

**ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
"РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ"
(ОАО "РЖД")**

15 марта 2005 г.

N ХЗ-3801

УТВЕРЖДАЮ
Первый вице-президент ОАО "РЖД"
Х.Ш.Зябиров

ИНСТРУКЦИЯ

**по составлению техническо-распорядительных
актов железнодорожных станций ОАО "РЖД"**

(В ред. Распоряжения ОАО "РЖД" от 22.12.2006 N 2518р)

I. Общие положения

1. Инструкция по составлению техническо-распорядительных актов железнодорожных станций (далее - станция) устанавливает порядок разработки, согласования и утверждения техническо-распорядительных актов станций (далее - ТРА) и приложений к ним, а также их форму и содержание, порядок внесения изменений и дополнений, выверки, хранения и ознакомления причастных работников.

Требования настоящей Инструкции обязательны для всех руководителей, инженеров, связанных с разработкой, согласованием и утверждением ТРА, а также ревизоров движения отделов перевозок отделений железных дорог филиалов ОАО "РЖД" (далее - ревизоров движения) и ревизоров по безопасности движения отделений железных дорог - филиалов ОАО "РЖД" (далее - железная дорога), производящих проверки ТРА станций.

2. ТРА является нормативным актом станции, регламентирующим обеспечение безопасности движения в местных условиях, и его требования являются обязательными для работников всех служб железных дорог.

3. ТРА разрабатывается для каждого отдельного пункта, имеющего путевое развитие.

Для отдельных станций (независимо от классности), на которых в отдельных парках или системах парков операции по приему, отправлению поездов и производству маневров осуществляются вне зависимости от других парков или систем, по решению начальника службы перевозок железной дороги могут разрабатываться отдельные ТРА для каждого такого парка или системы парков.

В случае объединения двух и более станций под единое руководство одного начальника станции, для каждой из этих станций разрабатывается отдельный ТРА.

4. Для путевых постов без путевого развития при полуавтоматической блокировке, разделяющих межстанционный перегон на межпостовые перегоны, ТРА не разрабатывается. Порядок работы этих постов установлен в главе 3 Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах

Российской Федерации, утвержденной МПС России 16 октября 2000г. N ЦД-790 (далее - ИДП), и при необходимости установления дополнительных условий работы таких постов на железной дороге разрабатываются отдельные инструкции в соответствии с пунктом 3.27 ИДП.

Для постов (блок-постов) примыкания железнодорожных путей общего пользования, имеющих стрелочные переводы, и приписанных к соседней станции, порядок работы отражается в ТРА станции приписки. Отдельные ТРА для таких постов составляются станцией их приписки по решению начальника службы перевозок железной дороги.

Порядок работы вспомогательных постов, обслуживающих примыкания железнодорожных путей необщего пользования на перегоне, устанавливается отдельными инструкциями, прилагаемыми к ТРА станций приписки и утверждаемыми начальником отделения железной дороги, а при отсутствии отделений железной дороги в составе железной дороги - начальником железной дороги. Стрелочные переводы примыканий железнодорожных путей необщего пользования на вспомогательных постах в пункт 1.7 (4) ТРА станций не вносятся.

5. Все требования, предусматриваемые ТРА, должны соответствовать Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным МПС России 26 мая 2000 г. N ЦРБ-756 (далее - ПТЭ), ИДП и Инструкции по сигнализации на железных дорогах Российской Федерации, утвержденной МПС России 26 мая 2000г. N ЦРБ-757 (далее - ИСИ), но при этом не повторять положений этих нормативных актов, относящихся ко всем железнодорожным станциям. Не допускается также переписывать в ТРА требования приказов начальника железной дороги и начальника отделения железной дороги, относящиеся ко всем станциям железной дороги (отделения железной дороги). В отдельных случаях разрешается делать ссылки на соответствующие пункты указанных приказов, излагая только порядок их применения на конкретной станции.

Во избежание возможных разночтений, не допускается повторение одних и тех же положений в разных пунктах ТРА одной станции. При необходимости допускается делать ссылки на соответствующие пункты ПТЭ, ИДП, ИСИ, приказов начальника железной дороги и начальника отделения железной дороги о применении отдельных пунктов ПТЭ и инструкций на железной дороге (отделении железной дороги), а также на другие пункты ТРА данной станции. Эти документы должны всегда находиться на рабочих местах поездных диспетчеров (далее - ДНЦ), дежурных по станции (далее - ДСП) и других причастных работников.

6. Общие сведения, положения и требования, касающиеся конкретной станции, излагаются в ТРА по утвержденным формам: ДУ-41 - для сортировочных, пассажирских, пассажирских технических, грузовых и участковых станций и ДУ-41 а - для промежуточных станций.

Как исключение, для отдельных промежуточных станций по решению начальника службы перевозок железной дороги допускается составление ТРА по форме ДУ-41.

Для станций, расположенных на участках с диспетчерской централизацией (далее - ДЦ), ТРА разрабатывается как для других станций, так как эти станции могут передаваться на резервное управление с поста ДСП. В пунктах 1.2.1 (1.1) и 1.2.2 (1.2) ТРА такой станции указывается, что она расположена на участке ДЦ, а порядок работы ДЦ в нормальном режиме устанавливается специальной инструкцией в соответствии с пунктом 2.21 ИДП.

7. ТРА составляется и подписывается начальником станции, проверяется ревизором движения (далее - ДНЧ) и утверждается:

для станций сортировочных, пассажирских (пассажирских технических), грузовых и участковых, в соответствии с перечнем, устанавливаемым начальником железной дороги, - заместителем начальника железной дороги по перевозкам (НЗД) или начальником службы перевозок (Д);

для станций, не вошедших в этот перечень (в том числе и тех, ТРА которых составлен по форме ДУ-41), - начальником отдела перевозок отделения железной дороги (НОДН), а при отсутствии отделений в составе железной дороги - заместителем начальника службы перевозок (зам. Д).

ТРА формы ДУ-41 в обязательном порядке согласовывается:

при наличии в составе железной дороги отделений железной дороги ТРА, утверждаемые НЗД(Д) - начальником отдела перевозок отделения железной дороги (НОДН);

начальником основного локомотивного депо (ТЧ), обслуживающего вывозную и маневровую работу на данной станции;

начальниками дистанций: сигнализации и связи (ШЧ), пути (ПЧ), электроснабжения (ЭЧ), на территории которых находится данная станция;

начальником вагонного депо (ВЧД), работники которого обслуживают данную станцию.

ТРА формы ДУ-41 а согласовывается начальниками дистанций пути и сигнализации и связи.

8. Изменения и дополнения в ТРА могут вноситься только по следующим основаниям:

изменения, внесенные в ПТЭ, ИДП, ИСИ;

изменения и дополнения, внесенные в приказы начальника железной дороги, начальника отделения железной дороги о применении ПТЭ и инструкций МПС России на железной дороге или отделении, касающиеся данной станции (но не всех станций железной дороги или отделения);

изменение путевого развития станции, устройств СЦБ, связи, контактной сети, а также изменение порядка использования технических средств, приема, отправления поездов или производства маневровой работы на данной станции;

изменение технологии работы станции, штатного расписания станции, должностных обязанностей отдельных работников станции;

несоответствие отдельных положений ТРА требованиям ПТЭ, ИДП, ИСИ, приказам начальника железной дороги, начальника отделения железной дороги о применении ПТЭ и инструкций на железной дороге или отделении железной дороги, а также неправильные сведения в первом разделе ТРА о технических средствах на станции;

ошибки и опечатки, допущенные при составлении ТРА;

отсутствие отдельных специфических требований обеспечения безопасности движения, вытекающих из местных условий станции;

несоответствие формы и содержания отдельных пунктов ТРА требованиям настоящей Инструкции.

Изменения и дополнения в ТРА могут вноситься на основании требований ревизоров, зафиксированных в Книге ревизорских указаний (формы РБУ-8), но только по вышеуказанным основаниям с обязательной ссылкой на них в соответствующей записи в книге формы РБУ-8.

Полная переработка ТРА станций в обязательном порядке производится в случае переиздания ПТЭ, ИДП, ИСИ и соответствующих приказов начальника железной дороги, начальника отделения железной дороги, а также при наличии большого количества внесенных в ТРА дополнений и изменений (более 20).

Ответственным лицом за своевременное внесение изменений и дополнений в ТРА и приложения к нему по указанным в настоящем пункте основаниям

является начальник станции (далее - ДС). Он же обязан контролировать своевременное внесение изменений и дополнений в масштабный, схематический планы станции и другие приложения ответственными за ведение этих приложений работниками соответствующих служб железных дорог. Одновременно с внесением изменений и дополнений в ТРА должны вноситься соответствующие изменения и дополнения в копии и выписки из этих документов.

Согласование и утверждение изменений и дополнений в ТРА должны производиться в порядке, установленном в пункте 7 настоящей Инструкции.

9. Основой технологии составления ТРА станций является "Программно-технологический комплекс ведения базы данных технико-распорядительных актов железнодорожных станций" (далее - ПТК АС ТРА), введенный в действие указанием МПС России от 20 марта 2003 г. N Р-267у.

Разделы и пункты ТРА вводятся в систему в соответствии с формами ДУ-41 и ДУ-41а в формализованном виде" с использованием типовых фрагментов текстов. База данных ТРА станций железной дороги хранится на сервере ИВЦ железной дороги, а ТРА станций всех железных дорог - на центральном сервере ГВЦ ОАО "РЖД".

После ввода черновой версии ТРА в ПТК АС ТРА производится ее распечатка, и ТРА, оформленный начальником (инженером) станции в бумажном варианте, проходит проверку, согласование и утверждение в порядке, установленном в пункте 7 настоящей Инструкции. После утверждения электронная версия ТРА переводится в ПТК АС ТРА из черновой версии в категорию действующих.

Утвержденный ТРА формы ДУ-41 (ДУ-41 а), включая приложения, в бумажном варианте хранится у начальника станции.

Службам железной дороги и отделам отделений железной дороги предоставляется возможность просмотра электронного варианта ТРА станций и приложений к нему в ПТК АС ТРА и при необходимости вывода их на печать. Перечень пользователей ПТК АС ТРА устанавливаются соответственно начальник железной дороги и начальник отделения железной дороги. Приложения к ТРА станций, не формализованные в ПТК АС ТРА, хранятся в службах перевозок железных дорог и отделах перевозок отделений железных дорог в бумажном виде.

Изменения и дополнения в ТРА после их утверждения также вносятся в электронную версию ТРА (вводятся в текст действующего ТРА). Акты изменений, распечатанные из ПТК АС ТРА, утверждаются и в бумажном виде хранятся у начальника станции до составления и утверждения нового ТРА станции. В бумажный экземпляр ТРА, а также в копии и выписки изменения вносятся путем замены соответствующих листов (вставленным листам может присваиваться нумерация с индексами - 3а, 3б).

При внесении изменений в пункты ТРА, находящиеся на странице, содержащей отметку об утверждении ТРА, допускается исправление текста вручную со ссылкой на акт изменения, заверенной подписью ДС.

10. ПТК АС ТРА включает в себя также программы составления графических приложений к ТРА - масштабных и схематических планов станций, а также программу автоматизированного расчета норм закрепления железнодорожного подвижного состава (далее - подвижной состав) на станционных железнодорожных путях (далее - пути).

Подробный порядок работы с ПТК АС ТРА изложен в соответствующих руководствах пользователям.

11. На рабочих местах ДСП, станционных и маневровых диспетчеров (далее - ДСЦ) должны находиться копии ТРА станции (у ДСП со всеми копиями приложений по соответствующему району управления).

Выписки из ТРА, содержащие необходимые для отдельных работников сведения, должны находиться в рабочих помещениях станции в соответствии с пунктом 15.2 ПТЭ.

Копии и выписки из ТРА выполняются в бумажном варианте и заверяются подписью начальника станции.

На рабочих местах поездных диспетчеров (далее - ДНЦ) должны быть компьютеры с программами, дающими возможность просмотра схем и текстов ТРА всех станций диспетчерского участка, а при временном их отсутствии у ДНЦ должны быть бумажные копии ТРА и схематических планов станций (без других текстовых приложений). Ознакомление ДНЦ с изменениями, внесенными в ТРА станций, осуществляется через просмотр актов изменений в ПТК АС ТРА, а при отсутствии на рабочем месте ДНЦ ПТК АС ТРА - по распечаткам актов изменений.

В локомотивные и вагонные депо, кондукторские резервы и другие подразделения железных дорог, имеющие специальный самоходный подвижной состав, высылаются копии или выписки из ТРА и необходимые для них приложения в бумажном варианте, заверенные подписью ДС. Порядок выдачи копий и выписок этим подразделениям, а также всех текущих изменений, вносимых в ТРА, устанавливается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии отделений - начальником службы перевозок железной дороги.

После установки в подразделениях смежных служб программ, позволяющих просматривать ТРА станций, изменения в ТРА передаются в электронном виде и распечатываются этими службами самостоятельно.

12. На каждой станции должна вестись специальная книга ознакомления работников с ТРА станции и приложениями к нему.

Вновь утвержденный ТРА первоначально объявляется работникам под расписку одновременно со всеми действующими на этот момент приложениями. В дальнейшем, после переработки и утверждения отдельных приложений к ТРА, внесения в них изменений и дополнений, каждое приложение (изменение, дополнение) объявляется под расписку причастным работникам с обязательным указанием даты утверждения нового приложения (акта изменения и дополнения). После ознакомления с ТРА и приложениями (изменениями, дополнениями) в специальной книге указываются дата ознакомления и ставится подпись работника.

После переработки и утверждения нового ТРА станции указанный порядок ознакомления работников повторяется.

13. Полная выверка содержания ТРА в электронном и бумажном вариантах, копий, выписок из ТРА, включая приложения к ТРА, производится ежегодно по его состоянию на 1 января.

В процессе выверки должно быть проверено соответствие ТРА и приложений фактическому состоянию технических средств и технологии работы станции на начало нового года, наличие необходимых изменений и дополнений, которые должны были быть внесены в течение минувшего года при возникновении оснований, указанных в пункте 8 настоящей Инструкции.

