

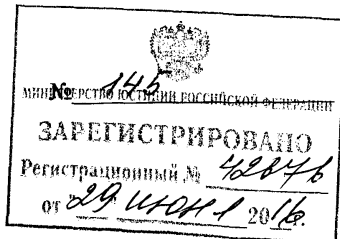


**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**П Р И К А З**

3 ИЮНЯ 2016 г.

Москва



**О внесении изменений в Правила технической эксплуатации железных дорог  
Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта  
Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286**

В соответствии с пунктом 5.2.37 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 32, ст. 3342; 2006, № 15, ст. 1612, № 24, ст. 2601, № 52 (ч. III), ст. 5587; 2008, № 8, ст. 740, № 11 (ч. I), ст. 1029, № 17, ст. 1883, № 18, ст. 2060, № 22, ст. 2576, № 42, ст. 4825, № 46, ст. 5337; 2009, № 3, ст. 378, № 4, ст. 506, № 6, ст. 738, № 13, ст. 1558, № 18 (ч. II), ст. 2249, № 32, ст. 4046, № 33, ст. 4088, № 36, ст. 4361, № 51, ст. 6332; 2010, № 6, ст. 650, № 6, ст. 652, № 11, ст. 1222, № 12, ст. 1348, № 13, ст. 1502, № 15, ст. 1805, № 25, ст. 3172, № 26, ст. 3350, № 31, ст. 4251; 2011, № 14, ст. 1935, № 26, ст. 3801, ст. 3804, № 32, ст. 4832, № 38, ст. 5389, № 46, ст. 6526, № 47, ст. 6660, № 48, ст. 6922; 2012, № 6, ст. 686, № 14, ст. 1630, № 19, ст. 2439, № 44, ст. 6029, № 49, ст. 6881; 2013, № 5, ст. 388, № 12, ст. 1322, № 26, ст. 3343, № 33, ст. 4386, № 38, ст. 4821, № 45, ст. 5822; 2014, № 12, ст. 1286, № 18 (ч. IV), ст. 2177, № 30 (ч. II), ст. 4311, ст. 4325, № 37, ст. 4974, № 42, ст. 5736, № 43, ст. 5901, ст. 5926; 2015, № 2, ст. 491; № 16, ст. 2394, № 17 (ч. IV), ст. 2571, № 20, ст. 2925, № 38, ст. 5300, № 47, ст. 6605, № 49, ст. 6976; 2016 № 1 (ч. II), ст. 242, № 2 (ч. I), ст. 325, № 7, ст. 996, 997, № 16, ст. 2229), **п р и к а з ы в а ю:**

1. Внести в Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 286 (зарегистрирован Минюстом России 28 января 2011 г., регистрационный № 19627), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 12 августа 2011 г. № 210 (зарегистрирован Минюстом России 8 сентября 2011 г., регистрационный № 21758), от 4 июня 2012 г. № 162 (зарегистрирован Минюстом России 28 июня 2012 г., регистрационный № 24735), от 13 июня 2012 г. № 164

(зарегистрирован Минюстом России 18 июня 2012 г., регистрационный № 24613), от 30 марта 2015 г. № 57 (зарегистрирован Минюстом России 23 апреля 2015 г., регистрационный № 37020), от 9 ноября 2015 г. № 330 (зарегистрирован Минюстом России 4 декабря 2015 г., регистрационный № 39978), от 25 декабря 2015 г. № 382 (зарегистрирован Минюстом России 31 декабря 2015 г., регистрационный № 40409), следующие изменения:

1) главу I Правил дополнить пунктом 9.4 в следующей редакции:

«9.4. Составление техническо-распорядительных актов железнодорожных станций осуществляется в соответствии с приложением № 10 к настоящим Правилам»;

2) Правила дополнить приложением № 10 согласно приложению к настоящему приказу;

3) в абзацах первом и третьем пункта 13 приложения № 6 к Правилам слова «нормами и правилами» заменить словами «приложением № 10 к Правилам».

2. Установить, что настоящий приказ вступает в силу через 365 дней со дня официального опубликования.

Министр

М.Ю. Соколов

Верно:  
Главный специалист-эксперт  
отдела документационного обеспечения



О.С. Колушкина

**ИНСТРУКЦИЯ**  
**по составлению техническо-распорядительных актов железнодорожных станций**

**I. Общие положения**

1. В соответствии с пунктом 12 приложения № 6 к Правилам техническо-распорядительный акт железнодорожной станции (далее – ТРА станции) устанавливает порядок использования технических средств на железнодорожных станциях.

2. Инструкция по составлению техническо-распорядительных актов железнодорожных станций (далее – Инструкция) устанавливает образец и содержание ТРА станции.

Владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования устанавливается порядок утверждения, хранения ТРА станции и приложений к ним, а также порядок ознакомления с ними причастных работников.

3. Владельцы инфраструктуры, владельцы железнодорожных путей необщего пользования разрабатывают ТРА станции для железнодорожных станций, а также разъездов, обгонных пунктов, путевых постов (далее - железнодорожные станции) в соответствии с настоящей Инструкцией. ТРА станции не разрабатываются для путевых постов, разделяющих межстанционный перегон, оборудованный полуавтоматической блокировкой, на межпостовые перегоны. Порядок работы путевых постов установлен в приложении № 8 к Правилам.

4. Для постов примыкания железнодорожных путей на перегоне:

а) ТРА станции разрабатывается для постов, на которых управление стрелками осуществляется дежурным по железнодорожной станции, к которой относится данный пост (далее - станция приписки) и имеется возможность передачи их на резервное управление;

б) ТРА станции не разрабатывается для постов, управление стрелками которых осуществляется ДСП станции приписки, при этом отсутствует возможность передачи их на резервное управление. Порядок работы данных постов отражается в ТРА станции приписки.

Порядок работы вспомогательных постов, обслуживающих примыкания железнодорожных путей необщего пользования на перегоне и не являющихся отдельными пунктами при движении поездов, устанавливается отдельными инструкциями, прилагаемыми к ТРА станции. Порядок разработки и утверждения работы вспомогательных постов устанавливается соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

5. ТРА станции не разрабатывается для временных путевых постов, открытых для производства путевых работ в течение календарного года.

Для временных путевых постов, открываемых для производства путевых работ на период более одного года, разрабатывается отдельный ТРА станции.

6. ТРА станции разрабатываются по следующим образцам:

Образец 1 – для сортировочных, пассажирских, пассажирских технических, грузовых и участковых железнодорожных станций (приложение № 1 к настоящей Инструкции);

Образец 2 – для промежуточных железнодорожных станций, разъездов, обгонных пунктов и путевых постов (приложение № 2 к настоящей Инструкции).

Порядок заполнения ТРА станции указан в главе II настоящей Инструкции.

Для отдельных промежуточных железнодорожных станций в зависимости от характера выполняемых операций и технической оснащенности железнодорожных станций по решению владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования допускается составление ТРА станции по Образцу 1.

7. Требования, предусматриваемые ТРА станции, должны соответствовать Правилам, при этом не дублировать нормы действующих нормативных правовых актов, актов владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования, относящихся ко всем железнодорожным станциям.

Не допускается дублирование одних и тех же норм, положений в разных пунктах ТРА станции. При необходимости делаются ссылки на соответствующие пункты ТРА станции.

8. ТРА станции и приложения к нему должны соответствовать фактическому наличию технических средств и технологии работы на железнодорожной станции. Для внесения изменений в ТРА станции составляется акт о внесении изменения в ТРА станции, который является неотъемлемой частью ТРА станции и утверждается в порядке, установленном настоящей Инструкцией.

Основаниями для внесения изменений в ТРА станции являются:

- а) изменения, внесенные в Правила;
- б) изменения, внесенные в нормативную документацию владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования;
- в) изменение путевого развития, консервация, исключение или ввод в эксплуатацию технических средств, изменение порядка, приема, отправления поездов или производства маневровой работы на железнодорожной станции;
- г) изменение технологии работы;
- д) ошибки или опечатки, допущенные при составлении ТРА станции.

9. Переработка ТРА станции производится при наличии 20 актов изменений, если иное не предусмотрено решением владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования.

Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути необщего пользования определяет лицо, ответственное за своевременную переработку и внесение изменений (актуализацию) в ТРА станции.

10. По решению владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования информация, содержащаяся в ТРА станции, может быть отнесена к коммерческой тайне.

## **II. Порядок заполнения ТРА станции**

11. В пункте 1.1 Образца 1 и Образца 2 ТРА станции указывается характер работы железнодорожной станции (сортировочная, пассажирская, пассажирская техническая, грузовая, участковая, промежуточная, разъезд, обгонный пункт, путевой пост), а также присвоенный ей класс (внеклассная, 1, 2, 3, 4 или 5 класса).

Для железнодорожных станций, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования, необходимость присвоения класса железнодорожных станций устанавливается по решению владельца железнодорожного пути необщего пользования.

12. В пункте 1.2 Образца 1 и Образца 2 ТРА станции указываются прилегающие к железнодорожной станции перегоны до ближайшего раздельного пункта, находящегося под управлением ДСП станции, в том числе: путевого поста, управление которым осуществляется ДСП станции; железнодорожной станции, передаваемой на телеуправление стрелками и сигналами от ДСП соседней железнодорожной станции; железнодорожной станции, работающей в некруглосуточном или разрывном режиме, с указанием числа железнодорожных путей на перегоне и установленных средств сигнализации и связи по каждому железнодорожному пути. Для многопутных перегонов, а в необходимых случаях (когда в движении поездов по отдельным железнодорожным путям перегона есть особенности) и для двухпутных перегонов, в этом же пункте указывается установленный в соответствии с Правилами порядок движения поездов по каждому железнодорожному пути.

Для перегонов, не оборудованных устройствами контактной сети, движение по которым осуществляется на автономной тяге, в подпунктах 1.2.1, 1.2.2 Образца 1 и Образца 2 ТРА станции проставляется соответствующая отметка: «Движение поездов осуществляется на автономной тяге».

Также в подпунктах 1.2.1, 1.2.2 ТРА станции дополнительно указывается следующая информация при наличии:

а) перегон оборудован устройствами контроля свободности перегона методом счета осей системы \_\_\_\_ (указывается тип системы);

б) железнодорожная станция находится на участке диспетчерской централизации (далее – ДЦ);

в) железнодорожная станция работает в некруглосуточном режиме работы (кроме случаев работы на ДЦ, телеуправлении) с указанием режима работы (закрытие железнодорожной станции на технологический перерыв, работа по определенным дням недели или определенным часам суток и др.);

г) железнодорожная станция находится на телеуправлении от железнодорожной станции \_\_\_\_\_.

В подпункте 1.2.1 Образца 1 и Образца 2 ТРА станции перечисляются прилегающие к железнодорожной станции перегоны, на которые эта железнодорожная станция отправляет нечетные поезда. Указывается вид тока и род тяги поездов.

В подпункте 1.2.2 Образца 1 и Образца 2 ТРА станции перечисляются прилегающие к железнодорожной станции перегоны, на которые эта железнодорожная станция отправляет четные поезда. Указывается вид тока и род тяги поездов.

В подпункте 1.2.3 Образца 1 ТРА станции перечисляются внутристанционные соединительные и при необходимости участки главных станционных железнодорожных путей, соединяющие отдельные парки железнодорожной станции, по которым осуществляется движение поездов по установленным средствам сигнализации и связи. Порядок отнесения железнодорожных путей к таким категориям устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования. Указанные в подпункте 1.2.3 Образца 1 ТРА станции железнодорожные пути в пункт 1.5 Образца 1 ТРА станции не вносятся.

В ТРА станции Образца 2 такие железнодорожные пути указываются в подпунктах 1.2.1 или 1.2.2 ТРА станции.

Примыкания к железнодорожной станции отдельных перегонов, ведущих на железнодорожные пути необщего пользования, если движение по ним осуществляется поездным порядком (вне зависимости от того, кому они принадлежат – владельцу инфраструктуры, владельцу железнодорожного пути необщего пользования), в подпункты 1.2.1, 1.2.2 Образца 1 ТРА станции не вносятся, а указываются в подпункте 1.2.3 Образца 1 ТРА станции. При наличии таких примыканий к промежуточным железнодорожным станциям они указываются в подпункте 1.2.1 или подпункте 1.2.2 Образца 2 ТРА станции.

Примыкания железнодорожных путей необщего пользования к железнодорожным путям железнодорожной станции, если подача-уборка вагонов осуществляется маневровым порядком, в подпункт 1.2.3 Образца 1 (соответственно в подпункты 1.2.1, 1.2.2 Образца 2) ТРА станции не вносятся, сведения о них указываются в пункте 1.3 Образца 1 (в пункте 2 Образца 2) ТРА станции.

13. В пункте 1.3 Образца 1 (в пункте 2 Образца 2) ТРА станции приводятся краткие сведения о примыкающих к железнодорожной станции железнодорожных путях необщего пользования, в том числе указываются и приписанные к железнодорожной станции железнодорожного пути необщего пользования, примыкающие на прилегающих перегонах.

В случае, когда один железнодорожный путь необщего пользования имеет несколько примыканий к железнодорожной станции, каждое из них записывается как самостоятельное примыкание в отдельной строке.

В графе 1 указываются порядковые номера примыканий железнодорожных путей необщего пользования.

В графе 2 указывается наименование или номер железнодорожного пути необщего пользования и название организации, для обслуживания которой предназначен данный железнодорожный путь (для железнодорожных путей необщего пользования, принадлежащих владельцу инфраструктуры).

Для владельца железнодорожного пути необщего пользования в графе 2 указывается наименование контрагента, железнодорожные пути которого примыкают к железнодорожному пути необщего пользования.

Наименование железнодорожного пути необщего пользования, границы, место примыкания, дополнительные меры безопасности, длины железнодорожных путей (общая и по каждому собственнику) указываются на основании инструкций по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования. В случаях если железнодорожный путь необщего пользования по какой-либо причине не обслуживается (договор расторгнут, отсутствует владелец и т.д.), после его наименования в скобках указывается «железнодорожный путь необщего пользования не обслуживается».

