



Раздельные пункты на железнодорожном транспорте

Содержание

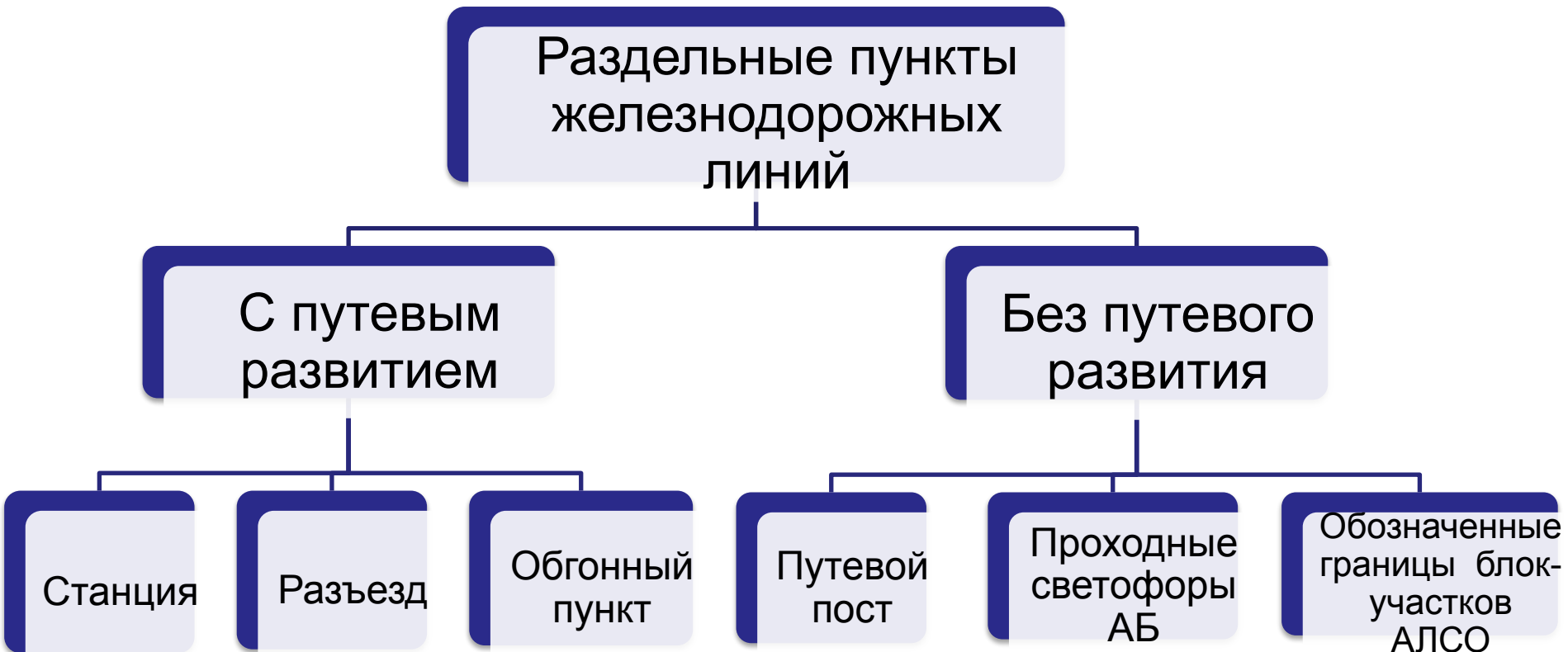
1. Что относится к раздельным пунктам? Их назначение.
2. Что служит границей железнодорожной станции на однопутных и двухпутных участках?
3. Классификация железнодорожных путей.
4. Понятие о полной и полезной длине станционных путей.
Какой документ устанавливает длину путей на станции?
5. Организация технической работы железнодорожной станции.

Что относится к раздельным пунктам? Их назначение.

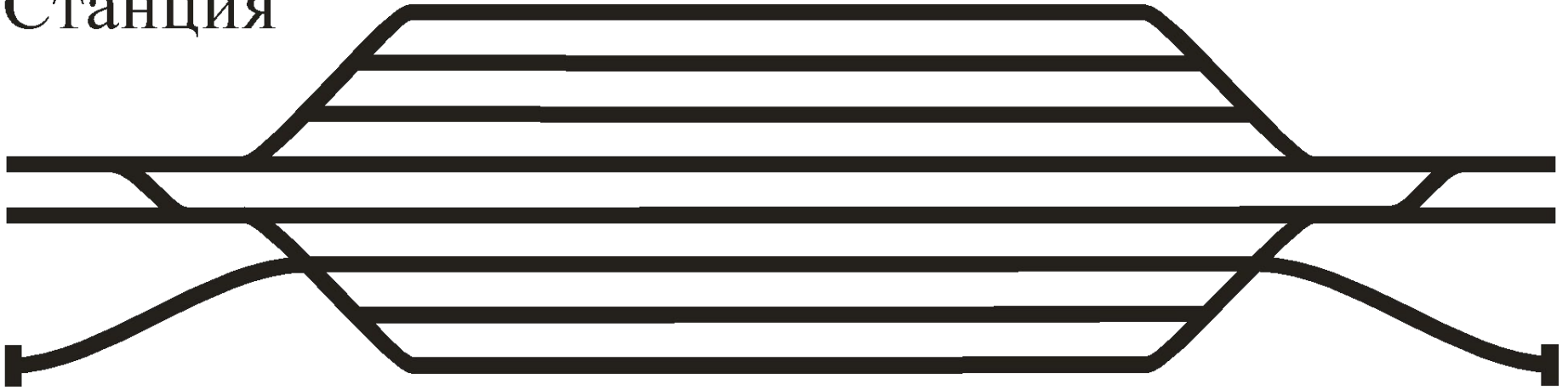
ПТЭ (№286 МТ РФ от 21.12.2010 года)
Приложение 6 п. 7, Раздел 2 – Основные понятия

Раздельный пункт – это пункт, разделяющий железнодорожную линию на перегоны и блок-участки.