В бумажном экземпляре ТРА, находящемся у начальника станции, копиях и выписках на постах станции и в подразделениях других служб делается отметка о выверке, заверенная подписью начальника станции. Конкретный порядок выверки копий ТРА в подразделениях других служб устанавливает начальник отделения железной дороги, а при отсутствии отделений - начальник службы перевозок железной дороги с учетом наличия ПТК АС ТРА в соответствующих подразделениях.

Выверку приложений к ТРА производят аналогичным порядком те же руководители подразделений, которые подписывают соответствующие приложения. Сведения о произведенной выверке ТРА и приложений, формализованных в ПТК АС ТРА, фамилии, инициалы и должности руководителей подразделений служб, подписавших результаты выверки, вводятся в систему инженером, ответственным за ведение ТРА станции.

Отметки о произведенной выверке приложений, не формализованных в ПТК АС ТРА и хранящихся в отделах (службах) перевозок в бумажном виде, делают вручную инженеры, ответственные за ведение ТРА (станций, отделов перевозок), с указанием фамилий, инициалов и должностей руководителей, производивших выверку, и заверяют эти отметки своими подписями.

Все операции по выверке ТРА и приложений по состоянию на 1 января, включая ввод отметок о выверке в ПТК АС ТРА, должны производиться в декабре месяце и быть закончены не позднее 31 декабря. Выверка приложений, не формализованных в ПТК АС ТРА, на станциях, в отделах и службах перевозок должна быть закончена в течение января месяца.

II. Порядок разработки и заполнения ТРА

1. Общие сведения

В пункте 1.1 (для формы ДУ-41) указывается характер работы станции (сортировочная, пассажирская, пассажирская техническая, грузовая, участковая) и присвоенный ей класс.

В пункте 1.2 (1 - для формы ДУ-41 а, далее - номера пунктов в скобках - для ТРА формы ДУ-41 а) указываются прилегающие к станции перегоны до ближайшего раздельного пункта, находящегося под самостоятельным управлением отдельного ДСП (в том числе путевого поста, блок-поста). Внутриузловые соединения в данный пункт ТРА формы ДУ-41 не включаются.

В подпункте 1.2.1 (1.1) перечисляются прилегающие к станции перегоны, на которые эта станция отправляет нечетные поезда, с указанием числа путей на перегоне и установленных средств сигнализации и связи по каждому пути.

Для многопутных перегонов, а в необходимых случаях (когда в движении поездов по отдельным путям перегона есть какие-то особенности) и для двухпутных перегонов, в этом же пункте указывается установленный в соответствии с пунктом 1.1 ИДП (при автоблокировке) порядок движения поездов по каждому пути, например: "Начальная - Конечная - трехпутный. По I главному пути - односторонняя автоблокировка для движения пассажирских и грузовых поездов нечетного направления; по II главному пути - односторонняя автоблокировка для движения пассажирских и грузовых поездов четного направления; по III главному пути - двусторонняя автоблокировка для движения пассажирских и грузовых поездов обоих направлений". "Лунино - Солнцево - двухпутный. По I главному пути - двусторонняя автоблокировка для движения пассажирских и грузовых поездов обоих направлений. Движение по пути осуществляется по правилам для однопутных перегонов. По II главному пути - двусторонняя автоблокировка для движения пассажирских и грузовых поездов обоих направлений. Движение по пути осуществляется по правилам для однопутных перегонов".

В подпункте 1.2.2 (1.2) перечисляются прилегающие к станции перегоны, на которые эта станция отправляет четные поезда, например: "Мытищи - Пушкино - двухпутный. По I главному пути - двусторонняя автоблокировка для движения пассажирских и грузовых поездов обоих направлений. Путь является правильным

для нечетных поездов. По II главному пути - двусторонняя автоблокировка для движения пассажирских и грузовых поездов обоих направлений. Путь является правильным для четных поездов". "Куровская - Авсюнино - двухпутный. По I главному пути - односторонняя автоблокировка для движения пассажирских и грузовых поездов нечетного направления. По II главному пути - односторонняя автоблокировка для движения пассажирских и грузовых поездов четного направления. Перегон оборудован устройствами для движения поездов по неправильному пути по сигналам локомотивных светофоров".

Если станция находится на участке диспетчерской централизации, об этом должно быть указано в подпунктах 1.2.1, 1.2.2 ТРА.

В подпункте 1.2.3 перечисляются соединительные пути между станциями внутри железнодорожного узла с указанием действующих средств сигнализации и связи (аналогично подпунктам 1.2.1, 1.2.2 ТРА).

Пути, соединяющие станции в узле, по которым безостановочно следуют пассажирские поезда, в данный пункт не записываются, а рассматриваются как перегоны (в том числе и нулевые) между отдельными пунктами, движение по которым осуществляется под контролем поездного диспетчера в соответствии с ИДП; такие перегоны записываются в подпункты 1.2.1 (1.1) или 1.2.2 (1.2) ТРА.

Примыкания к станции или на прилегающем перегоне, ведущие на пути необщего пользования, если движение по ним осуществляется поездным порядком (вне зависимости от того, кому принадлежат эти пути - владельцу пути или железной дороге), в подпункты 1.2.1, 1.2.2 ТРА не вносятся, а записываются в подпункт 1.2.3 ТРА формы ДУ-41. При наличии таких примыканий к промежуточным станциям они записываются в пункте 1.1 или пункте 1.2 ТРА в качестве дополнения (примечания). Для примыкания на перегоне, обслуживаемого вспомогательным постом, кроме того, составляется инструкция, прилагаемая к ТРА (см. пункт 4 Общих положений настоящей Инструкции).

Примыкания путей необщего пользования к станционным путям, если подача-уборка вагонов осуществляется маневровым порядком, в подпункт 1.2.3 ТРА (соответственно в пункты 1.1, 1.2 ТРА формы ДУ-41 а) не вносятся (указываются только в пункте 1.3 (2) ТРА).

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

В графе 1 указываются порядковые номера путей необщего пользования.

В графе 2 указывается наименование пути необщего пользования в соответствии с названием организации, для обслуживания которой предназначен данный путь. При необходимости допускается указывать условное наименование владельца (пользователя) пути необщего пользования.

При наличии примыкания пути необщего пользования к главному пути прилегающего перегона порядок подачи - уборки вагонов со схемой примыкания указывается в инструкции о порядке обслуживания и организации движения на данном пути.

В ТРА включаются только те пути необщего пользования, которые примыкают непосредственно к путям станции или главным путям перегонов. Пути, предназначенные для обслуживания грузоотправителей, грузополучателей, контрагентов, примыкающие к путям основных владельцев (пользователей), в ТРА не включаются, данные о них и порядок обслуживания отражаются в приложении к ТРА ведомость железнодорожных путей необщего пользования и инструкциях о порядке обслуживания и организации движения на этих путях.

В графе 3 отмечаются пути необщего пользования, принадлежащие железной дороге, словом "Дорога", а словом "Владелец" - пути, находящиеся на балансе предприятия, организации.

В графе 4 указывается номер стрелки примыкания и номер пути, к которому осуществлено примыкание. Могут быть указаны и другие ориентиры, например: "Стрелка 75 в нечетной горловине парка "Б"; "На продолжении пути N__"; "Стрелка N__ на 1 главном пути перегона____" и т.п. В этой же графе указывается граница пути необщего пользования, например: "Стык рамного рельса стрелки N 75"; "Светофор М46". Места примыкания путей необщего пользования и их границы должны соответствовать указанным их границам в инструкциях о порядке обслуживания и организации движения на соответствующих путях.

В графе 5 указывается, какими предохранительными устройствами от самопроизвольного выхода вагонов с пути необщего пользования, из числа поименованных в пункте 3.30 ПТЭ, оборудованы примыкания, например: "Предохранительный тупик N...", "Сбрасывающая стрелка N..."

В пункте 1.4 указываются примыкания путей, находящихся в ведении других служб.

В данный пункт ТРА включаются пути, переданные эксплуатационным подразделениям служб железной дороги (Т, П, Ш, Э, В). При наличии путевого развития на территории подразделений указанных служб эти пути в перечень пункта 1.5 ТРА формы ДУ-41 не включаются.

Указываются границы между путями, находящимися в распоряжении начальника станции и переданными в ведение других служб и организаций, например: "Локомотивное депо (ТЧ-27), границы - маневровые светофоры М42, М44, М46, включенные в электрическую централизацию станции". Если пути одной службы примыкают к путям другой службы, то указывается граница между ними, например: "Путь ЭЧ-3 примыкает к пути ПЧ-7 стрелкой N 105, граница - предельный столбик указанной стрелки".

В ТРА промежуточных станций формы ДУ-41 а, в котором отсутствует соответствующий пункт, при незначительном путевом развитии (не более трех путей) пути, переданные другим службам, могут включаться в общий перечень пункта 3 ТРА с указанием в графе 2 этого пункта принадлежности пути соответствующей службе (подразделению службы), а порядок движения по этим путям указывается в пункте 27 ТРА; в отдельных случаях могут указываться только границы (в примечании к пункту 3 ТРА).

Порядок заезда и выезда подвижного состава указывается в инструкциях о порядке производства маневровой работы на соответствующих путях. Перечень станций и путей, переданных в ведение других служб, для которых необходимо составление таких инструкций, и сами инструкции утверждаются начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений железной дороги - начальником железной дороги. Порядок заезда и выезда в эти районы (порядок согласования заезда и выезда) кратко указывается также в пункте 3.7 (27) ТРА.

В пункте 1.5 (3) указываются: назначение (специализация) каждого пути, его длина, вместимость и другие сведения, характеризующие путевое развитие станции.

На пассажирских, сортировочных, грузовых и участковых станциях принадлежность путей к тому или иному парку указывается в подзаголовках, предшествующих заполнению сведений, характеризующих пути данного парка, например: "Четный парк приема "А"; "Нечетный сортировочный парк "Б".

В графе 1 этого пункта проставляются номера всех путей, в том числе и главных, входящих в парк или группу путей. Номера главных путей обозначаются римскими цифрами. В ПТК АС ТРА допускается обозначение главных путей арабскими цифрами с добавлением букв "гл."

В графе 2 напротив каждого номера пути указывается его назначение с учетом характера операций, которые выполняются на этом пути, например: "главный", "приемо-отправочный", "сортировочный", "погрузочно-выгрузочный", "вытяжной", "соединительный", "выставочный".

Для главных и приемо-отправочных путей обязательно указывается тип поездов (пассажирские, грузовые) и направление (четное, нечетное). Например: "Главный. Прием, отправление и пропуск пассажирских и грузовых поездов обоих направлений". "Приемо-отправочный для нечетных грузовых поездов". "Сортировочно-отправочный для четных грузовых поездов".

В графах 3 и 4 указываются стрелки, ограничивающие данный путь (его полезную длину), например: "25, 42"; для тупиковых путей в графе 3 проставляется номер стрелки, ведущей на этот путь, а в графе 4 пишется слово "упора".

Для участков главных (в отдельных случаях также приемо-отправочных) путей, которые с одной из сторон ограничиваются маршрутными светофорами, в графе 3 пишется номер стрелки, а в графе 4 - литер маршрутного светофора или наоборот. Если участок пути ограничивается маршрутными светофорами с обеих сторон, то их литеры записываются в обеих графах. Маршрутные светофоры, ограждающие выезд с боковых путей, выходные и маневровые в качестве ограничивающих пути не указываются (указываются номера стрелок).

В графах 5 и 6 указываются длины путей в метрах (в целых числах) между предельными столбиками или от предельного столбика до упора - в графе 5 и полезная - в графе 6. Если путь (участок главного или приемо-отправочного пути) ограничен хотя бы с одной стороны маршрутным светофором или противошерстной стрелкой, в графе 5 ставится прочерк.

Полезная длина пути для заполнения графы 6 определяется расстоянием:

при наличии на приемо-отправочных путях выходных (маршрутных) сигналов (светофоров или семафоров), но отсутствии электрической изоляции путей - от выходного (маршрутного) сигнала до предельного столбика в другом конце пути; в случае отсутствия выходных (маршрутных) сигналов (или при наличии групповых выходных сигналов) - между предельными столбиками;

при наличии электрической изоляции путей - от выходного (маршрутного) сигнала до изолирующего стыка в другом конце пути, а при отсутствии сигнала - между изолирующими стыками в обоих концах путей.

В необходимых случаях, когда на станциях с электрической изоляцией путей полезная длина одного и того же пути для нечетного и четного направлений будет отличаться более чем на длину одного условного вагона (14 м), в графах 6 и 7 должны быть указаны данные отдельно по каждому направлению движения.

В графе 7 указывается вместимость путей, определяемая следующим образом:

для главных, приемо-отправочных и сортировочно-отправочных путей - из полезной длины, указанной в графе 6, вычитается длина обращающегося на участке поездного локомотива, и полученная разность делится на 14. Частное от деления дает вместимость данного пути в условных вагонах, эта цифра и проставляется в графе 7 с округлением до меньшего целого числа. Для участков, где графиком движения предусмотрена двойная тяга поездов, вместимость приемо-отправочных путей определяется с учетом длины двух локомотивов;

для всех остальных путей вместимость определяется таким же образом, как и для приемо-отправочных путей, но без вычета длины локомотива (кроме вытяжных путей). Для вытяжных путей из полезной длины пути вычитается длина маневрового локомотива.

Для пассажирских станций, осуществляющих операции по приему, отправлению и обработке только пассажирских поездов, вместимость путей в графе 7 может указываться в физических 4-осных пассажирских вагонах. В этом случае в графе 7 делается отметка о наличии примечания в конце настоящего пункта. Например: "Вместимость путей N_____ указана в 4-осных пассажирских вагонах".

Вместимость путей, на которых производятся операции с вагонами грузового и пассажирского парков, может быть указана дробью: в числителе - в условных вагонах, в знаменателе - в пассажирских. То же и для путей, на которые прибывают (выставляются) преимущественно четырехосные цистерны и другие вагоны одного рода.