В ТРА станции для железнодорожных путей общего пользования включаются только те железнодорожные пути необщего пользования, которые примыкают непосредственно к железнодорожным путям общего пользования раздельного пункта или железнодорожным путям перегонов. Железнодорожные пути необщего пользования, которые непосредственно не примыкают к железнодорожной станции, в ТРА станции не включаются, данные о них и порядок обслуживания отражаются в ведомости железнодорожных путей необщего пользования, являющейся приложением к ТРА станции, и инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

В графе 3:

- а) для железнодорожных путей необщего пользования, принадлежащих владельцу инфраструктуры, делается отметка «владелец инфраструктуры»;
- б) для железнодорожных путей, принадлежащих предприятию, организации, делается отметка «владелец железнодорожного пути необщего пользования»;
- в) для железнодорожных путей необщего пользования одного примыкания, принадлежащих владельцу инфраструктуры (часть железнодорожных путей и стрелок) и предприятию, организации (часть железнодорожных путей и стрелок), делается отметка «владелец инфраструктуры-владелец железнодорожного пути необщего пользования».

В графе 4 указываются места примыкания и границы железнодорожных путей необщего пользования.

Устанавливаются следующие места примыкания железнодорожных путей необщего пользования:

- а) стрелкой № \_\_\_\_;
- б) стрелкой № \_\_\_\_ к железнодорожному пути \_\_\_\_;
- в) стрелкой № \_\_\_\_ на продолжении железнодорожного пути № \_\_\_\_;
- г) на продолжении железнодорожного пути № \_\_\_\_.

Устанавливаются следующие границы железнодорожных путей необщего пользования:

- а) предельный столбик стрелки № \_\_\_\_;

- б) передний стык рамного рельса стрелки № \_\_\_\_;
- в) изолирующие стыки светофора;
- г) светофор;
- д) асигнальный знак «Граница железнодорожного пути необщего пользования»;
- е) въездные ворота предприятия.

В графе 5 указывается какими предохранительными устройствами, предотвращающими самопроизвольный выход железнодорожного подвижного состава с железнодорожного пути необщего пользования из числа указанных в пункте 28 приложения № 1 к Правилам, оборудованы примыкания:

- а) предохранительный тупик № \_\_\_\_;
- б) охранная стрелка № \_\_\_\_;
- в) сбрасывающий башмак № \_\_\_\_;
- г) сбрасывающий остряк № \_\_\_\_;
- д) сбрасывающая стрелка № \_\_\_\_.

При отсутствии указанных устройств в графе 5 указывается «нет».

В ТРА станций, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования, кроме того заполняется перечень железнодорожных путей общего пользования.

В случае, когда один железнодорожный путь общего пользования имеет несколько примыканий к железнодорожной станции, каждое из них записывается как самостоятельное примыкание в отдельной строке.

В пункте приводятся краткие сведения о примыкающих к железнодорожной станции железнодорожных путях общего пользования, примыкающие на прилегающих перегонах.

В графе 1 указываются порядковые номера примыканий железнодорожных путей общего пользования.

В графе 2 указывается наименование железнодорожного пути общего пользования.

В графе 3 железнодорожные пути общего пользования, принадлежащие владельцу инфраструктуры, отмечаются словом «владелец инфраструктуры».

В графе 4 указываются места примыкания и границы железнодорожных путей общего пользования.

Устанавливаются следующие места примыкания железнодорожных путей общего пользования:

- а) стрелкой № \_\_\_\_;
- б) стрелкой № \_\_\_\_ к железнодорожному пути \_\_\_\_;
- в) стрелкой № \_\_\_\_ на продолжении железнодорожного пути № \_\_\_\_;
- г) на продолжении железнодорожного пути № \_\_\_\_.

Устанавливаются следующие границы железнодорожных путей общего пользования:

- а) предельный столбик стрелки № \_\_\_\_;
- б) передний стык рамного рельса стрелки № \_\_\_\_;
- в) изолирующие стыки светофора;
- г) светофор;



д) сигнальный знак «Граница железнодорожного пути необщего пользования»;

е) въездные ворота предприятия.

В графе 5 указывается какими предохранительными устройствами, предотвращающими самопроизвольный выход железнодорожного подвижного состава с железнодорожного пути общего пользования из числа указанных в пункте 28 приложения № 1 к Правилам, оборудованы примыкания:

а) предохранительный тупик № \_\_\_\_;

б) охранная стрелка № \_\_\_\_;

в) сбрасывающий башмак № \_\_\_\_;

г) сбрасывающий остряк № \_\_\_\_;

д) сбрасывающая стрелка № \_\_\_\_.

При отсутствии указанных устройств в графе 5 указывается «нет».

14. В пункте 1.4 Образца 1 (в пункте 2.1 Образца 2) ТРА станции указываются места примыкания и границы с железнодорожными путями, находящимися в ведении других подразделений и организаций, на территории железнодорожных станций в соответствии с пунктом 10 приложения № 6 к Правилам аналогично пункту 1.3 Образца 1 (пункту 2 Образца 2) ТРА станции.

Для железнодорожных станций, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования, указываются места примыкания и границы с железнодорожными путями, находящимися в ведении других подразделений владельца железнодорожного пути необщего пользования (производственных цехов, агрегатов), примыкающих к железнодорожным станциям железнодорожного пути необщего пользования на территории железнодорожной станции, в соответствии с пунктом 10 приложения № 6 к Правилам.

Если железнодорожные пути одного подразделения или организации примыкают к железнодорожным путям другого подразделения или организации, то также указывается место примыкания и граница между ними.

В графе 1 указываются порядковые номера примыканий.

В графе 2 указывается наименование подразделения и организаций владельца инфраструктуры.

Для железнодорожных станций, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования, указывается наименование подразделения владельца железнодорожного пути необщего пользования, производственного подразделения, агрегата.

Графы 3 и 4 заполняются с учетом тех же требований, что и при заполнении граф 4 и 5 в пункте 1.3 Образца 1 ТРА станции.

Порядок заезда и выезда железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути, переданные в ведение других подразделений и организаций владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования, кратко указывается в пункте 3.7 Образца 1 (пункте 27 Образца 2) ТРА станции. Порядок обслуживания и организации движения на таких железнодорожных путях указывается в инструкциях, разрабатываемых владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Перечень подразделений и организаций, для которых разрабатываются такие

инструкции, устанавливает владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути необщего пользования.

Для железнодорожных станций, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования, порядок заезда и выезда железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути, переданные в ведение других подразделений и организаций, кратко указывается в пункте 3.7 Образца 1 ТРА станции. Порядок обслуживания и организации движения на железнодорожных путях, переданных в ведение других подразделений и организаций, указывается в инструкциях, разрабатываемых владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Перечень подразделений и организаций, для которых разрабатываются такие инструкции, устанавливает владелец железнодорожного пути необщего пользования.

15. В пункте 1.5 Образца 1 (в пункте 3 Образца 2) ТРА станции указываются железнодорожные пути, находящиеся в ведении начальника железнодорожной станции. На пассажирских, пассажирских технических, сортировочных, грузовых и участковых железнодорожных станциях принадлежность железнодорожных путей к тому или иному парку указывается в подзаголовках, предшествующих заполнению сведений, характеризующих железнодорожные пути данного парка.

В графе 1 проставляются номера всех железнодорожных путей, в том числе и главных, входящих в парк или группу железнодорожных путей. Номера главных железнодорожных путей обозначаются римскими цифрами.

В графе 2 напротив каждого номера железнодорожного пути указывается его назначение с учетом характера операций, которые выполняются на этом железнодорожном пути.

Для главных и приемо-отправочных железнодорожных путей обязательно указывается тип поездов и направление движения (четное, нечетное), которые следуют по участку.

В графах 3 и 4 указываются стрелки, ограничивающие данный железнодорожный путь (его полезную длину). Для тупиковых железнодорожных путей в графе 3 проставляется номер стрелки, ведущей на этот железнодорожный путь, в графе 4 указывается слово «упора» или «указатель путевого заграждения» (для железнодорожных путей, не оборудованных тупиковым упором). Для железнодорожных путей, продолжением которых являются железнодорожные пути необщего пользования, указывается «границы железнодорожного пути необщего пользования».

Для участков главных и приемо-отправочных железнодорожных путей, которые с одной из сторон ограничиваются не стрелками, а непосредственно маршрутным светофором, в графах 3 – 4 указывается номер стрелки и литер маршрутного светофора. Если участок железнодорожного пути ограничивается маршрутными светофорами с обеих сторон, то их литеры записываются в обеих графах. Маршрутные светофоры, ограждающие выезд с боковых железнодорожных путей, а также выходные и маневровые светофоры в качестве ограничивающих железнодорожные пути не указываются.

В графе 5 указывается полезная длина железнодорожных путей в метрах (в целых числах, округленных в меньшую сторону) в соответствии требованиями главы II Правил.

В необходимых случаях, когда на железнодорожных станциях с электрической изоляцией железнодорожных путей полезная длина одного и того же железнодорожного пути для нечетного и четного направлений будет отличаться более чем на длину одной условной единицы длины состава вагона, в графе 5 должны быть указаны данные отдельно по каждому направлению движения.

В графе 6 указывается вместимость железнодорожных путей, определяемая следующим образом:

а) для главных, приемо-отправочных, сортировочно-отправочных, отправочных, железнодорожных путей приема поездов - из полезной длины, указанной в графе 5, вычитается максимальная длина обращающегося на участке типа поездного локомотива и полученная разность делится на 14. Частное от деления дает вместимость данного железнодорожного пути в условных единицах для определения вместимости железнодорожного пути, эта цифра указывается в графе 6 с округлением до меньшего целого числа. Для участков, где графиком движения предусмотрена двойная тяга поездов или смена направления движения с прицепкой локомотива с хвоста поезда, вместимость таких железнодорожных путей определяется с учетом длины двух локомотивов;

б) для всех остальных железнодорожных путей вместимость определяется как для главных, приемо-отправочных, сортировочно-отправочных, отправочных, но без вычета длины локомотива (кроме вытяжных железнодорожных путей). Для вытяжных железнодорожных путей из полезной длины железнодорожного пути вычитается максимальная длина маневрового локомотива.

Для пассажирских и пассажирских технических железнодорожных станций, осуществляющих операции по приему, отправлению и обработке только пассажирских поездов, вместимость железнодорожных путей в графе 6 указывается в физических четырехосных пассажирских вагонах. В этом случае в примечании к пункту указывается: «Вместимость железнодорожных путей № \_\_\_\_\_ указана в четырехосных пассажирских вагонах длиной 24,54 м».

Вместимость железнодорожных путей, на которых производятся операции с вагонами грузового и пассажирского парков, может быть указана дробью: в числителе – 14, в знаменателе – 24,54. Аналогично для железнодорожных путей, на которые прибывают (выставляются) преимущественно четырехосные цистерны, цементовозы и другие вагоны одного рода с указанием их длины в метрах (до сотой после запятой, без округления).

В графе 7 указывается наличие на железнодорожных путях электрической изоляции (в пределах полезной длины железнодорожного пути).

При наличии электрической изоляции на железнодорожном пути указывается «Есть», при отсутствии электрической изоляции на железнодорожном пути указывается «Нет». Если электрической изоляцией оборудована только часть железнодорожного пути, то указывается протяженность (в метрах) оборудованного участка, а также - с какой стороны (четной или нечетной) от выходного

(маршрутного, маневрового) светофора оборудован электрической изоляцией данный участок железнодорожного пути.

В графе 8 указывается наличие контактной сети на железнодорожном пути (в пределах полезной длины железнодорожного пути). Если контактный провод перекрывает железнодорожный путь полностью, указывается слово «Есть», если контактный провод не полностью перекрывает железнодорожный путь, указывается с какой стороны и на каком протяжении от границы полезной длины железнодорожного пути (светофора, предельного столбика) подвешена контактная сеть.

Если контактная сеть отключена или законсервирована, информация об этом указывается в примечании к пункту.

На железнодорожных станциях стыкования различных видов тягового тока указывается род тока: постоянный, переменный или переключаемый.

В графе 9 указывается наличие и тип путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации. При наличии путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации в графе проставляется тип путевых устройств, а при отсутствии - «Нет». Если устройства действуют только в одном направлении, то в данной графе указывается тип и направление.

В примечании к пункту 1.5 Образца 1 (пункту 3 Образца 2) ТРА станции указываются:

1) длина и тип магистрального (пассажирского и грузового) и маневрового локомотивов, принятых при расчете вместимости главных, приемо-отправочных, отправочных, сортировочно-отправочных, железнодорожных путей приема поездов и вытяжных железнодорожных путей. Для магистрального локомотива указывается тип локомотива, преимущественно обращающегося на участке;

2) наличие на железнодорожных путях железнодорожной станции устройств системы автоматического управления тормозами – САУТ;

3) перечень железнодорожных путей для приема и пропуска пассажирских поездов, обслуживаемых одним машинистом;

4) в соответствии с пунктом 62 приложения № 7 к Правилам перечисляются освещаемые и неосвещаемые указатели путевого заграждения на упорах;

5) наличие на железнодорожных путях колесосбрасывающих (сбрасывающих) башмаков, остряков, стрелок с указанием их номеров, способа управления (централизованное или нецентрализованное) и места установки;

6) наличие незлектрифицированных съездов между электрифицированными железнодорожными путями;

7) станционные железнодорожные пути для отстоя железнодорожного подвижного состава собственников на основании договора с владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования;

8) законсервированные железнодорожные пути и железнодорожные пути, закрытые для движения длительное время (более одного года);

16. В пункте 1.6 Образца 1 (в пункте 3 Образца 2) ТРА станции отражаются следующие вопросы:

в подпункте 1.6.1 Образца 1 ТРА станции указываются железнодорожные пути из числа перечисленных в пункте 1.5 Образца 1 (в пункте 3 Образца 2) ТРА

станции согласно требованиям приложения № 8 к Правилам, которые выделены для приема, отправления и пропуска поездов с ВМ. Указывается также, что в случае временного оставления на железнодорожной станции состава поезда с ВМ без локомотива (за исключением стоянки под технологическими операциями на железнодорожных станциях: смена локомотива, ожидание расформирования и других технологических операций), он должен быть закреплен и огражден переносными сигналами остановки; стрелки, ведущие на соответствующий железнодорожный путь, должны быть установлены и заперты в изолирующем положении; на стрелочные рукоятки (кнопки) пультов управления должны быть навешены красные колпачки. В этом же подпункте указывается порядок выполнения этих операций и их исполнители, а также указываются лица, у которых хранятся ключи от запертых стрелок;

в подпункте 1.6.2 Образца 1 ТРА станции указываются железнодорожные пути согласно требованиям приложения № 8 к Правилам и пункта 33 приложения № 6 к Правилам, предназначенные для стоянки отдельных вагонов с ВМ и цистерн для сжиженных и сжатых газов под давлением, за исключением вагонов, находящихся под накоплением на железнодорожных путях сортировочных парков. Указываются те же требования, что и в подпункте 1.6.1 Образца 1 ТРА станции.