Движение поездов производится с разграничением их раздельными пунктами. Между двумя раздельными пунктами может находиться только один поезд.



Станция



Железнодорожная станция - пункт, который разделяет железнодорожную линию на перегоны или блок-участки, обеспечивает функционирование инфраструктуры железнодорожного транспорта, имеет путевое развитие, позволяющее выполнять операции по приему, отправлению и обгону поездов, обслуживанию пассажиров и приему, выдаче, грузов, багажа, грузобагажа, а при развитых путевых устройствах - выполнять маневровые работы по расформированию и формированию поездов и технические операции с поездами.

Разъезд



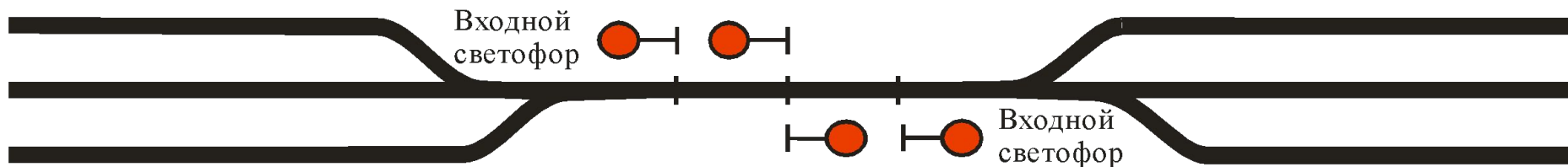
Разъезд – отдельный пункт на однопутных железнодорожных линиях, имеющий путевое развитие, предназначенное для скрещения и обгона поездов.

Обгонный пункт



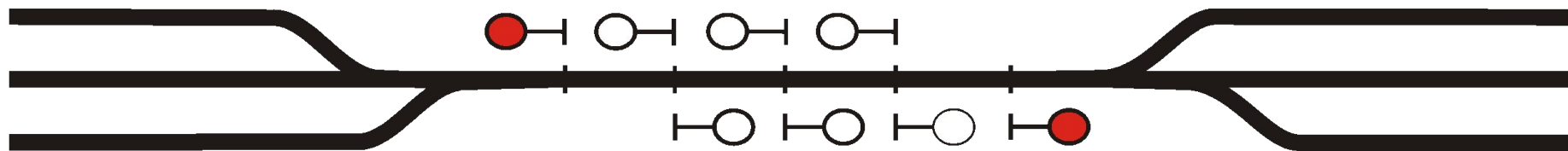
Обгонный пункт - отдельный пункт на двухпутных железнодорожных линиях, имеющий путевое развитие, допускающее обгон поездов и в необходимых случаях - перевод поезда с одного главного железнодорожного пути на другой.

Путевой пост



Путевой пост – временный или постоянный раздельный пункт на железнодорожных линиях, не имеющий путевого развития.

Проходные светофоры А Б



Указатели «Граница блок-участка» при АЛСО



Указатели «Граница блок-участка» при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи.

Что служит границей железнодорожной станции на однопутных и двухпутных участках?

ПТЭ (№286 МТ РФ от 21.12.2010 года)

Приложение 6 п. 8



Границами железнодорожной станции на однопутных участках являются **входные светофоры**.



На двухпутных участках границей железнодорожной станции по каждому в отдельности главному железнодорожному пути является:

- с одной стороны – **входной светофор**,
- с другой – **сигнальный знак «Граница станции»**, установленный на расстоянии не менее 50 м за последним выходным стрелочным переводом.

Граница станции по второму пути



На двухпутных участках, оборудованных двухсторонней автоблокировкой, а также, где установлены входные светофоры для приема поездов по неправильному железнодорожному пути, границей железнодорожной станции по каждому в отдельности главному железнодорожному пути являются **входные светофоры**.

Классификация железнодорожных путей.