В графе 8 при наличии электрической изоляции на пути указывается "Есть", если изоляции пути нет, указывается "Нет". Если изоляция есть только на участке пути, то указывается, на каком он расстоянии от выходного (маршрутного, маневрового) светофора, а для сквозных путей - также и с какой стороны (четной или нечетной). Например: "200 м, нечет, стор."

В графе 9 указывается наличие контактной сети на пути. Если контактной провод перекрывает путь полностью, ставится слово "Есть", если контактный провод неполностью перекрывает путь, указывается, с какой стороны и на каком протяжении от границы полезной длины пути (светофора, предельного столбика) подвешена контактная сеть, например: "Есть 150 м с четной стороны". При отсутствии контактной сети указывается "Нет".

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

В графе 10 указывается дробью: в числителе - наличие путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации (АЛСН), в знаменателе - путевых устройств системы автоматического управления тормозами (САУТ). При наличии путевых устройств АЛСН или САУТ в графе проставляется "Есть", а при отсутствии - "Нет". Если устройства действуют только в одном направлении, то в данной графе указывается: "Есть чет." или "Есть неч."

В примечании к пункту 1.5 (3) указываются:

1) Длина и тип поездного и маневрового локомотивов, принятых при расчете вместимости главных, приемо-отправочных, сортировочно-отправочных и вытяжных путей.

2) Перечень путей для приема и пропуска пассажирских поездов, обслуживаемых машинистом в одно лицо, - для участков, на которых обращаются такие поезда.

3) В соответствии с пунктом 5 ИСИ, перечисляются освещаемые и неосвещаемые указатели путевого заграждения на упорах, например: "Указатели путевого заграждения на путях 15 и 23 освещаются, на путях 17, 19 и 21 не освещаются".

4) Наличие на путях колесосбрасывающих (сбрасывающих) башмаков с указанием способа управления (централизованное или местное).

5) Наличие неэлектрофицированных съездов между электрифицированными путями.

6) Станционные пути отстоя подвижного состава собственников на основании договора с железной дорогой указываются в примечании к этому пункту.

В пункте 1.6 (3 в примечаниях) отражаются следующие вопросы:

В подпункте 1.6.1 согласно пункту 9.18 ИДП указываются пути (из числа перечисленных в пункте 1.5 (3) ТРА), которые выделены для приема, отправления и пропуска поездов с опасными грузами класса 1 - взрывчатые материалы (далее - ВМ). Эти пути должны удовлетворять требованиям Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам. Указывается также, что в случае временного оставления на станции состава поезда с ВМ без локомотива (за исключением стоянки под технологическими операциями на станциях: смена локомотива, ожидание расформирования и т.д.), он должен быть закреплен и огражден переносными сигналами остановки; стрелки, ведущие на соответствующий 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 согласно пункту 16.4 ИДП указываются пути, предназначенные для стоянки отдельных вагонов с ВМ и цистерн для перевозки сжиженных газов, за исключением вагонов, находящихся под накоплением на путях сортировочных парков. Указываются те же требования, что и в подпункте 1.6.1.

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

В этом подпункте также указывается, что в случае, если маневры по перестановке аварийных вагонов на данный путь(и) могут вызвать дополнительную угрозу для жизни людей и объектов станции, ДСП или начальник станции может принять другое решение, в зависимости от обстановки.

В подпункте 1.6.4 указываются пути, предназначенные для приема, отправления и пропуска поездов с негабаритными грузами, которые должны удовлетворять требованиям Инструкции по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств-участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики, утвержденной 19 октября 2001г. N ДЧ-1835. Для каждого пути должны быть указаны зоны и степени негабаритности, а также дополнительные условия пропуска таких поездов, например: "При пропуске по ___пути грузов 6 степени боковой негабаритности на ___ путях не должно быть подвижного состава (вагонов с негабаритными грузами)".

В ТРА промежуточных станций, разрабатываемых по форме ДУ-41а, сведения, указанные в пункте 1.6 ТРА формы ДУ-41, вносятся в виде примечания к пункту 3.

В пункте 1.7 (4) указывается полный перечень централизованных и нецентрализованных стрелок на станции и требования по их эксплуатации согласно пунктам 15.3 - 15.12 ПТЭ.

В подпункте 1.7.1 (4.1) отражаются вопросы, связанные с эксплуатацией централизованных стрелок.

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

В этом подпункте указываются также стрелки, управляемые с постов (колонок) местного управления, если эти стрелки не могут передаваться на

центральное управление с поста ДСП. Эти посты (колонки) с номерами стрелок записываются отдельно от поста ДСП с заполнением всех граф этого подпункта.

Стрелки, расположенные за границей путей необщего пользования, или путей, переданных другим службам железной дороги, управление которыми осуществляется с поста ДСП, также включаются в этот подпункт с указанием их местонахождения.

В графе 2 в последовательном порядке (в строчку) перечисляются номера всех централизованных стрелок, входящих в тот или иной пост или зону управления стрелками. Спаренные стрелки указываются дробью, например: "5/7". В этой же графе перечисляются предохранительные устройства (сбрасывающие стрелки, остряки, башмаки) централизованного управления, входящие в данный пост (зону).

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

В графах 4 и 5 в соответствии с требованиями пункта 11.3 ИДП указывается, в каком порядке работник, управляющий стрелками, убеждается в их свободности от 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 лично или по докладу ОПЦ, сигналиста"

В примечании к этому пункту перечисляются номера стрелок, оборудованных устройствами пневмообдвки, электрообогрева, автовозврата (включая сбрасывающие стрелки с указанием их нормального положения). Порядок эксплуатации этих устройств указывается в приложении к ТРА "Инструкция о порядке пользования устройствами СЦБ".

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

В графе 1 перечисляются номера колонок или постов местного управления.

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

В графе 3 перечисляются лица, которым на станции (в соответствии с пунктом 15.9 ПТЭ) вменено в обязанность переводить стрелки с поста (колонки) местного управления.

Графы 4 и 5 заполняются с учетом тех же требований, что и при заполнении аналогичных граф в подпункте 1.7.1 и в зависимости от наличия контрольных приборов на посту (колонке) местного управления.

В подпункте 1.7.3. (4.3) приводятся необходимые данные о нецентрализованных стрелках, находящихся в ведении начальника станции, с разбивкой их по постам и районам. Нецентрализованные стрелки, не обслуживаемые дежурными стрелочного поста, в данный пункт ТРА не вносятся, они включаются в подпункт 1.7.4 (4.4) ТРА.

В графе 1 колонкой перечисляются номера стрелочных районов, где на 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 станциях, где отдельные стрелочные посты обслуживаются непосредственно ДСП (помещение ДСП вынесено на стрелочный пост), об этом отмечается в конце пункта: "Стрелочные посты ____ обслуживаются непосредственно ДСП".

В графе 3 перечисляются номера всех стрелок, входящих в стрелочный пост. Номер стрелки записывается напротив номера соответствующего поста. При наличии в распоряжении поста устройств, предотвращающих уход подвижного состава и обслуживаемых дежурным стрелочного поста (сбрасывающие стрелки 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 15.3 ПТЭ. Указываемое положение каждой стрелки должно быть тождественно с нормальным положением этой стрелки, предусмотренным в таблице зависимости маршрутов, стрелок и сигналов данной станции. Нормальное положение стрелок, ведущих на приемо-отправочные пути, указывается лишь в случаях необходимости держать их в этом положении по условиям эксплуатационной работы или безопасности движения.

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 ред. Распоряжения ОАО "РЖД" от 22.12.2006 N 2518р)

Для незапираемых стрелок в графе 5 ставится прочерк.

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 об освещении стрелок: для освещаемых - словом "осв.", для неосвещаемых стрелок - словом "неосв."

Подпункт 1.7.4 (4.4) заполняется применительно к требованиям пункта 15.9 ПТЭ.

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

В графе 2 указываются номера таких стрелок, входящих в этот стрелочный район.

В графе 3 указывается нормальное положение нецентрализованных стрелок в случаях, указанных в пункте 15.3 ПТЭ (см. также подпункт 1.7.3 ТРА).

В графе 4 сокращенными обозначениями, приведенными в подпункте 1.7.3, указывается система запираения стрелок.

В графе 5 указываются работники, которые допускаются для перевода нецентрализованных стрелок.

В графе 6 указывается, на кого возложены техническое обслуживание и очистка стрелок.

В графе 7 указываются работники, у которых хранятся ключи от запираемых нецентрализованных стрелок.

В графе 8 указываются сведения об освещении этих стрелок.

Пункт 1.8 (5) заполняется в соответствии с конкретными условиями работы станции для операторов поста централизации, сигналистов, дежурных стрелочного поста.

В графе 1 перечисляются районы работы и должности работников, например: "Четный приемо-отправочный парк, ОПЦ"; "Пассажирский парк, сигналист поста N...", "Нечетная сторона станции, дежурный стрелочного поста N...".

В графе 2 указывается, в чьем оперативном подчинении находится работник. Например, "ДСП Южного поста", "ДСП поста ЭЦ N 2".

В графе 3 (графа 2 ДУ-41а) перечисляются основные обязанности, которые в условиях данной станции возлагаются на работника, например:

"Перевод стрелок с колонки местного управления N _____", "Закрепление подвижного состава на путях ____". В этом пункте 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. Например: "Выполняет обязанности согласно пунктам 2.4.2, 2.5.2, 2.9.2, 2.11.2, 2.17 ТРА".

В пункте 1.9 (б) устанавливаются пункты хранения навесных замков, курбелей, красных колпачков (отдельно на стрелочные рукоятки и кнопки сигналов), табличек "Выключено", "Дрезина", "Напряжение снято", "Путь занят" для использования их при нарушении нормальной работы устройств СЦБ из-за неисправности или выключения из централизации с указанием необходимого по условиям работы количества этих предметов на каждом посту. Внесение другого инвентаря в этот пункт не допускается.

В пункте 1.10 (ТРА формы ДУ-41) дается краткая характеристика имеющихся на станции сортировочных устройств - сортировочных горок и профилированных вытяжных путей (на станциях, где производится расформирование составов поездов).

В графе 1 перечисляются имеющиеся на станции устройства для сортировки вагонов, например: "Механизированная сортировочная горка", "Горка малой мощности", "Профилированная вытяжка N 32 четной системы".

В графе 2 указываются направления, на которые работают эти устройства, например: "На юг в направлении Курск - Харьков".

В графе 3 указывается число путей надвига.

В графе 4 указывается количество спускных путей.

В графе 5 указывается количество сортировочных путей.

В графе 6 указывается наличие оборудования сортировочных устройств. Заполняется в соответствии с перечнем, указанным в ПТК АС ТРА.

В пункте 1.11 указывается наличие на станционных путях башмаконакладывателей и башмакосбрасывателей.

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

В графе 2 для этих путей и парков указывается, где (в какой стороне) установлены устройства, например, "Нечетная сторона", "Восточная сторона".

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

В пункте 1.12 (24) указывается наличие на станционных путях стационарных устройств для закрепления составов поездов или больших групп вагонов.

В графе 1 перечисляются парки и пути, на которые осуществляется прием (отправление) поездов с закреплением составов стационарными устройствами. Например: "Парк "А", путь N 7".

В графе 2 напротив записи, произведенной в графе 1, указывается, где расположены стационарные устройства. Например: "В нечетном конце __ пути". Если путь предназначен для приема поездов с разных направлений, то для закрепления состава могут быть установлены два стационарных устройства в обоих концах пути. В этих случаях необходимо указать назначение каждого устройства. Например: "Для закрепления составов поездов, прибывающих с восточного направления".

В графе 3 указывается, какое количество стационарных устройств находится на каждом пути и система управления устройствами.

В пункте 1.13 (7) указывают сведения о пассажирских и грузовых устройствах станции.

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

В графе 2 указывают фактическое наименование пассажирских и грузовых устройств, например: "Высокая пассажирская платформа", "Низкая пассажирская платформа", "Крытый склад (пакгауз)", "Высокая платформа для погрузки-выгрузки багажа и грузобагажа", "Открытая грузовая площадка", "Контейнерная площадка", "Повышенный путь".

При необходимости в этой графе указывается также и специализация устройств, например: "Для электропоездов Самарского направления", "Для дальних пассажирских поездов", "Для выгрузки скота".

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

В пункте 1.14 указывается наличие на станционных путях устройств для экипировки локомотивов, опробования автотормозов, водопоя живности и других устройств.

В графе 1 перечисляются имеющиеся на станционных путях устройства для экипировки поездных локомотивов, опробования автотормозов, водопоя живности и другие устройства, например: "Колонка для набора воды", "Смотровые канавы", "Колонки для опробования тормозов", "Колонки для водопоя живности", "Колонки высоковольтного электроотопления".

В графе 2 указываются места расположения этих устройств, например: "Междупутье 10-11 путей парка "А", "У высокой платформы нечетного сортировочного парка".

В графе 3 отмечается, для поездов каких направлений предназначено устройство, например: "Для нечетных поездов, следующих на Курск", "Для всех поездов своего формирования".

В пункте 1.15 (8) дается характеристика освещения путей в соответствии с наличием осветительных точек и указываются места включения наружного освещения (пост ЭЦ, ЭЦС, ЭЧЭ).

В графе 1 указывается место установки осветительных точек, например: "В междупутье 5-7 путей приемо-отравочного парка "А"; "В южной горловине четного сортировочного парка".

Графы 2-5 заполняются в соответствии с их наименованием.

Пункт 1.16 заполняется по каждому командному пункту станции, который распоряжается приемом, отправлением поездов и маневровой работой, указывается, какой связью располагает этот пункт.

В графе 1 указываются распорядительные пункты по приему, отправлению поездов и производству маневров, например: "Пост МРЦ", "Пост ДСЦ", "Пост ДСПП". В этой графе указываются только распорядительные посты.

В графе 2 указываются виды прямой телефонной связи, которые записываются в следующем порядке: "Поездная диспетчерская с ДНЦ участка___"; "Поездная межстанционная с ДСП станций___"; "Стрелочная с___"; "Прямая внутристанционная с___"; "Прочие виды прямой телефонной связи_____".