На железнодорожных станциях, на которых не осуществляются операции с грузами ВМ, указывается «Железнодорожная станция операции с опасными грузами класса 1 (ВМ) не осуществляет. Для временной стоянки вагонов с грузами ВМ, в случае обнаружения в пути следования технических и коммерческих неисправностей, когда дальнейшее следование в поезде данных вагонов невозможно, используются железнодорожные пути \_\_\_ (указываются номера);

в подпункте 1.6.3 Образца 1 ТРА станции указываются железнодорожные пути (место), куда следует направлять вагоны с опасным грузом для выполнения мероприятий, указанных в аварийной карточке, при возникновении утечки, разлива груза, пожара.

В данном подпункте также указывается, что в случае маневров по перестановке на железнодорожные пути (место) вагона, у которого возникла аварийная ситуация с опасным грузом и может возникнуть дополнительная угроза для жизни людей и объектов железнодорожной станции, ДСП станции может принять другое решение в зависимости от обстановки.

В случаях, когда для ликвидации аварийной ситуации вагоны направляются на участки главных железнодорожных путей, расположенных на перегоне, расчет норм закрепления для них указывается в пункте 3.9.1 Образца 1 (в пункте 24 Образца 2) ТРА станции;

в подпункте 1.6.4 Образца 1 ТРА станции указываются железнодорожные пути, предназначенные для приема, отправления и пропуска поездов, в составе которых имеются вагоны с негабаритными грузами. Для каждого железнодорожного пути, имеющего ограничение по пропуску, должны быть указаны зоны и степени негабаритности, а также дополнительные условия пропуска таких поездов.

17. В пункте 1.7 Образца 1 (в пункте 4 Образца 2) ТРА станции указывается полный перечень централизованных и нецентрализованных стрелок на

железнодорожной станции и требования по их эксплуатации согласно пунктам 14 - 23 приложения № 6 к Правилам.

В подпункте 1.7.1 Образца 1 (в подпункте 4.1 Образца 2) ТРА станции отражаются вопросы, связанные с эксплуатацией централизованных стрелок.

Указываются все стрелки, в том числе расположенные на железнодорожных путях необщего пользования, железнодорожных путях подразделений или организаций владельца инфраструктуры, управление которыми осуществляется с поста ДСП станции.

Также указываются стрелки, управляемые с постов (колонок) местного управления, если эти стрелки не могут передаваться на центральное управление с поста ДСП станции. Эти посты (колонки) с номерами стрелок записываются отдельно от поста ДСП станции с заполнением всех граф данного подпункта.

В графе 1 перечисляются номера или наименования постов централизации (распорядительных, исполнительных, горочных), с которых осуществляется управление стрелками. На железнодорожных станциях, где пульт управления стрелками разделен на отдельные зоны, в каждой из которых стрелки переводит отдельный дежурный работник ДСП станции или по его указанию оператор поста централизации (далее – ОПЦ), эти зоны должны быть соответственно отражены в графе 1 (каждая зона записывается отдельно).

В графе 2 в последовательном порядке (в строчку) по горловинам в порядке возрастания номеров перечисляются номера всех централизованных стрелок, сбрасывающих стрелок, остряков, башмаков, входящих в тот или иной пост или зону управления. Спаренные стрелки указываются дробью.

В графе 3 для каждого поста или зоны управления стрелками указывается должность работника железнодорожной станции, который переводит стрелки, входящие в этот пост или зону (ДСП станции, ДСП поста, ОПЦ).

В графах 4 и 5 в соответствии с требованиями приложения № 8 к Правилам указывается в каком порядке работник, управляющий стрелками, убеждается в их свободности от железнодорожного подвижного состава перед тем, как осуществить перевод. При этом в условиях нормального действия устройств централизации в графе 4 записывается «по контрольным приборам». При нарушении нормального действия устройств в графе 5 в зависимости от конкретных условий работы указывается: «ДСП станции лично или по докладу \_\_\_\_\_ (должность другого работника)».

Стрелки с подвижным сердечником крестовины также вносятся в перечень в графу 2. Порядок эксплуатации этих устройств, а также порядок их перевода при помощи курбеля с указанием работников, ответственных за выполнение указанных операций, указывается в инструкции о порядке пользования устройствами СЦБ, являющейся приложением к ТРА станции.

В примечании к данному пункту перечисляются:

- а) стрелки, оборудованные устройствами пневмообдувки;
- б) стрелки, оборудованные устройствами электрообогрева;
- в) стрелки, сбрасывающие стрелки, сбрасывающие остряки, колесосбрасывающие (сбрасывающие) башмаки с указанием их нормального положения;

г) стрелки, сбрасывающие стрелки, сбрасывающие острия, колесосбрасывающие (сбрасывающие) башмаки, оборудованные устройствами автовозврата;

д) стрелки с подвижным сердечником крестовины;

е) стрелки, сбрасывающие стрелки, сбрасывающие острия, колесосбрасывающие (сбрасывающие) башмаки, расположенные на железнодорожных путях необщего пользования, железнодорожных путях подразделений или организаций владельца инфраструктуры.

Для стрелок, в том числе охранных, ведущих в предохранительные тупики и не оборудованных устройствами автовозврата, указывается их нормальное положение, обеспечивающее их установку по направлению таких тупиков.

В подпункте 1.7.2 Образца 1 (в подпункте 4.2 Образца 2) ТРА станции перечисляются централизованные стрелки, которые могут передаваться на местное управление (из числа стрелок, перечисленных в подпункте 1.7.1 Образца 1) ТРА станции, и основные условия пользования такими стрелками. Стрелки, которые управляются только с постов (колонок) местного управления и не могут передаваться на центральное управление ДСП станции, в этот подпункт ТРА станции не вносятся (они должны быть включены в подпункт 1.7.1 Образца 1) ТРА станции.

В графе 1 перечисляются номера колонок или постов местного управления.

В графе 2 напротив номера колонки (поста управления) перечисляются номера стрелок (строкой), входящих в колонку (пост управления).

В графе 3 перечисляются работники железнодорожной станции, которым (в соответствии с пунктом 20 приложения № 6 к Правилам) вменено в обязанность переводить стрелки с поста (колонок) местного управления.

Графы 4 и 5 заполняются с учетом аналогичных требований, что и при заполнении граф в подпункте 1.7.1 Образца 1 (в подпункте 4.1 Образца 2) ТРА станции и в зависимости от наличия контрольных приборов на посту (колонке) местного управления.

В случаях, когда посты (колонок) местного управления законсервированы, заполняются только графы 1 и 2, в графах 3 - 5 ставится прочерк.

В подпункте 1.7.3 Образца 1 (подпункте 4.3 Образца 2) ТРА станции приводятся необходимые данные о нецентрализованных стрелках с разбивкой их по постам и районам. Перечисляются нецентрализованные стрелки, обслуживаемые дежурным стрелочного поста, ДСП станции, а также стрелки, входящие в маршрут приема и отправления поездов.

В подпункте перечисляются нецентрализованные стрелки, не обслуживаемые дежурным стрелочного поста (переводятся другими работниками согласно пункту 20 приложения № 6 к Правилам).

В графе 1 колонкой перечисляются номера стрелочных районов, где на железнодорожной станции предусмотрено дежурство старшего дежурного стрелочного поста.

Если старший дежурный стрелочного поста назначается только для контроля за работой дежурных стрелочных постов, то графы 2 - 7, расположенные справа, непосредственно за номером района, не заполняются. Заполнение сведений по этим

графам начинается в этом случае строкой ниже номера района, где колонкой перечисляются сведения о стрелочных постах, входящих в каждый район. Если старшему дежурному стрелочного поста вменено в обязанность также и непосредственное обслуживание поста, то номер этого поста в графе 2 проставляется рядом с номером этого района, а далее колонкой перечисляются сведения о стрелках этого и других постов, входящих в район. Если старший дежурный стрелочного поста непосредственно обслуживает стрелочный пост и других постов под его контролем не имеется, то такой стрелочный пост рассматривается одновременно и как стрелочный район (записываются в одной строке). Если дежурство старших дежурных стрелочного поста не предусмотрено, то графа 1 не заполняется.

На железнодорожных станциях, где отдельные стрелочные посты обслуживаются непосредственно ДСП станции, об этом указывается в конце пункта: «Стрелочные посты \_\_\_\_ обслуживаются непосредственно ДСП станции».

В графе 3 перечисляются номера всех стрелок, входящих в стрелочный пост. Номер стрелки записывается напротив номера соответствующего поста. Каждая стрелка записывается отдельной строкой. При наличии в распоряжении поста устройств, предотвращающих уход железнодорожного подвижного состава и обслуживаемых дежурным стрелочного поста (сбрасывающие стрелки, острия и башмаки), они также записываются в этой графе.

Графа 4 заполняется для тех стрелок, которые должны устанавливаться в нормальное положение в случаях, предусмотренных в пункте 20 приложения № 6 к Правилам. Указываемое положение каждой стрелки должно соответствовать нормальному положению этой стрелки, предусмотренному в таблице зависимости маршрутов, стрелок и сигналов.

В графе 5 в зависимости от того, как запирается стрелка, должны быть проставлены следующие сокращенные обозначения:

ЭЗ – электрозамок;

МЛН – замок Мелентьева;

МЛНк/з – замок Мелентьева с ключевой зависимостью;

ШКЗ-МЛН – шарнирно-коленчатый замыкатель с замком Мелентьева;

ШКЗ-Н – шарнирно-коленчатый замыкатель с навесным замком;

ШКЗ – шарнирно-коленчатый замыкатель;

Н – навесной замок;

З – закладка.

В графе 6 должно быть указано место, где хранятся ключи от запертых стрелок. Для незапираемых стрелок графа 6 не заполняется.

В графе 7 отмечаются сведения о наличии освещения стрелочных указателей стрелок: для освещаемых – словом «есть», для неосвещаемых – «нет».

В примечании к данному пункту перечисляются номера стрелок, сбрасывающих стрелок и остриев, находящихся в ведении начальника железнодорожной станции, но расположенных на территории железнодорожных путей, переданных в ведение подразделений владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования.



Нецентрализованные стрелочные переводы, расположенные на территории железнодорожных путей других подразделений владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования, в подпункт 1.7.3 Образца 1 (подпункт 4.3 Образца 2) ТРА станции, в подпункт 1.7.4 Образца 1 (подпункт 4.4 Образца 2) ТРА станции не вносятся.

В подпункте 1.7.4 Образца 1 (подпункте 4.4 Образца 2) ТРА станции указываются нецентрализованные стрелки, не обслуживаемые дежурным стрелочного поста.

В графе 1 указываются номера (наименование) стрелочных районов, в которые входят нецентрализованные стрелки, не обслуживаемые дежурным стрелочного поста. В случае отсутствия стрелочных районов графа 1 не заполняется.

В графе 2 указываются номера стрелок (сбрасывающих стрелок и башмаков), входящих в этот стрелочный район. Каждая стрелка записывается отдельной строкой.

В графе 3 указывается нормальное положение нецентрализованных стрелок в случаях, указанных в пункте 20 приложения № 6 к Правилам.

В графе 4 сокращенными обозначениями, приведенными в подпункте 1.7.3 Образца 1 (в подпункте 4.3 Образца 2) ТРА станции, указывается система запираения стрелок.

В графе 5 указываются должности работников железнодорожной станции, которые допускаются для перевода нецентрализованных стрелок.

В графе 6 указываются должности работников железнодорожной станции, которые осуществляют техническое обслуживание и очистку стрелок.

В графе 7 указываются должности работников железнодорожной станции, у которых хранятся ключи от запираемых нецентрализованных стрелок.

В графе 8 указываются сведения об освещении стрелочных указателей этих стрелок.

В пункте 1.7 Образца 1 (в пункте 4 Образца 2) ТРА станции перечисляются номера стрелок, сбрасывающих стрелок и остряков, находящихся в ведении начальника железнодорожной станции, но расположенных на территории железнодорожных путей, переданных в ведение подразделений владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования.

18. Пункт 1.8 Образца 1 (пункт 5 Образца 2) ТРА станции заполняется в соответствии с конкретными условиями работы железнодорожной станции для ОПЦ, сигнальщиков, дежурных стрелочного поста.

В графе 1 перечисляются районы работы и должности работников.

В графе 2 указывается должность работника, у которого в подчинении находятся ОПЦ, сигнальщики и дежурные стрелочных постов.

В графе 3 (в графе 2 в ТРА станции Образца 2) перечисляются основные обязанности, которые в условиях данной железнодорожной станции возлагаются на работника. Основные обязанности работника перечисляются без детализации, касающейся способов их выполнения.

После перечисления основных обязанностей работника в условиях нормальной работы устройств СЦБ указываются его обязанности при нарушении их

работы, но без перечисления этих обязанностей, а только со ссылкой на соответствующие пункты и подпункты ТРА станции.

19. В пункте 1.9 Образца 1 (в пункте 6 Образца 2) ТРА станции устанавливаются места хранения навесных замков, курбелей, красных колпачков (отдельно на стрелочные рукоятки и кнопки сигналов), табличек «Выключено», «Дрезина», «Напряжение снято» для использования их при нарушении нормальной работы устройств СЦБ из-за неисправности или выключения из централизации с указанием необходимого (по условиям работы) их количества на каждом посту. Внесение иного инвентаря в этот пункт не допускается. Для курбелей после количества в скобках указываются их номера.

20. В пункте 1.10 Образца 1 ТРА станции дается краткая характеристика имеющихся на железнодорожной станции сортировочных устройств – сортировочных горок и профилированных вытяжных железнодорожных путей (на железнодорожных станциях, где производится расформирование составов поездов).

В графе 1 перечисляются имеющиеся на железнодорожной станции устройства для сортировки вагонов.

В графе 2 указываются направления, на которые работают эти устройства.

В графе 3 указывается число железнодорожных путей надвига.

В графе 4 указывается количество железнодорожных путей роспуска.

В графе 5 указывается количество сортировочных железнодорожных путей.

В графе 6 указывается оборудование сортировочных устройств средствами автоматизации и механизации.

21. В пункте 1.11 Образца 1 ТРА станции указывается наличие и количество на станционных железнодорожных путях башмаконакладывателей и башмакосбрасывателей.

В графе 1 перечисляются железнодорожные пути и парки, где установлены башмаконакладыватели или башмакосбрасыватели.

В графе 2 для этих железнодорожных путей и парков указывается месторасположение (в какой стороне) установлены устройства.

