三、取送车办法

（一）货物线

1. 单机或车列在货物线平过道前执行一度停车，确认脱轨器已拆除，平过道栏杆放下，平过道安全，方能继续作业。为防控调车车列在推进穿越正线过程中，长时间切割正线带来的安全风险，遇穿越正线向14道、16道推进时，在作业人员提前检查线路、车辆、脱轨器、防护栏杆等，大班长出务对平过道进行防护的情况下，可不在14道、16道平过道执行一度停车。具体作业方式如下：

（1）连结员提前对要进行作业的线路、车辆、脱轨器撤除、装卸停止等关键环节进行检查，并使用记录仪进行摄录，并在平调中汇报检查情况。

（2）大班长在平调中回复：“平过道栏杆放下，在现场看守”，内勤助理值班员得到通知后，方可排列调车信号。

（3）推进过程中，打头连结员认真瞭望，发现异常情况及时使用紧急停车按钮。

（4）大班长看守位置原则上与打头连结员异侧，便于两面能覆盖完全。

（5）遇高站台作业时，打头连结员提前在牵出线换面，并及时与调车长联控，必须同侧作业；遇不便于瞭望时，通知司机需控制速度。

2. 调车组人员按照调车作业计划单及现场货运员要求对好货位。

3. 受14、16线高站台影响，调车人员禁止在高站台侧作业。

4. 货物线停留机车车辆原则上不准占用该线平过道。

5. 在平过道或一度停车牌前执行一度停车后，距停留车不足3车时，调车组可进行徒步领车。

（二）专用线

调车组人员禁止在高站台侧作业。

1. 军专线：

（1）专用线内的道岔由专用线人员负责操纵。

（2）机车或车列前端应在“一度停车”标处一度停车，按本《站细》71条之规定执行要道还道。

（3）调动车列中编有危险货物车辆时，必须按《铁路车辆编组隔离表》（《技规》附件10）、《行规》（普速）第27条的规定进行隔离。

2. 油专线：

机车或车列前端应在“一度停车”标处一度停车。

3. 粮食专用线：

（1）机车或车列前端应在“一度停车”标处一度停车。

（2）衔接专用线的道岔，在作业完毕后，将51#、48#道岔开通安全线。

四、走行线上加锁道岔的检查、扳动办法。

无

五、调动未装卸完车辆和破损车辆的方法。

1. 未装卸完的车辆原则上不准调动，遇特殊情况必须调动时，外勤货运员须组织装卸人员停止作业，整理好车内货物防止倒塌，关好车门车窗，人员全部离开作业车辆，撤除防护信号，货运员检查确认具备调动条件后，方可向货运调度员汇报。

2. 破损车辆原则上不得送入货物线。特殊情况下必须调动时，由调车组人员通知枢纽站调，枢纽站调联系车辆人员进行检查。调动时的方法及速度按车辆人员书面通知要求进行。

六、本站货物线、专用线取送车作业由内燃机车负责。

第84条 手推调车办法

本站禁止手推调车。

第85条 本务机车、企业自备机车在站内作业的规定

按《技规》（普速）第231、282、288、289条，《行规》（普速）第45、52条之规定办理，并补充如下。

一、本务机车仅允许在站内到发线线路进行调车作业，应使用附有示意图的调车作业通知单。

二、作业中变更计划，必须停轮重新下达调车作业计划，并向所有作业人员传达清楚，方可继续作业。

三、本务机车作业时，需安装无线调车灯显设备便携式机控器，作业相关人员应使用其频点相同的平调电台，禁止使用列车无线调度通信设备采用通话方式指挥调车作业。

四、本站无企业自备机车作业。

第86条 调车机车整备、替换办法

1. 机车非生产时间规定

（1）交接班时间：中班18:00—18:30；夜班01:00—01:20；白班08:10—08:30。

（2）机车停轮交接地点：站内D49-D43间。

（3）中午吃饭时间30分钟，夜间不吃饭。

2. 机车整备时间安排：

原则上每20天回段整备一次。具体按照重庆机务段月度计划执行。

3. 回段加油时间安排：

原则上4天到团结村站上油。具体按照重庆机务段月度计划执行。

4. 调车机要进行段、厂修等长时间检修时，重庆机务段须提前2天告知车站，由车站通知设备检修车间到站撤除固定机控器；检修完毕回站时，重庆机务段须提前2天告知车站，由车站通知设备检修车间到站安装固定机控器。替换机站内调车作业使用便携式机控器，由调车长负责便携式机控器的连接、撤除。