В графе 3 указываются все виды радиосвязи, например: "Поездная с машинистами поездных локомотивов", "Маневровая с машинистами маневровых локомотивов, составителями поездов".

В графе 4 указывается парковая связь командного пункта с районами (парками, стрелочными горловинами) - двусторонняя или односторонняя.

В графе 5 указываются, при наличии, другие виды связи и средства доставки документов: "Телетайп", "Пневмопочта", "АТС N.....", "Терминал АСОУП". Если пост ДСП имеет связь с постом сигналиста, то обратная связь (сигналиста с ДСП) в этом пункте не указывается.

В пункте 1.17 (9) указывается место нахождения (ближайшие станции) восстановительных и пожарных поездов, аварийно-спасательных команд, летучек связи и бригад контактной сети, медицинских и ветеринарных пунктов, милиции.

В графе 1 указывается наименование средств, вызываемых при аварийных и нестандартных ситуациях: восстановительный поезд, пожарный поезд, медицинский пункт, ветеринарный пункт, милиция, летучка связи, бригада контактной сети, аварийно-спасательная команда.

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

В графе 3 указывается порядок их вызова, например: "По телефону N _____", "Через ДНЦ".

2. Прием и отправление поездов

В пункте 2.1 указываются районы управления приемом и отправлением поездов ДСП и разграничиваются обязанности, в том числе и в случаях, когда два и более ДСП 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 командира в должности ДСП - один за пультом, а другой за оператора (периодически меняются местами с оформлением приема дежурства в журнале движения поездов), то делается запись: "На станции один ДСП", а в примечании к этому пункту может быть указано, что второй ДСП работает за оператора.

В случаях, когда один из ДСП, работающих на одном посту, назначается старшим смены, в этом пункте устанавливаются его функции как старшего, при этом должно быть исключено прямое вмешательство в работу другого ДСП действиями на пульте управления или дачей команд исполнителям в районе управления другого ДСП.

Если в смене работает один ДСП, то делается такая же запись: "На станции один ДСП".

При наличии операторов при ДСП, дежурных по паркам, принимающих участие в приеме и отправлении поездов или выполняющих связанные с этим операции (ведение журналов, выдача предупреждений и другие), в этом пункте записываются их обязанности, выполняемые по указанию и под контролем ДСП.

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

Примеры записей:

1) "В смене на посту МРЦ работают два ДСП. ДСП-1 распоряжается приемом и отправлением поездов с и на станцию "Б", управляет стрелками и сигналами в южной стороне станции. ДСП-2 распоряжается приемом и отправлением поездов с и на станцию "А", управляет стрелками и сигналами в северной стороне станции. Граница между ними - ось станции".

2) "На станции один ДСП".

3) "Оператор при ДСП:

ведет переговоры по движению поездов с ДНЦ, ДСП станций "А" и "Б";

ведет журнал диспетчерских распоряжений формы ДУ-58;

ведет журнал движения поездов формы ДУ-2;

по указанию ДСП заполняет бланки предупреждений, письменных разрешений и вручает их машинистам поездов, при переходе на телефонные средства связи ведет журнал поездных телефонограмм".

4) "Дежурный по парку отправления ведет книгу для записи предупреждений, выдает предупреждения на поезда, контролирует закрепление подвижного состава в парке, ведет книгу формы ВУ-14".

В случае если ДСЦ привлекается к выполнению каких-либо операций, связанных непосредственно с приемом и отправлением поездов, в том числе при нарушении нормальной работы устройств СЦБ, его обязанности излагаются в этом пункте ТРА, причем указывается, что он выполняет их по указанию и под руководством ДСП, единолично распоряжающегося приемом, отправлением поездов и отвечающего за обеспечение безопасности движения.

В пункте 2.2 (21.1) указывается наличие переездов на станции, прилегающих перегонах, а также на путях необщего пользования, если контроль действия переездной сигнализации выведен на пульт ДСП.

В графе 1 указывается наименование переезда и место его расположения. Например: "Переезд ... км перегона Сходня - Крюково (или станции ...), обслуживаемый дежурным работником, регулируемый (или нерегулируемый)".

В графе 2 указывается тип переездной сигнализации для транспортных средств. Например: "Автоматическая светофорная сигнализация с автоматическими шлагбаумами", "Устройства заграждения переезда (УЗП)".

В графе 3 указывается порядок действий ДСП при возникновении неисправности переездной сигнализации. Необходимо иметь в виду четыре варианта ситуации:

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

2) То же, но без дежурного работника на переезде.

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

4) Переезд находится в границах своей станции.

В зависимости от этих обстоятельств, в этом пункте должны быть описаны действия ДСП при возникновении неисправности устройств сигнализации на переезде.

В этом пункте речь идет только о неисправности переездной сигнализации. Другие вопросы, связанные с пропуском поездов по переездам (по неправильному пути, с возвращением обратно), должны описываться в пункте 2.19 ТРА формы ДУ-41. В ТРА формы ДУ-41а эти данные вносятся в пункт 27.

Технологические проезды на станциях, не имеющие устройств сигнализации, в этот пункт не вносятся.

В пункте 2.3 (11) в соответствии с пунктом 9.1 ИДП указывается конкретный порядок прекращения маневров на стрелках и путях, не изолированных от маршрута предстоящего приема или отправления поезда, и убеждения в этом ДСП 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 дежурного стрелочного поста, сигналиста, ОПЦ или лично ДСП.

В этом пункте не следует повторять содержание пункта 9.1 ИДП о том, какие маневры должны быть прекращены, а нужно указать только конкретный порядок их прекращения.

Пункт 2.4. (12) заполняется в соответствии с пунктом 9.16 ИДП. Порядок проверки свободности путей приема устанавливается в зависимости от местных условий - наличия электрической изоляции путей, условий работы на путях, места нахождения работников, привлекаемых для проверки свободности путей. Способ проверки может быть различным для отдельных путей и парков, в зависимости от темного или светлого времени суток, расположения путей в плане (наличия кривых).

При необходимости в этом пункте должен быть предусмотрен порядок заблаговременной проверки свободности одного или нескольких путей с ограждением каждого проверяемого пути переносными сигналами остановки.

При наличии и нормальном действии устройств электрической изоляции путей в подпункте 2.4.1 (12.1) записывается: "По показаниям контрольных приборов аппарата управления". При отсутствии электрической изоляции путей подпункт 2.4.1 не заполняется.

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

При установлении порядка проверки могут быть использованы способы, рекомендованные в пункте 9.16 ИДП. Если на промежуточных станциях освобождение главных путей проходящими поездами проверяется по хвостовым сигналам этих поездов, то в этом подпункте должны быть указаны дополнительные меры, гарантирующие полное освобождение пути поездом (переговоры по радио с машинистом, работником выходного поста, дежурным по переезду и другие меры).

Когда проверка свободности путей производится при нарушении нормального действия устройств электрической изоляции, в этом подпункте наряду с установлением способа проверки должно быть указано, кто в этом случае

привлекается для осуществления этой операции. Например: "Проверка свободности пути приема и участков маршрута приема или отправления поезда осуществляется путем выхода сигналиста, ОПЦ на место, откуда обеспечивается хорошая видимость всего проверяемого пути (участка маршрута). В сумерки, темное время суток и при плохой видимости днем - путем прохода сигналиста, ОПЦ вдоль всего проверяемого пути по междупутью (обочине).

В парке "А" и нечетной горловине станции свободность путей (участков маршрута) производит сигналист 1 поста, в парке "Б" и четной горловине станции - ОПЦ 2 поста. При нарушении электрического контроля занятости двух и более приемо-отправочных путей или его отсутствии ДСП ведет журнал или график занятости этих путей.

В пункте 2.5 (13) указывается, как ДСП убеждается в правильности приготовления маршрутов приема, отправления поездов.

В подпункте 2.5.1 (13.1) указывается, как ДСП убеждается в правильности приготовления маршрутов приема или отправления поездов при нормальном действии устройств СЦБ, например: "По показаниям контрольных приборов аппарата управления".

В подпункт 2.5.2 (13.2) указывается, как ДСП должен убеждаться в готовности маршрутов в условиях нарушения нормального действия устройств СЦБ.

В соответствии с требованиями главы 13 ИДП, указывается, каким способом ДСП убеждается в правильности положения стрелок и замыкании (закреплении, запираении) их в маршруте приема или отправления поезда в случаях различных нарушений нормальной работы устройств СЦБ, которые следует сгруппировать по принципу аналогичности действий ДСП:

- при ложной занятости, ложной свободности путевых, бесстрелочных и стрелочных изолированных участков, а также при выключении их без сохранения пользования сигналами;

- при отсутствии контроля положения централизованных стрелок;

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

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

- при выключении стрелок и изолированных участков с сохранением пользования сигналами;

- при выключении стрелок без сохранения пользования сигналами;

- 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 блока участка удаления (при автоблокировке) или устройств полуавтоматической блокировки.

В этом подпункте должны быть указаны работники, привлекаемые по указанию ДСП к выполнению операций, связанных с приготовлением маршрутов приема и отправления поездов в перечисленных выше случаях, а также необходимость присутствия на станции ответственных лиц.

Для каждого случая неисправности, из перечисленных выше, следует указать, по разрешающему или при запрещающем показании светофора должен быть принят или отправлен поезд.

В конце подпункта следует указать общий порядок организации поездной и маневровой работы на станции при полном и длительном выходе из строя устройств СЦБ (при наличии соответствующего приложения к ТРА нужно сделать на него ссылку).

Допускается включать отдельные дополнительные положения, вытекающие из специфики местных условий (например, на станциях смены рода тягового тока), но при этом переписывать в данный подпункт требования, установленные в главе 13 ИДП, а также вносить какие-либо тексты, не относящиеся к содержанию, определенному в заголовке пункта 2.5 (13) в утвержденных бланках ТРА, не допускается.

В пункте 2.6. (10) указывается максимальное время, необходимое для приготовления маршрутов приема (отправления) поездов при нарушении нормального действия устройств СЦБ. Это время устанавливается опытным путем с учетом максимального количества операций по данному маршруту: перевод всех стрелок курбелем, запирающие 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 подготовлен 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 этом пункте ТРА делать нельзя.

При проверках действий ДСП главным критерием является полнота и качество выполнения операций, а не затраченное на них время, которое может быть и менее указанного в этом пункте ТРА.

В пункте 2.7 (14) указываются номера стрелок (из перечня, утвержденного начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений - начальником железной дороги), положение которых в соответствии с пунктом 9.6 ИДП разрешается проверять не перед каждым приемом или отправлением поезда, а периодически. Периодичность проверки устанавливается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии в составе железной дороги отделений - заместителем начальника железной дороги в соответствии с условиями работы станции, например: "При вступлении на дежурство и не менее четырех раз за дежурство". "При вступлении на дежурство и перед проходом каждого пассажирского поезда".

В пункте 2.8 (15) указывается порядок пропуска поездов или маневровых составов по путям, расположенным между стоящим на 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 пункта 9.8 ИДП (если нет переходного моста или тоннеля). Например: "При стоянке пассажирского поезда маневровая работа на путях, расположенных между поездом и пассажирским зданием, прекращается. В случае необходимости пропуска поезда по этим путям ДСП обязан предупредить пассажиров по парковой связи, а машиниста поезда - по радиосвязи об особой бдительности и подаче оповестительных сигналов".

В пункте 2.9 указывается порядок встречи прибывающих на станцию поездов.

В подпункте 2.9.1 должно быть указано, какие поезда и где должны встречать каждый ДСП, ДСПП. Например: "ДСП четного парка прибытия встречает у помещения поста все грузовые поезда, прибывающие в парк "А" со стороны станции "Б"; "ДСП встречает на балконе поста МРЦ все прибывающие пассажирские поезда, следующие по 1 и 2 главным путям".

Для станций или отдельных районов, где дежурному по станции (парку) не вменяется в обязанность встречать и провожать поезда, этот подпункт не заполняется.

Подпункт 2.9.2 заполняется в случаях организации встречи поездов работниками станции в соответствии с приказом начальника отделения железной дороги (начальника железной дороги).

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

Например: "Парк "А" - нечетные грузовые поезда", "Приемо-отправочный - парк "В", пути 14-18 - четные поезда (или отдельно - четные поезда, нечетные поезда)".

В графах 2, 3 и 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 путей приема, и посты, в которые входят охранные стрелки. В случае, когда маршруты приема поездов полностью готовит ДСП с поста ЭЦ, эти графы не заполняются.

В графе 5 указываются дежурные работники, которым вменено в обязанность встречать поезда с указанием места встречи, например: "Дежурный стрелочного поста N 1 - у помещения поста".

Пункт 2.10 (17) заполняется в соответствии с требованиями пункта 16.12 ПТЭ и пунктов 3.2, 3.3, 9.13 ИДП.

В графе 1 перечисляются парки (при необходимости и отдельные пути), куда принимаются поезда соответствующих направлений, например: "Парк А - нечетные грузовые поезда", "Приемо-отправочный парк В, пути 14- 18 четные поезда".

В графе 2 напротив каждой записи, произведенной в графе 1, указывается, каким порядком убеждается дежурный по станции в прибытии поездов в полном составе. Для поездов, прибывающих с перегонов, оборудованных автоблокировкой или устройствами автоматического контроля прибытия поезда на 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 дежурный по станции в прибытии поезда в полном составе должен убеждаться по наличию поездного сигнала на последнем вагоне поезда. Наличие такого сигнала на последнем вагоне поезда проверяется лично дежурным по станции или одним из работников согласно ТРА станции (указывается должность работника, номер поста).

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

Таким же способом ДСП должен убедиться в прибытии (проследовании) поезда в полном составе в случае закрытия действия автоблокировки по соответствующему 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) станции.

В пункте 2.11 (18) указывается порядок приема на станцию поездов при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора и по неправильному пути (при отсутствии на этом пути входного светофора).

В подпункте 2.11.1 (18.1) указываются разрешения на проезд запрещающего сигнала.