В графах 3 и 4 указывается количество и сторонность установленных башмаконакладывателей и башмакосбрасывателей.

22. В пункте 1.12 Образца 1 ТРА станции указывается наличие на станционных железнодорожных путях стационарных устройств для закрепления составов поездов или больших групп вагонов.

В графе 1 перечисляются парки и железнодорожные пути, на которых осуществляется закрепление составов стационарными устройствами.

В графе 2 напротив записи, произведенной в графе 1, указывается месторасположение стационарных устройств.

Если железнодорожный путь предназначен для приема поездов с разных направлений, то для закрепления состава могут быть установлены два стационарных устройства в обоих концах железнодорожного пути. В этих случаях необходимо указать назначение каждого устройства.

В графе 3 указывается тип и количество стационарных устройств, которые находятся на каждом железнодорожном пути, и система управления устройствами.

23. В пункте 1.13 Образца 1 (в пункте 7 Образца 2) ТРА станции указывают сведения о пассажирских и грузовых устройствах железнодорожной станции.

В графе 1 указываются железнодорожные пути, у которых или между которыми расположены пассажирские и грузовые устройства.

В графе 2 указывают фактическое наименование пассажирских и грузовых устройств.

В графе 3 для пассажирских платформ указывается длина платформы (в метрах), для других устройств – длина (в метрах) или вместимость (в вагонах определенного рода) фронта погрузочно-разгрузочных работ.

24. В пункте 1.14 Образца 1 ТРА станции указывается наличие на железнодорожных путях железнодорожной станции устройств для экипировки локомотивов, опробования автотормозов, водопоя живности и других устройств.

В графе 1 перечисляются имеющиеся на железнодорожных путях железнодорожной станции устройства для экипировки поездных локомотивов, опробования автотормозов, водопоя живности и другие устройства.

В графе 2 указываются места расположения этих устройств.

В графе 3 отмечается для поездов каких направлений предназначено устройство.

25. В пункте 1.15 Образца 1 (в пункте 8 Образца 2) ТРА станции указывается освещение железнодорожных путей в соответствии с наличием осветительных точек и места включения наружного освещения.

В графе 1 указывается место установки осветительных точек.

Графы 2 - 6 заполняются в соответствии с их наименованием.

26. Пункт 1.16 Образца 1 ТРА станции заполняется для каждого распорядительного пункта железнодорожной станции, указываются виды технологической электросвязи, которой оборудован данный пункт.

В графе 1 указываются только распорядительные пункты по приему, отправлению поездов и производству маневров.

В графе 2 указываются виды прямой телефонной связи, которые записываются в следующем порядке: «Поездная диспетчерская с \_\_\_\_»; «Поездная межстанционная с ДСП станции \_\_\_\_»; «Стрелочная связь с \_\_\_\_»; «Прямая внутростанционная с \_\_\_\_»; «Прямая телефонная связь \_\_\_\_».

В графе 3 указываются все виды радиосвязи.

В графе 4 указывается используемая система парковой связи между распорядительным пунктом и районами (парками, стрелочными горловинами) и указывается двусторонняя она или односторонняя.

В графе 5 указываются при наличии другие виды технологической электросвязи и средства доставки документов: «Телетайп», «Факс», «Телеграф», «Пневмопочта» и др. Если пост ДСП станции имеет связь с постом сигналиста, то обратная связь (сигналиста с ДСП станции) в этом пункте не указывается.

27. В пункте 1.17 Образца 1 (в пункте 9 Образца 2) ТРА станции указывается информация о восстановительных и пожарных поездах, аварийно-спасательных командах, ремонтно-восстановительных бригадах регионального центра связи, контактной сети, медицинских и ветеринарных пунктах, полиции.

В графе 1 указывается наименование средств, вызываемых при аварийных и нестандартных ситуациях: восстановительный поезд, пожарный поезд, медицинский пункт, ветеринарный пункт, полиция, ремонтно-восстановительная бригада организации или подразделения связи, бригада контактной сети, бригада энергоснабжения, аварийно-спасательная команда или мобильное подразделение, необходимое для ликвидации аварийных ситуаций и их последствий.

В графе 2 указываются ближайшие железнодорожные станции приписки (местонахождения) подразделений, имеющих средства, указанные в графе 1 данного пункта.

В графе 3 указывается порядок вызова восстановительных и пожарных поездов, аварийно-спасательных команд, ремонтно-восстановительных бригад регионального центра связи, контактной сети, медицинских и ветеринарных пунктов, полиции.

28. В пункте 2.1 Образца 1 ТРА станции указываются районы управления приемом и отправлением поездов ДСП станции и разграничиваются обязанности, в том числе и в случаях, когда два и более ДСП станции находятся в одном помещении и работают на разных секциях единого аппарата управления.

Если аппарат управления не разделен на секции (т.е. район управления один), а в смене работают два ДСП станции – один за пультом, а другой, выполняя функции оператора (периодически меняются местами с оформлением приема дежурства в журнале движения поездов), то указывается: «На станции один ДСП станции», а в примечании к этому пункту может быть указано, что второй ДСП станции работает за оператора.

В случаях, когда один из ДСП станции, работающих на одном посту, назначается старшим смены, в этом пункте устанавливаются его функции как старшего.

Если в смене работает один ДСП станции, то указывается: «На станции один ДСП станции».

При наличии операторов при ДСП станции или других работников, принимающих участие в приеме и отправлении поездов или выполняющих связанные с этим операции (ведение журналов, выдача предупреждений, ввод данных в информационные системы), в этом пункте указываются их обязанности, выполняемые по указанию и под контролем ДСП станции.

При заполнении этого пункта нужно иметь в виду, что обязанности ДСП станции по приему и отправлению поездов установлены требованиями Правил и перечислять их здесь не допускается. В этом пункте идет речь о разграничении обязанностей, если в смене работают два и более ДСП станции (на разных постах или на одном посту при управлении разными районами железнодорожной станции с пульта, разделенного на секции).

Если к выполнению каких-либо операций, связанных непосредственно с приемом и отправлением поездов, в том числе при нарушении нормальной работы устройств СЦБ, привлекается маневровый диспетчер железнодорожной станции, его обязанности излагаются в данном пункте ТРА станции. При этом указывается, что маневровый диспетчер железнодорожной станции выполняет их по указанию и под

руководством ДСП станции, единолично распоряжающегося приемом, отправлением поездов и отвечающего за обеспечение безопасности движения.

29. В пункте 2.2 Образца 1 (в пункте 21.1 Образца 2) ТРА станции указывается наличие всех переездов на железнодорожной станции и прилегающих перегонах, расположенных на первом блок-участке удаления, приближения к железнодорожной станции.

В графе 1 указывается наименование переезда и место его расположения.

В графе 2 указывается тип переездной сигнализации для транспортных средств.

В графе 3 указывается порядок действий ДСП станции при возникновении неисправности переездной сигнализации. Для переездов, не обслуживаемых дежурным работником, или без средств переездной сигнализации, графа 3 не заполняется.

Порядок действий ДСП станции при возникновении неисправности устройств переездной сигнализации и порядок работы с дежурным по переезду при включении заградительной сигнализации на переезде и организации пропуска автотранспорта при пользовании кнопки «Открытие аварийное» на щитке управления переездом в данном пункте указывается при следующем расположении переездов:

1) переезд находится на перегоне ближе к своей железнодорожной станции, контроль исправности переездной сигнализации вынесен на пульт своей железнодорожной станции, переезд обслуживается дежурным работником, с которым ДСП станции имеет связь;

2) аналогично подпункту 1 пункта 29 настоящей Инструкции, но без дежурного работника на переезде;

3) переезд находится ближе к соседней железнодорожной станции, ДСП станции не имеет контроля состояния сигнализации и связи с дежурным работником на переезде (или таковой отсутствует);

4) переезд находится в границах своей железнодорожной станции.

Другие вопросы, связанные с пропуском поездов по переездам (по неправильному железнодорожному пути, с возвращением обратно) указываются в примечании к данному пункту.

30. В пункте 2.3 Образца 1 (в пункте 11 Образца 2) ТРА станции в соответствии с приложением № 8 к Правилам указывается порядок прекращения маневров на стрелках и железнодорожных путях, не изолированных от маршрута предстоящего приема или отправления поезда, и убеждения в этом ДСП станции перед открытием сигнала или выдачей другого разрешения на прием или отправление поезда. При этом должны использоваться радиосвязь, двусторонняя парковая связь, а при невозможности - стрелочная связь, передача указаний и получение докладов от руководителя маневров и машиниста через дежурный стрелочный пост, сигналиста, оператора поста централизации или лично ДСП станции.

31. Пункт 2.4 для Образца 1 (пункт 12 Образца 2) ТРА станции заполняется в соответствии с приложением № 8 к Правилам. Порядок проверки свободности железнодорожных путей приема устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования в зависимости от

местных условий - наличия электрической изоляции железнодорожных путей, условий работы на железнодорожных путях, местонахождения работников, привлекаемых для проверки свободности железнодорожных путей. Способ проверки может быть различным для отдельных железнодорожных путей и парков в зависимости от темного или светлого времени суток, расположения железнодорожных путей в плане (наличия кривых). При проведении заблаговременной проверки свободности одного или нескольких железнодорожных путей указывается необходимость ограждения каждого проверенного железнодорожного пути переносными сигналами остановки.

В подпункте 2.4.1 Образца 1 (в пункте 12.1 Образца 2) ТРА станции указываются устройства электрической изоляции железнодорожных путей.

При наличии и нормальном действии устройств электрической изоляции железнодорожных путей указывается: «По показаниям контрольных приборов аппарата управления». При отсутствии электрической изоляции железнодорожных путей подпункт 2.4.1 Образца 1 (пункт 12.1 Образца 2) ТРА станции не заполняется.

В подпункте 2.4.2 Образца 1 (в пункте 12.2 Образца 2) ТРА станции по каждой группе железнодорожных путей или отдельным паркам указывается порядок проверки свободности железнодорожных путей на железнодорожных станциях, где отсутствует электрическая изоляция, а также на железнодорожных станциях, где она есть, но ее нормальное действие нарушено.

Если на промежуточных железнодорожных станциях освобождение главных железнодорожных путей проверяется по наличию сигналов на хвостовых вагонах проследовавших поездов, то в данном пункте должны быть указаны дополнительные меры, гарантирующие полное освобождение железнодорожного пути поездом (переговоры по радиосвязи с машинистом, работником поста, дежурным по переезду и другие меры).

Когда проверка свободности железнодорожных путей производится при нарушении нормального действия устройств электрической изоляции, наряду с установлением способа проверки указывается должность работника железнодорожной станции, который привлекается для осуществления этой операции.

При нарушении электрического контроля занятости двух и более приемоотправочных железнодорожных путей или его отсутствии ДСП станции ведет журнал или график занятости этих железнодорожных путей.

32. В пункте 2.5 Образца 1 (в пункте 13 Образца 2) ТРА станции указывается порядок контроля правильности приготовления маршрутов приема, отправления поездов.

В подпункте 2.5.1 Образца 1 (в пункте 13.1 Образца 2) ТРА станции указывается каким способом ДСП станции контролирует правильность приготовления маршрутов приема или отправления поездов при нормальном действии устройств СЦБ.

В подпункте 2.5.2 Образца 1 (в пункте 13.2 Образца 2) ТРА станции указывается каким способом ДСП станции контролирует готовность маршрутов в условиях нарушения нормального действия устройств СЦБ.

Указывается каким способом ДСП станции контролирует правильность положения стрелок и замыкания (закрепления, запираения) их в маршруте приема или отправления поезда в случаях различных нарушений нормальной работы устройств СЦБ, которые следует сгруппировать по принципу аналогичности действий ДСП станции:

а) при ложной занятости, ложной свободности железнодорожных путей, стрелочных и бесстрелочных изолированных участков, а также при выключении их без сохранения пользования сигналами;

б) при отсутствии контроля положения централизованных стрелок;

в) при невозможности перевода централизованных стрелок с пульта управления и переводе их вручную с помощью курбеля;

г) при неисправности стрелочных замков, шарнирно-коленчатых замыкателей (соответствующего типа) и маршрутно-контрольных устройств;

д) при выключении стрелок с сохранением пользования сигналами;

е) при выключении стрелок без сохранения пользования сигналами;

ж) при неисправности входных, маршрутных и выходных светофоров, но при нормальном действии остальных устройств СЦБ на станции, а также невозможности открытия выходного светофора из-за неисправности первого блок-участка удаления (при автоблокировке) или устройств полуавтоматической блокировки.

Кроме того, указываются работники, привлекаемые по указанию ДСП станции к выполнению операций, связанных с приготовлением маршрутов приема и отправления поездов в перечисленных выше случаях, а также необходимость присутствия на железнодорожной станции ответственных лиц.

Для каждого случая неисправности из перечисленных выше указывается по разрешающему или запрещающему показанию светофора должен быть принят или отправлен поезд.

В конце также указывается общий порядок организации поездной и маневровой работы на железнодорожной станции при прекращении действия устройств СЦБ (при наличии соответствующего приложения к ТРА станции необходимо сделать на него ссылку).

Допускается включать отдельные дополнительные положения, вытекающие из специфики местных условий (например, на железнодорожных станциях смены рода тягового тока).

Не допускается в данный пункт вносить информацию, не относящуюся к содержанию, определенному в его заголовке.

33. В пункте 2.6 Образца 1 (в пункте 10 Образца 2) ТРА станции указывается максимальное время, необходимое для приготовления маршрутов приема (отправления) поездов при нарушении нормального действия устройств СЦБ. Это время устанавливается с учетом максимального количества операций по данному маршруту: перевод всех стрелок курбелем, запираение их на закладки и навесные замки, закрепление, как минимум, одной стрелки в маршруте типовой скобой.

При меньшем количестве операций (не все стрелки переводятся курбелем, запираются), а также при использовании локомотива для доставки работников к местам выполнения этих операций, маршрут может быть приготовлен за меньшее время. Никаких поправок (в том числе на время года, так как в любое время года

погодные условия могут быть одинаково неблагоприятными) и примечаний в данный пункт ТРА станции вносить не допускается.

34. В пункте 2.7 Образца 1 (в пункте 14 Образца 2) ТРА станции указываются номера стрелок (из перечня номеров стрелок, утвержденного владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования), положение которых в соответствии с требованиями приложения № 8 к Правилам разрешается проверять не перед каждым приемом или отправлением поезда, а периодически. Периодичность проверки положения стрелок устанавливается в соответствии с условиями работы железнодорожной станции.