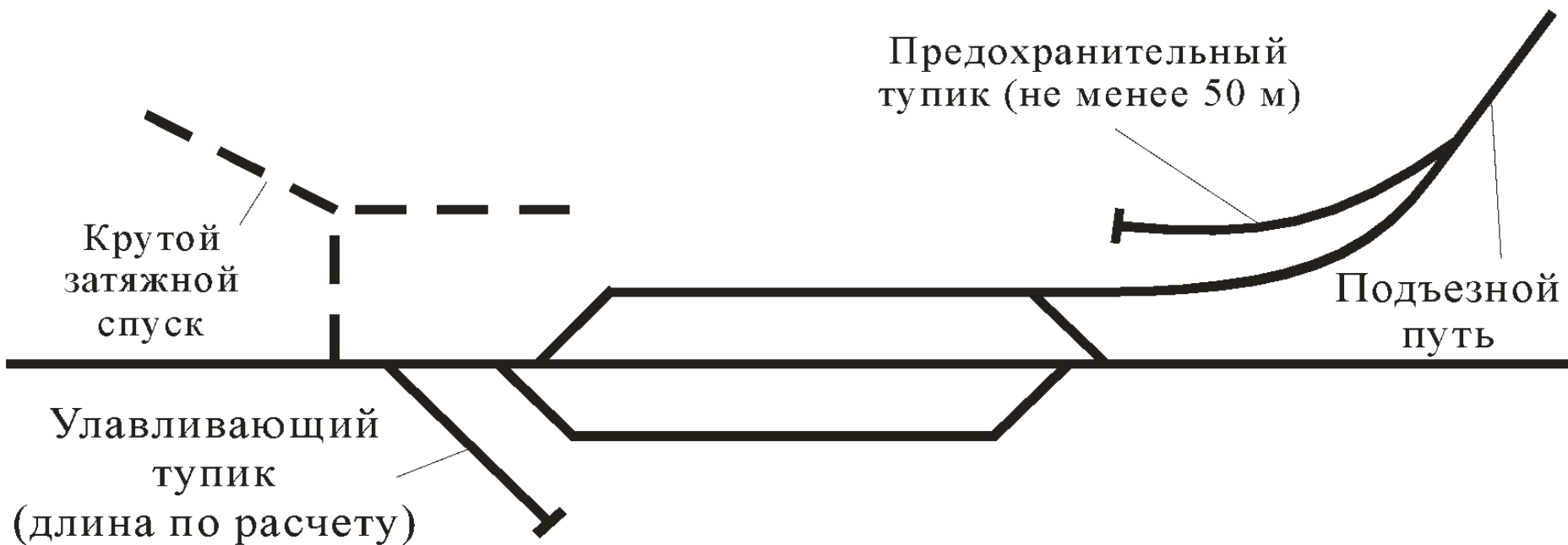
ПТЭ (№286 МТ РФ от 21.12.2010 года)

Приложение 6 п. 10, Раздел 2

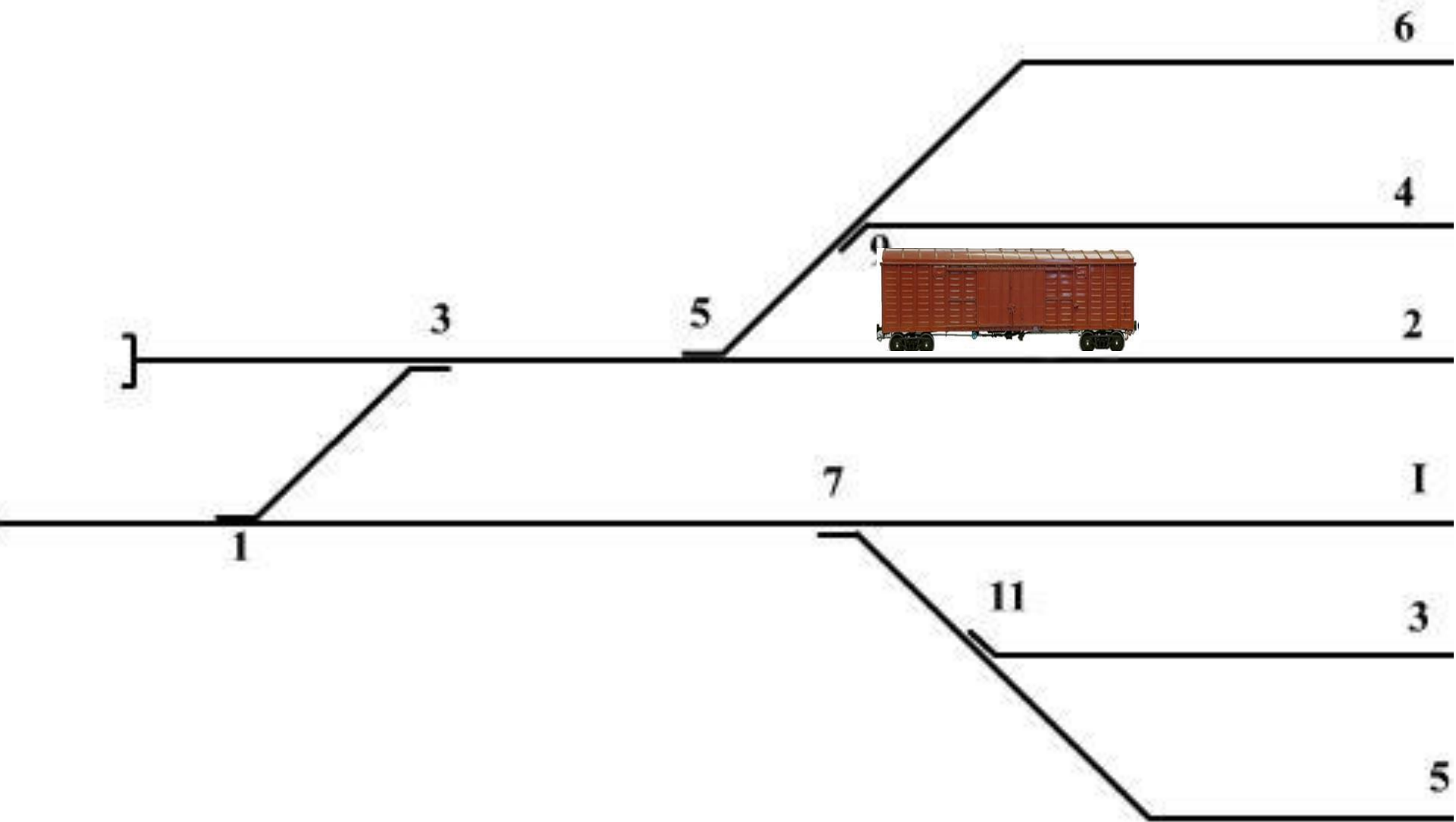
Железнодорожные пути делятся на главные на перегонах, станционные (в том числе главные на железнодорожных станциях) и специального назначения.