В графе 1 перечисляются все имеющиеся на станции входные и маршрутные (по входу) светофоры как по правильному, так и по неправильному пути, например: "Входной "ЧА" со стороны станции "А"; "Маршрутный "НМ1" по 1 главному пути".

На двухпутных и многопутных перегонах при отсутствии входного светофора для поездов, прибывающих по неправильному пути, делается запись: "По неправильному пути из "А".

В графе 2 напротив каждой записи, приведенной в графе 1, перечисляются имеющиеся в распоряжении ДСП средства, с помощью которых он может передать машинисту разрешение для следования на станцию при запрещающем показании соответствующего светофора (за исключением письменного разрешения), например: "Пригласительный сигнал", "Регистрируемый приказ ДСП, передаваемый машинисту по радиосвязи".

В подпункте 2.11.2 (18.2) Если указанные в графе 1 подпункта 2.11.1 средства не могут быть использованы, то в исключительных случаях прием поездов на станцию при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора может быть осуществлен по письменному разрешению.

В соответствии с пунктом 9.34 ИДП, в зависимости от местных условий, в этом подпункте устанавливается, кто доставляет и место, где вручает машинисту письменное разрешение. Например: "Сигналист поста N... у входного светофора "Н".

В пункте 2.12 (19), исходя из местных условий, указываются дополнительные меры, направленные на обеспечение безопасности стоянки пассажирских, почтово-багажных, людских и грузопассажирских поездов.

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

В пункте 2.13 (20) указывается порядок приема поездов на станцию с перегона, имеющего затяжной спуск (подъем). На однопутных линиях, в случае одновременного подхода к станции двух поездов встречных направлений, первым принимается поезд, для которого условия для остановки или трогания с места у закрытого входного сигнала менее благоприятны, или поезд, за которым отправлен вслед другой поезд и т.д. В каждом случае этот вопрос решается, исходя из местных условий, с максимальным обеспечением безопасности движения поездов.

Пример записи: "Первым принимается поезд, подходящий к станции со стороны подъема со станции "А".

В пункте 2.14 в соответствии с пунктом 9.37 ИДП указывается порядок приема на определенные участки станционных путей подталкивающих локомотивов, а также одиночных локомотивов, прибывающих на станцию (в депо или из депо под составы поездов).

Примечание:

В ТРА формы ДУ-41а указанный в пункте 2.14 порядок вносится в примечание к пункту 18.1.

В пункте 2.15 (16) указывается, какие поезда и где провожает ДСП (дежурный по парку - далее ДСПП). Например: "ДСПП провожает у помещения поста все четные грузовые поезда, отправляемые из парка "А".

При заполнении этого подпункта следует иметь в виду, что если ДСП или ДСПП вменяется в обязанность провожать поезда, то он несет всю полноту ответственности в соответствии с пунктом 16.21 ПТЭ, поэтому нельзя делать запись: "ДСП провожает поезда в помещении поста через окно, осматривая правую (или левую) сторону состава". Такие варианты записей могут предусматриваться в приказах НОД о постах безопасности, но не в ТРА станции.

В пункте 2.16 (16) указывается, в каких парках, стрелочных районах и на каких постах станции поезда провожают дежурные стрелочных постов, сигналисты и операторы постов централизации. При отсутствии исполнительных постов графы 2, 3, 4 не заполняются.

Пункт 2.17 (21) заполняется в случаях отправления поездов при запрещающем показании выходного светофора или с путей, не имеющих выходных светофоров, при сохранении действующих средств сигнализации и связи (автоблокировки, полуавтоблокировки), 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 пути (парки) отправления поездов, направление их следования, по какому главному пути перегона отправляется поезд, литер выходного светофора. Маршрутные светофоры в данный пункт не включаются, порядок их проследования отправляющимися поездами установлен пунктами 1.17 и 3.23 ИДП.

В графах 2, 3, 4 указывается, что служит машинисту разрешением на занятие перегона, кто вручает машинисту разрешение на занятие перегона и что служит указанием машинисту о возможности отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора, а также с путей, где нет выходных светофоров. Записи в графе 4 должны делаться против записей в графах 2, 3, касающихся только письменного разрешения (пункт 9.24 ИДП).

В случаях, когда разрешением на право занятия перегона нормально разрешающее показание выходного светофора не является (например, при электрожелезнодорожной системе), данный пункт не заполняется.

Разрешения на право занятия перегона при автоматической блокировке устанавливаются в соответствии с главой 1 ИДП, а при полуавтоматической блокировке - с главой 3 ИДП.

В случае невозможности открытия выходного светофора (при полуавтоблокировке), а также выходного светофора на неправильный путь двухпутного перегона с односторонней автоблокировкой (в том числе и при движении по неправильному пути по АЛСН) действие блокировки прекращается, поэтому такие случаи в данный пункт ТРА не включаются.

В пункте 2.18 в соответствии с пунктом 12.10 ИДП указывается порядок выдачи предупреждений на станциях формирования поездов и смены локомотивов и локомотивных бригад, исключающий возможность отправления без предупреждения поездов, в которых имеется подвижной состав или груз, вызывающий необходимость соблюдения особых условий следования.

Основными мерами по исключению таких случаев являются:

а) на станциях формирования поездов - четкий порядок информации ДСП (ДСПП), выдающего предупреждения, о включении в состав поезда подвижных единиц, требующих особых условий следования.

б) на станциях смены локомотивов (бригад) - обязательная проверка дежурным по станции, отправляющим поезд, по натурному листу и через поездного диспетчера наличия в поезде такого подвижного состава.

Эти меры должны быть конкретно описаны в этом пункте.

В пункте 2.19 (27) записываются дополнительные указания по приему и отправлению поездов, в зависимости от местных условий работы, но без повторения требований, предусмотренных в других пунктах ТРА.

В этом пункте должны быть отражены следующие вопросы:

порядок предъявления поездов к техническому обслуживанию и коммерческому осмотру;

порядок выдачи предупреждений на поезда с указанием следующих данных: кто ведет книгу для записи предупреждений и выдает предупреждения на поезда (в отношении выдачи предупреждений на отдельные поезда делается ссылка на пункт 2.18 ТРА), общие положения о ведении Книги формы ДУ-60 и заполнении бланков предупреждений установлены ИДП, в ТРА не вносятся;

порядок оповещения работников о предстоящем прибытии и отправлении поездов;

порядок проверки поездов перед отправлением согласно пункту 16.22 ПТЭ;

наличие на прилегающих перегонах устройств, контролирующих состояние подвижного состава (ПОНАБ, ДИСК, УКСПС) и порядок действий ДСП (со ссылкой на соответствующую инструкцию);

порядок отправления поездов с путей, на которых остаются вагоны (в соответствии с пунктом 9.28 ИДП) с указанием исполнителей операций по закреплению остающихся вагонов и контроля со стороны ДСП за их выполнением;

порядок получения информации о находящихся на подходе к 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 путях, установленных в подпункте 1.6.1 ТРА. Этот порядок должен быть указан в этом пункте, независимо от наличия местной инструкции о порядке работы с вагонами, загруженными ВМ.

При необходимости, исходя из местных условий, в этом пункте могут отражаться и другие мероприятия, связанные с обеспечением безопасности движения поездов конкретно на данной станции, которые по своему содержанию не подлежат обязательному включению в другие пункты ТРА (все, что связано с нарушением нормальной работы устройств СЦБ, не должно присутствовать в этом пункте, а должно включаться в подпункт 2.5.2 (13.2) ТРА).

3. Организация маневровой работы

В пункте 3.1 в соответствии с пунктом 15.13 ПТЭ, указывается, кто распоряжается маневрами на станции (ДСП, ДСЦ, ДНЦ при ДЦ) или в отдельных ее районах (ДСПП, ДСПГ). Например: "На приемо-отправочных путях - ДСП, в сортировочном парке - ДСЦ, в парке А - ДСПП". В необходимых случаях должно быть указано распределение обязанностей между сменными командирами по распоряжению маневровой работой (в том числе с разграничением районов).

При этом запись в этом пункте не должна противоречить требованиям пункта 15.17 ПТЭ и пункта 11.56 ИДП о том, что маневры на главных путях или с пересечением их, а также с выходом за входные стрелки и на приемо-отправочных путях могут производиться только с разрешения ДСП, независимо от того, кто распоряжается маневровой работой на станции или в парке (ДСЦ, ДСПП).

В пункте 3.2 (22) устанавливаются маневровые районы на станции. Разделение станции на маневровые районы не зависит от количества работающих на станции маневровых локомотивов. Оно обусловлено путевым развитием, характером и объемом работы станции.

(В ред. Распоряжения ОАО "РЖД" от 22.12.2006 N 2518р)

В графе 1 каждому маневровому району присваивается определенный номер, проставляемый впереди слов, характеризующих район, например: "Район N 4 - четная сторона парка "А"; "Район N 7 - сортировочный парк, пути с 11 по 21, нечетная сторона"; "Район N 9 - пути грузового двора".

Указываются также границы маневровых районов. Например, границей маневровых районов, расположенных в разных сторонах парка, может служить ось этого парка, границей путей грузового двора - маневровый светофор, ограждающий выезд из указанного района.

Установленные здесь маневровые районы с присвоенными им номерами должны оставаться неизменными во всех пунктах ТРА, где должен указываться только номер района (без повторения его характеристики). Не допускается обозначать районы станции другими терминами, такими как "район 2-го поста". В графе 2 указывается, что служит вытяжкой и ее границей, например: "Вытяжка N 4 от - стрелки N 98 до упора", "Ветвь N 11 - от светофора М45 до сигнального знака "Граница железнодорожного подъездного пути", "Вытяжка N 3 - от светофора М5 до светофора М7".

В графе 3 указывается основной характер работы в районе, например: "Формирование поездов", "Подборка местных вагонов".

В графе 4 указываются серии маневровых локомотивов, работающих в данном районе: "ЧМЭЗ", "ТЭМ2".

В графе 5 перечисляются применяемые при маневрах в данном районе технические средства (средства связи в этом пункте не указываются). Например: "Устройства для закрепления вагонов УТС-380".

При отсутствии дополнительных технических средств графа не заполняется.

Сортировочная горка, как район маневровой работы (с присвоением номера) также включается в этот пункт. Графы 2, 3, 4, 5 не заполняются, а делается ссылка на инструкцию по работе сортировочной горки, являющуюся приложением к ТРА.

В пункте 22 ТРА формы ДУ-41а указываются наличие на станции маневровых локомотивов, состав локомотивных бригад и характер выполняемой работы. Кроме этого, указываются серии локомотивов, производящих маневровую работу, в том числе диспетчерских, а также прибывающих на промежуточную станцию со сборными и вывозными поездами.

Пункт 3.3 заполняется на основании требований пункта 15.14 ПТЭ и пункта 11.4 ИДП.

В графе 1 указываются номера маневровых районов, присвоенные им в пункте 3.2 (графа 1), где 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 работники, которым предоставляется право пользоваться устройствами радиосвязи или парковой связи, и характер указаний и сообщений, которые могут при этом передаваться данным работником по кругу его обязанностей: ДСЦ, ДСП, составитель поездов (главный кондуктор), машинист маневрового локомотива, ОПЦ, сигналист, дежурный стрелочного поста, т.е. работники, распоряжающиеся маневрами и принимающие в них непосредственное участие.

Примерный характер передаваемых указаний, команд и сообщений приведен в редакторе формализованных записей для этого пункта в ПТК АС ТРА, а тексты - в инструкции "Регламент переговоров по радиосвязи при маневровой работе", являющейся приложением к ТРА.

В подпункте 3.3.1, в соответствии с пунктами 11.19, 11.20 ИДП, в зависимости от местных условий и технического оснащения станции, указывается порядок действий работников на случай внезапного отказа средств радиосвязи. Наиболее опасным является внезапный отказ радиосвязи между составителем и машинистом при движении маневрового состава вагонами вперед. Поскольку сам отказ радиосвязи предотвратить невозможно, в этом пункте должен быть описан такой порядок действий работников, который позволял бы своевременно установить факт отказа радиосвязи и предотвратить его последствия (столкновение, наезд на препятствие, травмирование работников). Это достигается строгой регламентацией ведения переговоров между составителем поездов и машинистом во время движения маневрового состава вагонами вперед: перед началом, в процессе движения, при заезде на путь назначения и при приближении к стоящим вагонам. При нарушении устойчивой работы радиосвязи между машинистом и составителем поездов должна предусматриваться немедленная остановка маневрового состава.

Конкретный порядок и формы ведения переговоров указываются в приложении к ТРА - "Регламент переговоров по радиосвязи при маневровой работе".

В пункте 3.4 перечисляются особенности, касающиеся производства маневровых операций в каждом районе станции (отдельно по каждому маневровому району).

В графе 1 перечисляются те же маневровые районы, что и в графе 1 пункта 3.2 (указываются только номера маневровых районов).

В графе 2 на основании требований пункта 11.14 ИДП и установленного начальником отделения железной дороги (при отсутствии в составе железной дороги отделений - начальником железной дороги) порядка, указывается количество лиц составительской бригады (бригад), работающих в данном районе. Например: "Один составитель поездов", "Составитель поездов и помощник составителя", "Два составителя, одного из которых ДСП назначает руководителем маневров с записью об этом в книге явки на работу". В случае если для работы с одним локомотивом назначаются два работника в должности составителя поездов, одного из них при вступлении смены на дежурство ДСП (ДСЦ) назначает руководителем маневров, а другой выполняет обязанности помощника составителя, о чем должно быть записано в этом пункте ТРА (в примечании).

В графе 3 на основании требований пункта 6.5 ИСИ указывается, какими средствами передается дежурному стрелочному поста, оператору поста централизации или сигналисту задание для установки стрелок на тот или иной путь (по радиосвязи, двусторонней парковой связи, свистком локомотива, лично составителем).

В случае, когда стрелки при маневрах переводит ДСП, в графе 3 указывается: "Составитель запрашивает ДСП по радиосвязи". При маневрах на нецентрализованных стрелках может быть сделана запись: "Составитель 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 N____, указанием ДСП, оператора поста централизации по радиосвязи).