35. В пункте 2.8 Образца 1 (в пункте 15 Образца 2) ТРА станции указывается порядок пропуска поездов или маневровых составов по железнодорожным путям, расположенным между стоящим на железнодорожной станции пассажирским поездом и пассажирским зданием, с перечислением конкретных мер, которые должны быть в этом случае осуществлены для обеспечения безопасности посадки и высадки пассажиров в соответствии с требованиями приложения № 8 к Правилам при отсутствии переходного моста или тоннеля.

36. В пункте 2.9 Образца 1 ТРА станции указывается порядок встречи прибывающих на железнодорожную станцию поездов.

В подпункте 2.9.1 Образца 1 ТРА станции должны быть указаны категории поездов и место встречи поезда ДСП станции.

Для железнодорожных станций или отдельных районов, на которых ДСП станции не вменяется в обязанность встречать и провожать поезда, данный пункт не заполняется.

Подпункт 2.9.2 Образца 1 ТРА станции заполняется в случаях организации встречи поездов работниками железнодорожной станции в соответствии с порядком организации встречи поездов, установленным владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

В графе 1 перечисляются парки (а при необходимости и отдельные железнодорожные пути), на которые осуществляется прием поездов соответствующих направлений.

В графах 2 - 4 напротив каждой записи, произведенной в графе 1, указываются все исполнительные посты и стрелочные районы, участвующие в приготовлении маршрутов для принимаемых поездов, в том числе входные, расположенные в противоположном конце железнодорожных путей приема, и посты, в которые входят охранные стрелки. В случае, когда маршруты приема поездов полностью готовит ДСП станции с поста электрической централизации, эти графы не заполняются.

В графе 5 указываются дежурные работники, которым вменено в обязанность встречать поезда, с указанием места встречи.

37. Пункт 2.10 Образца 1 (пункт 17 Образца 2) ТРА станции заполняется в соответствии с требованиями приложений № 6 и 7 к Правилам.

В графе 1 перечисляются парки (при необходимости и отдельные железнодорожные пути), на которые принимаются поезда соответствующих направлений.



В графе 2 напротив каждой записи, произведенной в графе 1, указывается каким способом убеждается ДСП станции в прибытии поездов в полном составе. Для поездов, прибывающих с перегонов, оборудованных автоблокировкой или устройствами автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе, в этой графе отмечается: «По показаниям контрольных приборов аппарата управления».

При других средствах сигнализации и связи и отсутствии устройств автоматического контроля прибытия поезда ДСП станции в прибытии поезда в полном составе убеждается по наличию поездного сигнала на последнем вагоне поезда. Наличие такого сигнала на последнем вагоне поезда проверяется лично ДСП станции или одним из работников (указывается должность работника, номер поста).

При автоматической блокировке в данный пункт вносится дополнительное указание: «В случае сохранения индикации занятости перегона после прибытия поезда на железнодорожную станцию при отсутствии других попутных поездов на данном перегоне и при закрытых выходных сигналах на соседней железнодорожной станции, ДСП станции обязан убедиться в прибытии (проследовании) поезда в полном составе по наличию поездного сигнала на последнем вагоне».

Таким же способом ДСП станции должен убедиться в прибытии (проследовании) поезда в полном составе в случае закрытия действия автоблокировки по соответствующему железнодорожному пути и переходе на телефонные средства связи, а также при получении сообщения от машиниста прибывающего поезда об имевшей место остановке на перегоне из-за самоторможения или падения давления в тормозной магистрали.

В случае отсутствия поездного сигнала на хвостовом вагоне прибытие (проследование) поезда в полном составе устанавливается сличением номера хвостового вагона с натурным листом по радиосвязи с машинистом поезда или после остановки поезда на данной (или следующей по ходу) железнодорожной станции.

38. В пункте 2.11 Образца 1 (в пункте 18 Образца 2) ТРА станции указывается порядок приема на железнодорожную станцию поездов при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора и по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии на этом железнодорожном пути входного светофора).

В подпункте 2.11.1 Образца 1 (в пункте 18.1 Образца 2) ТРА станции указываются разрешения на проезд светофора с запрещающим показанием.

В графе 1 перечисляются все имеющиеся на железнодорожной станции входные и маршрутные (по входу) светофоры как по правильному, так и по неправильному железнодорожному пути.

На двухпутных и многопутных перегонах при отсутствии входного светофора для поездов, прибывающих по неправильному железнодорожному пути, указывается: «По неправильному железнодорожному пути из \_\_\_ (название железнодорожной станции)».

В графе 2 напротив каждой записи, приведенной в графе 1, перечисляются имеющиеся в распоряжении ДСП станции средства, с помощью которых он может передать машинисту разрешение для следования на железнодорожную станцию при

запрещающем показании соответствующего светофора (за исключением письменного разрешения).

В подпункте 2.11.2 Образца 1 (в пункте 18.2 Образца 2) ТРА станции в соответствии с приложением № 8 к Правилам указываются должности работников железнодорожной станции, уполномоченных на вручение письменного разрешения для приема поезда на железнодорожную станцию машинисту поезда, и места их вручения.

39. В пункте 2.12 Образца 1 (в пункте 19 Образца 2) ТРА станции, исходя из местных условий, указываются дополнительные меры, направленные на обеспечение безопасности движения во время стоянки пассажирских, почтово-багажных, людских и грузопассажирских поездов.

Указывается порядок, при котором после прибытия указанных поездов, имеющих остановку на железнодорожной станции, ДСП станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией - поездной диспетчер, принимает необходимые меры, где это возможно, обеспечивающие безопасность движения указанных категорий поездов (установка стрелок в охранное положение; навешивание красных колпачков на сигнальные кнопки и другие).

40. В пункте 2.13 Образца 1 (в пункте 20 Образца 2) ТРА станции указываются перегоны, имеющие затяжной спуск (подъем) и порядок приема поездов на железнодорожную станцию с них.

В графе 1 указываются перегоны, имеющие затяжной спуск (подъем) со стороны железнодорожной станции.

В графе 2 указывается порядок приема поездов на железнодорожную станцию с перегона, имеющего затяжной спуск (подъем). На однопутных линиях в случае одновременного подхода к железнодорожной станции двух поездов встречных направлений, первым принимается поезд, для которого условия для остановки или трогания с места у закрытого входного светофора менее благоприятны, или поезд, за которым отправлен вслед другой поезд и т.д. В каждом случае порядок определяется исходя из местных условий с учетом требований обеспечения безопасности движения поездов.

41. В пункте 2.14 Образца 1 ТРА станции в соответствии с требованиями приложения № 8 к Правилам указывается порядок приема на определенные участки станционных железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, а также одиночных локомотивов и моторвагонного подвижного состава, прибывающих на железнодорожную станцию (в депо или из депо под составы поездов).

42. В пункте 2.15 Образца 1 (в пункте 16 Образца 2) ТРА станции указываются категории поездов и направления следования поездов, место встречи поездов, должность работника железнодорожной станции, который встречает или провожает поезда.

При заполнении этого подпункта следует иметь в виду, что если железнодорожной станции (парка) вменяется в обязанность провожать поезда, то ДСП станции (парка) несет ответственность за соблюдение требований пункта 81 приложения № 6 к Правилам. Не допускается вносить запись: «ДСП станции провожает поезда в помещении поста через окно, осматривая правую (или левую) сторону состава».

43. В пункте 2.16 Образца 1 (в пункте 16 Образца 2) ТРА станции указывается в каких парках, стрелочных районах и на каких постах железнодорожной станции поезда встречают дежурные стрелочных постов, сигналисты и ОПЦ. При отсутствии исполнительных постов графы 2 - 4 не заполняются.

44. Пункт 2.17 Образца 1 (пункт 21 Образца 2) ТРА станции заполняется в случаях отправления поездов при запрещающем показании выходного светофора или с железнодорожных путей, не имеющих выходных светофоров, при сохранении действующих средств сигнализации и связи, исключая случаи перехода на телефонные средства связи, отправления поездов на закрытый перегон или при перерыве действия всех средств сигнализации и связи.

В графе 1 указываются железнодорожные пути (парки) отправления поездов, направление их следования, по какому главному железнодорожному пути перегона отправляется поезд, литер выходного светофора. Маршрутные светофоры в данный пункт не включаются, порядок их проследования отправляющимися поездами установлен требованиями приложения № 8 к Правилам.

В графах 2 - 4 указывается разрешение машинисту на занятие перегона, должность работника железнодорожной станции, который вручает машинисту разрешение на занятие перегона, указание машинисту о возможности отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора, а также с железнодорожных путей, где нет выходных светофоров. Записи в графе 4 должны вноситься напротив записей в графах 2 - 3, касающихся только письменного разрешения.

Разрешение на право занятия перегона выдается в соответствии с приложением № 8 к Правилам.

Если движение на перегоне осуществляется по электрожелезной системе, по телефонным средствам связи, при помощи одного жезла или по приказу поездного диспетчера, передаваемому непосредственно машинисту поезда по радиосвязи, то данный пункт ТРА станции для этого перегона не заполняется.

Данный пункт ТРА станции не заполняется в случае, когда при невозможности открытия выходного светофора осуществляется переход на телефонные средства связи (например, при полуавтоматической блокировке, а также на неправильный железнодорожный путь перегона с односторонней автоблокировкой или на свободный перегон, не имеющий проходных светофоров и не оборудованный ключом-жезлом).

45. В пункте 2.18 Образца 1 ТРА станции указывается порядок выдачи предупреждений об особых условиях следования поездов на железнодорожных станциях формирования поездов и смены локомотивов и локомотивных бригад в соответствии с требованиями Правил:

а) на железнодорожных станциях формирования поездов – порядок информации ДСП станции (дежурного по парку), выдающего предупреждения, о включении в состав поезда подвижных единиц, требующих особых условий следования;

б) на железнодорожных станциях смены локомотивов (бригад) – обязательная проверка ДСП станции, отправляющим поезд, по натурному листу и через

поездного диспетчера наличия в поезде такого железнодорожного подвижного состава.

46. В пункте 2.19 Образца 1 (в пункте 27 Образца 2) ТРА станции указываются дополнительные указания по приему и отправлению поездов в зависимости от местных условий работы без повторения требований, предусмотренных в других пунктах ТРА станции.

В пункте отражаются следующие вопросы:

а) порядок предъявления поездов к техническому обслуживанию и коммерческому осмотру;

б) порядок выдачи предупреждений на поезда с указанием следующих данных: должность работника железнодорожной станции, который ведет книгу предупреждений и выдает предупреждения на поезда (в отношении выдачи предупреждений на отдельные поезда делается ссылка на пункт 2.18 Образца 1 ТРА станции);

в) порядок оповещения работников о предстоящем прибытии и отправлении поездов;

г) порядок проверки поездов перед отправлением согласно требованиям пункта 82 приложения № 6 к Правилам;

д) наличие на прилегающих перегонах устройств, контролирующих состояние железнодорожного подвижного состава и порядок действий ДСП станции при их срабатывании (со ссылкой на соответствующую инструкцию);

е) порядок отправления поездов с железнодорожных путей, на которых остаются вагоны с указанием исполнителей операций по закреплению остающихся вагонов и контроля со стороны ДСП станции за их выполнением;

ж) порядок получения информации о находящихся на подходе к железнодорожной станции поездах с опасными грузами класса 1 ВМ, оповещения работников, причастных к выполнению операций по обработке таких поездов по прибытию и расформированию (или обработке их как транзитных поездов без переработки) на железнодорожных путях, установленных в подпункте 1.6.1 Образца 1 ТРА станции. Данный порядок должен быть указан в настоящем пункте независимо от наличия местной инструкции о порядке работы с вагонами, загруженными ВМ.

При необходимости, исходя из местных условий, в данном пункте могут отражаться и другие требования, связанные с обеспечением безопасности движения поездов на данной железнодорожной станции, которые по своему содержанию не подлежат обязательному включению в другие пункты ТРА станции (вопросы, связанные с нарушением нормальной работы устройств СЦБ, не вносятся в данный пункт, а отражаются в подпункте 2.5.2 Образца 1 (в подпункте 13.2 Образца 2) ТРА станции.

47. В пункте 2.20 Образца 1 ТРА станции указывается порядок движения поездов или маневровых составов между отдельными пунктами железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с пунктом 86 приложения № 6 к Правилам, в котором отражается:

а) наименование отдельных пунктов, между которыми установлен маневровый порядок движения поездов (составов), их границы;

б) порядок и способ передачи разрешения на отправление поезда (состава) с раздельного пункта;

в) порядок приготовления и проверки маршрута следования поезда (состава);

г) место остановки поезда или маневрового состава после отправления с раздельного пункта и способ согласования машинистом поезда или руководителем маневров с дежурным соседнего раздельного пункта возможности следования на соседний раздельный пункт;

д) максимальное количество железнодорожного подвижного состава в поезде;

е) место постановки локомотива в поезд (состав);

ж) установленная скорость движения между раздельными пунктами;

з) порядок убеждения в прибытии поезда (состава) в полном составе.

48. В пункте 3.1 Образца 1 ТРА станции указывается распределение обязанностей по распоряжению маневровой работы.

В соответствии с пунктом 24 приложения № 6 к Правилам в пункте указывается должность работника железнодорожной станции, который распоряжается маневрами на железнодорожной станции. Если на железнодорожной станции несколько маневровых районов, то в данном пункте указывается распределение обязанностей между ответственными руководителями по распоряжению маневровой работой.

49. В пункте 3.2 Образца 1 (в пункте 22 Образца 2) ТРА станции устанавливаются маневровые районы на железнодорожной станции. Разделение железнодорожной станции на маневровые районы обусловлено путевым развитием, характером, объемами работы железнодорожной станции и не зависит от количества работающих на железнодорожной станции маневровых локомотивов.

Заполнение граф в пункте 3.2 Образца 1 ТРА станции.

В графе 1 каждому маневровому району присваивается определенный номер (обозначается арабскими цифрами), проставляемый перед словами, характеризующими район.

Установленные в данном пункте маневровые районы с присвоенными им номерами должны оставаться неизменными во всех положениях пункта 3 Образца 1 ТРА станции.

При упоминании маневрового района в иных пунктах ТРА станции указывается только номер района (без повторения его характеристики).

Не допускается обозначать районы железнодорожной станции другими терминами.

В этой же графе указываются границы маневровых районов. При этом границей маневровых районов, расположенных в разных сторонах парка, может служить ось этого парка, а границей района «Грузовой двор» – маневровый светофор, ограждающий выезд из указанного района.