Главные железнодорожные пути – железнодорожные пути перегонов, а также железнодорожные пути железнодорожных станций, являющиеся непосредственным продолжением железнодорожных путей прилегающих перегонов и, как правило, не имеющие отклонения на стрелочных переводах.

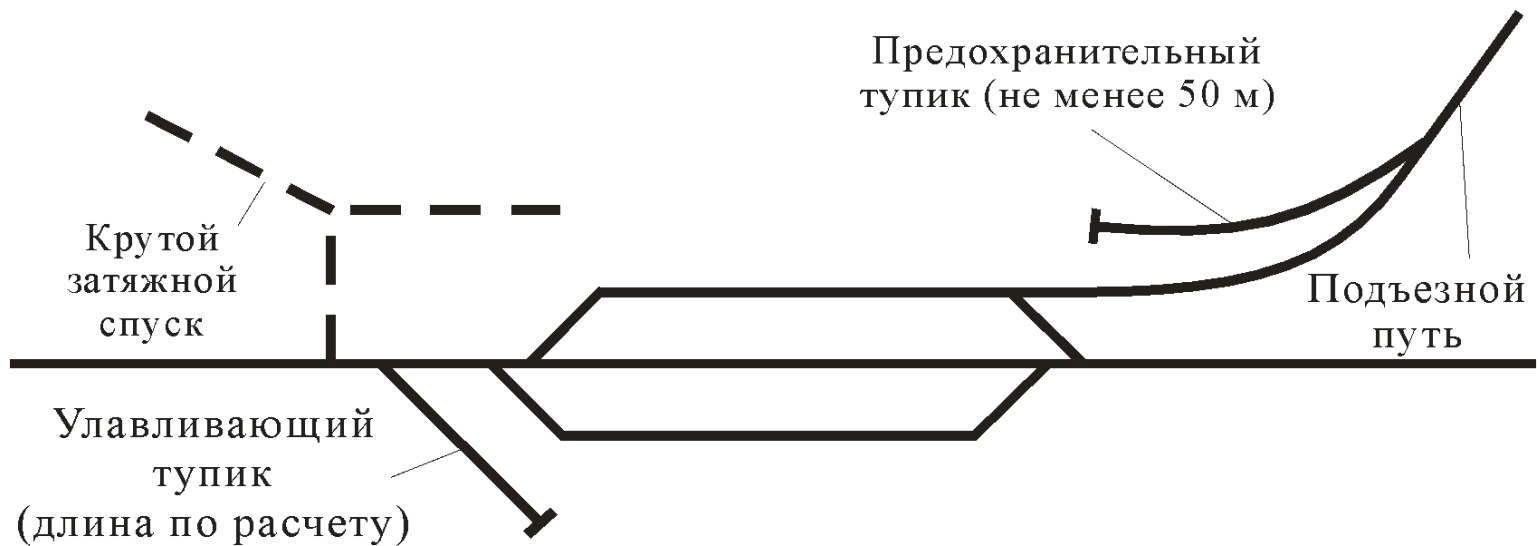
Станционные железнодорожные пути – железнодорожные пути в границах станции - главные, приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, вытяжные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйств), соединительные (соединяющие отдельные парки на железнодорожной станции, ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта подвижного состава и производства других операций).



К путям специального назначения относятся предохранительные тупики, улавливающие тупики, подъездные пути.



Предохранительный тупик - тупиковый железнодорожный путь, предназначенный для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава на маршруты следования поездов.



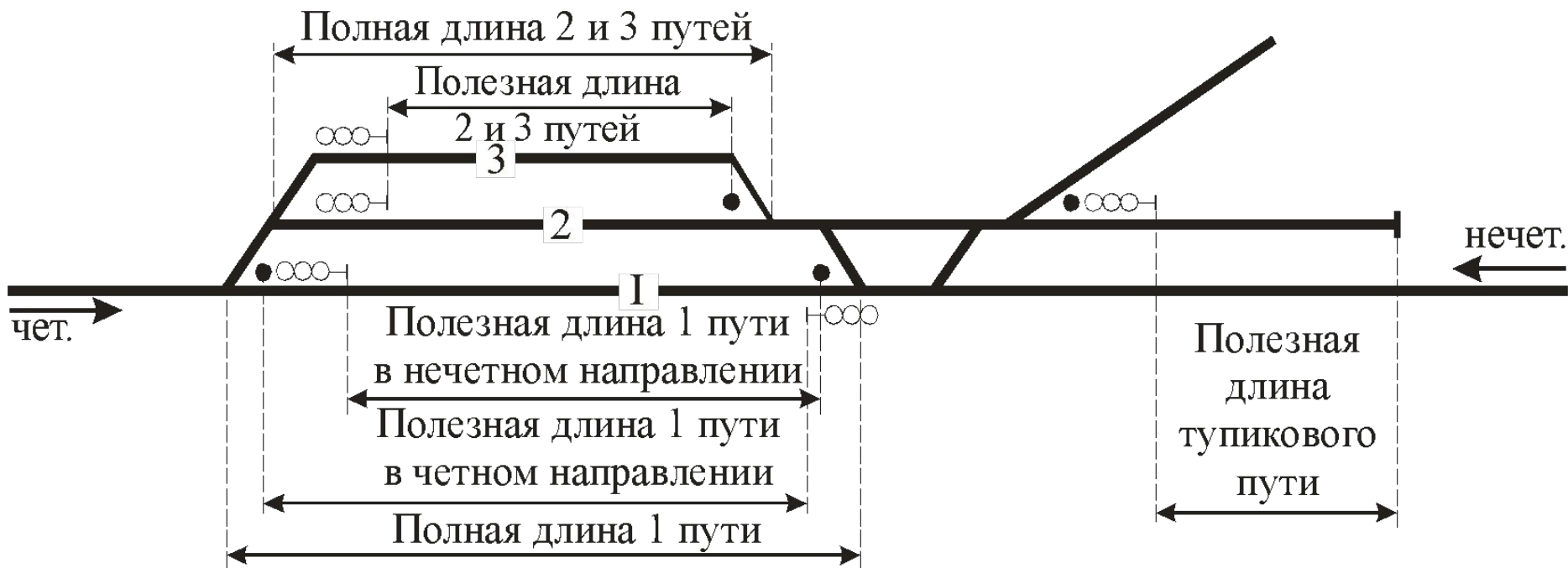
Улавливающий тупик - тупиковый железнодорожный путь, предназначенный для остановки потерявшего управление поезда или части поезда при движении по затяжному спуску.