В графе 5 для районов, где маневровая работа систематически производится толчками, указывается работник, который тормозит на путях движущиеся отцепы: "регулирующий скорость движения вагонов", "помощник составителя".

Если маневры толчками не производятся, графа не заполняется.

В пункте 3.5 на станциях, где в одном маневровом районе допускается работа двух и более маневровых локомотивов, указываются необходимые дополнительные меры по обеспечению безопасности в соответствии с требованиями пункта 11.2 ИДП.

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

а) наличие двух и более 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 это не допускается, должно быть указано: "Одновременная работа двух и более маневровых локомотивов в одном маневровом районе не допускается".

Пункт 3.6(23) заполняется в соответствии с требованиями, предусмотренными в пункте 11.21 ИДП.

В графе 1 перечисляются номера районов производства маневровой работы из числа указанных в пункте 3.2 ТРА, в которых работает маневровый локомотив.

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

В графе 3 напротив каждой записи графы 2 определяются меры безопасности. Например: "Осаживание вагонов допускается только по разрешению ДСП, который устанавливает стрелки с пути осаживания по направлению вытяжного пути N 6"; "Составитель поездов сопровождает осаживаемый состав на 1-ом по ходу вагоне и обеспечивает его своевременную остановку в пределах полезной длины пути"; "При маневрах включаются автотормоза всех вагонов"; "Перед началом осаживания составитель дополнительно сообщает по радиосвязи сигналисту поста N 2".

Пункт 3.7 заполняется на основании требований пунктов 11.61, 11.62 и 11.63 ИДП.

В графе 1 указываются районы, куда заезд маневровых локомотивов допускается лишь после предварительного согласования. Например: "Угольный склад", "Грузовой двор", "Локомотивное депо" и другие районы (пути) в соответствии с пунктом 1.4 ТРА.

В графе 2 устанавливается, кто, с кем и каким образом производит согласование возможности заезда в район. Например: "Составитель по телефону с дежурным по угольному складу".

В графе 3 указывается порядок согласования возвращения маневрового состава из того или иного района, не обслуживаемого дежурным стрелочного поста. Например: "Составитель согласовывает выезд по телефону со старшим дежурным стрелочного поста района"; "Возвращающийся состав

останавливается у стрелки N 48, дальнейшее движение производится по сигналу дежурного стрелочного поста N"; "Составитель согласовывает выезд по радиосвязи с ДСП"; "По разрешающему показанию светофора М32".

В графе 4 при необходимости предусматриваются дополнительные условия, которые требуется соблюдать при заезде маневровых локомотивов в отдельные районы, например: "Максимальное количество вагонов ...", "Предельный вес маневрового состава ...", "Включать автотормоза".

Пункт 3.8 заполняется в соответствии с требованиями пункта 11.6 ИДП.

В графе 1 кратко указывается, откуда и куда производится перестановка состава. Например: "Из четного сортировочного парка в четный парк отправления".

В графе 2 кратко (без перечисления всех стрелок) указывается путь следования маневрового состава. Например: "По обводному пути N 20 и съездам 18/20 и 22/24".

В графе 3 указывается максимальное количество физических вагонов в составе, если состав включает вагоны одного типа, например: пассажирские, рефрижераторные, длиннобазные. В противном случае в этой графе ставится прочерк. Тип вагонов в составе указывается в примечании к этому пункту.

В графе 4 указывается максимальное количество условных вагонов в маневровом составе.

В графе 5 словами "Включать" или "Не включать" указывается, следует или не следует включать автотормоза в маневровом составе, кто выполняет эту операцию (составитель поездов, главный кондуктор). Например: "Включать, составитель".

В графе 6 указывается, кто сопровождает маневровый состав при перестановке. Например: "Составитель поездов". При необходимости указывается место нахождения работника, сопровождающего состав при перестановке. Если следование маневрового состава допускается без сопровождения, то это фиксируется словами "Без сопр."

В графе 7 в зависимости от местных условий указываются необходимые дополнительные указания, связанные с особенностями перестановки. Например: "Только локомотивом вперед".

В пункте 3.9 (24) указывается порядок и нормы закрепления подвижного состава на путях станции.

Подпункт 3.9.1 (24) заполняется посредством переноса данных из программы автоматизированного расчета норм закрепления подвижного состава тормозными башмаками, являющейся составной частью ПТК АС ТРА.

В этом подпункте указываются нормы закрепления подвижного состава, в зависимости от количества осей, расположения вагонов в закрепляемом составе (группе) и их весовых характеристик, а также порядок выполнения этой операции. Эти данные вносятся раздельно по каждому парку станции. Наименование парка записывается во всю длину строки.

В графе 1 указываются номера всех путей станции, на которых допускается оставление вагонов и другого подвижного состава без локомотива, в том числе путей сортировочных или сортировочно-отправочных парков. После номера пути указывается, с какого конца пути начинают располагаться вагоны (группы, составы). Например: "5 от Н 5" или "5 с четного конца пути".

Наличие среднего уклона пути более 2.5 тысячных не является основанием для того, чтобы не включать в подпункт 3.9.1 ТРА нормы закрепления подвижного состава на этом пути.

На отдельных соединительных, вытяжных и некоторых других путях может быть запрещено оставлять вагоны без локомотива, о чем должно быть указано в конце подпункта, в этом случае нормы закрепления могут не указываться.

Для приемо-отправочных путей со средним уклоном более 2.5 тысячных нормы закрепления рассчитываются и вносятся в этот подпункт, а в конце его, в виде примечания или дополнительного указания, могут быть записаны соответствующие ограничения или запреты на оставление вагонов без локомотива.

В графе 2 указываются средние величины уклонов отрезков путей, на которых размещаются группы вагонов, закрепляемые соответственно одним, двумя, тремя и более тормозными башмаками до полной вместимости пути, для которой указывается средняя величина уклона по всей полезной длине пути. Величины уклонов указываются с точностью до одной десятой тысячной, например, "1.8" дробью: в числителе для графы 6, в знаменателе - для графы 7 (см. ниже). Пример записи: "1.8/2.3". В таком виде величины уклонов выдает программа автоматизированного расчета.

В графе 3 указывается, с какой стороны (в зависимости от направления возможного ухода вагонов) производится закрепление. Например: "Со стороны станции "А"; "С северной стороны"; "Со стороны стрелки N..."; "С обеих сторон".

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

В графе 5 указывается в отдельных строках графы количество тормозных башмаков последовательно 1, 2, 3 и т.д. до максимального количества, требуемого для закрепления вагонов при полном заполнении всей полезной длины пути по максимальной норме (формула 2).

Независимо от наличия стационарных устройств закрепления на пути, нормы закрепления подвижного состава тормозными башмаками указываются в полном объеме, а ниже норм (для одного или нескольких путей) в качестве дополнительного указания, на основании инструкции по эксплуатации стационарного устройства, указываются весовые характеристики состава, при которых, исходя из фактических уклонов путей, требуется дополнительно к закреплению стационарным устройством 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, 6 и 7.

В графе 6 последовательно, в соответствии с проставленным в графе 4 количеством тормозных башмаков, указывается максимальное количество осей, в составе или группе вагонов, которое может быть закреплено данным количеством тормозных башмаков согласно нормам, рассчитанным по формуле 1 (подпункты 1.2.1, 1.2.2) приложения 2 ИДП.

Графа 7 заполняется аналогично, согласно нормам, рассчитанным по формуле 2 (подпункт 1.2.3) приложения 2 ИДП.

Запись в графе 6 (7) количества осей (например, 40) напротив 1-го тормозного башмака, указанного в графе 4, означает, что одним тормозным башмаком нужно закреплять группу вагонов от 2-х до 40 осей включительно. Запись в следующей строке против 2-х тормозных башмаков (например, 80) означает, что двумя тормозными башмаками нужно закреплять группу вагонов от 42-х до 80 осей включительно.

Число осей в графах 6 и 7 записываются в одну строку напротив соответствующего количества тормозных башмаков, указанного в графе 4, а когда оно достигает максимума для графы 6 (например, 3 башмака), в последующих строках в графе 6 ставятся прочерки, графа 7 продолжает заполняться до максимума тормозных башмаков по норме формулы 2 (например, 7 башмаков).

В графах 8 и 9 указывается соответственно: кто и когда производит закрепление или убирает тормозные башмаки, по чьему указанию и кому докладывает. Например: Графа 8 - "Составитель поездов до отцепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему". Графа 9 - "Составитель поездов после прицепки локомотива по указанию ДСП с последующим докладом ему".

В случае закрепления вагонов стационарными устройствами с колонок местного управления делаются аналогичные записи. При закреплении вагонов такими устройствами, управляемыми с центрального поста (поста ЭЦ), например, делаются записи: "ДСП", "ОПЦ N... по указанию ДСП".

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

Расчет количества осей, закрепляемых одним, двумя, тремя и более тормозными башмаками, необходимо производить, исходя из условия, что вагоны располагаются, начиная от одного или другого конца пути (от светофора, предельного столбика). При этом должны выполняться следующие требования:

1) Поезд, прибывающий на приемо-отправочный путь, должен быть остановлен локомотивом непосредственно у светофора (предельного столбика) данного пути.

2) При производстве маневров (например, при формировании поездов) первая группа вагонов должна устанавливаться у светофора или предельного столбика (с учетом места на локомотив). Последующие группы подставляются к ранее выставленной.

Если приемо-отправочный путь специализирован для приема и отправления поездов обоих направлений или на каком-либо пути маневры производятся с разных сторон (с четной и нечетной), расчет норм закрепления должен производиться отдельно, начиная с одного и с другого конца пути.

Для путей, где технологией работы, как исключение, предусмотрено постоянное оставление вагонов на отдельном отрезке пути (не в конце пути) расчет норм закрепления по фактическому уклону для этого отрезка должен быть произведен отдельно. В этом случае в графе 1 указываются границы этого отрезка пути.

В необходимых случаях, исходя из технологии работы станции, при небольших величинах уклонов (менее 2,5 тысячных) могут быть указаны нормы закрепления групп вагонов при их произвольном расположении на пути.

Все указанные варианты расчета, в том числе и с учетом одного или нескольких разрывов состава для прохода пешеходов или проезда автотранспорта, обеспечивает автоматизированная система по усмотрению ее пользователя.

Порядок торможения отцепов на сортировочных путях и изъятия тормозных башмаков из-под вагонов, а также меры по предупреждению выхода подвижного состава с сортировочных путей в сторону, противоположную сортировочной горке (вытяжке), должны быть указаны в инструкции по работе сортировочной горки (по роспуску вагонов с вытяжки), прилагаемой к ТРА, или (только для роспуска вагонов с вытяжек) - в пункте 3.13 (27) ТРА.

В подпункте 3.9.2 (25) указываются работники станции, на которых возлагается проверка закрепления подвижного состава тормозными башмаками

перед приемом и сдачей дежурства с указанием путей и парков. Например: "ДСП лично", "Сигналист 1 поста на путях парка "А".

В пункте 3.10 в соответствии с условиями работы станции, указываются места хранения тормозных башмаков, используемых для закрепления вагонов, их номера и количество в каждом пункте, а также работники, ответственные за их сохранность.

Тормозные башмаки, используемые на сортировочных путях, включаются в данный пункт в следующем порядке:

1) Тормозные башмаки, применяемые для торможения движущихся отцепов, с разбивкой по пучкам путей должны быть на ответственности работника сортировочного парка (например, старшего регулировщика скорости движения вагонов).

2) Тормозные башмаки, используемые работниками поста, расположенного в хвосте сортировочного парка, для закрепления сформированных составов и укладки их в качестве охранных, - на ответственности работников этого поста (например, сигналиста, составителя поездов).

В отдельных случаях на станциях с горками малой мощности, где для вышеуказанных целей используются одни и те же тормозные башмаки одними и теми же работниками, эти башмаки могут находиться на ответственности этих работников (например, составителей поездов).

В пункте 3.11 указываются имеющиеся на станции места экипировки маневровых локомотивов.

В пункте 3.12 указывается наличие вагонных весов, их подъемная сила и место нахождения, скорость передвижения по весам подвижного состава.

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

В ТРА формы ДУ-41а в пункте 27 после изложения обязательных позиций, касающихся поездной работы (см. комментарии к пункту 2.19 (27) настоящей Инструкции), излагаются дополнительные указания по маневровой работе.

В этом пункте может излагаться:

1) Порядок производства маневровой работы с вагонами, загруженными ВМ, меры безопасности и действия работников в случае возникновения аварийных ситуаций (техническая или коммерческая неисправность вагона и другие неисправности). При наличии на станции местной инструкции о порядке работы с вагонами, загруженными ВМ (приложение к ТРА), делается ссылка на эту инструкцию. Указанный в этом пункте порядок в части использования станционных путей должен полностью соответствовать пункту 1.6 ТРА.

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 путях необщего пользования излагается в приложении к ТРА "Ведомости железнодорожных путей необщего пользования", а также в инструкциях о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, которые в перечень приложений к ТРА не включаются.

III. Приложения к технико-распорядительному акту

К ТРА станции должны прилагаться:

1. Масштабный план станции.

Организация работ по инструментальной проверке плана, изготовлению соответствующей технической документации, а также составлению масштабного

плана станции возлагается на службу пути железной дороги с привлечением для выполнения этих работ проектных институтов, проектно-изыскательских и проектно-сметных групп и выполнением этих работ в соответствии с программой, утверждаемой начальником железной дороги. Масштабный план станции подписывается и периодически (ежегодно на 1 января) выверяется начальником дистанции пути и начальником станции. При составлении масштабного плана станции проектной организацией он первоначально подписывается также соответствующими работниками этой организации.

2. Схематический план станции.

Организация работ по составлению схематического плана станции с указанием всех станционных светофоров и других объектов, необходимых для станционных работников, возлагается на службу пути железной дороги с привлечением для выполнения этих работ проектных институтов, проектно-изыскательских и проектно-сметных групп и выполнением этих работ в соответствии с программой, утверждаемой начальником железной дороги. Схематический план подписывается и периодически (ежегодно на 1 января) выверяется начальником дистанции пути и начальником станции.