В графе 2 указывается, что служит вытяжкой и ее границей.

В графе 3 указывается основной характер выполняемой работы в районе.

В графе 4 указываются серии маневровых локомотивов, работающих в данном районе.

В графе 5 перечисляются применяемые при маневрах в данном районе технические средства (средства связи в этом пункте не указываются).

При отсутствии дополнительных технических средств графа 5 не заполняется.

При наличии на железнодорожной станции сортировочной горки, она также указывается в качестве маневрового района (с присвоением номера), однако, графы 3 - 5 не заполняются, а делается ссылка на инструкцию по работе сортировочной горки, являющуюся приложением к ТРА станции.

Заполнение граф в пункте 22 Образца 2 ТРА станции.

В графе 1 указывается характер выполняемой работы.

В графе 2 указывается серии локомотивов, производящих маневровую работу на железнодорожной станции (маневровых, диспетчерских, а также локомотивов сборных и вывозных поездов).

В графе 3 указывается состав локомотивов и локомотивных бригад.

50. Пункт 3.3 заполняется в соответствии с требованиями пункта 25 приложения № 6 к Правилам.

В графе 1 указываются номера маневровых районов, на которых при производстве маневров применяется радиосвязь и парковая связь.

В графе 2 напротив каждой записи, произведенной в графе 1, указываются виды связи, применяемые в данном маневровом районе.

В графе 3 указываются должности работников железнодорожной станции, которые имеют право пользоваться устройствами радиосвязи, парковой связи, а также определяется характер указаний и сообщений, которые могут при этом передаваться данными работниками по кругу их обязанностей.

Характер передаваемых указаний, команд и сообщений приведен в приложении № 8 к Правилам.

В подпункте 3.3.1 Образца 1 ТРА станции в соответствии с требованиями приложения № 8 к Правилам в зависимости от местных условий и технического оснащения железнодорожной станции указывается порядок действий работников в случае внезапного отказа средств радиосвязи. Наиболее опасным является внезапный отказ радиосвязи между составителем поездов и машинистом при движении маневрового состава вагонами вперед. Указывается такой порядок действий работников, который позволяет своевременно установить факт отказа радиосвязи. Условием этого является строгое выполнение порядка ведения переговоров между составителем поездов и машинистом во время движения маневрового состава вагонами вперед: перед началом, в процессе движения, при заезде на железнодорожный путь назначения и при приближении к стоящим вагонам. При нарушении устойчивой работы радиосвязи между машинистом и составителем поездов либо при неполучении одним из участников маневровой работы сообщения, подтверждающего наличие связи, должна предусматриваться немедленная остановка маневрового состава. В зависимости от района обслуживания (маневрового района железнодорожной станции), исходя из местных условий, составитель поездов и машинист локомотива до замены радиостанции могут перейти на ручные или звуковые сигналы.

Порядок и формы ведения переговоров указываются в приложении к ТРА станции «Регламент переговоров по радиосвязи при маневровой работе».

51. В пункте 3.4 Образца 1 ТРА станции указываются особенности, касающиеся производства маневровых операций в каждом районе железнодорожной станции (отдельно по каждому маневровому району).

В графе 1 указываются номера маневровых районов.

В графе 2 указывается количество лиц составительской бригады (бригад), работающих в данном районе, которое определяется владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

В случае если для работы с одним локомотивом назначаются два работника в должности составителя поездов, одного из них при вступлении смены на дежурство ДСП станции назначает руководителем маневров, а другой выполняет обязанности помощника составителя поездов, о чем указывается в примечании к этому пункту.

В графе 3 на основании пункта 84 приложения № 7 к Правилам указывается какими средствами передается дежурному стрелочного поста, ОПЦ или сигнальнику задание для установки стрелок на железнодорожный путь (по радиосвязи, двусторонней парковой связи, свистком локомотива, лично составителем поездов).

В случае, когда стрелки при маневрах переводит ДСП станции, в графе 3 указывается: «Составитель поездов запрашивает ДСП станции по радиосвязи». При маневрах на централизованных стрелках может быть сделана запись: «Составитель поездов лично переводит стрелки при маневрах».

В графе 4 указывается каким способом машинисту передается разрешение для выезда маневрового состава на стрелки (показанием маневрового светофора, ручным сигналом дежурного стрелочного поста №\_\_\_\_, указанием ДСП станции, оператора поста централизации по радиосвязи).

В графе 5 для районов, где маневровая работа систематически производится толчками, указывается должность работника железнодорожной станции, который тормозит на железнодорожных путях движущиеся отцепы: «регулирующий скорости движения вагонов», «помощник составителя поездов». Если маневры толчками не производятся, графа не заполняется.

52. В пункте 3.5 Образца 1 ТРА станции указываются необходимые дополнительные меры по обеспечению безопасности в соответствии с требованиями приложения № 8 к Правилам для железнодорожной станции, где в одном маневровом районе допускается работа двух и более маневровых локомотивов.

Основными условиями возможности одновременной работы двух и более маневровых локомотивов в одном маневровом районе являются:

а) наличие двух и более железнодорожных путей, которые могут быть использованы в качестве вытяжек (параллельных ходов);

б) возможность полной взаимной изоляции маневровых маршрутов путем установки стрелок в охранное положение;

в) нормальная работа устройств СЦБ, обеспечивающая замыкание стрелок в маневровых маршрутах.

Для районов, где работа двух и более маневровых локомотивов не допускается, должно быть указано: «Одновременная работа двух и более маневровых локомотивов в одном маневровом районе не допускается».

53. Пункт 3.6 Образца 1 (пункт 23 Образца 2) ТРА станции заполняется в соответствии с требованиями приложения № 8 к Правилам.

В графе 1 перечисляются номера районов производства маневровой работы, в которых работает маневровый локомотив.

В графе 2 напротив каждой записи графы 1 указываются железнодорожные пути или парки, где по условиям работы необходимо соблюдать особые меры предосторожности по предотвращению выхода вагонов за границу полезной длины железнодорожных путей, ухода и столкновения вагонов в сторону железнодорожной станции (парка), противоположной району работы маневрового локомотива. Если маневровый локомотив работает с четной стороны железнодорожной станции (парка), указываются меры по предотвращению выхода вагонов за пределы полезной длины железнодорожного пути в нечетной стороне железнодорожной станции (парка).

В графе 3 напротив каждой записи графы 2 отражаются меры безопасности.

54. Пункт 3.7 Образца 1 ТРА станции заполняется в соответствии с требованиями приложения № 8 к Правилам.

В графе 1 указываются районы, куда заезд маневровых локомотивов, составов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава допускается лишь после предварительного согласования.

В графе 2 указываются должности работников железнодорожной станции, которые производят согласование возможности заезда маневрового локомотива в район, и порядок согласования.

В графе 3 указываются порядок согласования возвращения маневрового локомотива, составов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава из района, не обслуживаемого дежурным стрелочного поста.

В графе 4 при необходимости указываются дополнительные условия, которые требуется соблюдать при заезде маневровых локомотивов в отдельные районы.

55. Пункт 3.8 Образца 1 ТРА станции заполняется в соответствии с требованиями приложения № 8 к Правилам.

В графе 1 кратко указывается откуда и куда производится перестановка маневрового состава.

В графе 2 кратко (без перечисления всех стрелок по маршруту следования) указывается железнодорожный путь следования маневрового состава.

В графе 3 указывается максимальное количество вагонов в маневровом составе, если маневровый состав включает вагоны одного типа.

В противном случае в этой графе указывается «нет». Тип вагонов в маневровом составе указывается в примечании к этому пункту.

В графе 4 указывается максимальная длина в условных единицах определения длины маневрового состава.

В графе 5 словами «Включать» или «Не включать» указывается необходимость включения автотормоза в маневровом составе и должность работника железнодорожной станции, который выполняет эту операцию (составитель поездов, главный кондуктор).

В графе 6 указывается должность работника железнодорожной станции, который сопровождает маневровый состав при перестановке.



При необходимости указывается местонахождение работника, сопровождающего маневровый состав при перестановке. Если следование маневрового состава допускается без сопровождения, то указывается «Без сопр.».

В графе 7 в зависимости от местных особенностей указываются необходимые дополнительные условия, связанные с перестановкой.

56. В пункте 3.9 Образца 1 (в пункте 24 Образца 2) ТРА станции указывается порядок и нормы закрепления железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции и порядок проверки закрепления железнодорожного подвижного состава.

Расчет закрепления железнодорожного подвижного состава производится в соответствии с требованиями приложения № 8 к Правилам. Необходимое количество тормозных башмаков может определяться с использованием автоматизированной системы расчета норм закрепления.

В подпункте 3.9.1 Образца 1 (в пункте 24 Образца 2) ТРА станции указываются нормы закрепления вагонов и другого железнодорожного подвижного состава в зависимости от количества осей, расположения вагонов в закрепляемом железнодорожном подвижном составе (группе) и их весовых характеристик, а также порядок выполнения этих операций. Эти данные вносятся отдельно по каждому железнодорожному пути и парку железнодорожной станции. Наименование парка записывается на полную длину строки.

В графе 1 указываются номера железнодорожных путей железнодорожной станции, на которых допускается оставление железнодорожного подвижного состава без локомотива, в том числе железнодорожных путей сортировочных или сортировочно-отправочных парков. После номера железнодорожного пути указывается с какого конца железнодорожного пути начинает располагаться железнодорожный подвижной состав (группы, составы).

При расчете закрепления в произвольном месте указывается только номер железнодорожного пути.

Наличие среднего уклона железнодорожного пути более 0,0025 не является основанием для того, чтобы не включать в данный пункт нормы закрепления железнодорожного подвижного состава на этом железнодорожном пути.

На отдельных соединительных, вытяжных и некоторых других железнодорожных путях, на которых по технологии работы железнодорожной станции железнодорожный подвижной состав без локомотива не оставляется, может быть запрещено его оставление, о чем указывается в примечании с указанием причины, в этом случае нормы закрепления не рассчитываются и не указываются.

Для главных и приемо-отправочных железнодорожных путей со средним уклоном более 0,0025 нормы закрепления рассчитываются и вносятся, а в примечании указываются соответствующие ограничения или запреты на оставление вагонов без локомотива. В примечании также указываются участки железнодорожных путей с уклонами, превышающими 0,0025, не имеющих устройств для предотвращения выхода железнодорожного подвижного состава на маршруты приема-отправления поездов или прилегающий перегон, на которых запрещается оставление железнодорожного подвижного состава без локомотива.

В графе 2 указываются средние величины уклонов отрезков железнодорожных путей, на которых размещаются группы вагонов, закрепляемые соответственно одним, двумя и более тормозными башмаками до полной вместимости железнодорожного пути, для которой указывается средняя величина уклона по всей полезной длине железнодорожного пути. Величины уклонов указываются в тысячных единицах с точностью до одной десятой дробью: в числителе для графы 6, в знаменателе – для графы 7.

В графе 3 указывается с какой стороны (в зависимости от направления возможного ухода вагонов) производится закрепление железнодорожного подвижного состава.

В графе 4 указывается наличие стационарных устройств для закрепления железнодорожных подвижных составов на данном железнодорожном пути цифрой 1 (только в одном конце железнодорожного пути) или 2 (в обоих концах железнодорожного пути), что должно соответствовать записям в пункте 1.12 ТРА станции. Цифра 1 или 2 проставляется только в первой строке графы 4 и относится ко всему железнодорожному пути. Если таких устройств нет, графа 4 не заполняется.

В графе 5 указывается в отдельных строках графы количество тормозных башмаков в возрастающей последовательности до максимального количества, требуемого для закрепления вагонов при полном заполнении всей полезной длины железнодорожного пути по максимальной норме.

Независимо от наличия стационарных устройств закрепления на железнодорожном пути, нормы закрепления железнодорожного подвижного состава тормозными башмаками указываются в полном объеме. Ниже норм (для одного или нескольких железнодорожных путей) указываются весовые характеристики железнодорожного подвижного состава, при которых, исходя из фактических уклонов железнодорожных путей, дополнительно к закреплению стационарным устройством требуется укладка тормозных башмаков с указанием их количества. В случае неисправности стационарного устройства или по другой причине, препятствующей его использованию, закрепление производится по нормам, указанным в графах 5 - 7.

В графах 6 и 7 последовательно в соответствии с проставленным в графе 5 количеством тормозных башмаков указывается максимальное количество осей в составе или группе вагонов, которое должно быть закреплено данным количеством тормозных башмаков согласно нормам, рассчитанным в соответствии с приложением № 8 к Правилам.

Запись в графах 6 и 7 количества осей (например, 40) напротив первого тормозного башмака, указанного в графе 5, означает, что одним тормозным башмаком нужно закреплять группу вагонов от двух до 40 осей включительно. Запись в следующей строке против двух тормозных башмаков (например, 80) означает, что двумя тормозными башмаками нужно закреплять группу вагонов от 42 до 80 осей включительно.

Количество осей в графах 6 и 7 записываются в одну строку напротив соответствующего количества тормозных башмаков, указанного в графе 5, а когда оно достигает максимума для графы 6 (например, 3), последующие строки в графе 6

не заполняются, графа 7 продолжает заполняться до максимального количества тормозных башмаков для данной графы (например, 7).

В графах 8 и 9 указывается должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление или убирает тормозные башмаки, должность работника железнодорожной станции, который дает указание на закрепление или снятие тормозных башмаков, должность работников железнодорожной станции, которым докладывает о закреплении или снятии тормозных башмаков.

Аналогично заполняется пункт в случае закрепления вагонов стационарными устройствами с колонок местного управления или ДСП станции с поста электрической централизации.

Закрепление производится до отцепки локомотива, снятие закрепления – после его прицепки.

Расчет количества осей, закрепляемых одним башмаком, двумя, тремя и более тормозными башмаками, необходимо производить в зависимости от:

а) расположения железнодорожного подвижного состава в произвольном месте железнодорожного пути (исключая тип профиля «гора»);

б) расположения железнодорожного подвижного состава от конца железнодорожного пути (от светофора, предельного столбика) и/или на отдельном отрезке железнодорожного пути (не в конце железнодорожного пути).

Выбор одного или нескольких вариантов расчетов норм закрепления железнодорожного подвижного состава для конкретных железнодорожных путей определяется владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования в соответствии с требованиями приложения № 8 к Правилам, исходя из фактического профиля, технологии работы и требований обеспечения безопасности.