第87条 机车出入段办法

本条无。

第88条 其他规定

一、调车作业中，车站值班员和助理值班员（内勤）必须执行“排一钩、划一钩”的作业勾划制度。

二、调车作业压调车信号（无信号机）“原路折返”作业办法：

按《行规》（普速）第59条规定办理

三、变更、取消调车进路的办法

调车信号一经开放，原则上不得随意取消。遇特殊情况确需取消时，单机运行及取消试拉信号时通知司机，带车作业时通知调车指挥人，得到调车指挥人或者司机机车车辆停止移动或没有移动的回复后，方可关闭调车信号。过程中，车站值班员（助理值班员（内勤））应与调车指挥人或者司机正确执行调车联控。

四、轨道电路分路不良区段调车作业按《行规》（普速）154条执行。

五、调车区（集中操纵）联锁失效的作业组织办法

调车区（集中操纵）联锁失效时，现场进路的准备按非集中区进路准备方法办理，道岔扳动及加锁由现场作业人员办理，进路准备好后，由调车人员与现场准备进路人员严格执行要道还道制度。未得到现场准备进路人员进路准备好了的开通手信号，严禁动车。

六、超限绝缘设置的处所及经由超限绝缘调车作业的规定。

1. 超限绝缘设置处所

1#—5#、19#—25#、43#—69#、47#—71#、52#—84#、56#—86#、72#—90#道岔间共7处。

2. 经由超限绝缘调车作业的规定

在超限绝缘区段调车作业时，调车组人员须掌握好停车时机和停留车位置，原则上不得将机车车辆端部停留在警冲标外方；遇特殊情况机车车辆压超限绝缘时，调车组人员须向车站值班员汇报，车站值班员禁止办理与超限绝缘有关的交叉进路。

3. 超限绝缘区段作业限制

序号	设置处所	能否构成平行进路	相互作业影响	作业条件	作业限制
1	1-5#道岔间	当 1#道岔在反位、5#道岔在反位时，能构成平行进路	除能构成平行进路的情况之外，当 1#道岔定位或 5#道岔定位任何一个轨道电路区段被占用（含经由该区段排列进路）时，均将使经由另一个轨道电路区段的进路不能建立。	当 1#道岔反位轨道电路被占用时（含经由该道岔反位排列进路）	禁止占用该超限绝缘相邻的 5#道岔定位轨道电路（含经由该区段排列进路）。
				当 5#道岔反位轨道电路被占用时（含经由该道岔反位排列进路）	禁止占用该超限绝缘相邻的 1#道岔定位轨道电路（含经由该区段排列进路）。
2	19#-25#道岔间	当 19#道岔在定位（曲股）、21/23#道岔在反位时（25/27不限），能构成平行进路	除能构成平行进路的情况之外，当 19#道岔反位或 25#道岔（含 23#道岔定位）任何一个轨道电路区段被占用（含经由该区段排列进路）时，均将使经由另一个轨道电路区段的进路不能建立。	当 19#道岔定位轨道电路被占用时（含经由该道岔定位排列进路）	禁止占用该超限绝缘相邻的 25#道岔或 23#道岔定位轨道电路
				当 21/23#道岔反位轨道电路被占用时（含经由该道岔反位排列进路）	禁止占用该超限绝缘相邻的 19#道岔反位（直股）轨道电路。
3	43#-69#道岔间	当 43#、69#道岔均在反位时，能构成平行进路	除能构成平行进路的情况之外，当 43#、69#任何一个道岔定位被占用（含经由该区段排列进路）时，均将使经由另一个轨道电路区段的进路不能建立。	当 43#道岔反位轨道电路被占用时（含经由该道岔反位排列进路）	禁止占用该超限绝缘相邻的 69#道岔定位轨道电路（含经由该区段排列进路）。
				当 69#道岔反位轨道电路被占用时（含经由该道岔反位排列进路）	禁止占用该超限绝缘相邻的 43#道岔定位轨道电路（含经由该区段排列进路）。
4	47#-71#道岔间	当 47#、71#道岔均在反位时，能构成平行进路	除能构成平行进路的情况之外，当 47#、71#任何一个道岔定位被占用（含经由该区段排列进路）时，均将使经由另一个轨道电路区段的进路不能建立。	当 47#道岔反位轨道电路被占用时（含经由该道岔反位排列进路）	禁止占用该超限绝缘相邻的 71#道岔定位轨道电路（含经由该区段排列进路）。
				当 71#道岔反位轨道电路被占用时（含经由该道岔反位排列进路）	禁止占用该超限绝缘相邻的 47#道岔定位轨道电路（含经由该区段排列进路）。
5	52#-84#道岔间	当 52#、84#道岔均在反位时，能构成平行进路	除能构成平行进路的情况之外，当 52#、84#任何一个道岔定位被占用（含经由该区段排列进路）时，均将使经由另一个轨道电路区段的进路不能建立。	当 52#道岔反位轨道电路被占用时（含经由该道岔反位排列进路）	禁止占用该超限绝缘相邻的 52#道岔定位轨道电路（含经由该区段排列进路）。
				当 84#道岔反位轨道电路被占用时（含经由该道岔反位排列进路）	禁止占用该超限绝缘相邻的 84#道岔定位轨道电路（含经由该区段排列进路）。
6	56#-86#道岔间	当 56#、86#道岔均在反位时，能构成平行进路	除能构成平行进路的情况之外，当 56#、86#任何一个道岔定位被占用（含经由该区段排列进路）时，均将使经由另一个轨道电路区段的进路不能建立。	当 56#道岔反位轨道电路被占用时（含经由该道岔反位排列进路）	禁止占用该超限绝缘相邻的 86#道岔定位轨道电路（含经由该区段排列进路）。

		成平行进路	占用（含经由该区段排列进路）时，均将使经由另一个轨道电路区段的进路不能建立。	路）	区段排列进路）。
				当 86#道岔反位轨道电路被占用时（含经由该道岔反位排列进路）	禁止占用该超限绝缘相邻的 56#道岔定位轨道电路（含经由该区段排列进路）。
7	72#-90#道岔间	当 72#、90#道岔均在反位时，能构成平行进路	除能构成平行进路的情况之外，当 72#、90#任何一个道岔定位被占用（含经由该区段排列进路）时，均将使经由另一个轨道电路区段的进路不能建立。	当 72#道岔反位轨道电路被占用时（含经由该道岔反位排列进路）	禁止占用该超限绝缘相邻的 72#道岔定位轨道电路（含经由该区段排列进路）。
				当 90#道岔反位轨道电路被占用时（含经由该道岔反位排列进路）	禁止占用该超限绝缘相邻的 90#道岔定位轨道电路（含经由该区段排列进路）。

七、关门车确认的相关规定

1. 机后3辆由调车长负责，中部、尾部由调车长指派连结员负责。
2. 中转车“关门车”的确认，由调车长指派连结员负责，并将确认情况向车站值班员汇报。

八、调车信号机故障作业时的规定

当调车信号机故障不能开放时（道岔还能集中操纵，单独锁闭），助理值班员（内勤）准备好进路，并将进路上有关道岔单独锁闭后通知调车长，可以越过一架或数架关闭的调车信号机作业，但每次运行前，必须由助理值班员（内勤）或车站值班员指定本次运行的停车位置；调车长应亲自或指派人员确认进路正确后，方可显示起动信号并指挥机车严格按指定位置停车。调车长与车站值班员、助理值班员（内勤）应加强联系，认真确认，严防臆测行事。

九、X70B型车运用要求

特货公司产权的X70B型车（车型标记前途打B标识）配置AC380V集中供电管线，优先装运冷藏集装箱、隔热集装箱，可单车或成组运输。成组运输时执行以下要求：

1. 每组5辆，顺序为：X70B型车2辆+B23型工作车或装载发电箱的集装箱平车1辆+X70B型车2辆。途中不得拆解，禁止溜放。
2. 特货公司负责连接电缆线，确保运输安全和货物线安全；使用B23型工作车供电时，随车乘务员应确保冷藏集装箱用电持续稳定。