Железнодорожные пути необщего пользования – железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условии договоров или выполнения работ для собственных нужд.

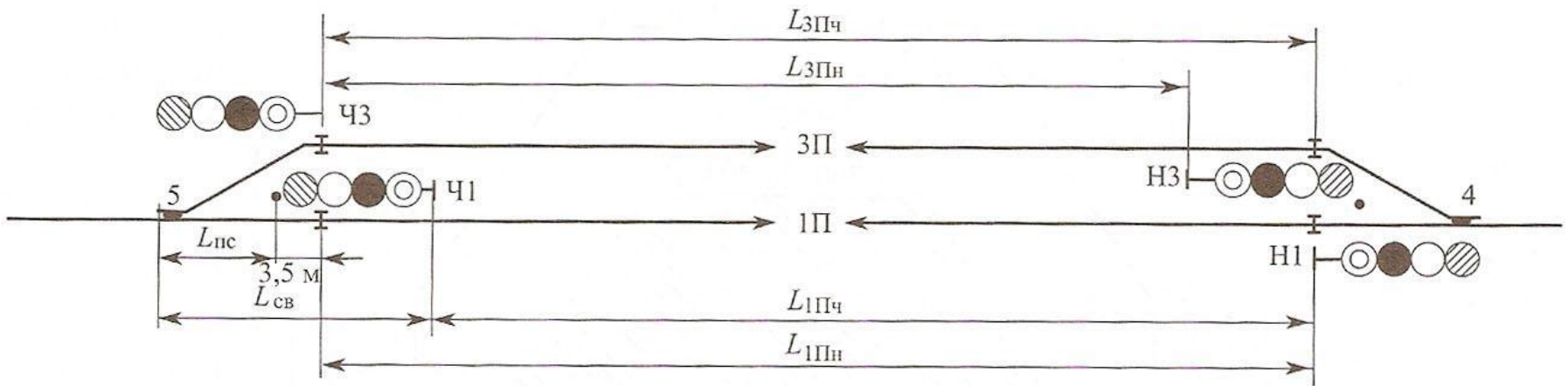
**Понятие о полной и полезной
длине станционных путей.
Какой документ устанавливает
длину путей на станции?**

ПТЭ (№286 МТ РФ от 21.12.2010 года)