В случаях, когда в соответствии с пунктом 1.5 Образца 1 (пунктом 3 Образца 2) ТРА станции вместимость железнодорожных путей рассчитана также для другого рода железнодорожного подвижного состава (пассажирские вагоны, цистерны, хоппер-дозаторы и др.), для указанного типа железнодорожного подвижного состава производится отдельный расчет норм закрепления.

Для железнодорожных путей, где технологией работы как исключение предусмотрено постоянное оставление вагонов на отдельных участках железнодорожных путей (не в конце железнодорожного пути), расчет норм закрепления по фактическому уклону для этих участков производится отдельно. В этом случае в графе 1 указываются границы этих участков железнодорожных путей.

Все указанные варианты расчета, в том числе и с учетом одного или нескольких разрывов железнодорожного подвижного состава для прохода пешеходов или проезда автотранспорта, могут производиться с помощью автоматизированных систем владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Порядок торможения отцепов на сортировочных железнодорожных путях и изъятия тормозных башмаков из-под вагонов, а также меры по предупреждению выхода железнодорожного подвижного состава с сортировочных железнодорожных путей в сторону, противоположную сортировочной горке (вытяжке), должны быть

указаны в инструкции по работе сортировочной горки, являющейся приложением к ТРА станции.

В подпункте 3.9.2 Образца 1 (в пункте 25 Образца 2) ТРА станции указываются работники железнодорожной станции, на которых возлагается проверка закрепления железнодорожного подвижного состава тормозными башмаками перед приемом и сдачей дежурства с указанием железнодорожных путей и парков.

57. В пункте 3.10 Образца 1 (в пункте 26 Образца 2) ТРА станции указываются места хранения тормозных башмаков.

В соответствии с условиями работы железнодорожной станции в пункте указываются места хранения тормозных башмаков, используемых для закрепления вагонов, их инвентарные номера и количество в каждом пункте, а также работники, ответственные за их сохранность.

58. В пункте 3.11 Образца 1 ТРА станции указываются имеющиеся на железнодорожной станции места экипировки маневровых локомотивов.

59. В пункте 3.12 Образца 1 ТРА станции указывается местонахождение вагонных весов, скорость передвижения по ним и их подъемная сила.

60. В пункте 3.13 Образца 1 (в пункте 27 Образца 2) ТРА станции излагаются необходимые указания по маневровой работе на данной железнодорожной станции, не вошедшие в предыдущие пункты ТРА станции.

В ТРА станции Образца 2 в пункте 27 после изложения обязательных позиций, касающихся поездной работы, излагаются дополнительные указания по маневровой работе.

В данном пункте указывается:

1) порядок производства маневровой работы с вагонами, загруженными взрывчатыми материалами, меры безопасности и порядок действия работников в случае возникновения аварийных ситуаций (техническая или коммерческая неисправность вагона и другие неисправности). При наличии на железнодорожной станции инструкции о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами) (приложение к ТРА станции), делается ссылка на указанную инструкцию. Данный порядок в части использования станционных железнодорожных путей должен полностью соответствовать требованиям пункта 1.6 Образца 1 ТРА станции;

2) порядок подачи-уборки вагонов к местам общего пользования: порядок согласования заезда-выезда, меры предосторожности при заездах во время производства погрузочно-разгрузочных работ.

Порядок подачи-уборки вагонов и производства маневров на железнодорожных путях необщего пользования излагается в инструкциях по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, которые в перечень приложений к ТРА станции не включаются.

Порядок внесения других сведений, касающихся производства маневровой работы на железнодорожных станциях, устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

61. К ТРА станции прилагаются:

1. Масштабный план железнодорожной станции.

2. Схематический план железнодорожной станции.
3. Продольные профили железнодорожных путей железнодорожной станции.
4. Инструкция о порядке пользования устройствами СЦБ (при их наличии).
5. Выкопировка из схемы питания и секционирования контактной сети (для железнодорожных станций, расположенных на электрифицированных участках). При отсутствии контактной сети прилагается схема продольного энергоснабжения устройств СЦБ.
6. Ведомость железнодорожных путей необщего пользования.
7. Инструкция о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами).
8. Инструкция по работе сортировочной горки (при ее наличии).
9. Ведомость занятия железнодорожных приемо-отправочных железнодорожных путей пассажирскими, почтово-багажными и грузопассажирскими поездами. Составляется ведомость пассажирских, сортировочных, грузовых и участковых железнодорожных станций (кроме тех, где пассажирские поезда следуют по соответствующим главным железнодорожным путям без захода на другие приемо-отправочные железнодорожные пути), железнодорожных станций оборота пассажирских, пригородных составов и моторвагонных поездов, а также для тех промежуточных железнодорожных станций, где графиком движения предусматривается обгон или скрещение пассажирских, почтово-багажных и грузопассажирских поездов с другими поездами тех же категорий.
10. Регламент переговоров по радиосвязи при маневровой работе.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1  
к Инструкции по составлению  
техническо-распорядительных  
актов железнодорожных станций

Образец 1

\_\_\_\_\_  
(наименование организация)

\_\_\_\_\_  
(должность и Ф.И.О. лица, утверждающего  
ТРА железнодорожной станции)

\_\_\_\_\_  
(дата утверждения)

**ТЕХНИЧЕСКО – РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫЙ АКТ**

железнодорожной станции \_\_\_\_\_

(сортировочная, пассажирская, пассажирская техническая, грузовая,  
участковая)

**1. Общие сведения**

**1.1. Характер работы и класс железнодорожной станции.**

Железнодорожная станция по характеру работы является \_\_\_\_\_  
и отнесена к \_\_\_\_\_ классу.

**1.2. Прилегающие к железнодорожной станции перегоны, основные средства  
сигнализации и связи при движении поездов и порядок их использования для  
организации движения:**

**1.2.1. Нечетное направление:**

**1.2.2. Четное направление:**

**1.2.3. Внутростанционные соединения:**

**1.3. Перечень железнодорожных путей необщего пользования или общего  
пользования (для железнодорожных станций, расположенных на железнодорожных  
путях необщего пользования) и места их примыкания:**

п/п №	Наименование организации, для обслуживания которой предназначен железнодорожный путь необщего пользования (общего пользования)	Принадлежность железнодорожного пути необщего пользования (общего пользования)	Место примыкания и граница железнодорожного пути необщего пользования (общего пользования)	Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава с железнодорожного пути необщего пользования (общего пользования)
1	2	3	4	5

1.4. Примыкание железнодорожных путей, переданных в ведение других подразделений владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования (производственных цехов, агрегатов), с указанием границ между ними и железнодорожными путями железнодорожной станции:

п/п №	Наименование подразделения	Место примыкания и граница	Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава
1	2	3	4

1.5. Ведомость парков и железнодорожных путей:

Номера железнодорожных путей	Назначение железнодорожных путей	Стрелки, ограничивающие железнодорожный путь		Полезная длина железнодорожного пути в метрах	Вместимость в условных вагонах	Наличие на железнодорожном пути		
		от	до			электрической изоляции	контактной сети	устройств автоматической локомотивной сигнализации
1	2	3	4	5	6	7	8	9

1.6. Железнодорожные пути, выделенные для приема, отправления и пропуска поездов с ВМ, негабаритными грузами и для стоянки вагонов с грузами ВМ:

1.6.1 Железнодорожные пути, выделенные для приема, отправления и пропуска поездов с грузами ВМ:

--

1.6.2 Железнодорожные пути, предназначенные для стоянки вне поездов вагонов с грузами ВМ и цистерн для перевозки сжиженных газов:

--

1.6.3. Железнодорожные пути (место), предназначенные для ликвидации аварийных ситуаций:

--

1.6.4. Железнодорожные пути, предназначенные для приема, отправления и пропуска поездов с негабаритными грузами:

--

1.7. Стрелочное хозяйство.

1.7.1. Централизованные стрелки:

Номера постов	Номера стрелок, входящих в пост	Должность работника железнодорожной станции, который переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелки от железнодорожного подвижного состава	
			при нормальном действии устройств СЦБ	при неисправности устройств СЦБ
1	2	3	4	5

1.7.2. Централизованные стрелки, которые можно передавать на местное управление:

Номера постов (колонок)	Номера стрелок, управляемых с постов (колонок)	Должность работника железнодорожной станции, который переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелок от железнодорожного подвижного состава	
			при нормальном действии устройств СЦБ	при неисправности устройств СЦБ
1	2	3	4	5

1.7.3. Нецентрализованные стрелки:

Номера районов	Номера постов	Номера стрелок, входящих в пост	Нормальное положение стрелок	Система запираения стрелок	Работник железнодорожной станции (должность), у которого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок
1	2	3	4	5	6	7

1.7.4. Нецентрализованные стрелки, не обслуживаемые дежурным стрелочного поста:

Номера районов	Номера стрелок, входящих в районы	Нормальное положение стрелок	Система запираения стрелок	Должность работника железнодорожной станции, который переводит стрелки	Должность работника железнодорожной станции, который осуществляет техническое обслуживание и очистку стрелок	Работник железнодорожной станции (должность), у которого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок
1	2	3	4	5	6	7	8



--	--	--	--	--	--	--	--

1.8. Районы работы оператора поста централизации, сигнальщиков и дежурных стрелочных постов:

Районы работы и должности работников	Должность работника, у которого в подчинении находятся операторы постов централизации, сигнальщики и дежурные стрелочных постов	Основные обязанности, возложенные на работников
1	2	3

1.9. Места хранения инвентаря, применяемого при нарушении нормальной работы устройств СЦБ.

Наименование инвентаря	Место хранения	Количество
1	2	3

1.10. Сортировочные горки, вытяжные железнодорожные пути и их оборудование:

Наименование сортировочного устройства	Направления, на которые работают сортировочные устройства	Число железнодорожных путей			Оборудование сортировочного устройства
		надвига	спускных	сортировочных	
1	2	3	4	5	6

1.11. Башмаконакладыватели и башмакосбрасыватели:

Железнодорожные пути и парки	Месторасположение (в какой стороне) установлены устройства	Количество и сторонность	
		башмаконакладывателей	башмакосбрасывателей
1	2	3	4

1.12. Специальные стационарные устройства для закрепления вагонов:

Парки и железнодорожные пути	Месторасположение стационарных устройств	Количество, тип
1	2	3

1.13. Пассажи́рские и грузовые устройства:

Номера железнодорожных путей	Наименование устройств	Длина (в метрах или вагонах)
1	2	3

1.14. Устройства для экипировки поездных локомотивов, опробования автотормозов, водопоя живности и др.:

Наименование устройств	Место расположения	Для поездов каких направлений следования предназначены
1	2	3

1.15. Освещение станционных железнодорожных путей:

Место установки осветительных точек	Количество				Места включения освещения
	мачт		гирлянд, светильников	других точек освещения	
	прожекторов на мачт	ксеноновых ламп			
1	2	3	4	5	6

1.16. Связь распорядительных пунктов по приему и отправлению поездов и производству маневров:

Перечень командных пунктов	Виды связи			
	прямая телефонная	радио	парковая	другие виды связи и средства доставки документов
1	2	3	4	5

1.17. Восстановительные и пожарные поезда, аварийно-спасательные команды, ремонтно-восстановительные бригады регионального центра связи, контактной сети, медицинские и ветеринарные пункты, полиция:

Наименование	Станция приписки железнодорожного подвижного состава или местонахождение	Порядок вызова
1	2	3

2. Прием и отправление поездов.

2.1. Районы управления и обязанности каждого ДСП станции, дежурного по парку железнодорожной станции и операторов при них:


2.2. Переезды на железнодорожной станции и прилегающих перегонах и порядок действий при неисправности переездной сигнализации:

Наименование переездов	Тип переездной сигнализации	Порядок действий ДСП станции при неисправности переездной сигнализации
1	2	3

2.3. Порядок прекращения маневров перед приемом или отправлением поезда:


2.4. Порядок проверки свободности железнодорожных путей:

2.4.1. Устройства электрической изоляции железнодорожных путей:


2.4.2. Порядок действий при нарушении нормальной работы устройств электрической изоляции железнодорожных путей или их отсутствии:


2.5. Порядок контроля правильности приготовления маршрута приема, отправления поездов:

2.5.1. Нормальное действие устройств СЦБ:


2.5.2. Нарушение нормального действия устройств СЦБ:


2.6. Время, необходимое для приготовления маршрута приема (отправления) поездов при нарушении нормального действия устройств СЦБ:

Для приема поездов:

С железнодорожной станции \_\_\_\_\_ на (в) \_\_\_\_\_ железнодорожный путь (парк) \_\_\_ мин.

Для отправления поездов:

На железнодорожную станцию \_\_\_\_\_ с (из) \_\_\_\_\_ железнодорожного пути (парка) \_\_\_ мин.

2.7. Нецентрализованные стрелки, положение и исправность которых разрешается проверять не для каждого поезда:

Номера постов	Номера стрелок	Периодичность проверки
1	2	3

2.8. Порядок пропуска поездов и маневровых составов по железнодорожным путям, расположенным между пассажирским зданием и стоящим на железнодорожной станции пассажирским поездом при отсутствии переходного моста или тоннеля:

--

2.9. Порядок встречи прибывающих на железнодорожную станцию поездов.