3. Продольные профили станционных путей (в экземплярах ТРА, находящихся у начальника станции, в отделении железной дороги, а также в службе перевозок по тем станциям, ТРА которых утверждаются службой перевозок). Организация работ по инструментальной проверке профиля путей и изготовлению соответствующей технической документации возлагается на службу пути железной дороги с привлечением для выполнения этих работ проектных институтов, проектно-изыскательских и проектно-сметных групп и выполнением этих работ в соответствии с программой, утверждаемой начальником железной дороги. Выполненная техническая документация на продольные профили подписывается работниками проектной организации, производившей съемки, и начальником дистанции пути; отметка о периодической выверке (ежегодно на 1 января) подписывается начальником дистанции пути и начальником станции.

4. Инструкция о порядке пользования устройствами СЦБ составляется и подписывается начальником дистанции сигнализации и связи и начальником станции совместно, проверяется ДНЧ. Для сортировочных, участковых, пассажирских и грузовых станций в соответствии с перечнем, утвержденным начальником железной дороги, инструкция согласовывается начальниками отделения железной дороги, службы сигнализации и связи, службы перевозок, главным ревизором по безопасности движения поездов железной дороги и утверждается начальником железной дороги.

Для станций, не указанных в предыдущем абзаце, инструкция согласовывается начальниками отдела сигнализации и связи, отдела перевозок, главным ревизором по безопасности движения поездов отделения железной дороги и утверждается начальником отделения железной дороги.

При отсутствии отделений в составе железной дороги согласование и утверждение инструкции производится в порядке, установленном для сортировочных, участковых, пассажирских и грузовых станций (без согласования с начальником отделения железной дороги).

К инструкциям, составленным для станций согласно перечню, утверждаемому начальником железной дороги, должен прилагаться перечень маршрутов с таблицей взаимозависимости сигнальных показаний поездных светофоров и стрелок.

5. Инструкция о порядке пользования устройствами горочной механизации и автоматизации составляется и подписывается начальником дистанции сигнализации и связи и начальником станции совместно. Проверяется ревизором

движения, согласовывается начальником отдела перевозок, начальником отдела сигнализации и связи, главным ревизором по безопасности движения отделения железной дороги и утверждается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии отделений в составе железной дороги согласовывается начальниками служб сигнализации и связи и перевозок, главным ревизором по безопасности движения поездов железной дороги и утверждается заместителем начальника железной дороги или главным инженером железной дороги.

6. Выкопировка из схемы питания и секционирования контактной сети (для станций, расположенных на электрифицированных участках железных дорог) составляется дистанцией электроснабжения и заверяется начальником дистанции электроснабжения.

7. Ведомость железнодорожных путей необщего пользования. Составляется и подписывается начальником станции на основании утвержденных инструкций о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, проверяется ДНЧ.

8. Регламент выполнения операций по закреплению подвижного состава на станционных путях. Разрабатывается начальником станции в соответствии с пунктом 11.41 ИДП, включает в себя порядок и формы ведения переговоров по радиосвязи и двусторонней парковой связи при выполнении этих операций. Подписывается начальником станции, проверяется ревизором движения и утверждается начальником отдела перевозок отделения железной дороги, а при отсутствии отделений в составе железной дороги - заместителем начальника службы перевозок железной дороги.

Для промежуточных станций данный регламент как приложение к ТРА не составляется, а порядок выполнения операций по закреплению подвижного состава на путях указывается в пункте 24 формы ДУ-41а.

9. Регламент переговоров по радиосвязи при маневровой работе. В соответствии с пунктом 11.4 ИДП составляется на станциях, где согласно технологическому процессу маневровая работа производится постоянно прикрепленными маневровыми локомотивами и имеется радиосвязь в маневровой радиосети на локомотиве, у руководителя маневров и у работников, непосредственно участвующих в приготовлении маневровых маршрутов. Регламент переговоров по радиосвязи при маневровой работе должен соответствовать Регламенту переговоров при поездной и маневровой работе на железнодорожном транспорте общего пользования, утвержденному МПС России 26 сентября 2003г. N 876р, и вводится в ПТК АС ТРА в формализованном виде. Документ подписывается начальником станции и начальником локомотивного депо, проверяется ревизором движения, утверждается начальником отдела перевозок отделения дороги, а при отсутствии отделений в составе железной дороги - заместителем начальника службы перевозок железной дороги.

На станциях, где нет постоянно прикрепленных маневровых локомотивов, при производстве маневров поездными, диспетчерскими локомотивами работники руководствуются непосредственно Регламентом переговоров при поездной и маневровой работе на железнодорожном транспорте общего пользования N 876р, который должен быть изучен и объявлен всем причастным работникам под расписку. Для таких станций данный Регламент в качестве приложения к ТРА не составляется.

10. Инструкция о порядке работы с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами). В данную инструкцию включается порядок обеспечения безопасности при производстве маневров с такими вагонами на станциях и сортировочных горках. Составляется на станциях, указанных в пункте 16.3 ИДП, согласовывается ревизором по безопасности

движения отделения железной дороги и утверждается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии отделений в составе железной дороги согласовывается ревизором дорожным по безопасности движения и утверждается заместителем начальника железной дороги.

11. Инструкции по эксплуатации переездов, расположенных в пределах станции или участков приближения - удаления. Составляются дистанцией пути и дистанцией сигнализации и связи с учетом требований пункта 10 "Общих положений" ИДП. Подписываются начальниками соответствующих дистанций и начальником станции, утверждаются в порядке, установленном начальником железной дороги.

12. Инструкции по охране труда. Разрабатываются и утверждаются начальником станции отдельно для каждой профессии в соответствии с Правилами по охране труда в хозяйстве перевозок федерального железнодорожного транспорта, утвержденными МПС России 20 сентября 2001г. N ПОТ Р О-32-ЦД-855-01, и Правилами разработки и утверждения на федеральном железнодорожном транспорте нормативных актов, содержащих требования охраны труда, утвержденными МПС России 21 марта 2002 г. N ЦБТ-882.

13. Инструкция по работе сортировочной горки. Составляется начальником станции, проверяется ДНЧ, согласовывается начальником отдела перевозок отделения железной дороги и утверждается начальником отделения железной дороги, а при отсутствии отделений в составе железной дороги согласовывается начальником службы перевозок и утверждается заместителем начальника железной дороги.

14. Инструкция о порядке работы подталкивающих локомотивов (для станций, ограничивающих перегоны, на которых установлено подталкивание). В ней должен быть отражен порядок приема на станцию возвращающихся с перегона подталкивающих локомотивов. Разрабатывается локомотивной службой и службой перевозок железной дороги, утверждается начальником железной дороги.

15. Ведомость занятия приемо-отправочных путей пассажирскими, почтово-багажными и грузо-пассажирскими поездами. Составляется для пассажирских, сортировочных и участковых станций (кроме тех, где пассажирские поезда следуют по соответствующим главным путям без захода на другие приемо-отправочные пути), станций оборота пассажирских составов и моторвагонных поездов, а также для тех промежуточных станций, где графиком движения предусматривается обгон или скрещение пассажирских, почтово-багажных и грузо-пассажирских поездов с другими поездами той же категории. Ведомость составляется начальником станции на основании графика движения поездов.

16. Ведомость условных звуковых сигналов, применяемых при маневрах (для станций, где в соответствии с пунктом 6.5 ИСИ задание сигналисту или дежурному стрелочного поста об установке стрелок на тот или иной путь передается посредством таких сигналов). Составляется начальником станции.

17. Другие приложения разрабатываются в зависимости от конкретных условий работы станции. Например: "Инструкция по работе контрольно-габаритных устройств на прилегающих к станции перегонах"; "Инструкция по эксплуатации устройств ПОНАБ (ДИСК, КТСМ, УКСПС)"; "Инструкция о порядке переключения разъединителей контактной сети" и другие местные инструкции.

IV. Порядок разработки отдельных приложений к ТРА

1. Масштабный план станции

1.1. Организация работ по инструментальной проверке плана и профиля путей, изготовлению соответствующей технической документации, а также составлению масштабного плана станции возлагается на службу пути железной дороги с привлечением для выполнения этих работ проектных институтов, проектно-изыскательских и проектно-сметных групп и выполнением этих работ в соответствии с программой, утверждаемой начальником железной дороги. В стандартном штампе чертежа масштабного плана станции должны быть указаны: наименование организации, дата составления, горизонтальный и вертикальный масштабы, должности, фамилии исполнителей (с подписями) и ответственных лиц за правильность нанесения путевого развития и всех объектов станции. Кроме того, на масштабном плане должны быть отметки о его согласовании (в дальнейшем - о выверке ежегодно на 1 января) начальниками станции и дистанции пути. Все изменения, вносимые в план станции, должны заверяться подписями руководителей организаций, производивших работы, связанные с изменением путевого развития и других устройств, а также начальников станции и дистанции пути.

1.2. Масштабные планы станций в обязательном порядке вводятся в ПТК АС ТРА с оперативным внесением всех текущих изменений.

1.3. В масштабном плане должно быть полностью показано путевое развитие станции в однониточном изображении, а также переезды, пешеходные мосты, тоннели, путепроводы и объекты, характеризующие техническое оснащение станции, используемое для эксплуатационной работы - организации движения, обслуживания пассажиров и грузовых операций. Условные обозначения объектов должны соответствовать действующему стандарту ГОСТ 21. 204-93 - Межгосударственный стандарт "Условные графические обозначения и изображения элементов генеральных планов и сооружений транспорта".

1.4. Парки путей пассажирских, сортировочных и грузовых станций на масштабном плане обозначаются буквами:

- П - парк приема;
- О - парк отправления;
- ПО - приемо-отправочный парк;
- ТР - транзитный парк;
- С - сортировочный парк;
- СО - сортировочно-отправочный парк.

1.5. На масштабном плане станции правее номера пути указывается его полезная длина, а в междупутьях - расстояние между осями путей (в метрах).

1.6. В экземплярах ТРА на бумажных носителях, находящихся у начальника станции и дежурного по станции, главные пути обозначаются красными линиями, деповские пути локомотивного и вагонного хозяйств - синими, электрифицированные станционные пути (кроме главных) - желтыми, а остальные пути - черными. Для прочих копий ТРА указанная расцветка необязательна. В электронной версии масштабных планов главные пути изображаются красным цветом, остальные пути - черным.

1.7. Здания (строения) и другие объекты, изображенные согласно ГОСТ/у, должны иметь также буквенные обозначения: пассажирское здание - ПЗ, пост дежурного по станции - ЭЦ, МРЦ или ДСП; помещение маневрового диспетчера -

ДСЦ, помещения станционных технологических центров обработки поездной информации и перевозочных документов - СТЦ, помещения горочных постов - ГП (ДСПГ), стрелочные и сигнальные посты - СП, помещения операторов постов централизации - ОПЦ, склады топлива - ТС и другие объекты. Ось пассажирского здания обозначается штрих - пунктирной вертикальной линией.

Пассажирские и грузовые платформы, локомотивные и вагонные депо, вагоноремонтные пункты, экипировочные устройства также должны иметь соответствующие надписи. Постоянные сигналы (светофоры и сигнальные знаки) должны иметь соответствующие литеры и другие обозначения.

Нанесение указанных объектов на масштабные планы станции является обязательным. По указанию заказчика могут наноситься и другие объекты (ПЧ, ДС и другие объекты).

1.8. На плане указываются расстояния в метрах от оси станции (как правило, ось пассажирского здания) до постоянных сигналов, предельных столбиков стрелочных переводов и изолирующих стыков, ограничивающих полезную длину главных и приемо-отправочных путей.

1.9. Сокращенные продольные профили главных путей вычерчиваются на масштабном плане в пределах станции и на протяжении не менее 1,5 км за входные сигналы в сторону перегонов.

Полные продольные профили главных и других станционных путей прилагаются к экземплярам ТРА, находящимся у начальника станции, в отделении железной дороги, а также в службе перевозок по тем станциям, ТРА которых утверждается службой перевозок железной дороги.

1.10. На плане должны быть нанесены номера всех путей и стрелок, в том числе переданных в ведение других служб железной дороги. Пути и стрелки нумеруются в следующем порядке:

главные пути - римскими цифрами (I, II, III, IV);

приемо-отправочные - арабскими цифрами, начиная со следующего номера за номером главного пути. При этом пути, предназначенные для приема четных поездов, нумеруются цифрами (4, 6, 8, 10), а пути, предназначенные для приема нечетных поездов - нечетными цифрами (3, 5, 7, 9).

На промежуточных станциях, а также на станциях, имеющих малое число приемо-отправочных путей, используемых для приема как четных, так и нечетных поездов, нумерация этих путей производится порядковыми номерами вслед за номерами главных путей от пассажирского здания в полевую сторону (3,4,5,6,7).

Пути отдельных парков, выделенных для приема и отправления поездов, нумеруются арабскими цифрами порядковыми номерами (четными или нечетными), в зависимости от приема на них четных или нечетных поездов.

На станциях, где имеется только один парк приема, один парк отправления, один сортировочный парк, эти парки могут обозначаться буквенными знаками, как это показано в пункте 1.4 этого раздела настоящей Инструкции).

При наличии двух и более парков одинакового назначения каждый из них должен иметь дополнительное обозначение (буквенное, числовое или словесное), например: "Парк "А", "Приемо-отправочный парк "Б", "Парк N 5", "Нечетный парк". Наименования и обозначения парков на плане станции устанавливаются руководителями хозяйства перевозок (Д, НОДН, ДС).

Остальные станционные пути, не входящие в состав парков, нумеруются также арабскими цифрами последовательно, начиная со следующего номера за последним номером приемо-отправочных путей (если последние не сгруппированы в парки).

Стрелки нумеруются со стороны прибытия четных поездов порядковыми четными номерами, со стороны прибытия нечетных поездов - порядковыми нечетными номерами.