Приложение 6 п. 32, Раздел 2

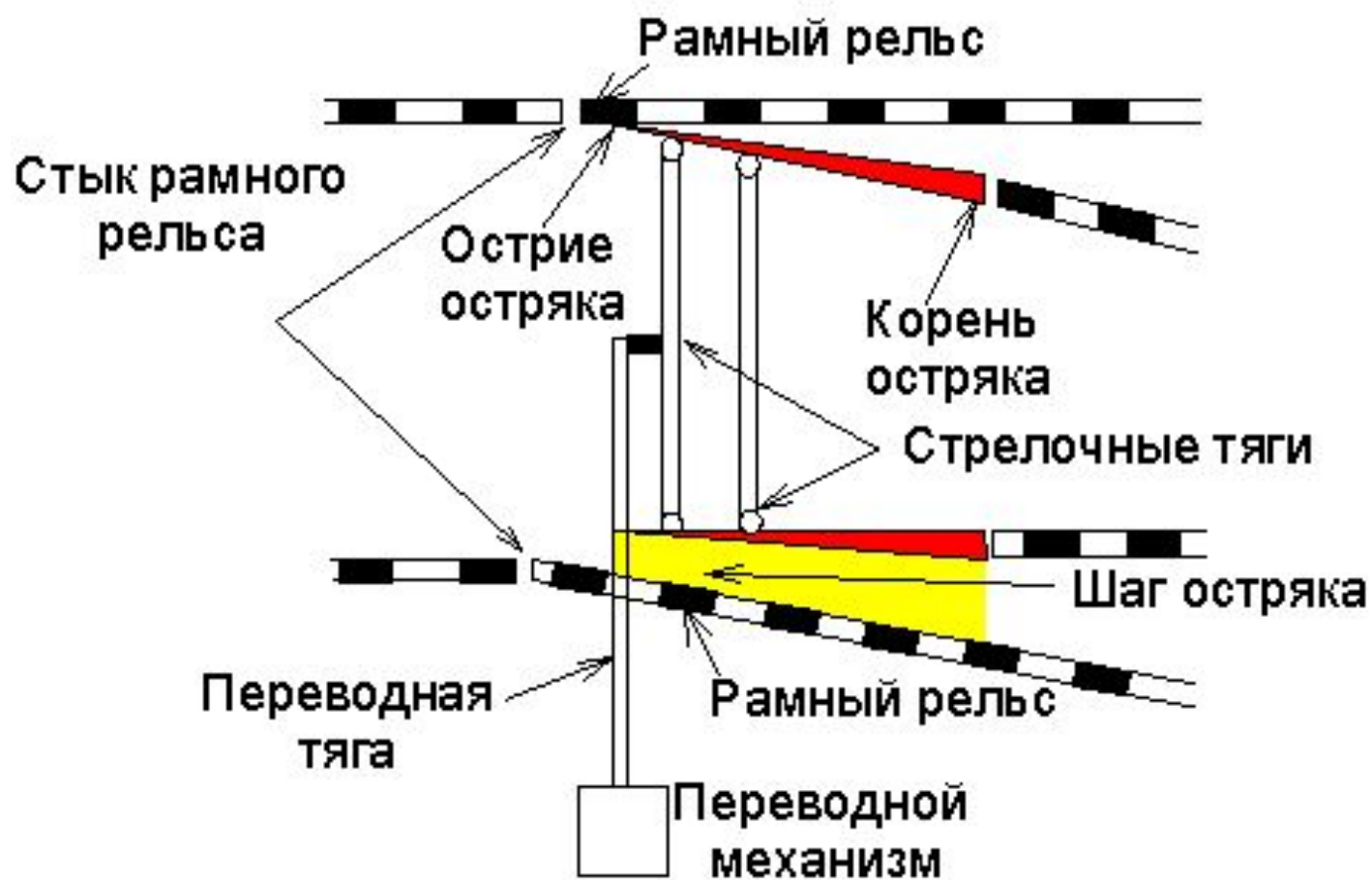


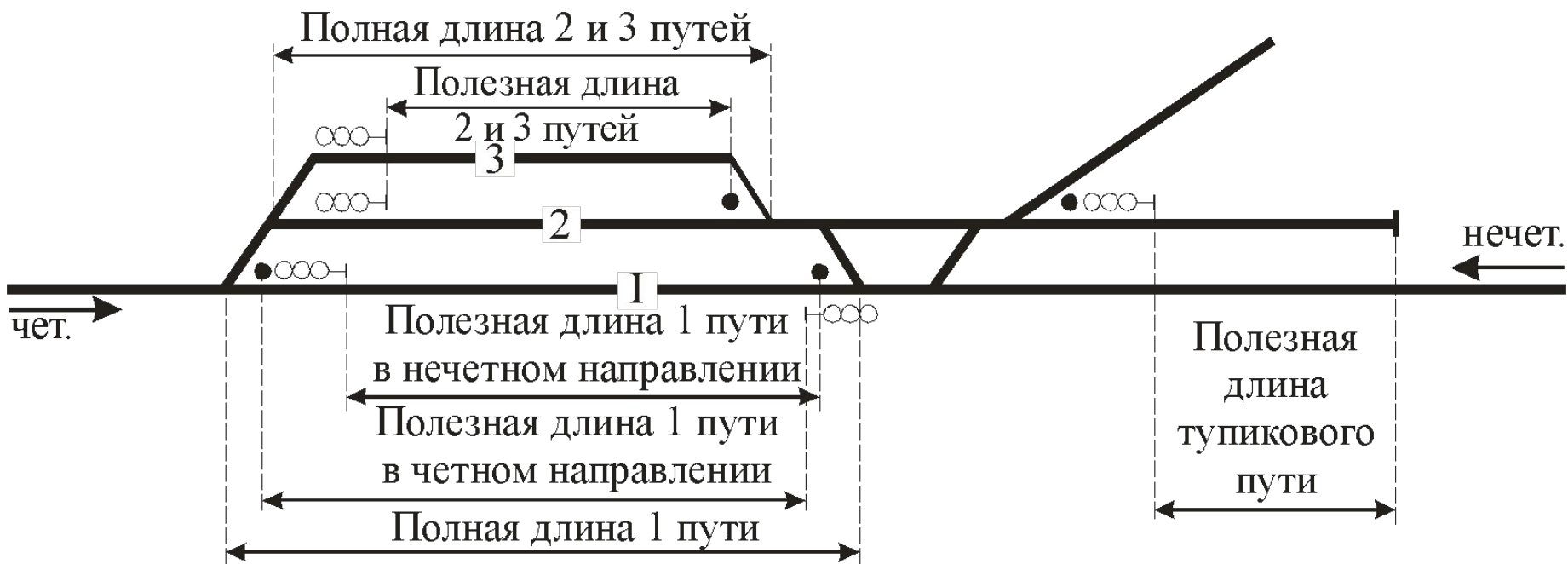
Полная длина пути – это расстояние между стыками рамных рельсов стрелочных переводов, ограничивающих этот путь. Для тупикового пути полная длина – это расстояние от стыка рамного рельса стрелочного перевода - до упора.



Полезная длина пути – это часть железнодорожного пути, ограниченная:

- при наличии светофоров и электрической изоляции пути – с одной стороны выходным (маршрутным, маневровым) светофором, с другой – изолирующим стыком путевого участка рельсовой цепи;

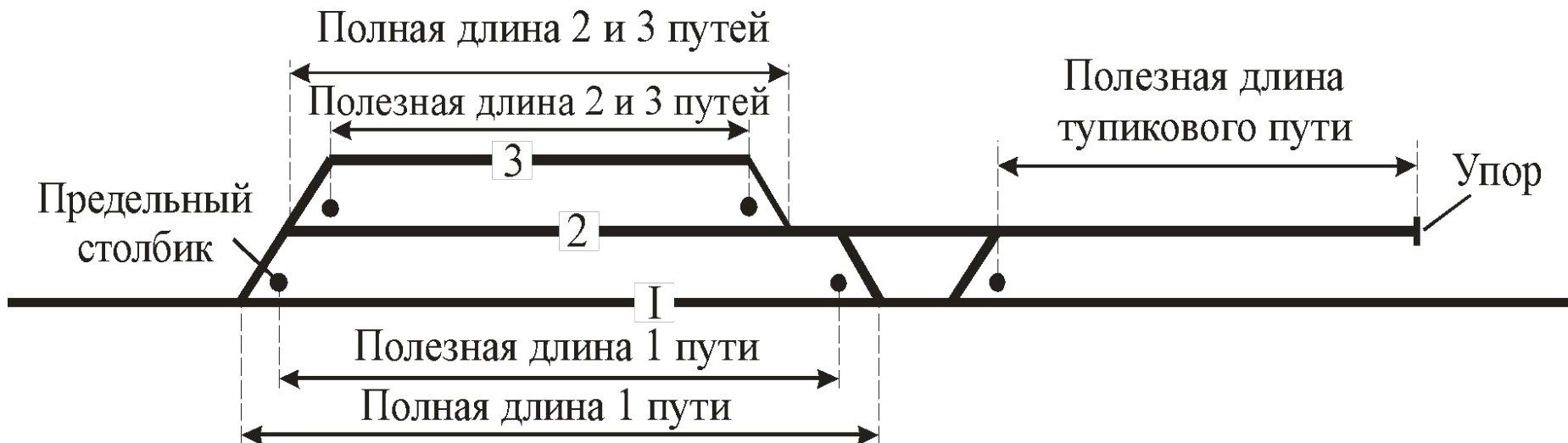




Полезная длина пути – это часть железнодорожного пути, ограниченная:

при наличии светофоров и отсутствии электрической изоляции пути - с одной стороны светофором, с другой - предельным столбиком или упором (в случае, если железнодорожный путь является тупиковым);

(в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 30.03.2015 N 57)



Полезная длина пути – это часть железнодорожного пути, ограниченная:

при отсутствии светофоров и электрической изоляции пути – предельными столбиками с обеих сторон или предельным столбиком с одной стороны и упором с другой (в случае, если железнодорожный путь является тупиковым;

(в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

Организация технической работы железнодорожной станции.

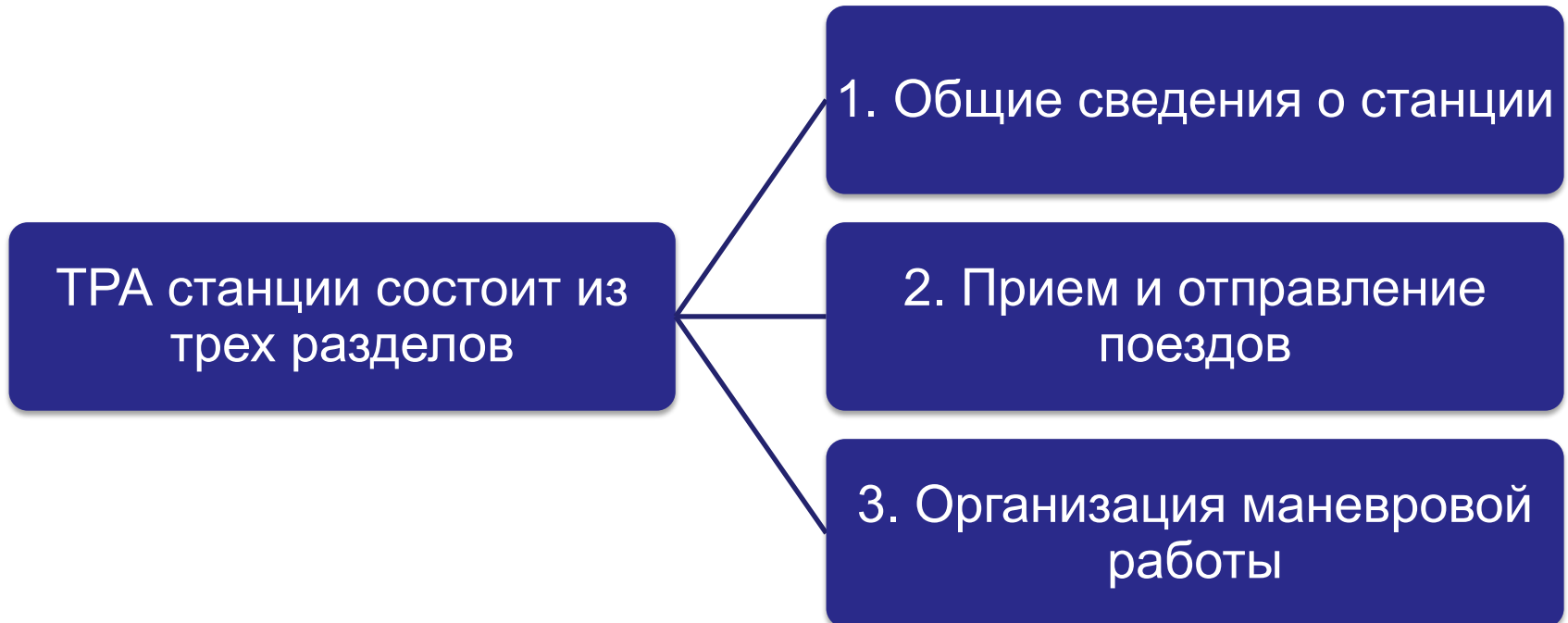
ПТЭ (№286 МТ РФ от 21.12.2010 года)