第五章 客货运工作

§ 1 客运工作

第89条 与行车有关的组织指挥系统

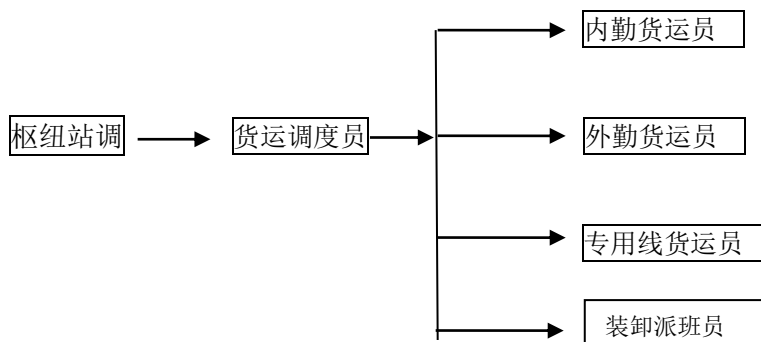
本条无。

第90条 与行车有关的作业办法及联系制度

本条无。

§ 2 货运工作

第91条 与行车有关的组织指挥系统



枢纽站调：根据货物线、专用线装卸作业情况，及时编制取送车计划并组织落实，安全、及时地完成取送车任务。

货运调度员：根据枢纽站调下达的阶段计划，组织货运、装卸人员有序实现阶段货装作业兑现；根据现车状况、装卸车作业进度、日装车计划，及时向枢纽站调提供取送、对位计划；根据调车作业计划，通知外勤货运员到现场配合调车人员接车对位。

内勤货运员：做好需求受理、货运安全、保价、制票、交付、运杂费核收等工作。

外勤货运员：做好装卸车前后“三检”，取送车对货位，及时将装卸作业进度报告给货运调度员。

专用线货运员：认真做好交接检查及汇报工作。检查专用线的待挂车辆货物装载、篷布苫盖、车门、窗、盖、阀关闭及残留物清理等情况，检查完毕后及时向货运调度员汇报。

装卸派班员：全面及时掌握车站货场各货物作业车进度、货位情况、装卸劳力机具情况，按时完成各货物线装卸车任务及附属作业，做好与货运、运转部门的沟通协调。

第92条 货物检查办法（包括到达、出发、装载和加固）

1. 本站到达的货车送入货物线时，由货运调度员通知外勤货运员接车对货位，外勤货运员负责装卸车前“三检”。

2. 货场装卸作业后出发的货车，在外勤货运员进行装卸车后“三检”后，发现问题立即通知有关人员并按规定处理，无问题则通知货运调度员取车。

3. 专用线作业车装卸前后由专用线货运员负责检查交接，发现问题通知专用线企业运输员进行处理，无问题则通知货运调度员可以挂运。

第93条 货物装卸作业的防护办法

一、带脱轨器的装卸防护信号的安设、撤除的登记签认制度及管理使用办法。

（一）带脱轨器的装卸防护信号的使用办法。

1. 带脱轨器的装卸防护信号的安设与撤除由货调单一指挥，安撤人员由脱轨器防护组专人负责。

2. 安设和撤除时机：装卸作业前安设；装卸作业完毕后或因临时取送需要停止后撤除。

3. 防护信号昼间为红色信号牌，夜间或能见度低时应在信号牌中部挂红色信号灯。

（二）《带脱轨器防护信号安撤使用登记簿》设置

1. 运转室设《带脱轨器防护信号安撤使用登记簿》一本，由车站值班员保管，执行货调与车站值班员单一联系制度。

2. 站调室设《带脱轨器防护信号安撤使用登记簿》一本，由货调保管，执行货调与安撤人员单一联系签认制度。

(三) 带脱轨器的装卸防护信号安设、撤除流程

1. 安设：货调通知→安撤人员填记、签字→货调签字、与运转联系交接→安设。

①装卸车作业前，由货调通知安撤人员、外勤货运员准备安设带脱轨器的装卸防护信号，安撤人员与货调在站调室《带脱轨器防护信号安撤使用登记簿》内签认。

②货调通过录音电话或现场与车站值班员办理交接，货调请求用语：“运转室，xx货调XX时XX分请求在XX线安设XX号脱轨器”，运转室同意用语：“XX时XX分同意在XX线安设XX号脱轨器，xx车站值班员”，车站值班员在运转室《带脱轨器的装卸防护信号安撤登记簿》内做好安设记录。

③安撤人员按规定安设带脱轨器的装卸防护信号、外勤货运员检查确认安设完毕后分别向货调进行汇报。安撤人员安设过程中，外勤货运员必须亲自到场监督检查并使用手持机摄录。

2. 撤除：货调通知→撤除→安撤人员填记、签字→货调签字、与运转联系交接

①装卸车作业完毕，由外勤货运员检查确认人员、机具、车外货物处在安全位置后向货调进行汇报，再由货调通知安撤人员撤除防护信号，安撤人员再次确认后会同外勤货运员按撤除流程撤除带脱轨器的装卸防护信号。安撤人员撤除过程中，外勤货运员必须亲自到场监督检查并使用手持机摄录。