На станциях, где с одной и той же стороны (при примыкании путей нескольких направлений) прибывают четные и нечетные поезда, четная или нечетная сторона устанавливается в соответствии с нумерацией поездов основного направления.

Нумерация стрелок на станциях, имеющих большое путевое развитие, производится по отдельным паркам или группам путей, однородным по характеру работы, начиная с входных стрелок станции или парка. При нумерации по отдельным паркам каждому парку присваивается сотня номеров стрелок. Например: парку "А" - номера стрелок от 100 до 199, парку "Б" - от 200 до 299. Стрелки, входящие в стрелочную улицу, а также спаренные стрелки должны иметь непрерывную нумерацию - 206, 208, 210, 212.

Стрелки на путях, не входящих в состав парка, нумеруются порядковыми номерами от 1 до 99.

Границей, отделяющей четную сторону станции от нечетной, является:

на отдельных пунктах с небольшими путевым развитием - ось пассажирского здания;

на станциях с большим путевым развитием при центральном расположении пассажирского здания - ось пассажирского здания, при не центрально расположенном здании - поперечная ось станции, устанавливаемая центрально по отношению к путевому развитию; при нумерации по отдельным паркам или однородным группам путей - середина парков или группы путей.

Указанная нумерация путей и стрелок обязательна для применения при сооружении новых станций, разъездов и обгонных пунктов и капитальном переустройстве существующих. Для эксплуатируемых и частично переустраиваемых отдельных пунктов существующая нумерация путей и стрелок может сохраняться без изменения.

1.11. На масштабном плане должны быть нанесены в виде таблиц ведомости путей и стрелочных переводов, содержащие их основные характеристики: для путей - номер пути, его наименование, тип рельса, полная и полезная длины с указанием границ; для стрелочных переводов - номер стрелочного перевода, тип рельса, сторонность стрелочного перевода, марка крестовины и способ управления (ЭЦ, ручная).

2. Схематический план станции

2.1. Организация работ по составлению схематических планов станций возлагается на службу пути с привлечением для выполнения этих работ проектных институтов, проектно-изыскательских и проектно-сметных групп и выполнением этих работ в соответствии с программой, утверждаемой начальником железной дороги. По согласованию с дистанцией пути (ПЧ) допускается составление этих планов работниками станций на основании имеющихся масштабных планов.

2.2 На схематических планах станций в обязательном порядке должно быть изображено:

полное путевое развитие станции (пути и стрелки), включая пути, переданные другим службам (за исключением путей локомотивных, вагонных депо и других подразделений служб железной дороги, для которых в текстовой части ТРА указаны только границы со станционными путями, а сами пути в пункт 1.5 (3) ТРА не внесены - путевое развитие на территории этих подразделений

может быть показано "в рыбках", но с четким указанием границ со станцией, указанных в тексте ТРА, например, маневровых светофоров);

все светофоры (семафоры), расположенные в границах станции (включая входные), сигнальные знаки "Граница станции";

распорядительные, исполнительные посты и другие служебные помещения - ЭЦ (МРЦ, ДСП), ДСЦ, СТЦ, ГП (ДСПГ), ОПЦ, СП, ПЗ и другие помещения;

пассажирские, грузовые платформы, крытые склады (пакгаузы), контейнерные площадки, вагонные весы;

места примыкания железнодорожных путей необщего пользования с указанием их наименования;

переезды, путепроводы, переходные пешеходные мосты, тоннели.

Объекты, не имеющие непосредственного отношения к организации движения, такие как путевые устройства СЦБ (релейные шкафы, коробки и прочие устройства), на схематический план не наносятся. Маршрутные указатели (расположенные на мачтах светофоров и отдельно) показываются только на масштабных планах.

2.3. На схематическом плане станции пути наносятся в однопутном изображении: главные пути и диспетчерские съезды (во входных горловинах) - красным цветом, остальные пути - черным. Номера путей проставляются соответствующим цветом на оси пути, правее их - полезная длина в метрах тем же цветом, а еще правее (только для главных и приемо-отправочных путей) синими цифрами указывается вместимость пути в условных или физических вагонах определенного рода в строгом соответствии с записями в пункте 1.5 (3) ТРА.

2.4. Порядок нумерации путей и стрелочных переводов - такой же как и в масштабных планах (должен им соответствовать).

2.5. Условные обозначения и графические символы, применяемые в схематических планах станций, приводятся ниже в таблице условных обозначений. Обозначения станционных светофоров предусматривают только их различие по назначению. По количеству огней и другим характеристикам (карликовые, мачтовые, на поперечинах, на консолях, с маршрутными указателями) графические символы их не дифференцируют: все это показывается на масштабных планах станций. Приводимые в таблице символы позволяют различать только мачтовые и карликовые повторительные (заградительные) светофоры, а также дополнительные входные по неправильному пути (ЧД, НД).

Графические символы, обозначающие светофоры, расположенные в таблице в вертикальном положении, на плане станции (в бумажном и электронном вариантах) должны располагаться горизонтально.

Указанные в таблице электронные размеры символов рекомендуется соблюдать при вводе их в программном модуле ПТК АС ТРА "Редактор схематических планов".

Таблица условных обозначений, применяемых в схематическом плане станции

Наименование объекта	Условное обозначение		Цвет	Размер	Увеличение
1	2	3	4	5	6
Выходной, маршрутный светофор.		Н6, Ч6, НМ6, ЧМ6	черный	50 или 40	150 или 160
Входной дополнительный (по неправильному пути).		НД, ЧД	черный	50 или 40	150 или 160
Маневровый светофор		М55	черный	50 или 40	150 или 160
Повторительный и заградительный мачтовый светофор		ПН1,3	черный	50 или 40	150 или 160
Повторительный и заградительный карликовый светофор		ПН1,3	черный	50 или 40	150 или 160
1	2 - 3		4	5	6
Стрелочный перевод централизованный левый			черный	10	40
Стрелочный перевод перекрестный централизованный			черный	5	40
Стрелочный перевод ручной левый			черный	10	40
Стрелочный перевод ручной правый			черный	10	40
Стрелка сбрасывающая централизованная			черный	10	40
Стрелка сбрасывающая ручная			черный	10	40

Симметричный централизованный и ручной стрелочные переводы		черный	10	40
Тупиковый упор		черный	10	35
Полугорка Горка				
Платформа высокая, низкая		черный	-	-
Сигнальный знак "Граница станции"		черный	20	60
Изостык		черный	6	24
Маневровая колонка		черный	20	60
Стрелка направления движения		черный	5	15
Стрелки двухстороннего направления движения		черный	5	15
Стрелка направления на соседнюю станцию		черный	5	15
Замедлитель вагонный		черный	5	15
Башмакобрасыватель		черный	6	24
Линия главного пути		красный	-	-
Линия станционного пути		черный	-	-
Линия оси		черный	-	-
Мост пешеходный		черный	-	-
Тоннель под путями		черный	-	-
Переезд Путепровод		черный	-	-
Крытый склад (пакгауз), вагонные				

весы		черный	-	-
Контейнерная площадка		черный	-	-
Открытая грузовая площадка		черный	-	-

3. Выкопировка из схемы питания и секционирования контактной сети

Выкопировка для отдельных станций составляется начальниками дистанции электроснабжения в соответствии с требованиями пункта 7.9 ПТЭ. В необходимых случаях к выкопировке из схемы прилагается выписка из порядка переключения разъединителей и хранения ключей от запертых приводов разъединителей, разрабатываемого в соответствии с пунктом 7.10 ПТЭ.

4. Ведомость железнодорожных путей необщего пользования

Ведомость железнодорожных путей необщего пользования по установленной форме (форма ведомости и образец заполнения представлены на рис.1) составляется начальником станции на основании инструкций о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Данное приложение к ТРА вводится также в автоматизированный комплекс ПТК АС ТРА с оперативным внесением всех текущих изменений.

Рис.1. Форма и образец заполнения ведомости железнодорожных путей необщего пользования.

Ведомость железнодорожных путей необщего пользования

Наименование ж. д. пути необщего пользования и место примыкания	Что служит границей ж. д. пути необщего пользования	Протяженность (в метрах)	Серии локомотивов, которые разрешается пропускать	Допускаемая скорость движения, км/ч	Максимальный состав		Требуется ли включать автотормоза	Порядок подачи и уборки вагонов	Что служит разрешением для:		Кто закрепляет вагоны, поданные на ж. д. путь необщего пользования	Особые указания
					по длине	по весу, тонн			Выезда со станции на ж. д. путь необщего пользования	Въезда с ж. д. пути необщего пользования на станцию		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ЗАО "Салют", к пути N 15 стрелкой N 37	Светофор М49	1200	ЧМЭЗ	25	14 усл.	1120	Да	Маневровым порядком	Разрешающее показание светофора М37	Разрешающее показание светофора М49	Составитель поездов ж. д. станции	Подача и уборка вагонов только вагонами вперед

Начальник станции _____ (подпись)

Проверил ревизор движения _____ (подпись)

ПРИМЕЧАНИЕ: Перед заполнением граф Ведомости данными для групп путей необщего пользования должен быть введен общий заголовок:

а) Железнодорожные пути необщего пользования, обслуживаемые локомотивом, принадлежащим перевозчику и (или)

б) Железнодорожные пути необщего пользования, обслуживаемые локомотивом, не принадлежащим перевозчику.

А. Железнодорожные пути необщего пользования, обслуживаемые локомотивом, принадлежащим перевозчику

В разделе А перечисляются все необходимые данные для путей необщего пользования, обслуживаемых локомотивом, принадлежащим перевозчику (подача вагонов к местам погрузки, выгрузки и уборка с этих мест на станцию). Данные граф 1 и 2 ведомости в части наименования пути необщего пользования и его границы должны точно соответствовать данным в графах 2 и 4 пункта 1.3 (2) ТРА.

В графе 2 указывается установленная граница пути необщего пользования. Например: "Пределный столбик стрелки 101", "Стык рамного рельса стрелки 95", "Маневровый светофор М15", "Сигнальный знак "Граница железнодорожного подъездного пути", установленный у заднего стыка крестовины стрелки 87". Эти данные должны быть тождественны данным договора на эксплуатацию соответствующего железнодорожного пути необщего пользования или договора на подачу (уборку) вагонов.

В графе 3 на основании данных упомянутых выше договоров проставляется развернутая длина пути в метрах.

В графе 4 указывается, какие серии локомотивов разрешается пропускать на путь необщего пользования.

В графе 5 указывается максимально допускаемая скорость движения на пути необщего пользования в его границах; дополнительное ограничение скоростей по отдельным путям указывается в соответствующей инструкции для данного пути необщего пользования.

В графах 6 и 7 указываются максимальная длина состава (в условных вагонах) и максимальный вес брутто (в тоннах) при подаче на путь необщего пользования и при выводе вагонов на станцию.

В графе 8 словами "Да" и "Нет" отмечается, требуется или не требуется включать автотормоза при подаче вагонов на путь необщего пользования и при выводе их на станцию.

В графе 9 указывается установленный порядок подачи вагонов на путь необщего пользования и выводе их на станцию. Например: "Маневровым порядком по согласованию с диспетчером транспортного цеха"; "Поездным порядком по электрожелезнодорожной системе, после согласования между дежурным по станции и диспетчером пути необщего пользования"; "Поездным порядком по полуавтоматической блокировке".

В графах 10 и 11 определяется порядок выезда маневровых составов и локомотивов со станции на путь необщего пользования и въезда обратно на станцию. Например: "Разрешением для выезда со станции на путь необщего пользования служит ручной сигнал дежурного стрелочного поста N ..."; "Разрешающее показание маневрового светофора М2"; "Разрешением въезда с пути необщего пользования на станцию служит разрешающее показание маневрового светофора М4"; "Указание ДСП по радиосвязи".

В графе 12 указывается, кто закрепляет вагоны, поданные на путь необщего пользования. Например: "Составитель поездов станции". В графе 13 в зависимости от местных особенностей железнодорожного пути необщего пользования указываются другие дополнительные требования, которые необходимо знать работникам станции, например, о порядке заезда на пути производства погрузочно-разгрузочных работ.

Б. Железнодорожные пути необщего пользования, обслуживаемые локомотивом, не принадлежащим перевозчику

В разделе Б по аналогичной форме заполняются данные для путей необщего пользования, обслуживаемых локомотивом, не принадлежащим перевозчику.

5. Инструкция по работе сортировочной горки

Инструкция разрабатывается в соответствии с пунктом 15.19 ПТЭ.

В инструкции излагаются основные вопросы организации маневровой работы на горке и сортировочных путях в условиях действующих устройств горочной централизации и автоматизации, порядок пользования которыми излагается в отдельной инструкции, разрабатываемой дистанцией сигнализации и связи (отдельное приложение к ТРА).

В инструкции, разрабатываемой начальником станции, должны содержаться конкретные меры безопасности в соответствии с требованиями пунктов 11.43 - 11.55 ИДП, применительно к местным условиям.

6. Инструкция о порядке работы подталкивающих локомотивов

Инструкция разрабатывается в соответствии с требованиями пункта 16.41 ПТЭ для каждого пункта подталкивания отдельно.

В этой инструкции должны содержаться данные, касающиеся работы подталкивающих локомотивов, в том числе:

перегон, где установлено подталкивание, категории поездов, которые разрешено подталкивать, и на каком протяжении должны следовать толкачи с поездом (на всем перегоне или до определенного места);

при каком весе поезда производится подталкивание;

количество локомотивов, выделенных для подталкивания, и серии этих локомотивов;

место стоянки этих локомотивов в ожидании подталкивания;

порядок постановки подталкивающих локомотивов в поезда (на ходу поезда или во время остановки);

порядок приема на станцию подталкивающих локомотивов и другие необходимые данные.

7. Ведомость занятия приемо-отправочных путей пассажирскими, почтово-багажными и грузо-пассажирскими поездами

Ведомость составляется начальником станции каждый раз при разработке нового графика движения поездов.

В Ведомости перечисляются по номерам все пассажирские, почтово-багажные и грузо-пассажирские поезда с указанием путей их приема и отправления в соответствии с действующим графиком движения поездов.