Приложение 6 п. 12, конспект

Использование технических средств железнодорожной станции **устанавливается технико-распорядительным актом.**

ТРА регламентирует безопасный и беспрепятственный прием, отправку и проследование поездов по станции, безопасность внутриванционной маневровой работы и соблюдение требований охраны труда.

Порядок, установленный технико-распорядительным актом, является обязательным для работников всех подразделений.



Общие сведения о станции

Тип станции и ее классность

Прилегающие к станции перегоны и средства сигнализации и связи при движении поездов

Примыкания к станции подъездных путей

Границы станции между путями станции и других служб

Назначение, длина и вместимость каждого станционного пути и их номера

Номера и нормально положение стрелочных переводов и т.д.

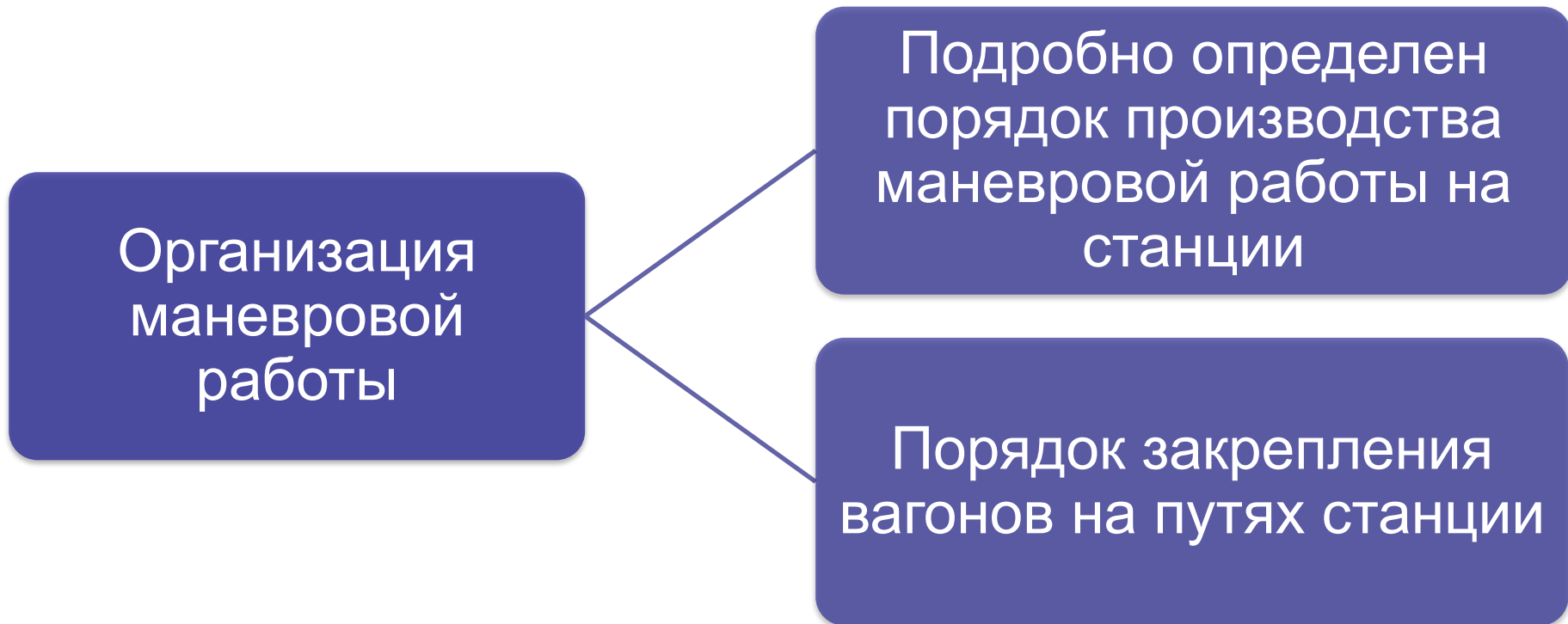
Прием и отправление поездов

```
graph LR; A[Прием и отправление поездов] --- B[Районы управления и круг обязанностей работников, руководящих приемом и отправлением поездов в каждом районе]; A --- C[Порядок проверки свободности пути приема и убеждение ДСП в правильности подготовленного маршрута]; A --- D[Устанавливает порядок выполнения всех операций, связанных с приемом и отправлением поездов и т.д.]
```

Районы управления и круг обязанностей работников, руководящих приемом и отправлением поездов в каждом районе

Порядок проверки свободности пути приема и убеждение ДСП в правильности подготовленного маршрута

Устанавливает порядок выполнения всех операций, связанных с приемом и отправлением поездов и т.д.



К техническо-распорядительному акту прилагаются схематический план станции и в зависимости от местных условий необходимые инструкции.