②安撤人员撤除带脱轨器的装卸防护信号后，与货调在站调室《带脱轨器防护信号安撤使用登记簿》内签认。

③货调通过录音电话或现场与车站值班员办理交接，货调通知用语：“运转室，xx货调XX时XX分XX线XX号脱轨器已撤除”，运转室复诵用语“XX时XX分XX线XX号脱轨器已撤除，xx车站值班员明白”，车站值班员在运转室《带脱轨器防护信号安撤使用登记簿》内做好撤除记录。

3. 装卸作业中途调车带脱轨器的装卸防护信号撤除流程：

①装卸作业过程中需调车作业时，货调必须提前通知外勤货运员，作业班组在外勤货运员的指导下，对车内货物进行整理、加固并关好车门窗，防止车内货物偏载、偏重、倒塌和位移。

②外勤货运员检查确认人员、机具、车外货物处在安全位置后向货调进行汇报。货调按撤除流程，通知撤除带脱轨器的装卸防护信号。

③调车作业完毕，装卸作业前，货调按安设流程通知安设带脱轨器的装卸防护信号。

(四) 带脱轨器的装卸防护信号的管理

1. 货物线带脱轨器的装卸防护信号由脱轨器班组专人保管在脱轨器室内。

2. 撤除的带脱轨器的装卸防护信号暂不需要归还的放至股道边需距钢轨头部外侧1.5米以上安全位置，并由指定专人现场保管看守或固定位置锁闭，防止被盗和丢失。

第94条 货位、装卸作业能力

一、货位能力

表 5-1

货位名称	地点及邻近线路	使用面积 (m ²)	用 途	货位数	备注
露天高站台	16 线（货 1 线）	20800	堆放板材、石材、轮胎等货物	158	
库房	14 线（货 2 线）	27648	堆放混装、粮食、纸卷等怕湿货物	230	
露天平货位	9 线（货 3 线）	27000	堆放集装箱。	200	
露天平货位	11 线（货 4 线）	27000	堆放钢材、木削片等货物。	200	

二、装卸作业能力：

表 5-2

线路名称	作业类型	机械配备	人员配备	备注	作业方式
------	------	------	------	----	------

16 线（货 1 线）	叉车、人力	叉车 26 台	31	混合派班	人机配合
14 线（货 2 线）	叉车、人力	叉车 66 台	206	混合派班	人机配合
9 线（货 3 线）	机械	门吊 2	22	混合派班	机械
11 线（货 4 线）	机械、人力	门吊 4 龙门吊 4 台 轮胎吊 1 台 木片装载机 2 台	36	混合派班	机械+人力

第95条 直达、成组装车组织办法

1. 月度货物运输计划编制审批完毕后，由货运员负责填记站名别的货流表（铁运—3）并按先远后近的原则，对具备开行直达列车的货流，填记始发直达列车站名计划表（铁运—4）报技术信息科、货运管理部各一份，作为编制次月直达列车开行方案的依据。

2. 货运人员应根据批准的直达列车计划，负责落实货源，组织按计划装车。

3. 凡是直达列车车流，在“运货5”及票据上均要以“0”红标记，对“0”红的车辆，必须优先进货，优先配车，优先取送。

4. 装车必须以当日18点前装妥，当货源落空时，必须提前1天通知货运负责人，车站另行组织货源。

5. 交班分析会要把直达列车执行情况，作为交接重要内容之一，对影响直达列车开行的有关人员必须追究责任，严肃处理，车站每季要总结分析直达列车兑现情况报职能科室，提出改进意见。

第96条 鲜活货物运输作业、货车洗刷消毒的作业条件和联系办法

本条无。

第97条 其他规定

一、危险货物交付作业制度

本站仅专用线办理危险货物中的汽油、柴油罐车到达，在交付时应做到：

1、货运负责人应审核到达柴油罐车收货人的资质是否符合规定；

2、专用线货运员应审核到达货物品名、收货人是否符合《办理规定》，对不符合规定的应及时上报货管部及相关部门。

3、审核收货人领取货物手续、证明文件是否齐全有效。

4、当汽油、柴油罐车到达后，当班专用线货运员应立即与企业运输员办理好交接检查，完毕后及时通知货运调度员及时将车辆调入专用线，并通知专用线做好卸车安全工作；

5、如因特殊情况，汽油、柴油罐车到达后不能及时送入专用线的，在站内停留时间超过3小时或在站内过夜时，当班专用线货运员应立即通知专用线使用单位，由专用线使用单位派人看护，并做好登记，以确保汽油、柴油罐车的安全；

6、在柴油罐车送入专用线前，检查发现有异常情况的，专用线货运员应及时向货运负责人和车站领导汇报，情况严重的，应及时向上级部门报告，及时采取正确应急处置措施，避免事态扩大。

二、中国人民解放军95696部队专用线危险货物运输管理办法

1、凡军专线到达柴油罐车后，当货运调度员应通知枢纽站调及时安排送入专用线，并电话通知军专线卸车，货运员现场监卸，做好卸车安全工作；

2、站内车辆：如因特殊情况到达汽油、柴油罐车不能及时送入专用线，在站内停留时间较长超过3小时或在站内停放过夜，当班专用线货运员应向车站值班领导汇报，并通知军专线派人看守，以确保柴汽油、柴油车的安全。

3、异常情况的处理：在未送入专用线前，发现有异常情况，专用线货运员应及时向货运负责人及车站汇报，情况严重的，应向上级有关部门汇报，及时正确采取应急处置措施，避免事态扩大。

三、、专用线检查交接制度

1、交接地点：专用线货运员会同企业运输员，在专用线运输协议规定的地点凭货车调送单办理交接。

2、交接内容：

（1）到达罐车应检查罐车管体及盖阀关闭情况。

（2）车辆上是否有悬挂物。

3、在检查交接中，发现有下列情况之一的车辆不接收。

（1）凭现状交接的货物，发现货物装载加固状态有异状。

（2）车门窗关闭不严（需通风运输的除外），车门插销未插牢固。

（3）卸空罐车盖阀关闭不良，危及行车安全的。

4、不合格车的处理：

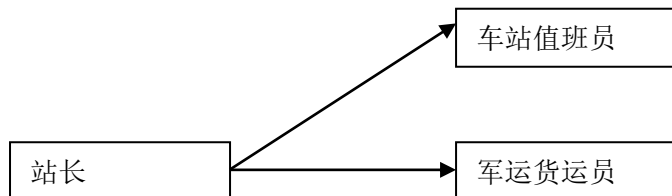
（1）及时通知专用线将不合格车返回专用线进行整理。

（2）由于整理造成货车停时超过运输协议规定时间，对超过的停留时间核收货车延期占用费。

第六章 军事运输工作

第98条 组织指挥系统

一、指挥系统



二、岗位职责：

1. 站长（副站长）：负责本站的军运工作；组织职工迅速、准确、安全、保密地完成军事运输任务；制定军运保障措施；组织职工《军规办法》的学习、考核及向部队宣传《军规办法》及铁路规定；负责军运工作的总结。

2. 车站值班员：在站长的领导下，严格执行有关规定及电文规定，准确无误地办理军运列车的接发及调车工作；密切各工种、有关部门、军代及部队的联系，保证安全正点。

3. 军运货运员：负责核对军运要车手续，“铁路军运付费凭证”，审查军运日请车；了解军运配空到重情况，掌握日装卸车兑现情况；组织货运人员正确办理军运手续，落实装卸工作；提出具体工作要求和安全注意事项；负责军运业务学习。组织装卸车工作，与部队商定装卸车有关事宜，负责装卸车的技术指导及检查；组织军运装卸备品供应，回收工作。准确、保密地办理军运制票与计费。

第99条 接发军用列车前的准备、联系工作

一、军运列车发车前的准备工作

军代表或部队负责人，应向车站了解开车时间；发车前，发车人员应主动与军方联系，经军代表同意后，才能发车。开车前，督促人员提前上车。

二、军运列车接车前的准备工作

1. 军代表应提前将有关军用人员列车和有饮食供应列车的计划通知车站站长。车站值班员及时了解列车运行情况，安排好预计接车股道，提前做好接车准备，并及时通知军代表。

2. 军用列车在车站分解、合并、甩挂车、补减轴时，车站应与军代表共同预先商定作业计划。

三、与部队有关人员的联系工作

1. 由站长或上级指定的人员负责。。

2. 接发军用人员列车，接发车人员应按规定着装，佩戴规定的臂章。

第100条 接发军用列车办法

一、军用货物列车（车辆）的接发

1. 接发军用列车时，助理值班员（外勤）、货运值班员要按规定检查军用列车运行和物资装载加固状态，发现问题会同军代表或军方及时处理。

2. 列车到达后，接车人员要认真与司机办理货票交接，及时核对现车，并与特调核对军运号码、车种、车数、到站（去向），做到准确无误。

3. 对挂有“140”产品和零星“方案”的列车，按有关规定安排接车线路。

二、军用人员列车的接发

1. 接车前车站值班员应与行调核对到开时间；应及时通知接车人员、公安等有关部门作好接车准备。

2. 接车时，助理值班员（外勤）必须提前出务，检查接车线路，监督列车运行。

3. 到达后，由现场军代表向部队介绍列车到开时间和改编中转挂运等有关情况，听取和转报部队的要求，协调部队、车站等有关事宜。对军用装备物资的装载、加固捆绑状态，由军运货运员负责严格检查。

4. 在运输中发生事故，要立即向行调报告，并积极果断地采取应急措施。

5. 开车前5分钟，通知军方代表组织人员上车，助理值班员（外勤）发车前再度确认，人员已上下完毕行车条件已具备，方准指示发车。

6. 接发军用特种列车时，应按上级指示规定办理。

第101条 检查列车运行和装载加固的规定

本条无。

第102条 接发军用列车线路的规定

一、接发军用人员列车的线路。

军用人员列车或挂有三辆以上乘坐军用人员车辆的列车，均须接入I、II、3、4、6、8道。

二、接发军用货物列车的线路。

按文电要求接入规定线路。

三、接发军用列车的有关限制。

按文电要求执行相关限制，对超限军用列车接入I、II、5、6道。

第103条 军用列车编组、隔离、补轴的规定

一、军用列车的编组和隔离

1. 重点及其以上军事运输的列车（车辆）按特调命令编挂。

2. 同一军运号码的车辆，应一次成组编挂，如因车辆故障等原因需分批挂运时，必须经局特调的命令承认。

3. 装载军用危险货物的车辆，应按“军用危险货物铁路运输组织代号表”第11项的规定进行隔离。

4. “140”产品车辆应编组在机车后第15至20位之间，押运人乘坐车可编组在“140”产品车辆之后第五位，靠近“140”产品车辆前后的隔离车禁止编入高出车帮的易于窜动货物的车辆。禁止标有△△△△△隔离标记的车辆与“140”产品车辆编入同一列车。标有△△△隔离标记的车辆与“140”产品车辆应隔离4辆以上，调车机与“140”产品车辆隔离5辆以上。“140”产品车辆与电力机车隔离11辆以上。

5. 编有货车的军用列车编挂关门车时，除有特殊规定外，按照《技规》第262条和《行规》第37条执行货物列车编挂关门车规定。

二、军用列车的补轴

除13辆以上客车编成的军用人员列车，一级整列方案运输和上级有特殊要求的军用列车外，军用列车不满轴时，征得局特调同意，可以补轴。

补轴条件：

1. 不影响军用列车的正点、安全、保密。

2. 补轴的车辆应挂于军用车组的前端或后部。

3. 军用人员列车进行补、减轴作业时，值班管理人员应事先通知乘车部队采取安全措施。

4. 装有毒害品、易燃品、爆炸品、放射性物质、牲畜需要限速和有押运人员的车辆，以及在中间站有甩挂作业的车辆，不得补入军用人员列车。

第104条 军运调车作业计划的编制及有关标记符号的规定

本条按《站细》第23条执行。

第105条 军用车辆调动的有关规定

一、调动军用人员车辆时，作业前通知军代表和部队做好准备。

二、调动“140”产品车辆、注有△W车辆时，按《行规》第99条规定执行。

三、在调车作业中，要严格执行限速连挂、禁止溜放等有关规定，确保人员和物资设备的安全。

第106条 军事专用线取送作业的规定

按专用线运输协议规定办理。

第107条 其他规定

1. 开行超长军列时，按调度命令和上级指示办理。
2. 调动军用车列、车辆时，严格按军方要求、特调命令办理。

附则

第108条 本《站细》由兴隆场车站技术信息科组织白市驿站负责解释。