2.9.1. Встреча прибывающих поездов ДСП станции (ДСП поста, дежурным по парку):

--

2.9.2. Встреча прибывающих поездов дежурными стрелочных постов, сигналистами, операторами постов централизации:

Парки (железнодорожные пути) приема поездов и направление их следования	Районы и посты, участвующие в приготовлении маршрута			Должность работника железнодорожной станции и место встречи поезда
	централи- зованные посты	стрелоч- ные районы	стрелоч- ные посты	
1	2	3	4	5

2.10. Порядок контроля ДСП станции в прибытии поезда в полном составе:

Парки (железнодорожные пути) приема поездов и направление их следования	Способ проверки прибытия поезда в полном составе
1	2

2.11. Порядок приема на железнодорожную станцию поездов при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора и по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии на этом железнодорожном пути входного светофора):

2.11.1. Разрешения на проезд запрещающего сигнала:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров	Разрешение на проезд светофора с запрещающим показанием
1	2

2.11.2. Порядок приема поездов по письменному разрешению дежурного по железнодорожной станции:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров	Место вручения машинисту письменного разрешения	Работник железнодорожной станции (должность), который вручает машинисту письменное разрешение
1	2	3

2.12. Дополнительные меры по обеспечению безопасности стоянки пассажирских, людских, грузопассажирских и почтово-багажных поездов:

--

2.13. Порядок приема поездов на железнодорожной станции с перегона, имеющего затяжной спуск (подъем):

Затяжной спуск (подъем) со стороны железнодорожной станции	Порядок приема поездов на железнодорожную станцию с перегона, имеющего затяжной спуск
1	2

2.14. Порядок приема подталкивающих локомотивов, а также одиночных локомотивов, следующих в депо или под составы поездов:

--

2.15. Контроль за проследованием поездов, не имеющих остановки:

--

2.16. Порядок контроля приема и отправления поездов дежурными стрелочных постов, сигнальщиками, ОПЦ:

Парки (железнодорожные пути) отправления поездов и направление их следования	Районы и посты, участвующие в приготовлении маршрута			Должность работника железнодорожной станции, который встречает поезда и место встречи
	централизованные посты	стрелочные районы	стрелочные посты	
1	2	3	4	5

2.17. Порядок отправления с железнодорожной станции поездов при запрещающем показании выходных светофоров и с железнодорожных путей, где нет выходных светофоров:

Железнодорожные пути (парки) отправления поездов и направление их следования	Разрешение машинисту на занятие перегона	Должность работника железнодорожной станции, который вручает машинисту разрешение на занятие перегона	Указание машинисту о возможности отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора
1	2	3	4

2.18. Порядок выдачи предупреждений об особых условиях следования отдельных поездов:


2.19. Дополнительные указания по приему и отправлению поездов:


2.20. Маневровый порядок движения поездов (составов) между отдельными пунктами железнодорожных путей необщего пользования:


3. Организация маневровой работы.

3.1. Распределение обязанностей по распоряжению маневровой работой:


3.2. Специализация районов маневровой работы:

Районы маневровой работы	Вытяжка и ее границы	Основной характер выполняемой работы	Серия локомотивов	Наличие в районе технических средств, применяемых при маневрах
1	2	3	4	5

3.3. Устройства радиосвязи и парковой связи, используемые при маневровой работе:

Районы маневровой работы	Вид связи	Должность работников железнодорожной станции, которым предоставляется право пользоваться устройствами, и характер передаваемых ими указаний и сообщений
1	2	3

3.3.1. Порядок обеспечения безопасности маневров в случае внезапного отказа радиосвязи руководителя маневров с машинистом локомотива:


## 3.4. Основные особенности производства маневров в каждом районе:

Номера районов маневровой работы	Количество лиц составительской бригады	Порядок передачи указаний на установку стрелок	Способ передачи машинисту указания (сигнала), разрешающего выезд на стрелки	Должность работника железнодорожной станции, который производит торможение отцепов при маневрах толчками
1	2	3	4	5

## 3.5. Меры безопасности при работе в одном маневровом районе двух и более маневровых локомотивов:


## 3.6. Меры безопасности по предупреждению случаев выхода железнодорожного подвижного состава за границу полезной длины в противоположном конце железнодорожных путей, ухода вагонов на маршруты следования поездов и в другие районы, столкновений маневрового состава в стрелочной горловине:

Районы работы	Железнодорожные пути или парк	Меры безопасности
1	2	3

## 3.7. Порядок заезда маневровых локомотивов, составов, специального железнодорожного подвижного состава в отдельные районы, не обслуживаемые дежурными стрелочных постов железнодорожной станции, и на железнодорожном пути, переданные в ведение подразделений владельца инфраструктуры, владельца железнодорожного пути необщего пользования (производственных цехов, агрегатов):

Район заезда	Порядок согласования заезда маневрового локомотива в район	Порядок согласования возвращения маневрового локомотива из района	Дополнительные указания
1	2	3	4

## 3.8. Порядок перестановки маневровых составов из парка в парк:

Откуда и куда производится перестановка	Маршрут перестановки	Максимальное количество вагонов в составе		Требуется ли включать тормоза	Должность работника железнодорожной станции, который сопровождает маневровый состав	Дополнительные указания
		физич.	услов.			
1	2	3	4	5	6	7

## 3.9. Порядок и нормы закрепления железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции.

## 3.9.1. Порядок и нормы закрепления:

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств	Количество тормозных башмаков	Количество осей			
					Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

## 3.9.2. Порядок проверки закрепления железнодорожного подвижного состава:


## 3.10. Места хранения тормозных башмаков:

Места хранения	Количество и номера тормозных башмаков	Работник, отвечающий за наличие и сохранность тормозных башмаков
1	2	3

## 3.11. Место экипировки маневровых локомотивов:


## 3.12. Вагонные весы:

--




## 3.13. Дополнительные указания:


## Перечень приложений к техническо-распорядительному акту:


## Техническо-распорядительный акт железнодорожной станции

\_\_\_\_\_

составил \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /  
(Ф.И.О., должность) (расшифровка подписи)

«\_\_» \_\_\_\_\_ г.

проверил \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /  
(Ф.И.О., должность) (расшифровка подписи)

«\_\_» \_\_\_\_\_ г.

Согласовано: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /

## Для отметок по выверке ТРА станции по состоянию на 1 января:


**ПРИЛОЖЕНИЕ № 2**  
к Инструкции по составлению  
техническо-распорядительных  
актов железнодорожных станций

Образец 2

\_\_\_\_\_

(наименование организация)

\_\_\_\_\_

(должность и Ф.И.О. лица, утверждающего  
ТРА станции)

\_\_\_\_\_

(дата утверждения)

**ТЕХНИЧЕСКО – РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫЙ АКТ**  
железнодорожной станции \_\_\_\_\_  
(промежуточная станция, разъезд, обгонный пункт, путевой пост)

**1. Общие сведения****1.1. Характер работы и класс железнодорожной станции.**

Железнодорожная станция по характеру работы является \_\_\_\_\_ и  
отнесена к \_\_\_\_\_ классу.

**1.2. Прилегающие к железнодорожной станции перегоны, основные средства  
сигнализации и связи при движении поездов и порядок их использования для  
организации движения:**

**1.2.1. Нечетное направление:****1.2.2. Четное направление:****2. Перечень железнодорожных путей необщего пользования и места их примыкания:**

п/п №	Наименование организации, для обслуживания которой предназначен железнодорожный путь необщего пользования	Принадлежность железнодорожно го пути необщего пользования	Место примыкания и граница железнодорожного пути необщего пользования	Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава с железнодорожного пути необщего пользования
1	2	3	4	5

2.1. Примыкание железнодорожных путей, переданных в ведение других подразделений владельца инфраструктуры, с указанием границ между ними и железнодорожными путями железнодорожной станции:

п/п №	Наименование подразделения	Место примыкания и граница	Наличие предохранительных устройств для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава
1	2	3	4

3. Ведомость парков и железнодорожных путей:

Номера железнодорожных путей	Назначение железнодорожных путей	Стрелки, ограничивающие железнодорожный путь		Полезная длина железнодорожного пути в метрах	Вместимость в условных вагонах	Наличие на железнодорожном пути		
		от	до			электрической изоляции	контактной сети	устройств автоматической локомотивной сигнализации
1	2	3	4	5	6	7	8	9

4. Стрелочное хозяйство.

4.1. Централизованные стрелки:

Номера постов	Номера стрелок, входящих в пост	Должность работника железнодорожной станции, который переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелки от железнодорожного подвижного состава	
			при нормальном действии устройств СЦБ	при неисправности устройств СЦБ
1	2	3	4	5

4.2. Централизованные стрелки, которые можно передавать на местное управление:

Номера постов (колонок)	Номера стрелок, управляемых с постов (колонок)	Должность работника железнодорожной станции, который переводит стрелки	Порядок убеждения в свободности стрелок от железнодорожного подвижного состава	
			при нормальном действии устройств СЦБ	при неисправности устройств СЦБ
1	2	3	4	5

## 4.3. Нецентрализованные стрелки:

Номера районов	Номера постов	Номера стрелок, входящих в пост	Нормальное положение стрелок	Система запираения стрелок	Работник железнодорожной станции (должность), у которого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок
1	2	3	4	5	6	7

## 4.4. Нецентрализованные стрелки, не обслуживаемые дежурным стрелочного поста:

Номера районов	Номера стрелок, входящих в районы	Нормальное положение стрелок	Система запираения стрелок	Должность работника железнодорожной станции, который переводит стрелки	Работник железнодорожной станции (должность), который осуществляет техническое обслуживание и очистку стрелок	Работник железнодорожной станции (должность), у которого хранятся ключи от запертых стрелок	Освещение стрелок
1	2	3	4	5	6	7	8

## 5. Районы работы дежурных стрелочного поста, сигнальщиков:

Районы работы и должности работников	Основные обязанности, возложенные на работников
1	2

## 6. Места хранения инвентаря, применяемого при нарушении нормальной работы устройств СЦБ.

Наименование инвентаря	Место хранения	Количество
1	2	3

## 7. Пассажи́рские и грузо́вые устройства:

Номера железно-дорожных путей	Наименование устройств	Длина (в метрах или вагонах)
1	2	3

## 8. Освещение станционных железнодорожных путей:

Место установки осветительных точек	Количество				Места включения освещения
	мачт		гирлянд, светильников	других точек освещения	
	прожекторов на них	ксеноновых ламп			
1	2	3	4	5	6

## 9. Восстановительные и пожарные поезда, аварийно-спасательные команды, ремонтно-восстановительные бригады регионального центра связи, контактной сети, медицинские и ветеринарные пункты, полиция:

Наименование	Станция приписки железнодорожного подвижного состава или местонахождение	Порядок вызова
1	2	3

## 10. Время, необходимое для приготовления маршрута приема (отправления) поездов при нарушении нормального действия устройств СЦБ:

Для приема поездов:

С железнодорожной станции \_\_\_\_\_ на (в) \_\_\_\_\_ железнодорожный путь (парк) \_\_\_\_\_ мин.

Для отправления поездов:

На железнодорожную станцию \_\_\_\_\_ с (из) \_\_\_\_\_ железнодорожного пути (парка) \_\_\_\_\_ мин.

## 11. Порядок прекращения маневров перед приемом или отправлением поезда:

## 12. Порядок проверки свободности железнодорожных путей.

## 12.1. Устройства электрической изоляции железнодорожных путей:

## 12.2. Порядок действий при нарушении нормальной работы устройств электрической изоляции железнодорожных путей или их отсутствии:

## 13. Порядок контроля правильности приготовления маршрута приема, отправления поездов:

## 13.1. Нормальное действие устройств СЦБ:

## 13.2. Нарушение нормального действия устройств СЦБ:

--

14. Нецентрализованные стрелки, положение и исправность которых проверяются не для каждого поезда:

Номера постов	Номера стрелок	Периодичность проверки
1	2	3

15. Порядок пропуска поездов и маневровых составов по железнодорожным путям, расположенным между пассажирским зданием и стоящим на железнодорожной станции пассажирским поездом при отсутствии переходного моста или тоннеля:

--

16. Контроль за проследованием поездов, не имеющих остановки:

Железнодорожные пути приема и отправления поездов	Районы и посты, участвующие в приготовлении маршрута			Должность работника железнодорожной станции, который встречает или провожает поезда, место встречи
	централизованные посты	стрелочные районы	стрелочные посты	
1	2	3	4	5

17. Порядок контроля ДСП станции в прибытии поезда в полном составе:

Парки (железнодорожные пути) приема поездов и направление их следования	Способ проверки прибытия поезда в полном составе
1	2

18. Порядок приема на железнодорожную станцию поездов при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора и по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии на этом железнодорожном пути входного светофора):

18.1. Разрешение на проезд запрещающего сигнала:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров	Что служит разрешением на проезд светофора с запрещающим показанием
1	2

18.2. Порядок приема поездов по письменному разрешению ДСП станции:

Перечень входных и маршрутных (по приему) светофоров	Место вручения машинисту письменного разрешения	Работник железнодорожной станции (должность), который вручает машинисту письменное разрешение
1	2	3

--	--	--

19. Дополнительные меры по обеспечению безопасности стоянки пассажирских, людских, грузопассажирских и почтово-багажных поездов:

--

20. Порядок приема поездов на железнодорожную станцию с перегона, имеющего затяжной спуск (подъем):

Затяжной спуск (подъем) со стороны железнодорожной станции	Порядок приема поездов на железнодорожную станцию с перегона, имеющего затяжной спуск
1	2

21. Порядок отправления с железнодорожной станции поездов при запрещающем показании выходных светофоров и с железнодорожных путей, где нет выходных светофоров:

Железнодорожные пути (парки) отправления поездов и направление их следования	Разрешение машинисту на занятие перегона	Должность работника железнодорожной станции, который вручает машинисту разрешение на занятие перегона	Указание машинисту о возможности отправления поезда
1	2	3	4

21.1. Переезды на железнодорожной станции и прилегающих перегонах и порядок действий при неисправности переездной сигнализации:

Наименование переездов	Тип переездной сигнализации	Порядок действий ДСП станции при неисправности переездной сигнализации
1	2	3

22. Наличие маневровых локомотивов и характер их работы:

Характер выполняемой работы	Серия локомотивов	Состав локомотивных и составительских бригад
1	2	3

23. Меры безопасности по предупреждению случаев выхода железнодорожного подвижного состава за границу полезной длины в противоположном конце железнодорожных путей, ухода вагонов на маршруты следования поездов и в другие районы, столкновений маневрового состава в стрелочной горловине:

Районы работы	Железнодорожные пути или парки	Меры безопасности
1	2	3

24. Порядок и нормы закрепления железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции:

Парки и номера железнодорожных путей (по паркам)	Величина уклона (в тысячных)	С какой стороны производится закрепление	Нормы закрепления				Должность работника железнодорожной станции, который производит закрепление тормозными башмаками, способ доклада о закреплении	Должность работника железнодорожной станции, который снимает тормозные башмаки, способ доклада о снятии
			Наличие стационарных устройств		Норма по формуле (1) ИДП	Норма по формуле (2) ИДП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

25. Порядок проверки закрепления железнодорожного подвижного состава:

--

26. Места хранения тормозных башмаков:

Места хранения	Количество и номера тормозных башмаков	Работник, отвечающий за наличие и сохранность тормозных башмаков
1	2	3

27. Дополнительные указания:

--

Перечень приложений к техническо-распорядительному акту:

--

Техническо-распорядительный акт станции \_\_\_\_\_  
составил \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /  
(Ф.И.О., должность) (расшифровка подписи)

«\_\_» \_\_\_\_\_ Г.  
проверил \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /  
(Ф.И.О., должность) (расшифровка подписи)

«\_\_» \_\_\_\_\_ Г.  
Согласовано: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /



Для отметок по выверке ТРА станции по состоянию на 1 января:
