

УТВЕРЖДЕНА
Приказом Горьковской
железной дороги
от «___» _____ 2017. № _____

ИНСТРУКЦИЯ

по организации работы системы контроля технического состояния
подвижного состава в пути следования в границах Горьковской железной
дороги

Нижний Новгород

2017 год

Электронная подпись. Подписал: Лесун А.Ф.
№ГОРЬК-111 от 22.05.2017

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	4
1. Общие положения.....	7
2. Организация работы постов безопасности.....	9
2.1. Размещение постов безопасности.....	9
2.2. Руководство и ответственность за работу постов безопасности.....	10
2.3. Требования к оснащённости постов безопасности средствами связи.....	12
2.4. Требования к искусственному освещению постов безопасности	12
2.5. Требования к оснащению постов безопасности запасными частями вагонов, инструментом, приспособлениями, материалами и документацией.....	13
2.6. Оснащение средствами автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда	17
2.7. Организация технической учёбы и инструктажа для работников постов безопасности.....	19
3. Контроль работы постов безопасности.....	20
4. Обязанности и порядок действий, работников, задействованных в системе контроля технического состояния подвижного состава в пути следования.....	23
4.1. Обязанности и порядок действий работников хозяйства перевозок.....	23
4.2. Обязанности проводников пассажирских вагонов в пути следования....	23
4.3. Обязанности и порядок действий дежурного по переезду.....	24
4.4. Обязанности и порядок действий работников вагонного хозяйства.....	25
4.5. Обязанности и порядок действий локомотивных бригад.....	27
4.6. Порядок действий работников, задействованных в системе контроля технического состояния проходящих поездов при выявлении вагонов с открытыми дверями, люками, неисправными погрузочно-разгрузочными устройствами и отсутствием сигнала ограждения хвоста поезда.....	36
4.7. Обязанности работников ведомственной охраны железнодорожных мостов, тоннелей и грузов.....	37
4.8. Обязанности дежурного по станции (поездного диспетчера – при диспетчерской централизации).....	38
4.9. Действия дежурного по станции, поездного диспетчера, локомотивной бригады, поездной бригады при срабатывании устройства контроля схода подвижного состава.....	40
4.10. Действия дежурного по станции, поездного диспетчера, локомотивной бригады при срабатывании устройств контроля	

схода подвижного состава, ограждающих железнодорожные станции, переведённые на автоматическое действие, а также искусственные сооружения (тоннели, мосты).....	45
5. Обязанности работников, находящихся на рабочих местах, расположенных вблизи следования поездов.....	46
Приложение А.....	48
Приложение Б.....	53
Приложение В.....	54
Приложение Г.....	57
Приложение Д.....	58
Приложение Е.....	60
Приложение Ж.....	62
Приложение З.....	64
Приложение И.....	66

ВВЕДЕНИЕ

Настоящая инструкция по организации работы системы контроля технического состояния подвижного состава в пути следования в границах Горьковской железной дороге (далее – Инструкция) устанавливает требования к организации, порядку функционирования и контролю за работой постов безопасности.

Основное назначение системы контроля – обеспечение осмотра вагонов в проходящих поездах и выявление в них неисправностей, угрожающих безопасности движения, принятие мер к немедленной остановке имеющимися на постах безопасности средствами, недопущение дальнейшего следования неисправных вагонов без устранения дефектов или отцепки их от состава поезда, работниками постов безопасности, охраны объектов инфраструктуры, а также текущему содержанию, техническому обслуживанию или ремонту, подвижного состава, технических средств и устройств, пути и сооружений инфраструктуры железнодорожного транспорта.

1. В настоящей инструкции использованы следующие сокращения с соответствующей расшифровкой:

- ДХ** – стекло-волоконная связь;
- АТС** – автоматическая телефонная связь;
- ВКС** – вспомогательная кнопка сигнала;
- ВО** – ведомственная охрана;
- ДНЦ** – поездной диспетчер;
- ДСП** – дежурный по станции;
- КТСМ** – комплекс технических средств модернизированный;
- МВПС** – моторвагонный подвижной состав;
- Пост ЭЦ** – пост электрической централизации;
- ПОТ** – пункты опробования тормозов;
- ПТО** – пункты технического обслуживания вагонов;
- ПТП** – пункты технической передачи вагонов;
- РПК** – региональный пост контроля;
- РЦС** – региональный центр связи;
- ССПС** – специальный самоходный подвижной состав;
- СЦБ** – сигнализация, централизация и блокировка;
- СКНБ** – система контроля нагрева букс;
- СКНР** – система контроля нагрева редуктора;
- ТРА** – технико-распорядительный акт;
- УЗП** – устройство заграждения железнодорожного переезда;
- УКПС** – устройство контроля схода подвижного состава;

ГФ «ФПК» Горьковский филиал ОАО «Федеральная пассажирская компания»;

ЦПК – центральный пост контроля;

ЦУСИ – центр управления содержанием инфраструктуры;

ШД – диспетчер сигнализации, централизации и блокировки;

КТИ – комплекс технических измерений;

АСООД – автоматизированная система определения отрицательной динамики грузового вагона;

ИСИ – Инструкция по сигнализации.

2. В настоящей инструкции использованы ссылки на следующие нормативные и организационно-распорядительные документы:

- Инструкция по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда, утверждена распоряжением ОАО «РЖД» 18 марта 2016 г. № 469р;

- Правила по монтажу устройств СЦБ, утверждённые МПС России от 1 января 1997 г. № ПР 32 ЦШ 10.02-96;

- «Условия эксплуатации железнодорожных переездов», утвержденные приказом Минтранса России от 31 июля 2015 г. № 237;

- Инструкция проводнику пассажирского вагона, утверждённая МПС России от 5 ноября 1998 г. № ЦЛ-614;

- Инструкция энергодиспетчеру дистанции электроснабжения железных дорог, утверждённая МПС России от 24 сентября 1999 г. № ЦЭ-684;

- Инструкция по монтажу, вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию и ремонту устройств контроля схода железнодорожного подвижного состава, утверждённая МПС России от 30 декабря 2002 г. № ЦВ-ЦШ-929;

- СТО РЖД 08.020-2014 «Организация технической учёбы работников ОАО «РЖД». Общие положения» и приказ от 30 марта 2015 г. № Горьк-60 «Об организации технической учёбы в границах Горьковской железной дороги в соответствии с требованиями СТО РЖД 08.020-2014, Организация технической учебы работников ОАО «РЖД». Общие положения»;

- Инструкция по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации, утверждённая Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, Протокол от 21-22 мая 2009 г. № 50;

- Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (ПТЭ), утверждены Приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286;

- Инструкция по организации рабочего места осмотрщика вагонов при встрече пассажирских и грузовых поездов «сходу» № 647-2009 ПКБ ЦВ, утверждённая распоряжением ОАО «РЖД» от 13 октября 2009 г. № 2094р;
- Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ № ЦШ-530-11, утверждённая распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2055р.
- ГОСТ Р 54984-2012 «Освещение наружное объектов железнодорожного транспорта. Нормы и методы контроля»;
- Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, приложение к Приказу Минтранса России от 4 июня 2012 года № 162;
- Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, приложение к Приказу Минтранса России от 4 июня 2012 г. № 162;
- ГОСТ 9238-2013 Межгосударственный стандарт «Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений»;
- Порядок проведения производственного обучения работников структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД», обучающихся вторым (совмещаемым) профессиям, утверждённого распоряжением ОАО «РЖД» от 19 июля 2013 г. № 1582р;
- Положение по организации системы контроля технического состояния подвижного состава в пути следования, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 14 августа 2014 г. № 1902р.

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Для своевременного выявления и устранения дефектов в узлах подвижного состава, находящегося в пути следования, и принятия мер, предотвращающих угрозу безопасности движения поездов и жизни людей, в границах железной дороги создана система контроля технического состояния подвижного состава в пути следования, включающая:

а) посты безопасности, организованные на постоянных местах размещения:

- в пунктах технического обслуживания вагонов;
- в пунктах опробования тормозов;
- в пунктах технической передачи вагонов;
- на станциях;
- на переездах;
- на охраняемых железнодорожных мостах, тоннелях, виадуках;

б) посты безопасности, организованные на объектах, не имеющих постоянного места размещения:

- на поездных локомотивах и моторвагонном подвижном составе;
- на специальном самоходном подвижном составе;
- на путевых машинах;

в) работников по ремонту пути, контактной сети, устройств сигнализации, централизации, блокировки и связи, находящихся на рабочих местах, расположенных вблизи следования поездов;

г) автоматические средства контроля подвижного состава.

1.2. Работники, задействованные в системе контроля за техническим состоянием подвижного состава в проходящих поездах, обязаны осуществлять внешний (визуальный) осмотр подвижного состава в проходящих поездах, локомотивах без вагонов и ССПС, обращая особое внимание на состояние ходовых частей, автотормозного оборудования, автосцепного устройства, кузовов вагонов, размещение грузов на открытом подвижном составе, наличие сигналов ограждения хвоста поезда, руководствуясь при этом перечнем неисправностей и их характерными признаками, приведёнными в Приложении «А».

1.3. Дежурные по станциям, дежурные стрелочных постов, дежурные по переездам, часовые постов по охране мостов, сигналисты, задействованные в системе двухстороннего контроля, встречают и провожают поезда на участках, установленных местными инструкциями и ТРА железнодорожных станций.

1.4. Запрещается работникам постов безопасности при контроле поездов отвлекаться на выполнение других обязанностей и заниматься посторонними делами.

1.5. Ответственность за принятие мер к остановке поезда, в составе которого обнаружены неисправности, возлагается на:

- работника поста безопасности, выявившего неисправность;
- дежурного по станции, выявившего неисправность при встрече поезда или получившего информацию от работников, выявивших неисправности;
- поездного диспетчера, получившего информацию от работников, выявивших неисправности (на участках, оборудованных диспетчерской централизацией);
- машиниста (водителя) локомотива, моторвагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава.

1.6. Осмотр подвижного состава в проходящих поездах должен выполняться в соответствии с требованиями местных технологических процессов и инструкций по охране труда, отражающих особенности и конкретные условия труда на рабочем месте работника поста безопасности.

1.7. Ответственность за предоставление информации о наличии неисправностей, угрожающих безопасности движения и требующих остановки поезда, возлагается на лицо, обнаружившее эти неисправности.

Каждый случай пропуска поезда с неисправностью, угрожающей безопасности движения, вызвавшей впоследствии задержку поезда в пути следования, должен быть в трёхсуточный срок расследован руководителями причастных структурных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД» и железнодорожных станций с предоставлением материалов разбора в адрес заместителя главного ревизора по безопасности движения поездов (по территориальному управлению) железной дороги.

1.8. Посты безопасности укомплектовываются соответствующим оборудованием и техническими средствами, обеспечивающими эффективный контроль за проходящими поездами.

1.9. Ответственность за обеспечение постов безопасности (имеющие постоянное место размещения) необходимым оборудованием и техническими средствами, запасными частями и материалами, инструментом и необходимой документацией возлагается на руководителей структурных подразделений Горьковской дирекции инфраструктуры, Горьковской дирекции тяги и Горьковской дирекции управления движением в соответствии с пунктами 2.2.4 – 2.2.9 настоящей Инструкции.

2. ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ПОСТОВ БЕЗОПАСНОСТИ

2.1. Размещение постов безопасности

2.1.1. Посты безопасности движения поездов определяются приказом начальника железной дороги на основании схемы их размещения, разработанной Службой вагонного хозяйства Горьковской дирекции инфраструктуры и согласованной с причастными структурными подразделениями функциональных филиалов ОАО РЖД.

2.1.2. Посты безопасности, имеющие постоянное место размещения, должны размещаться так, чтобы обе стороны в проходящих поездах контролировались через каждые 25-30 км пути.

2.1.3. Средства контроля КТСМ и УКСПС относятся к постам безопасности.

Средства контроля устанавливаются на подходе к станции согласно Инструкции по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда, утверждённой МПС России 30 декабря 1996 г. № ЦВ-ЦШ-453, и Инструкции по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 18 марта 2016 г. № 469р.

2.1.4. Запрещается одновременное выключение из работы средств контроля двух соседних пунктов одного направления движения. Отключение средств контроля необходимо производить в соответствии с требованиями п. 7.25 Инструкции по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда, утверждённой МПС России 30 декабря 1996 г. № ЦВ-ЦШ-453 и п. 3.6.24 Инструкции по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 18 марта 2016 г. № 469р.

2.1.5. Сигнальные знаки «Пост безопасности» на перегонах и станциях устанавливаются со стороны нахождения работника, производящего осмотр проходящего поезда, с учётом требований пункта 30 приложения № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (ПТЭ), утверждённых приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286.

Ответственность за изготовление и установку на каждом посту безопасности, расположенном на объекте, имеющим постоянное место размещения, сигнального знака «Пост безопасности» по форме, приведённой

в Приложении Б к настоящей Инструкции, возлагается на руководителей структурных подразделений Горьковской дирекции инфраструктуры распоряжением начальника Горьковской дирекции инфраструктуры.

Место установки знака «Пост безопасности» определяется комиссией под председательством заместителя главного инженера железной дороги с участием руководителей причастных структурных подразделений Горьковской дирекции инфраструктуры, Горьковской дирекции управления движением и железнодорожных станций, работника аппарата главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги и оформляется актом (по форме, приведённой в Приложении И). Акт выбора места установки знака утверждается заместителем начальника железной дороги (по территориальному управлению).

2.1.6. При закрытии (открытии), переносе, изменении режима работы постов безопасности причастные руководители подразделений обязаны согласовать данные изменения с аппаратом главного ревизора железной дороги и Службой вагонного хозяйства.

2.2. Руководство и ответственность за работу постов безопасности

2.2.1. Организация работы на постах безопасности по контролю технического состояния подвижного состава определяется приказом начальника железной дороги.

2.2.2. Общее руководство работой постов безопасности возлагается на заместителей главного ревизора по безопасности движения поездов в конкретном регионе железной дороги.

2.2.3. Ответственность за функционирование системы контроля технического состояния подвижного состава в пути следования и надёжность работы постов безопасности возлагается на руководство структурных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД»:

- а) Горьковской дирекции инфраструктуры (Служба вагонного хозяйства; Служба пути; Служба автоматики и телемеханики;
- б) Горьковская дирекция по энергообеспечению;
- в) Горьковской дирекции управления движением;
- г) Горьковской дирекции тяги;
- д) Нижегородской дирекции связи;
- е) Горьковского филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания», а также на руководство филиала ФГП «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» на Горьковской железной дороге.

2.2.4. На начальников эксплуатационных вагонных депо возлагается ответственность за:

а) обеспечение постов безопасности, расположенных на объектах, имеющих постоянное место размещения, необходимым запасом узлов и деталей вагонов, инструмента, приспособлений и материалов для устранения выявляемых неисправностей, «Памятками работнику поста безопасности движения поездов»;

б) своевременное и качественное проведение инструктажей, технической учёбы;

в) содержания знака «Пост безопасности» в технически исправном состоянии;

г) обеспечение локомотивов по согласованию с начальниками эксплуатационных локомотивных депо запасом вагонных деталей в технических аптечках;

д) пополнение технических аптечек, находящихся на локомотивах, по согласованию с начальниками эксплуатационных локомотивных депо, в соответствии с фактическим расходом материалов и запасных частей из технических аптечек при устранении неисправностей вагонов в пути следования.

2.2.5. На начальников эксплуатационных локомотивных депо возлагается ответственность за фактический расход материальных средств из технических аптечек, использованных для устранения неисправностей вагонов в пути следования.

2.2.6. На начальников дистанций электроснабжения возлагается ответственность за обеспечение освещения, установку, монтаж и (своевременное) обслуживание прожекторных установок. Материалы для установки и для проведения работ по техническому обслуживанию приобретаются и поставляются за счёт средств балансодержателя поста безопасности.

2.2.7. На начальника дистанции пути возлагается ответственность за установку, исправное техническое состояние и обслуживание устройств, для обнаружения нижней негабаритности в поездах на переездах в соответствии требованиям приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2015 г. № 237.

2.2.8. На начальников дистанций сигнализации, централизации и блокировки возлагается ответственность за монтаж устройств КТСМ, УКСПС, а также их исправное техническое состояние и своевременное обслуживание.

2.2.9. На начальников региональных центров связи возлагается ответственность за установку и обеспечение на постах безопасности исправного действия устройств проводной телефонной связи и технологической радиосвязи, а также за своевременное проведение

технического обслуживания речевых информаторов при условии размещения данных устройств на основании проектных решений.

2.3. Требования к оснащённости постов безопасности средствами связи

2.3.1. На постах безопасности, расположенных на станциях, переездах, охраняемых железнодорожных мостах, тоннелях и виадуках, контрольных постах соответственно дежурные по станции, дежурные по переезду, начальники караулов военизированной (ведомственной) охраны должны иметь поездную радиосвязь с машинистами поездных локомотивов и моторвагонных поездов.

2.3.2. Посты безопасности, расположенные в пунктах технического обслуживания вагонов, пунктах опробования тормозов, пунктах технической передачи вагонов, на переездах, на контрольных постах должны быть оснащены общей технологической телефонной связью или оперативной технологической связью с дежурным по станции.

2.3.3. Посты безопасности, организованные на объектах, не имеющих постоянного места размещения, (поездные локомотивы, специальный самоходный подвижной состав) должны быть оснащены поездной радиосвязью.

2.4. Требования к искусственному освещению постов безопасности

2.4.1. Посты безопасности должны быть оборудованы прожекторными установками для осуществления контроля прохождения поездов в тёмное время суток. Освещение должно соответствовать нормам освещённости, установленным ГОСТ Р 54984-2012 «Освещение наружное объектов железнодорожного транспорта. Нормы и методы контроля»;

2.4.2. Прожекторная установка должна отвечать следующим эксплуатационным требованиям:

а) обеспечивать свободный доступ к прожекторной установке и месту контроля для обслуживающего персонала независимо от технологии работы станции, от занятости путей подвижным составом;

б) обеспечивать надёжность, достигаемую регулярным восстановлением свойств прожекторной установки, очисткой от загрязнений, заменой перегоревших ламп, ремонтом электрооборудования;

в) обеспечивать быстроту выхода на рабочий режим при включении.

2.4.3. На постах безопасности следует использовать прожекторы серии ГДУ или FOTON LIGHTING с разрядными металлогалогенными лампами высокого давления.

2.4.4. Прожекторы должны устанавливаться в непосредственной близости от помещения, где находится обслуживающий персонал. Прожектор крепится на металлической стойке на расстоянии 4-5 метров от оси пути таким образом, чтобы световой поток равномерно освещал колёсные пары подвижного состава. Электропитание напряжением 220 В подводится кабелем. Включение и выключение прожекторной установки производится выключателем, установленным в помещении (пост ЭЦ, будка у переезда, здание станции) в которой располагается дежурный обслуживающий персонал, или непосредственно на прожекторной установке, обеспечивающим включение прожектора после прохождения кабины локомотива и отключения его по проходу состава. Допускается использовать установленные ранее прожекторы, закреплённые на опорах и станционных постройках, отвечающие вышеуказанным требованиям.

2.4.5. Техническое обслуживание прожекторных установок предусматривает ежеквартальный осмотр, очистку от загрязнений, замену неисправных ламп. Техническое обслуживание должно производиться электромонтёрами районов контактной сети или районов электроснабжения по заявкам балансодержателя. В районах контактной сети или районах электроснабжения должен иметься запас ламп, электроустановочных изделий для своевременного ремонта прожекторных установок, приобретаемый и поставляемый за счёт средств балансодержателя поста безопасности.

2.5. Требования к оснащению постов безопасности запасными частями вагонов, инструментом, приспособлениями, материалами и документацией

2.5.1. На постах безопасности, расположенных на объектах, имеющих постоянное место размещения, должны находиться:

- графики дежурств работников по посту безопасности;
- местная инструкция по эксплуатации поста безопасности или выписка из технологического процесса, содержащая в себе раздел организации контроля за техническим состоянием подвижного состава в проходящих поездах;
- выписка из расписания движения пассажирских и пригородных поездов с указанием времени отправления поездов с соседних станций;
- документация: Журнал учёта неисправностей, выявленных в проходящих поездах (по форме, приведённой в Приложении В), Журнал учёта инструктажей работников постов безопасности (по форме, приведённой в Приложении Ж), Журнал контроля работы поста

безопасности (по форме, приведённой в Приложении Е), «Памятка работнику поста безопасности» (по форме, приведённой в Приложении А);

- медицинская аптечка, мебель, хозяйственный инвентарь;
- не менее двух переносных красных щита и два сигнальных фонаря (на железнодорожных переездах – по одному переносному щиту и одному сигнальному фонарю на каждый железнодорожный путь, пересекаемый переездом);

- один комплект сигнальных флажков;
- габаритные планки (на охраняемых переездах);
- неснижаемый запас запчастей, материалов и оборудования для устранения неисправностей в проходящих поездах: обводной рукав, соединительный рукав, металлические и деревянные пробки, уплотнительные кольца головок соединительных рукавов; увязочная проволока диаметром 1-1,5 мм (0,5 кг); концевой кран; пенька; сигнал, ограждающий хвост поезда; молоток слесарный массой 0,5 кг; ключ трубный рычажный №3; кувалда массой не менее 3,0-х кг; зубило слесарное; специальная стяжка для закрепления тележки грузового вагона с целью его вывода с перегона. Необходимость наличия комплекта деталей торцевого крепления и смазки для роликовых букс (для постов безопасности, расположенных на переездах, определяется службой вагонного хозяйства дирекции инфраструктуры). Узлы и детали вагонов, а также оборудование по перечню, утвержденному руководителем эксплуатационного вагонного депо и их опись, должны быть аккуратно уложены и находиться в технической аптечке.

Ключ от технической аптечки (там, где нет осмотрщиков вагонов) хранится у ДСП, на железнодорожном переезде – у дежурного по переезду, на локомотивах, ССПС, МВПС – у машиниста (водителя).

Кроме этого, на железнодорожных переездах должна быть в наличии коробка петард (шесть штук на однопутных участках и двенадцать на двухпутных участках), а на постах безопасности с осмотрщиками вагонов – памятка осмотрщику вагонов о действиях в случае срабатывания КТСМ.

2.5.2. На постах безопасности, расположенных на объектах, не имеющих постоянного места размещения (МВПС, ССПС магистральных локомотивах), должны быть технические аптечки со следующими запасными частями, материалами и инструментом:

- ящик металлический – 1 шт.;
- сигнал, ограждающий хвост поезда – 1 шт.;
- соединительный рукав Р-17Б – 1 шт.;
- соединительный рукав Р17Б с концевым краном – 1 шт.;
- металлические и деревянные пробки – по 2 шт.;

- уплотнительное кольцо соединительного рукава – 6 шт.;
- увязочная проволока диаметром 1 –1,5 мм – 0,5 кг;
- ключ трубный рычажный №3 – 1 шт.;
- пенька – 0,1 кг.

2.5.3. Пополнение постов безопасности необходимым запасом узлов и деталей вагонов и оборудования для устранения выявляемых неисправностей производится порядком, установленным приказом начальника эксплуатационного вагонного депо.

2.5.4. Об использовании запасных частей и необходимости их пополнения на постах безопасности, работники, на которых возложены обязанности по контролю за техническим состоянием подвижного состава в проходящих поездах немедленно докладывают руководителям подразделений, в ведении которых находятся посты безопасности. Руководитель, получив данную информацию, незамедлительно сообщает об этом начальнику эксплуатационного вагонного депо или его заместителю.

2.5.5. Поставка запасных частей и материалов эксплуатационным локомотивным депо и железнодорожным станциям по заявкам руководителей эксплуатационных локомотивных депо и железнодорожных станций возлагается на начальников эксплуатационных вагонных депо.

2.5.6. Запасные части и материалы на локомотивах, ССПС, МВПС и постах безопасности, имеющих постоянное место размещения, должны храниться в опломбированных технических аптечках. Наличие пломб, а также случаи использования запчастей и материалов для устранения неисправностей вагонов отмечаются: сдающей и принимающей локомотивными бригадами – в журнале технического состояния локомотива формы ТУ-152; остальными работниками железнодорожного транспорта, задействованными в контроле технического состояния проходящих поездов – в журнале учёта неисправностей, выявленных в проходящих поездах (по форме, приведённой в приложении В). При отсутствии соответствующих записей, ответственность за комплектность технических аптечек несёт руководитель структурного подразделения, в чьём подчинении находятся работники поста безопасности.

2.5.7. Требования к организации выдачи и замены запасных частей, материалов и инструмента технических аптечек:

В каждом ремонтном локомотивном депо, включая участки и филиалы, а также на ПТОЛ должны быть организованы инструментальные участки (или инструментальные кладовые) для восстановления комплектности технических аптечек в случае:

- утери;
- неисправности;
- использования в пути следования.

Руководители ремонтных локомотивных депо должны организовать работу по выдаче и замене запасных частей, материалов и инструмента технических аптек, с учетом требований бесперебойности перевозочного процесса. Вина за несвоевременную выдачу локомотивов после ТО, ремонтов и модернизации по причине отсутствия необходимых запасных частей, материалов и инструмента или его непригодности к использованию, относится за соответствующим ремонтным локомотивным депо.

Ответственность за формирование неснижаемого запаса комплектующих технических аптек возлагается на начальников эксплуатационных вагонных депо.

Формирование неснижаемого запаса комплектующих технических аптек осуществляется в соответствии с Порядком оснащения постов безопасности движения поездов и поездных локомотивов запасными частями, материалами и инструментом, осуществляется в соответствии с условиями договоров на сервисное обслуживание локомотивов от 30 апреля 2014 г. № 285 по заявке начальника ремонтного локомотивного депо, направляемой в эксплуатационное вагонное депо.

Прием и комплектация технической аптечки при нахождении локомотива на ремонте или модернизации, ТО-2, а также выдача запасных частей, материалов и инструмента в случае его утери или повреждения осуществляется в соответствии с условиями договоров на сервисное обслуживание локомотивов от 30 апреля 2014 г. № 285.

2.5.8. Требования, предъявляемые к работникам эксплуатационных вагонных депо при техническом обслуживании поездов:

Работникам эксплуатационных вагонных депо при техническом обслуживании поездов, производстве полного опробования тормозов на ПТО, ПОТ, ЛПТО осуществлять контроль на локомотиве за наличием технической аптечки, акта приема-передачи в журнале формы ТУ-152.

В случаях отказов технических средств из-за неисправностей вагонов в пути следования и использовании запасных частей или материалов локомотивными бригадами, пополнение технических аптек производить на ПТО работниками вагонного хозяйства по прибытию поезда с составлением акта.

2.5.9. В случае прибытия локомотивов приписного парка Горьковской дирекции тяги с соседних дорог, а также локомотивов находящихся в границах железной дороги с разукomплектованными техническими аптечками, (при отсутствии записи в журнале формы ТУ-152, рапортов, заявки начальников

эксплуатационных локомотивных депо) укомплектование производится за счет средств Дирекции тяги.

2.5.10. Начальникам эксплуатационных и ремонтных локомотивных депо для осуществления контроля за пополнением технических аптек предоставлять начальникам эксплуатационных вагонных депо ежемесячный отчет по использованию в процессе эксплуатации запасных частей из технических аптек для устранения неисправностей на вагонах.

2.5.11. Ответственность работников эксплуатационных и ремонтных локомотивных депо за сохранность инструмента и инвентаря на локомотивах определяется в соответствии с условиями договоров на сервисное обслуживание локомотивов от 30 апреля 2014 г. № 285.

2.6. Оснащение средствами автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда

2.6.1. Размещение, установку и эксплуатацию средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда регламентирует «Инструкция по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда», утвержденной МПС России 30 декабря 1996 г. № ЦВ-ЦШ-453 и Инструкции по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 18 марта 2016 г. № 469р.

2.6.2. Размещение средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда на перегонах осуществляется в помещениях кирпичной кладки, транспортабельных модулях или в металлических контейнерах. Помещения для постового оборудования должны строиться с учётом сохранности аппаратуры (несгораемые, оборудованные металлической дверью), а для северных районов – с тамбуром у входной двери (для вновь устанавливаемых средств контроля).

2.6.3. Средства автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда включают в себя перегонное и станционное оборудование, связанное между собой линией связи. Перегонное оборудование в свою очередь подразделяется на напольное и постовое.

2.6.4. Размещение напольного оборудования осуществляется согласно технической документации. В состав напольного оборудования входят напольные камеры, универсальные кабельные муфты, путевая коробка, ограждения напольных камер для КТСМ-01Д, КТСМ-02 датчики прохода осей. Все устройства напольного оборудования устанавливаются с учётом

требований габарита «С», ГОСТ 9238-2013 «Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений».

2.6.5. Устройства средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда должны быть обеспечены энергоснабжением от двух независимых источников питания номинальным напряжением переменного тока 220В согласно требованиям пункта 2 приложения № 4 к ПТЭ «Техническая эксплуатация сооружений и устройств технологического электроснабжения железнодорожного транспорта».

2.6.6. При монтаже средств контроля, систем централизации информации и речевого информатора следует соблюдать требования «Правил по монтажу устройств СЦБ», утверждённых МПС России от 1 января 1997 г. № ПР 32 ЦШ 10.02-96.

2.6.7. Место установки напольного оборудования средств контроля ограждается сигналом «С» о подаче свистка в соответствии с «Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации», утвержденной приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286.

2.6.8. Проектом должна предусматриваться установка оповестительной сигнализации о приближении поезда к постовому оборудованию средств контроля и охранной сигнализации. При разработке проектно-сметной документации взамен сигнального светового указателя наличия неисправных вагонов в поезде средства автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда должны оснащаться речевым информатором машиниста локомотива о наличии в поезде неисправных подвижных единиц.

2.6.9. Напольное оборудование средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда должно быть окрашено согласно требованиям технологических карт технологии обслуживания КТСМ-01Д, КТСМ-02 и «Правил по монтажу устройств СЦБ», утверждённых МПС России от 1 января 1997 г. № ПР 32 ЦШ 10.02-96.

2.6.10. Настройка средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда КТСМ-01(Д) на летний и зимний период осуществляется на основании телеграфного указания, подготавливаемого службой вагонного хозяйства, согласованного с причастными службами и подписанного главным инженером железной дороги в соответствии с требованиями «Инструкции по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда», утвержденной МПС России

30 декабря 1996 г. № ЦВ-ЦШ-453. и Инструкции по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 18 марта 2016 г. № 469р.

2.6.11. Все работы по техническому обслуживанию, ремонту и устранению неисправностей средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда должны выполняться с соблюдением требований ПТЭ, технологии обслуживания КТСМ-01(Д), КТСМ-02, правил техники безопасности, инструкции по охране труда.

2.7. Организация технического обучения и инструктажа для работников постов безопасности

2.7.1. Техническое обучение, проведение тематических бесед и инструктажей работников постов безопасности проводятся в соответствии с годовым планом, утверждённым главным инженером железной дороги, не менее одного раза в квартал, а также в случаях поступления приказов, распоряжений ОАО «РЖД» и Горьковской железной дороги как на рабочих местах, так и в административных зданиях структурных подразделений Горьковской дирекции инфраструктуры лицами, ответственными за организацию и контроль постов безопасности. Результаты проведения инструктажей заносят в Журнал учёта инструктажей работников постов безопасности (по форме, приведённой в Приложении Ж).

2.7.2. Техническое обучение работников постов безопасности проводится в соответствии с требованиями СТО РЖД 08.020-2014 «Организация технической учёбы работников ОАО «РЖД». Общие положения» и приказа Горьковской железной дороги от 30 марта 2015 г. № Горьк-60.

2.7.3. Ответственность за организацию и проведение технического обучения работников постов безопасности, расположенных на объектах, имеющих постоянное место размещения, возлагается на руководителей эксплуатационных вагонных депо.

Ответственность за организацию и проведение технического обучения работников постов безопасности, расположенных на объектах, не имеющих постоянное место размещения, возлагается на руководителей причастных структурных подразделений Горьковской дирекции тяги, Горьковской дирекции моторвагонного подвижного состава, Дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин.

2.7.4. В годовой план технической учёбы необходимо включать изучение:

- требований приказов, распоряжений ОАО «РЖД», железной дороги, касающихся деятельности постов безопасности;

- устройства вагонов и наиболее распространённых неисправностей подвижного состава, крепления грузов и их характерные признаки (Приложение А);

- требований настоящей Инструкции.

2.7.5. Технические и практические занятия по выявлению неисправностей подвижного состава в пути следования с работниками постов безопасности должны ежеквартально проводиться на базе эксплуатационных вагонных депо или ближайших пунктов технического обслуживания при условии наличия технического класса и вагона – тренажёра.

2.7.6. К проведению технической учёбы работников постов безопасности привлекаются специалисты вагонного и локомотивного хозяйств. Обучение работников постов безопасности проводится в соответствии с требованиями Порядка проведения производственного обучения работников структурных подразделений филиалов ОАО «РЖД, обучающихся вторым (совмещаемым) профессиям», утверждённого распоряжением ОАО «РЖД» от 19 июля 2013 г. № 1582р.

2.7.7. Ответственность за рассылку в причастные структурные подразделения региональных дирекций и на железнодорожные станции нормативных документов, подлежащих изучению, возлагается на руководителей локомотивного и вагонного хозяйств.

3. КОНТРОЛЬ РАБОТЫ ПОСТОВ БЕЗОПАСНОСТИ

3.1. Организация работы системы контроля технического состояния подвижного состава в пути следования контролируется руководителями причастных дирекций, их структурных подразделений и железнодорожных станций, а также работниками аппарата главного ревизора по безопасности движения поездов железной дороги.

Причастные работники органа управления железной дороги, причастных структурных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД», их структурных подразделений при проведении осмотров объектов инфраструктуры, а также при выездах на линию по другим вопросам должны также контролировать работу постов безопасности и принимать меры по устранению выявленных недостатков.

3.2. Проверка работы постов безопасности должна осуществляться следующим порядком:

3.2.1. Находясь в кабине локомотива, работник, имеющий транспортное требование, дающее право проезда в кабине управления, должен осуществлять контроль:

- правильности подачи оповестительных сигналов при подходе к постам безопасности, приёма ответных сигналов от работников постов безопасности, наблюдения за состоянием вагонов своего поезда в кривых участках пути и вагонов встречных поездов, а также за наличием сигналов, ограждающих хвост встречного поезда;

- своевременности выхода работников постов безопасности для осмотра проходящих поездов, включения прожектора и наличие у работников постов безопасности ручных сигналов;

- целостности планок нижней негабаритности поездов на охраняемых переездах.

3.2.2. При проверке работы постов безопасности проверяется исправность действия прожекторов, переездной сигнализации, шлагбаумов, правильность установки планок нижней негабаритности, состояние отбойных брусьев стрелочных переводов, действия других технических средств и наличие записей об этом, сделанных работниками постов безопасности при вступлении на дежурство, соблюдение периодичности проверок и инструктаж (по имеющимся журналам), наличие Положения, памяток и плакатов, запаса узлов и деталей вагонов и оборудования в технической аптечке. В зимнее время контролируется и при необходимости производится очистка планок нижней негабаритности, прожекторов и поста безопасности.

3.3. Для организации контроля работы постов безопасности приказом по эксплуатационному вагонному депо назначаются из числа наиболее опытных работников старшие осматрщики вагонов из расчета 20 постов безопасности на одного старшего осматрщика. Старшим осматрщикам вагонов по постам безопасности выдаются соответствующие документы, дающие им право проезда в поездах и локомотивах с целью выполнения должностных обязанностей на закреплённом участке. Деятельность их осуществляется в соответствии с должностной инструкцией, разработанной и утверждённой руководством эксплуатационного вагонного депо.

3.4. В обязанности старших осматрщиков по системе контроля технического состояния подвижного состава в пути следования на закреплённом участке входит:

- проводить (не реже одного раза в квартал) проверки состояния постов безопасности на закреплённом участке, наличия запасных частей, материалов;

- проверять ведение технической документации (журналов и плакатов),

состояние и своевременное обновление знаков постов безопасности, контрольных планок;

- следить за исправностью технических средств на постах безопасности;

- организовывать с работниками причастных служб комплексные проверки работы системы контроля технического состояния подвижного состава в пути следования, с записью в Журнал контроля работы поста безопасности (по форме, приведенной в Приложении Е);

- проводить анализ работы постов безопасности, разработку и осуществление мер, направленных на их улучшение, в том числе подготовку телеграмм, распоряжений в причастные службы с предложениями о принятии мер по устранению выявленных недостатков;

- проводить инструктажи, беседы, технические занятия с работниками, задействованными в системе контроля технического состояния подвижного состава в пути следования с охватом всех работников дежурных смен в соответствии с годовым планом работы, утверждённым главным инженером железной дороги. Своевременно инструктировать причастных работников по руководящим указаниям, касающимся безопасности движения;

- проводить проверки экипировки локомотивов на наличие инструмента и запасных частей автотормозного оборудования;

- принимать участие в разработках организационно-технических мероприятий по безопасности движения;

- вносить предложения руководству соответствующих подразделений, о поощрении работников, выявивших неисправности у вагонов, угрожающие безопасности движения, а также о привлечении к ответственности работников допустивших, нарушения в работе системы контроля технического состояния подвижного состава в пути следования;

- выполнять другие мероприятия по вопросам безопасности движения, предусмотренные соответствующими нормативными и организационно-распорядительными документами ОАО «РЖД», железной дороги;

3.5. По результатам контроля работы постов безопасности и проведённых проверок ежемесячно не позднее 5 числа месяца, следующего за отчётным, начальник эксплуатационного вагонного депо предоставляет отчёт (по форме, приведённой в Приложении 3) в службу вагонного хозяйства Горьковской дирекции инфраструктуры.

4. ОБЯЗАННОСТИ И ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ РАБОТНИКОВ, ЗАДЕЙСТВОВАННЫХ В СИСТЕМЕ КОНТРОЛЯ ЗА ТЕХНИЧЕСКИМ СОСТОЯНИЕМ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ПРОХОДЯЩИХ ПОЕЗДАХ.

4.1. Обязанности и порядок действий работников хозяйства перевозок

4.1.1. Работник хозяйства перевозок, задействованный в системе контроля за техническим состоянием подвижного состава в проходящих поездах, обязан контролировать техническое состояние подвижного состава, находясь в определенном ТРА месте.

4.1.2. При прохождении поездов работник хозяйства перевозок, на которого возложена функция осмотра железнодорожного подвижного состава, обязан:

- осуществлять внешний осмотр состояния подвижного состава и перевозимых грузов, расположенных на открытом подвижном составе;
- обращать особое внимание на наличие характерных признаков наиболее распространенных неисправностей (Приложение А);
- в случае обнаружения в проходящих поездах неисправностей, угрожающих безопасности движения, передать информацию машинисту о принятии мер к остановке поезда.

4.1.3. При невосприятии локомотивной бригадой указания об остановке поезда, переданного как по радиосвязи, так и при помощи ручных и (или) звуковых сигналов, ДСП (ДНЦ) должен принять все меры и возможности для остановки поезда, включая перекрытие разрешающих показаний светофоров на запрещающие, вызова по радиосвязи машинистов встречных поездов, передачу требования энергодиспетчеру о снятии напряжения с контактной сети соответствующего пути, передачу требования о включении соответствующего заградительного сигнала, передачу требования об остановке поезда на ближайшем посту безопасности и др.

4.1.4. В случае неуверенности в наличии или характере выявленных неисправностей в контролируемом поезде работник хозяйства перевозок обязан принять меры к остановке поезда.

4.2. Обязанности проводников пассажирских вагонов в пути следования

4.2.1. При отправлении пассажирского поезда с железнодорожной станции после остановки проводники пассажирских вагонов с радиокупе (штабного) и хвостового (кроме случаев отправления поездов с тупиковых железнодорожных путей) должны показывать в сторону пассажирской

платформы (до конца платформы): днём – свернутый жёлтый флаг; ночью – ручной фонарь с прозрачно-белым огнем.

Это указывает на благополучное следование пассажирского поезда. Проводники остальных вагонов при трогании поезда закрывают боковые двери вагона и наблюдают через тамбурное окно за возможной подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.

При наличии в пассажирском поезде систем автоматического закрытия боковых дверей вагонов и системы контроля закрытого положения дверей проводники вагонов после автоматического закрытия дверей и начала движения поезда наблюдают через тамбурное окно за возможной подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.

4.2.2. При возникновении посторонних шумов и стуков, а также других неисправностей вагонов, угрожающих жизни людей или безопасности движения, а также в случаях срабатывания СКНБ, СКНР проводник обязан немедленно остановить поезд стоп-краном, вызвать поездного электромеханика или начальника пассажирского поезда.

4.2.3. Дальнейшие действия проводников пассажирских вагонов регламентированы Инструкцией проводнику пассажирского вагона, утверждённой МПС России 5 ноября 1998 г. № ЦЛ-614.

4.3. Обязанности и порядок действий дежурного по переезду

4.3.1. Дежурный по переезду обязан:

- перед началом дежурства проверить целостность планок нижнего габарита;

- быть готовым к встрече поезда заблаговременно: до подхода поезда убедиться в свободности переезда, закрытии шлагбаумов, поднятия УЗП, целостности планок нижнего габарита; иметь при себе установленные сигналы, в ночное время своевременно включать прожектор (после проследования кабины локомотива). Проходящий поезд контролировать полностью от головного до хвостового вагонов;

- при контроле проходящего поезда обращать особое внимание на состояние букс, ходовых частей, автотормозного оборудования, кузовов вагонов, размещение груза на открытом подвижном составе, наличие сигнала, ограждающего хвост поезда;

- в случае обнаружения дыма, искрения, огня, запаха горелого масла и металла из буксы, раскаленности корпуса буксы, расстройств погрузки, обрывов реквизитов крепления, смещения, сдвига, просыпания (утечки) груза, а также других технических неисправностей, угрожающих безопасности движения, указанных в приложении «А» – принимать немедленные меры к остановке поезда, не ожидая полного прохода состава,

сообщив машинисту по радиосвязи и ДСП (ДНЦ при технической возможности) о местонахождении вагона с технической неисправностью, угрожающей безопасности движения;

- если поезд не остановился – принимать меры путём вызова по телефону дежурного соседнего переезда и ДСП соседней станции, сообщить им характер обнаруженной неисправности и потребовать принятия мер к остановке поезда.

4.3.2. В случае неуверенности в наличии или характере замеченных неисправностей в контролируемом поезде, дежурный по переезду, в целях более тщательного его осмотра, сообщает машинисту поезда и на пост безопасности его дальнейшего проследования.

4.3.3. Сбой или излом планки нижнего габарита проходящим поездом требует немедленной остановки поезда.

4.4. Обязанности и порядок действий работников вагонного хозяйства

Работники вагонного хозяйства обязаны:

4.4.1. Быть готовыми к встрече поезда, своевременно включать в ночное время прожектор после проследования кабины локомотива. Проходящий поезд контролировать полностью от головной до хвостовой части;

4.4.2. При обнаружении неисправностей в подвижном составе принять меры к остановке поезда, сообщив об этом по радиосвязи машинисту поезда следующим порядком: *«Машинист чётного (нечётного) поезда, следующего по станции (переезду, мосту), остановитесь, остановка!»*. *«В головной (средней, хвостовой) части поезда с правой (левой) стороны греется букса (искрение буксы, колеса, дымление буксы)»*, а также должность и свою фамилию, информировать ДСП (ДНЦ);

4.4.3. После остановки поезда провести тщательный осмотр неисправного подвижного состава, установить причину неисправности и принять оперативные меры к её устранению, а в случаях невозможности устранения неисправности непосредственно в составе поезда, принять меры к отцепке неисправного подвижного состава от поезда;

4.4.4 При любых обстоятельствах обнаружения технически неисправного подвижного состава немедленно проинформировать об этом руководителя ПТО.

Порядок встречи поездов «сходу», расположение рабочего места осмотрщика-ремонтника вагонов – «островка безопасности», обязанности, которые должен выполнять осмотрщик-ремонтник, указаны в Инструкции по организации рабочего места осмотрщика вагонов при встрече

пассажирских и грузовых поездов «сходу» № 647-2009 ПКБ ЦВ, утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 13 октября 2009 г. № 2094р.

4.4.5. При получении от дежурного по станции (диспетчера поездного) информации о случае грения буксового узла осмотрщик вагонов ближайшего ПТО, ПОТ, ПТП выезжает на перегон с необходимым инструментом и «стяжкой». При этом ответственность за скорейшую доставку к поезду осмотрщика вагонов возлагается на диспетчера поездного.

По прибытии на место осмотрщик вагонов обязан оценить состояние буксового узла (торцевого крепления, переднего и заднего подшипника, лабиринтного кольца), поверхности катания колеса на наличие ползунов и наваров.

4.4.6. При выявлении разрушения торцевого крепления, а также разрушения самих подшипников (обоих или одного), при котором изломан сепаратор, ролики повреждены и сгруппировались в нижней части корпуса буксы и в связи с этим имеется угроза их заклинивания при движении вагона с последующим интенсивным нагревом буксы и изломом шейки оси – для предотвращения дальнейшего сдвига корпуса буксы относительно шейки оси осмотрщик вагонов (другой работник вагонного хозяйства) обязан установить специальную стяжку, предотвращающую дальнейший сдвиг корпуса буксы; исключить возможность вращения колёсной пары постановкой тормозных башмаков (совместно с помощником машиниста) и со скоростью не более 5 км/ч вывести вагон с перегона под пристальным наблюдением, следуя в непосредственной близости с неисправным буксовым узлом, до ближайшей станции, на которой вагон должен быть отцеплен.

4.4.7. При выявлении разрушения торцевого крепления (без разрушения и заклинивания роликов переднего или заднего подшипников) осмотрщик вагонов (работник вагонного хозяйства) обязан установить стяжку и сопровождать поезд на локомотиве до ближайшей станции со скоростью не более 15 км/ч, на которой вагон должен быть отцеплен.

4.4.8. При выявлении заклиненной колёсной пары (колёсных пар), ползунов и наваров более 12 мм, необходимо исключить возможность вращения колёсной пары с помощью тормозных башмаков и со скоростью не более 5 км/ч вывести поезд с перегона под пристальным наблюдением, следуя в непосредственной близости с неисправной колёсной парой, до ближайшей станции, на которой вагон должен быть отцеплен.

4.4.9. В случае, когда осмотром вагона установлено, что в результате чрезмерного нагрева буксового узла шейка оси колёсной пары деформирована (с уменьшением диаметра поперечного сечения и одновременным её удлинением) и сдвиг вагона с места угрожает изломом

шейки оси, работник вагонного хозяйства обязан заявить об этом помощнику машиниста (машинисту), который, в свою очередь, обязан сообщить об этом диспетчеру поезвному. В этом случае вагон закрепляется на перегоне тормозными башмаками локомотивной бригадой с учётом руководящего уклона, головная и хвостовая части поезда выводятся на станции, ограничивающие перегон, и ремонт вагона с заменой колесной пары на перегоне осуществляется с помощью восстановительного поезда.

4.4.10. При срабатывании аппаратуры КТСМ по сигналу «Тревога 2» после остановки поезда на перегоне и выявлении сдвига корпуса буксы относительно шейки оси колесной пары оператор РПК докладывает об этом начальнику эксплуатационного вагонного депо, на участке которого допущен данный случай, и руководителю смены (начальнику) ближайшего ПТО, ПТП, ПОТ. Начальник депо обязан немедленно выехать на место для оценки ситуации и организации работы по выводу вагона с перегона на станцию и дальнейшей его передислокации до пункта смены колёсных пар.

4.5. Обязанности и порядок действий локомотивных бригад

4.5.1. Локомотивная бригада, при выполнении своих обязанностей, должна руководствоваться требованиями:

- Регламента организации эксплуатационной работы локомотивных бригад и обеспечения безопасности движения эксплуатационных локомотивных депо Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 2 апреля 2013 г. № ЦТ-55/р;

- Регламента взаимодействия локомотивных бригад с причастными работниками ОАО «РЖД», деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» 30 декабря 2010 г. № 2817р.

4.5.2. Локомотивные бригады при следовании с поездами обязаны:

- вести наблюдение за состоянием подвижного состава с обеих сторон, используя кривые участки пути, а также подаваемые сигналы при проследовании мимо работников станций, сигнальщиков стрелочных постов, охраняемых переездов, контрольных постов, постов охраны мостов и тоннелей, работающих бригад пути, СЦБ, энергоснабжения и др.;

- докладывать дежурным по станциям и диспетчеру поезвному о каждом случае отсутствия встречи поездов работниками постов, задействованных в системе контроля технического состояния подвижного состава в пути следования, оформляя соответствующую запись в книге замечаний машинистов формы ТУ-137 по прибытии в депо;

- при следовании мимо работников: пути, дежурных по станциям, переездов, стрелочных постов – открывать боковые окна, подавать звуковой сигнал бодрствования, в ночное время дополнительно мигать буферными фонарями, наблюдая за возможно подаваемыми сигналами. Помощник машиниста во всех случаях встаёт с сидения. На электровозах ЧС-4т, ЭП1М и МВПС открытие бокового окна производится в необходимых случаях, при отсутствии видимости через зеркало заднего вида;

- при стоянках на промежуточных станциях, перегонах, при проследовании поездов по соседним путям прекратить все регламентные работы и на безопасном расстоянии или из кабины локомотива наблюдать за состоянием проходящего подвижного состава (в ночное время должен включаться прожектор). После прохода поезда локомотивные бригады докладывают друг другу о состоянии проходящего поезда;

- перед встречей поездов (скрещении) на двухпутных участках помощники машинистов обязаны отходить на середину кабины и совместно с машинистами наблюдать за состоянием подвижного состава встречного поезда. В случае обнаружения технических неисправностей локомотивные бригады обязаны уведомить об этом друг друга по радиосвязи, а также дежурных по станции или диспетчера поездного;

- при получении сообщения от постов безопасности или локомотивной бригады встречного поезда о наличии в составе неисправности, угрожающей безопасности движения, плавно остановить поезд служебным торможением и принять меры к устранению возникших неисправностей.

4.5.3. Машинисту поезда запрещается:

- продолжать движение после получения информации о наличии в составе неисправности, угрожающей безопасности движения;

- продолжать движение после получения информации о наличии неисправности в составе в надежде на уточнение или опровержение информации от работников впереди находящихся постов.

4.5.4. Следование поездов по перегонам, на которых расположены напольные устройства средств контроля КТСМ, производится с установленной графиком движения поездов скоростью. В случаях, когда поезд не принимается на станцию и останавливается на перегоне, где расположены напольные устройства средств контроля, машинист должен выбирать место остановки и режим движения поезда с таким расчётом, чтобы проследовать напольное устройство средств контроля со скоростью не менее 10 км/ч без применения тормозов.

4.5.5. Машинист поезда обязан:

При получении сообщения от ДСП (ДНЦ) о показании средств КТСМ аварийного уровня нагрева (Тревога - 1), руководствуясь сообщением

речевого информатора *«Внимание! Машинист нечетного (четного) поезда к станции (название станции) КТСМ. Тревога один. Предупреждение»* машинист обязан принять меры к снижению скорости до 20 км/час, при этом усилить контроль состояния поезда и произвести остановку на ближайшей станции.

При наличии на станции осмотрщика вагонов, осмотр состава производит осмотрщик вагонов и даёт заключение о возможности дальнейшего следования. Если на станции нет осмотрщика вагонов, осмотр состава производит машинист поезда в порядке, предусмотренном в п. 4.5.7 настоящей Инструкции.

Если при осмотре зарегистрированного вагона выявлен нагрев буксового узла по сравнению со смежными буксами вагонов или обнаружены явные признаки разрушения буксового узла (сдвиг корпуса буксы, разрушение сепаратора подшипника, заклинивание колёсной пары, нагрев ободьев колёс до изменения цвета), машинист докладывает об этом ДСП, ДНЦ. Заключение о возможности дальнейшего следования неисправного вагона в составе поезда даётся после осмотра буксового узла осмотрщиком вагонов, а при его отсутствии – машинистом локомотива.

При невыявлении неисправностей машинист извещает ДСП (ДНЦ) и следует с установленной скоростью до ближайшей станции, где имеется осмотрщик вагонов.

В случае обнаружения заторможенности колёсных пар локомотивная бригада обязана выявить причину (в пассажирских поездах совместно с начальником поезда или лицом, его замещающим) и по возможности устранить неисправность (в пассажирских поездах оказать помощь начальнику поезда или лицу, его замещающему), при отсутствии дефектов браковочных параметров на поверхности катания колёсных пар следовать далее с установленной скоростью до станции, имеющей ПТО вагонов.

4.5.6. При получении сообщения от ДСП (ДНЦ) о показаниях КТСМ с критическим уровнем нагрева (Тревога - 2), руководствуясь сообщением речевого информатора *«Внимание! Машинист нечетного (четного) поезда к станции (название станции) КТСМ. Тревога два. Остановка»*, машинист обязан:

- принять меры к остановке поезда на перегоне служебным торможением, проследовав хвостовой частью напольные устройства средств контроля;
- сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне;
- при получении информации о волочении произвести остановку, применив служебное торможение;
- произвести осмотр поезда в порядке, предусмотренном в п. 4.5.6

настоящей Инструкции.

При обнаружении явных внешних признаков разрушения буксового узла машинист должен доложить об этом ДСП (ДНЦ), который вызывает к поезду работника вагонного хозяйства для определения возможности дальнейшего следования зарегистрированного вагона.

Если в результате осмотра поезда на перегоне установлено, что состояние буксового узла позволяет следовать до ближайшей станции или неисправность не выявлена, локомотивная бригада может продолжить движение до станции со скоростью не более 20 км/час, о чём докладывает ДСП ближайшей станции (ДНЦ) и вызывает на эту станцию осмотрщика вагонов для осмотра и дачи заключения о возможности дальнейшего движения поезда. При движении локомотивная бригада обязана контролировать состояние поезда в кривых участках пути из кабины локомотива.

Осмотр поезда на станции и принятие решения о дальнейшем следовании производится осмотрщиком вагонов, а при его отсутствии - машинистом поезда.

В случае, когда поезд был остановлен с информацией о волочении, а машинист при осмотре зарегистрированного вагона не выявил причину, он обязан осмотреть состояние всего поезда с двух сторон. Если неисправность отсутствует, поезд следует со скоростью 40 км/час до входного светофора станции, и со скоростью 20 км/час от входного светофора до остановки на пути приёма. Осмотр поезда производится работником вагонного хозяйства, а при его отсутствии - машинистом поезда с докладом ДСП, ДНЦ о результатах осмотра и возможности дальнейшего следования.

4.5.7. Во всех перечисленных в п. 4.5.4, 4.5.5 настоящей инструкции случаях, после остановки поезда машинист обязан уточнить у ДСП (ДНЦ) ранее полученную информацию:

- наличие в поезде неисправных вагонов и их количество;
- вид неисправности (нагрев буксы, заторможенность колёсных пар, нарушение нижнего габарита (волочения);
- порядковый номер зарегистрированной подвижной единицы;
- сторона по ходу движения и порядковый номер оси зарегистрированной подвижной единицы;
- уровень (температура) нагрева;
- наличие сбоев средств контроля в счёте вагонов.

После уточнения информации, зная порядковый номер вагона по натурному листу, машинист должен определить его инвентарный номер и не позднее 15 минут после остановки поезда произвести осмотр зарегистрированного вагона.

При контроле состояния буксового узла машинист обязан проверить визуально и на ощупь тыльной стороной кисти руки степень нагрева буксовых узлов в верхней части, ободьев колёс и провести осмотр поверхности катания колёс с целью выявления ползунов, наваров, цветов побежалости из-за заторможенности колёсных пар (при неисправности автотормозного оборудования вагонов), обратив внимание на:

- наличие «свежего» выброса смазки на диск, обод, ступицу колеса, детали тормозной рычажной передачи, элементы кузова вагона;
- состояние смотровой крышки буксового узла (наличие окалины, цветов побежалости, вспучивание краски, деформации и пробоин крышки);
- наличие болтов крепления смотровой и крепительной крышек, их возможное отсутствие, частичное вывинчивание или ослабление;
- свежие потеки смазки в нижней части корпуса буксы; наличие запаха разогретой смазки, наличие «химического» запаха оплавленного полиамидного сепаратора;
- смещение (сдвиг) корпуса буксы относительно лабиринтного кольца на оси;
- перекося буксы, разворот ее в буксовом проёме боковины тележки;
- в зимнее время – на таяние снега на корпусе буксы (в отличие от других букс), образование наледи.

При невыявлении признаков нагрева букс, а также заторможенных колёсных пар у осмотренного вагона машинист обязан осмотреть по два смежных вагона в каждую сторону от зарегистрированного.

При наличии информации о сбоях средств контроля в счёте вагонов на этот поезд необходимо произвести осмотр всех вагонов с указанной стороны поезда.

Если в результате осмотра установлено, что неисправности букс и заторможенные колёсные пары отсутствуют, поезд следует далее с установленной скоростью до ближайшей станции, где имеется работник вагонного хозяйства и совместно с ним составляется акт.

Результаты осмотра поезда локомотивной бригадой должны быть зафиксированы в журнале формы ТУ-152 и на скоростемерной ленте.

4.5.8. При остановке поезда на станции по показаниям КТСМ или по графику движения локомотивная бригада (при отсутствии осмотрщика вагонов) обязана осмотреть вагоны с предаварийным уровнем нагрева (Тревога-0) буксового узла или заторможенности колёсных пар (при наличии у нее такой информации).

4.5.9. В целях исключения необоснованных остановок по показаниям средств контроля КТСМ машинисту запрещается применять служебное

торможение в местах расположения напольных устройств без необходимости.

4.5.10. В случае остановки пассажирского поезда на перегоне по показаниям КТСМ машинист обязан сообщить об этом начальнику поезда. Машинист совместно с начальником поезда (или работником поездной бригады, его замещающим) обязан произвести осмотр неисправных вагонов в порядке, указанном в п. 4.5.7 настоящей Инструкции. В зависимости от состояния узлов и деталей начальник поезда принимает решение о порядке дальнейшего следования поезда, о чём машинист поезда обязан доложить ДСП (ДНЦ). По результатам осмотра начальником поезда совместно с машинистом составляется акт осмотра.

4.5.11. На двухпутных участках при движении поездов в неправильном направлении по перегону, где имеется установка КТСМ для правильного направления, локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность при движении до следующей установки КТСМ.

4.5.12. Торможение и остановка в зоне контроля приборов безопасности КТСМ разрешается только в исключительных случаях, угрожающих безопасности движения.

4.5.13. Остановку пригородных поездов (МВПС) по показаниям КТСМ осуществлять в соответствии с требованиями Инструкции по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда от 30 декабря 1996 г. № ЦВ-ЦШ-453 и Инструкции по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 18 марта 2016 г. № 469р.

4.5.14. Действия машиниста при показаниях КТСМ, срабатывании УКСПС, повреждении планок нижнего негабарита при ведении поезда «в одно лицо».

При получении от дежурного по станции информации о срабатывании КТСМ по «Тревоге - 1», «Тревоге - 2» о нагреве буксового узла в составе поезда, машинист плавно останавливает поезд в соответствии с руководящими инструктивными указаниями и передаёт по поездной радиосвязи сообщение начальнику пассажирского поезда: номер вагона по счёту, колёсной пары, сторону и уровень нагрева.

Начальник пассажирского поезда с проводниками осматривают греющийся узел (букса, редуктор, шкивы, генератор) вагона. В случае невыявления нагрева на вагоне, указанном дежурным по станции, начальник пассажирского поезда дополнительно проверяет на нагрев по два вагона с каждой стороны от указанного. Начальник пассажирского поезда

докладывает машинисту локомотива о возможности дальнейшего следования, машинист, в свою очередь – дежурному по станции с указанием фамилии начальника пассажирского поезда.

Если приборами контроля выявлен нагрев буксового узла на локомотиве, машинист поезда после плавного торможения оставляет поезд в заторможенном состоянии и сам осматривает механическую часть локомотива.

При получении информации от дежурного по станции о срабатывании аппаратуры УКСПС или устройства контроля нижнего негабарита, выявленном «волочении» в составе поезда, машинист плавно останавливает поезд и сообщает об этом начальнику пассажирского поезда по поездной радиосвязи. Начальник пассажирского поезда должен осмотреть состав с обеих сторон на наличие волочащихся деталей вагонов и посторонних предметов (мешков, пакетов) или схода вагонов. При выявлении неисправности начальник пассажирского поезда и поездной электромеханик устраняют её, о чём докладывают машинисту поезда, который о результатах осмотра и принятых начальником пассажирского поезда с указанием его фамилии мерах докладывает дежурным по станциям, ограничивающим перегон (при диспетчерской централизации – диспетчеру поездному), и сообщает о возможности дальнейшего следования поезда. Если начальник пассажирского поезда не обнаружит неисправность в поезде, то поезд принимается на станцию со скоростью не более 20 км/час, где повторно осматривается работником вагонного хозяйства, а при его отсутствии – начальником пассажирского поезда.

При обнаружении волочения детали вагона, не поддающегося устранению силами поездной бригады, или схода подвижного состава начальник пассажирского поезда сообщает об этом машинисту, указав возможную причину, который в свою очередь докладывает дежурным по станциям, ограничивающим перегон, и диспетчеру поездному. Последний принимает решение о выводе поезда с перегона или направлении восстановительного поезда.

Учёт результатов работы средств контроля производится работниками ПТО, ПОТ, региональных и центральных постов в журнале учёта показаний средств контроля формы ВУ-100 (Инструкция по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда» от 30 декабря 1996 г. № ЦВ-ЦШ-453). Сведения об остановках поездов по показаниям средств контроля, осмотре и ремонте подвижного состава берутся у лиц, снимающих показания регистрирующих устройств средств контроля.

4.5.15. Порядок действия локомотивных бригад при получении информации о нагреве буксовых узлов экипажа локомотива по показаниям приборов КТСМ:

- по сигналу «ТРЕВОГА-1» при обнаружении системой КТСМ неисправной буксы (букс) или заторможенных колёсных пар локомотива, локомотивная бригада обязана принять меры к плавному снижению скорости до 50 км/ч служебным торможением и следовать, ведя наблюдение за указанной буксой (помощник машиниста производит осмотр машинного отделения на выявление повышенных шумов, скрежета при вращении колёсных пар и т.д.), на путь приёма станции с остановкой поезда независимо от показаний сигналов выходного светофора.

Уточнив информацию, необходимо произвести осмотр всех буксовых узлов со стороны или сторон локомотива, указанных в сообщении, для оценки степени нагрева конкретной зарегистрированной буксы в сравнении с температурой других буксовых узлов.

Если температура незначительна (не более 80°С) – следовать далее при постоянном контроле за данной колёсной парой со скоростью не более 50 км/ч до следующей станции для повторного осмотра. Если при повторном осмотре температура увеличилась (более 80°С) – локомотив отцепить.

Если нагрев не увеличивается следовать со скоростью не более 50 км/ч до пункта, где имеется возможность смены локомотива под постоянным контролем на стоянках;

- по сигналу «ТРЕВОГА-2» при обнаружении системой КТСМ неисправной буксы (букс) или заторможенных колёсных пар локомотива, локомотивная бригада обязана остановить поезд служебным торможением на перегоне. Сообщить об остановке поезда машинистам поездов, находящимся на перегоне, с указанием перегона, километра, пикета и причины остановки. Уточнив информацию, произвести осмотр всех буксовых узлов со стороны или сторон локомотива, указанных в сообщении, для оценки степени нагрева конкретной зарегистрированной буксы в сравнении с температурой других буксовых узлов.

При отсутствии признаков отклонения от нормы работы буксовых узлов, производится проверка на ощупь тыльной стороной кисти руки температуры нагрева гидравлического гасителя колебаний, ободьев колёс и тормозных колодок, а также производится визуальный осмотр поверхности катания колеса. Дальнейшее движение разрешается с установленной скоростью при условии:

- неисправность, вызвавшая нагрев узлов экипажной части локомотива, выявлена и устранена;

- причина, вызвавшая нагрев узлов экипажной части, не связана с безопасным следованием локомотива;

- нагрев при осмотре не подтвердился.

Если нагрев буксы после остановки на перегоне подтвердится, машинист принимает решение о порядке следования на станцию. При критическом нагреве (тыльная сторона кисти руки не выдерживает прикосновения) следовать со скоростью не более 10 км/ч до ближайшей станции, где локомотив отцепить.

4.5.16. Порядок действия при осмотре колёсных пар с подшипниками кассетного типа при тревожных показаниях напольных средств теплового контроля (КТСМ) железнодорожной инфраструктуры ОАО «РЖД»:

В случаях регистрации тревожных показаний аппаратурой КТСМ при проследовании грузовых вагонов, оборудованных подшипниками кассетного типа, остановка поезда производится в соответствии с действующими нормативными документами ОАО «РЖД».

Осмотр колёсной пары с тревожными показаниями производится в соответствии с требованиями «Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации», утверждённой советом по железнодорожному транспорту Государств – участников содружества, протокол от 21-22 мая 2009 г. № 50, «Инструкции по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда», утверждённой МПС РФ 30 декабря 1996 г. № ЦВ-ЦШ-453 и «Инструкции по размещению, установке и эксплуатации средств автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда» утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 18 марта 2016 г. № 469р.

При осмотре колёсной пары с подшипниками кассетного типа при тревожных показаниях аппаратуры КТСМ производится контроль:

- ослабления (обрыва) болтов М24 (или М20) торцевого крепления подшипников методом остукивания и визуальным осмотром;

- наличия отгиба от головки болта М24 (или М20) лепестка стопорной шайбы;

- сдвига кассетного подшипника на шейке оси колёсной пары;

- заклинивания подшипника;

- выброса смазки на кожух подшипника, диск, ступицу и обод колеса, вызванного перегревом подшипника;

- повреждения кожуха уплотнения подшипника;

- смещения (перекоса) адаптера относительно наружного кольца подшипника или боковой рамы тележки;

- наличия на поверхности наружного кольца подшипника выщербин, отколов, трещин;
- наличия следов механического повреждения подшипника и его торцевого крепления;
- наличия следов механического повреждения элементов колёсной пары, в том числе после схода с рельсов;
- наличия дефектов на поверхности катания обода колеса браковочных размеров;
- температуры нагрева верхней части корпуса буксы и адаптера, которая не должна превышать 70 °С без учёта температуры окружающего воздуха.

Примечание:

1) для аппаратуры КТСМ-02 данные о температуре подшипника берутся только из распечатки АРМ ЛПК и АРМ ЦПК системы АСК ПС.

2) для аппаратуры КТСМ-01 (01Д) температура подшипника определяется бесконтактным измерителем температуры в соответствии с методикой, описанной в Руководящем документе по ремонту и техническому обслуживанию колёсных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм, согласованном Комиссией Совета по железнодорожному транспорту полномочных специалистов вагонного хозяйства железнодорожных администраций, протокол от 4 – 6 сентября 2012 г.

4.6. Порядок действий работников, задействованных в системе контроля технического состояния проходящих поездов при выявлении вагонов с открытыми дверями, люками, неисправными погрузочно-разгрузочными устройствами и отсутствием сигнала ограждения хвоста поезда

Работники, задействованные в системе контроля технического состояния проходящих поездов, обязаны:

- в случаях обнаружения открытых люков, неисправных погрузочно-разгрузочных устройств вагонов, расстройство погрузки, обрывов реквизитов крепления, смещения, сдвига, просыпания (течи) груза, а также других неисправностей, угрожающих безопасности движения, принимать меры к немедленной остановке поезда;
- при отсутствии сигналов ограждения хвоста поезда или неподвешенного рукава тормозной магистрали работники постов безопасности обязаны сообщить о данном нарушении локомотивной бригаде;

- при отсутствии одного или нескольких сигналов ограждения хвоста пассажирского или почтово-багажного поезда работники постов безопасности обязаны сообщить о данном нарушении через локомотивную бригаду начальнику поезда, который обязан принять меры к устранению неисправностей и о проделанной работе сообщить машинисту поезда. В случае, невозможности устранения неисправностей сигналов ограждения хвоста поезда на ходу, локомотивная бригада через ДНЦ обязана сообщить о данной неисправности работникам ЦУСИ и АО «Федеральная пассажирская компания». До устранения неисправности, проводник хвостового вагона обязан находиться в последнем тамбуре вагона, иметь при себе красный флажок, в ночное время фонарь с красным сигналом, следить за передвижением поездов и локомотивов (МВПС, ССПС), при необходимости подавать сигналы остановки.

4.7. Обязанности работников ВО железнодорожных мостов, тоннелей и грузов

4.7.1. Работники ВО железнодорожных мостов и тоннелей обязаны:

- быть готовыми к встрече поездов заблаговременно;
- до подхода поезда убедиться в возможности его свободного въезда на объект, включать в ночное время прожектор. Проходящий поезд контролировать полностью от локомотива до хвостовой части;
- при контроле технического состояния проходящих поездов обращать особое внимание на состояние буксовых узлов, ходовых частей, автотормозного оборудования, кузовов вагонов, размещение груза на открытом подвижном составе, наличие сигнала, обозначающего хвост поезда;

4.7.2. В случае выявления неисправностей, работник ВО обязан:

- принять незамедлительные меры к остановке поезда, не дожидаясь полного прохода состава, сообщив с помощью доступных средств связи машинисту поезда о местонахождении вагона с неисправностью, угрожающей безопасности движения;

- сообщить начальнику караула о принятых мерах по остановке поезда, который в свою очередь должен немедленно проинформировать об этом ДСП (ДНЦ).

При отсутствии неисправностей передается сообщение: *«Машинист чётного (нечётного) поезда, проследовавшего станцию (переезд), проследовали без замечаний, сигнал ограждения хвоста поезда имеется, концевой рукав подвешен, стрелок...»*.

4.1.3. Работник ВО грузов :

- в процессе работы проверяет на подвижном составе наличие крышек букс, воздухораспределителей, исправность кузова, дверей вагона, сдвига груза или его выхода за габарит. При обнаружении нарушений сообщает об этом осмотрщику вагонов, начальнику караула и дежурному по станции;

- при сопровождении грузов в процессе движения ведёт наблюдение за состоянием подвижного состава. При обнаружении неисправностей, указанных в приложении А, немедленно сообщает об этом машинисту поезда. При проезде посторонних лиц на переходных площадках сообщает машинисту о необходимости остановки поезда установленным порядком.

4.8. Обязанности ДСП (ДНЦ - при диспетчерской централизации)

4.8.1. ДСП встречает каждый прибывающий поезд, следит за его исправным состоянием, наличием и правильным показанием поездных сигналов.

4.8.2. На станциях, где пути приёма удалены или, где по местным условиям ДСП не может встречать поезда, их должны встречать сигналист или дежурный стрелочного поста и докладывать о результатах встречи дежурному по железнодорожной станции.

Перечень станций, где ДСП может не встречать поезда, условия обеспечения безопасности движения при приёме поездов устанавливается ежегодно заместителем начальника железной дороги (по территориальному управлению).

4.8.3. ДСП (сигналист, дежурный стрелочного поста) контролирует техническое состояние подвижного состава в проходящих поездах, находясь в установленном ТРА станции месте, с использованием ручных сигналов, в ночное время – с включением прожектора.

4.8.4. При визуальном контроле ДСП (сигналист, дежурный стрелочного поста) обязан:

- осуществлять тщательный осмотр вагонов и перевозимых в них грузов;

- обращать особое внимание на состояние буксового узла, ходовых частей, тормозного оборудования, кузовов вагонов и наличие сигнала, обозначающего хвост поезда, состояние крепления грузов, состояние люков, бортов, дверей вагонов;

- в случае обнаружения неисправности в подвижном составе, принимать меры к немедленной остановке поезда, не ожидая полного прохода состава;

- при невосприятии локомотивной бригадой сигнала остановки, ДСП должен использовать все меры и возможности для остановки поезда, включая перекрытие разрешающих показаний выходного, маршрутного,

входного светофоров, вызова по радиосвязи машинистов встречных поездов, передаче по телефону требования об остановке поезда поездному диспетчеру и на ближайший пост безопасности, или соседнюю станцию, уведомление энергодиспетчера о необходимости снятия напряжения с контактной сети и др.;

- при выявлении неисправностей подвижного состава передаётся сообщение: *«Машинист чётного (нечётного) поезда, следующего по станции (переезду, мосту), остановитесь, остановка!»*. *«В головной (средней, хвостовой) части поезда с правой (левой) стороны греется букса (искрение буксы, колеса, дымление буксы), течь (просывание, сдвиг) груза, обрыв двери (кровли), пожар (задымление) в вагоне и (или) др.»*.

4.8.5. При выдаче КТСМ сигнала «Тревога-1» ДСП (ДНЦ - при диспетчерской централизации) обязан:

- закрыть выходной сигнал светофора;
- сообщить машинисту поезда и поездному диспетчеру о необходимости остановки поезда на станции;
- сообщить машинисту и поездному диспетчеру о наличии в поезде неисправных вагонов и их количестве;
- сообщить машинисту порядковый номер зафиксировавшей единицы зафиксированной единицы подвижного состава, включая локомотив;
- сообщить машинисту общее число единиц подвижного состава, сторону по ходу движения, порядковый номер оси, уровень нагрева, наличие сбоев в счете вагонов;
- получить от машиниста подтверждение переданных данных;
- отправить поезд с установленной скоростью и предупредить последующий пост безопасности об усиленном контроле за прохождением поезда, после получения информации от осмотрщика вагонов (машиниста поезда) об отсутствии или не выявлении неисправности по показаниям КТСМ.

Отправление поездов при выявлении нагрева буксового узла без заключения осмотрщика вагонов, а при его отсутствии машиниста поезда, запрещается. Отправление поездов без заключения указанных лиц разрешается только при условии отцепки неисправного вагона (распоряжение ОАО «РЖД» от 14 июня 2016 г № 1147р).

4.8.7. При невыявлении неисправности поезд должен следовать до следующей станции со скоростью не более 40 км/ч. Локомотивная бригада должна следить с особым вниманием за вагоном (вагонами) с зафиксированной неисправностью.

Если перед следующей станцией КТСМ не выдал сигнал «ТРЕВОГА-1 (2)», то поезд может следовать без остановки по станции с установленной скоростью.

При повторной выдаче перед следующей станцией сигнала «ТРЕВОГА-1 (2)» решение о дальнейшем движении поезда принимается осмотрщиком вагонов.

4.8.8. При выдаче КТСМ сигнала «ТРЕВОГА-2» ДСП (ДНЦ – при диспетчерской централизации) обязан:

- сообщить машинисту о необходимости остановки поезда на перегоне;
- закрыть входной сигнал светофора;
- передать дежурному соседней станции, ограничивающей перегон, поезвному диспетчеру об остановке поезда по сигналу «ТРЕВОГА-2»;
- передать сообщение машинистам, следующих по перегону, об особой бдительности при ведении поездов;
- сообщить машинисту и поезвному диспетчеру о наличии в поезде неисправных вагонов и их количестве, порядковый номер зафиксированной единицы подвижного состава, включая локомотив, общее число единиц подвижного состава, сторону по ходу движения, порядковый номер оси, уровень нагрева, наличие сбоев в счете вагонов;
- получить от машиниста подтверждение переданных данных;
- до получения информации от машиниста, прекратить отправление очередных поездов на этот перегон.

4.8.9. Информация о трехкратном, последовательном срабатывании установок ТСМ сигнализацией «ТРЕВОГА-0» с признаком «СЛЕЖЕНИЕ» доступна только операторам АСК ПС регионального (дорожного) уровня и пользователям, имеющим доступ к АРМ ЦПК АСК ПС.

4.9. Действия ДСП, ДНЦ, локомотивной бригады, поездной бригады при срабатывании УКСПС

4.9.1. ДСП или ДНЦ, получив информацию о срабатывании УКСПС и о перекрытии входного или проходного светофоров с разрешающего показания на запрещающее, и убедившись о нахождении на участке приближения к станции поезда, обязан:

- исключить отправление на соседний путь перегона поездов встречного (противоположного) направления движения (на двухпутных и многопутных участках железных дорог);
- вызвать по радиосвязи машиниста поезда, при проходе которого сработало УКСПС, сообщить ему об этом текстом следующего содержания:
«Внимание! Машинист поезда №... Вашим поездом вызвано срабатывание УКСПС! Немедленно остановитесь! ДСП станции ... (название станции, фамилия)»;

- вызвать по радиосвязи машиниста поезда встречного направления, если он следует по станции или ранее был отправлен на перегон, сообщить ему о срабатывании УКСПС и остановке поезда на соседнем пути;

- сделать запись о срабатывании УКСПС в журнале формы ДУ-46 и сообщить об этом поезвному диспетчеру, электромеханику СЦБ, дежурному осмотрику вагонов, находящемуся на станции или дежурному вагонного депо, а также диспетчеру дистанции сигнализации, централизации и блокировки и диспетчеру дистанции пути.

4.9.2. Машинист поезда встречного направления, получив по радиосвязи от машиниста, под составом которого сработало УКСПС, или дежурного по станции сообщение об остановке поезда на соседнем пути должен снизить скорость до 20 км/ч и проследовать состав стоящего поезда с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения. После прохода, стоящего на соседнем пути поезда и отсутствия препятствия для движения машинист сообщает об этом дежурному по железнодорожной станции и ведёт далее поезд по показаниям светофоров.

4.9.3. При переключении входного светофора с разрешающего на запрещающее показание, а предупредительного светофора на более запрещающее показание перед станцией, где установлено УКСПС, а также получив предупреждение о срабатывании УКСПС от речевого информатора или сообщение дежурного по железнодорожной станции или поездного диспетчера по поездной радиосвязи, машинист обязан:

- принять меры к остановке поезда и включить красные огни фонарей у буферного бруса;

- сообщить по радиосвязи об остановке поезда машинистам поездов встречного и попутного направлений движения, дежурным по станциям, ограничивающим перегон с указанием места остановки и о принимаемых мерах по выяснению причины срабатывания УКСПС. Сообщение повторяется машинистом до получения ответа от машинистов поездов, находящихся на перегоне, и дежурных по прилегающим станциям;

- подавать сигнал общей тревоги (звуковой и световой прозрачно-белый огонь прожектора) при приближении поезда встречного направления в зоне прямой видимости, если от него по радиосвязи ответа не получено;

- направить помощника машиниста для осмотра поезда с обеих сторон с целью обнаружения волочения деталей или сошедших с рельсов колёсных пар подвижного состава.

4.9.4. О результатах осмотра и принятых мерах, а также о возможности дальнейшего движения поездов на перегоне, машинист поезда,

под которым сработало УКСПС, сообщает дежурному по железнодорожной станции или поезвному диспетчеру.

4.9.5. Если локомотивная бригада поезда, под которым сработало УКСПС, обнаружит сход или волочение деталей подвижного состава, то она обязана выяснить состояние подвижного состава, наличие или отсутствие габарита по соседнему пути и незамедлительно передать эту информацию дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим этот перегон, а также поезвному диспетчеру. ДСП также докладывает об этом ДНЦ.

Меры по устранению последствий волочения или схода подвижного состава и восстановлению движения поездов принимает ДНЦ по согласованию с руководством железной дороги.

4.9.6. Если неисправность в поезде не обнаружена, то ДСП по согласованию с поезвным диспетчером принимает поезд на станцию при запрещающем показании входного светофора в порядке, установленном «Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации», приложением № 8 к «Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации», утвержденным приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286.

Порядок действия работников при приёме поезда на станцию при запрещающем показании входного светофора указывается в ТРА станции.

4.9.7. Для приёма последующих поездов попутного направления на станцию до восстановления УКСПС ДСП нажимает вспомогательную кнопку ВКС, расположенную на аппарате управления дежурного по станции, переключает входной светофор с запрещающего показания на разрешающее и выключает звонок нажатием кнопки КЗС. Перед приёмом каждого следующего поезда кнопка ВКС вытягивается, а затем нажимается вновь.

4.9.8. Поезд, прибывший на станцию, осматривает работник пункта технического осмотра вагонов, а при его отсутствии поезд осматривается с двух сторон локомотивной бригадой. По результатам осмотра поезда определяется порядок его дальнейшего следования. Если неисправность в подвижном составе поезда не обнаружена, то поезд следует до ближайшего пункта технического обслуживания вагонов с установленной скоростью.

4.9.9. Если машинист поезда при проследовании светофора, у которого установлено УКСПС, обнаружит переключение предупредительного светофора на более запрещающее показание и перекрытие входного светофора на запрещающее показание, но сообщения от дежурного по станции или поезвного диспетчера по радиосвязи не получит, то он должен принять меры, предусмотренные пунктом 4.9.3 настоящей Инструкции.

4.9.10. Если машинист поезда, в случае неисправности или схода подвижного состава, не может по радиосвязи вызвать дежурного по станции или поездного диспетчера, то он должен сообщить об этом машинистам поездов попутного или встречного направления движения.

4.9.11 При срабатывании УКСПС под поездом, движущимся в неправильном направлении по сигналам автоматической локомотивной сигнализации на двухпутном (многопутном) перегоне или при движении на однопутном перегоне, ДСП отправления по поездной радиосвязи даёт команду машинисту поезда следующего содержания:

«Внимание! Машинист поезда №..., следующего по ... пути в неправильном направлении на перегоне немедленно остановитесь!

Вашим поездом вызвано срабатывание УКСПС! ДСП станции ... (название станции, фамилия)».

Команда передаётся до получения ответа машиниста поезда. Машинист поезда после получения команды должен остановиться. Дальнейшие действия причастных работников согласно пунктам 4.9.1 - 4.9.11 настоящей Инструкции.

4.9.12. На участках железных дорог оборудованных устройствами диспетчерской централизации, ДНЦ, получив по контрольным приборам на аппарате управления извещение о срабатывании УКСПС под поездом, информирует об этом по радиосвязи машиниста поезда, следующего на станцию, а также машинистов поездов встречного направления движения.

ДНЦ, при срабатывании УКСПС, вызывает дежурного по станции или начальника станции, сообщает о срабатывании УКСПС и своим приказом передает станцию на резервное управление. Приняв управление станцией, ДСП делает запись о срабатывании УКСПС в журнале формы ДУ-46 и организует работу локомотивной бригады, осмотрщика вагонов, электромеханика СЦБ и бригадира пути по осмотру состава и восстановлению действия УКСПС в соответствии требованиями, изложенными в пунктах 4.9.1 - 4.9.11 настоящей Инструкции. Если существующая система диспетчерской централизации позволяет передавать ответственные команды, то управление входным светофором производится передачей команд вспомогательного режима.

4.9.13. После восстановления датчиков УКСПС при их разрушении от волочащихся деталей или от схода подвижного состава работники дистанции пути (бригадир пути) и дистанции сигнализации, централизации и блокировки (электромеханик СЦБ) сообщают об этом дежурному по железнодорожной станции (поездному диспетчеру) и делают записи в журнале формы ДУ-46 о восстановлении действия УКСПС.

ДСП прекращает пользоваться кнопкой ВКС со счётчиком числа нажатий и делает соответствующую запись в Журнале осмотра с указанием показания счётчика.

4.9.14. Если срабатывание УКСПС произошло в отсутствии поезда на участке приближения к станции, то ДСП делает запись в журнале формы ДУ- 46 о срабатывании УКСПС, сообщает об этом поездному диспетчеру, электромеханику СЦБ, диспетчеру дистанции сигнализации, централизации и блокировки, диспетчеру дистанции пути, которые организуют восстановление действия УКСПС. При появлении поезда на участке приближения к станции прием его на станцию производится в порядке, установленном в пункте 4.9.7 настоящей Инструкции.

4.9.15. При отсутствии основного и резервного источников электропитания на сигнальной точке, от которой производится электропитание УКСПС, они до восстановления электроснабжения автоматически переводятся в нерабочее (выключенное) состояние. ДСП делает запись в журнале формы ДУ-46 о том, что УКСПС из-за отсутствия электроснабжения находятся в нерабочем (выключенном) состоянии, и сообщает об этом поездному диспетчеру, диспетчеру дистанции электроснабжения, диспетчеру дистанции сигнализации, централизации и блокировки, электромеханику СЦБ и машинистам поездов (по радиосвязи).

4.9.16. Приём поездов на станцию, при недействующих из-за отсутствия электроснабжения УКСПС, ДСП осуществляет в соответствии с требованиями настоящего Положения, с использованием вспомогательной кнопки ВКС на аппарате управления.

После восстановления электроснабжения УКСПС работник дистанции электроснабжения (энергодиспетчер) сообщает дежурному по станции причину нарушения, дату и время восстановления электроснабжения телефонограммой, регистрируемой в журнале формы ДУ-46. На основании этой телефонограммы ДСП делает отметку в Журнале осмотра и сообщает поездному диспетчеру о восстановлении рабочего состояния УКСПС.

4.9.17. В случае прекращения действия устройств автоматической блокировки из-за их неисправности в приказе ДНЦ, указывается и о прекращении действия УКСПС.

После восстановления действия устройств автоматической блокировки в приказе ДНЦ указывается также и о вводе в действие УКСПС.

4.10. Действия ДСП, ДНЦ, локомотивной бригады при срабатывании УКСПС, ограждающих железнодорожные станции, переведенные на автоматическое действие, а также искусственные сооружения (тоннели, мосты)

4.10.1. При срабатывании УКСПС под поездами на подходах к станциям малодействительных участков железных дорог, переведённых на автоматическое действие, при отмене дежурств на станции в ночное время или круглосуточно (далее – станция малодействительных участков), машинист выполняет действия, предусмотренные пунктом 4.9 настоящей Инструкции.

4.10.2. ДНЦ в порядке, установленном приказом начальника железной дороги, вызывает на станцию малодействительного участка дежурного по станции или начальника станции. О случае срабатывания УКСПС и об остановке поезда у входного светофора с запрещающим показанием после срабатывания УКСПС, ДНЦ сообщает диспетчерам дистанций пути и дистанции сигнализации, централизации и блокировки, которые организуют восстановление действия устройств УКСПС.

4.10.3. До прибытия на станцию малодействительного участка дежурного по станции и отключения неисправных датчиков УКСПС или до их замены на новые приём поездов на станцию, при запрещающем показании входного светофора, ДНЦ производит в порядке, установленном «Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации», приложением № 8 к «Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации», утверждённым приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286.

4.10.4. О своём прибытии на станцию малодействительного участка ДСП докладывает поезвному диспетчеру.

Станция открывается для движения поездов в соответствии с требованиями и в порядке, установленном начальником железной дороги.

О перекрытии входного светофора станции малодействительного участка при срабатывании УКСПС и их неисправности ДСП делает запись в журнале формы ДУ-46. Приём поездов на станцию ДСП производит, руководствуясь пунктом 4.9.7 настоящей Инструкции.

4.10.5. При восстановлении УКСПС электромеханик СЦБ и бригадир пути руководствуются Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ, утверждённой распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2055р.

Восстановление УКСПС производится работниками дистанции пути и дистанции сигнализации, централизации и блокировки с учётом положений раздела 4 Инструкции по монтажу, вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию и ремонту устройств контроля схода железнодорожного

подвижного состава, утверждённой МПС России 30 декабря 2002 г. № ЦВ-ЦШ-929.

4.10.6. При срабатывании УКСПС, ограждающих тоннель, мост, на заградительном светофоре или светофоре прикрытия загорается красный огонь, дежурный по посту охраны тоннеля, моста сообщает об этом машинисту поезда и докладывает дежурным по станциям, ограждающим перегон, или поезвному диспетчеру и делает запись в Книге приёма и сдачи дежурств по посту охраны тоннеля, моста (по форме, приведенной в приложении № 3 Инструкции по монтажу, вводу в эксплуатацию, техническому обслуживанию и ремонту устройств контроля схода железнодорожного подвижного состава, утверждённой МПС России 30 декабря 2002 г. № ЦВ-ЦШ-929).

4.10.7. Порядок проследования поездом заградительных светофоров или светофоров прикрытия, ограждающих искусственные сооружения на участках, оборудованных устройствами автоматической или полуавтоматической блокировки, а также порядок осмотра подвижного состава при срабатывании УКСПС, устанавливает начальник железной дороги.

5. ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ, НАХОДЯЩИХСЯ НА РАБОЧИХ МЕСТАХ, РАСПОЛОЖЕННЫХ ВБЛИЗИ СЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДОВ

5.1. Обходчики железнодорожных путей и искусственных сооружений, монтеры пути, электромеханики и электромонтеры СЦБ и связи, а также электромеханики и электромонтеры контактной сети при нахождении на железнодорожных путях обязаны контролировать техническое состояние проходящих поездов.

Бригадиры пути, монтеры пути, контролёры за состоянием пути, дорожные мастера и другие руководители работ контролируют техническое состояние проходящих поездов во всех случаях.

5.2. На перегонах работники, назначаемые для контроля технического состояния проходящих поездов, должны остановиться в безопасном месте и внимательно наблюдать за состоянием проходящего поезда, следя при этом за приближением поездов по смежным путям.

Не менее чем за 400 метров до приближения поезда по соседнему пути работники должны отойти в безопасное место (укрыться на переходной площадке вагона стоящего поезда, отойти на обочину смежного пути или на середину междупутья). Минимальное расстояние от работника до крайнего рельса при установленной скорости более 140 км/ч должно быть не менее 5 м.

5.3. Работники, назначаемые для контроля технического состояния проходящих поездов, встречая проходящие поезда, обязаны показывать требуемый сигнал (при свободности пути: днем – жёлтый свёрнутый флаг, ночью – прозрачно-белый огонь ручного фонаря; при необходимости уменьшения скорости: днем – жёлтый развернутый флаг, ночью – медленное движение вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнём).

5.4. Встречая поезд работники, назначаемые для осмотра поезда, обязаны наблюдать за состоянием поезда и, при обнаружении неисправности, угрожающей безопасности движения, обязаны принять меры по остановке поезда.

Приложение А (обязательное)

ПАМЯТКА РАБОТНИКУ ПОСТА БЕЗОПАСНОСТИ

Каждый работник железнодорожного транспорта обязан подавать сигнал остановки поезду или маневровому составу и принимать другие меры к их остановке во всех случаях, угрожающих жизни людей или безопасности движения.

Всем работникам постов безопасности необходимо помнить о том, что в проходящих поездах имеют место случаи появления неисправностей подвижного состава и разрушений крепления грузов, которые могут привести к тяжелым последствиям.

Работники постов безопасности при приближении поездов обязаны своевременно выйти для их осмотра, подавать установленные ИСИ сигналы, при необходимости включить прожектор, установленным порядком ответить на оповестительный сигнал машиниста и провести осмотр подвижного состава.

При осмотре подвижного состава особое внимание необходимо обращать на состояние буксовых узлов, ходовых частей, тормозов и кузовов, автосцепок, а также на положение грузов, находящихся на открытом железнодорожном подвижном составе.

При обнаружении хотя бы одной из неисправностей, указанных в таблице А1 настоящего приложения, работники постов безопасности обязаны принять меры к остановке поезда всеми имеющимися средствами.

Таблица А1

№ п/п	Узел или деталь вагона	Признаки неисправности	Характер неисправности
1	Буксовый узел	1.1 Дым, пыль, пар, искры или пламя из корпуса буксы. При сильном нагреве корпуса буксы может иметь красный или белый цвет, отсутствие смотровой крышки роликовой буксы или нарушение её крепления.	Перегрев буксы
		1.2 Вибрация тележки, частые вертикальные колебания роликовой буксы, резкий стук рычажной передачи.	Разрушен сепаратор подшипника, ролики сгруппировались в нижней части буксы. Возможен перегрев буксы.

Продолжение таблицы А1

2	Буксовый узел с коническими подшипниками кассетного типа	<p>2.1 При встрече состава поезда «с ходу» и при отправлении выявляются внешние признаки ненормальной работы буксовых узлов с коническими подшипниками, (скрежет пощёлкивание, искрение, задымление, появление запаха и т.п.)</p> <p>2.2 При осмотре вагонов, во время стоянки поезда: у буксовых узлов с подшипниками кассетного типа в корпусе буксы, производится контроль ослабления болтов М20 крепления крепительной крышки, болтов М12 смотровой крышки; обрыв болтов М20 торцевого крепления подшипников определяется методом остукивания смотровой крышки.</p> <p>2.3 Для подшипников кассетного типа с адаптером ослабление болтов М20 или М24 торцевого крепления определяется методом остукивания и визуальным осмотром</p> <p>2.4 Признаками неисправности, требующими отцепки вагона, являются:</p> <ul style="list-style-type: none"> - сдвиг корпуса буксы; - обрыв болтов М20 или М24 торцевого крепления подшипников на оси; - наличие воды или льда в корпусе буксы, выброс смазки в крышку смотровую, контролируемые при подозрении на неисправность подшипника после снятия крышки смотровой буксового узла; - повышенный нагрев верхней части корпуса буксы или адаптера; температура нагрева верхней части корпуса буксы не должна достигать 60 °С, без учета температуры окружающего воздуха, и определяется с помощью бесконтактного измерителя. 	Перегрев буксы
3	Колёсная пара	<p>3.1 Слышен сильный стук от частых ударов колеса о рельс.</p> <p>3.2 Колесо не вращается (юз), между колесом и рельсом при свистяще-шипящем звуке видно искрение из-под колеса.</p>	<p>Ползун (выщербина), навар (смещение металла) на поверхности катания колеса свыше допустимых размеров.</p> <p>Заклинивание колесной пары из-за неисправности воздухораспределителя, авторегулятора, рычажной передачи тормоза, перевернутого тормозного башмака, заклинивания роликового подшипника или подшипника редуктора от средней части оси, примерзание тормозных колодок к колесу, обледенение тормозной рычажной передачи.</p>

Продолжение таблицы А1

		3.3. Перекос боковой рамы тележки и кузова вагона, характерный писк, свист от трения металла, искры между колесной парой и буксой, между рамой тележки и колесной парой, скрежет металла.	Излом шейки оси колесной пары, излом боковой рамы
		3.4. Влияние колеса от трения боковой грани обода колеса о внутреннюю грань головки рельса, слышен дополнительный шум.	Сдвиг колеса на оси. Сход колесной пары.
4	Автосцепка	4.1 Провисание головки автосцепки более допускаемых размеров в сравнении с автосцепкой соседнего вагона	Излом или потеря маятниковых подвесок, центрирующей балки, что может привести к саморасцепу.
5	Тележка вагона и тормозное оборудование	5.1 Перекос кузова вдоль или поперёк с выходом вагона за пределы габарита. 5.2 Провисание, волочение, скрежет от соприкосновения триангеля с колесом, искрение, наличие следов касания деталей рычажной передачи о верхнее строение пути, стрелочный перевод, переездной настил, излом планки нижней негабаритности на переезде.	Излом боковой рамы, надрессорной балки, пружин рессорного подвешивания, неравномерное распределение груза. Обрыв или разъединение тормозных и распорочных тяг, излом вертикальных рычагов, триангеля, траверсы и их подвесок, отсутствие тормозной колодки.
6	Кузов	6.1 Провисание или перекас двери, срыв роликов с направляющего полоза (рельса), перекас двери. 6.2 Провисание крышки люка полувагона или борта платформы, обрыв торцевой двери полувагона, угрожающее их падением или выпадению груза. 6.3 Прогиб продольной стенки наружу или внутрь полувагона. 6.4 Оборванные и поднятые листы железа, кровли и помостов цистерн, угрожающие соприкосновением с контактным проводом. 6.5 Подъём концов вагона вверх и опускание средней части вниз, следы касания тормозного оборудования о верхнее строение пути, наклон вагона и выход боковых стен вагона за пределы габарита подвижного состава.	Срыв роликов двери крытого вагона с её направляющих, выдавливание. Нарушение крепления крышек люков, торцевых дверей, бортов платформы, выход за габарит вагона. Нарушение крепления к раме угловых и промежуточных стоек. Повреждение элементов кровли вагона. Излом или обрыв балок рамы вагона, обрыв стоек.

Продолжение таблицы А1

		6.6 Появление из дверей, окон, пола, люков, аккумуляторного ящика вагона дыма или пламени.	Возникновение пожара в вагоне
		6.7 Провисание генератора, карданного вала, редуктора, нарушение крепления шкива ременной передачи, следы царапин поврежденных негабаритной планки или отбойных брусьев.	Обрыв крепления генератора, редуктора, карданного вала, шкива ременной передачи.
		6.8 Перекос вагона в поперечном или продольном направлении, выход груза за пределы буферного бруса более 500 мм или расстояние между грузами соседних вагонов менее 200 мм, обрыв проволочных растяжек и деталей крепления груза.	Нарушение (расстройство) крепления, сдвиг груза. Возможно падение груза на путь.
7	Автоматический тормоз	7.1 Колесные пары вращаются, наблюдается кругообразное искрение и выделение синего дыма, сильный нагрев тормозных колодок.	Не полностью отпущен или неисправен тормоз.
8	Крепление грузов	8.1 Обрыв растяжек, излом щитов ограждений, укрытий верхней части погрузки, обрыв металлических стяжек. Выход груза за габарит.	Нарушение правил погрузки и крепления груза.
9	Ограждение состава	9.1 Отсутствие сигнального диска на торцевом бруске последнего вагона грузового поезда и незакрепленного рукава тормозной магистрали или не рабочие сигнальные фонари на хвостовом вагоне пассажирского поезда.	Утеря сигнального диска или проследование поезда не в полном составе, отсутствие питания от генератора или механические повреждения элементов сигнальных фонарей.
10	Привод от средней части оси колёсной пары	10.1 Греется центробежная (эластичная) муфта сцепления, задымление под вагоном. Отсутствие карданного вала.	Неисправность подшипников генератора или муфты. Разрушение муфты.
		10.2 Нехарактерный шум при работе привода	Нарушение крепления карданного вала
		10.3 Не передается вращение генератору	Разрушена муфта сцепления
		10.4 Стук, толчки при работе привода	Неисправность крепления опоры редуктора
		10.5 Не вращается карданный вал, проворот, сдвиг редуктора на оси. Возможен юз колесной пары	Заклинило подшипник ведомого или полого вала, Возможна поломка зубьев шестерен.
		10.6 Разрыв контрольных линий, перекус стальных и резиновых вкладышей, выдавливание резинового кольца ведущего фланца редуктора	Сдвиг редуктора относительно оси колёсной пары
		10.7 Обрыв проволочной обвязки элементов крепления редуктора	Ослабление гайки шпилек М20 или шпилек М12 деталей привода

Окончание таблицы А1

11	Привод от торца шейки оси колёсной пары	11.1 Имеется зазор ведущего шкива при опробовании ломиком	Ослабление специальной гайки крепления ведущего шкива привода ТРК или ТК-2
		11.2 Проскальзывание, обрыв ремней, нагрев шкива	Ослабление узла крепления ведущего шкива привода ТРК или ТК-2 с зубчатой фиксацией.
		11.3 Отсутствие шкива	Заклинило редуктор привода ТРК или подшипниковую опору привода ТК-2, ослабление натяжения ремней.
			Излом болтов М1 2х75 крепления зубчатых секторов, излом вала редуктора ТРК или опоры привода ТК-2.

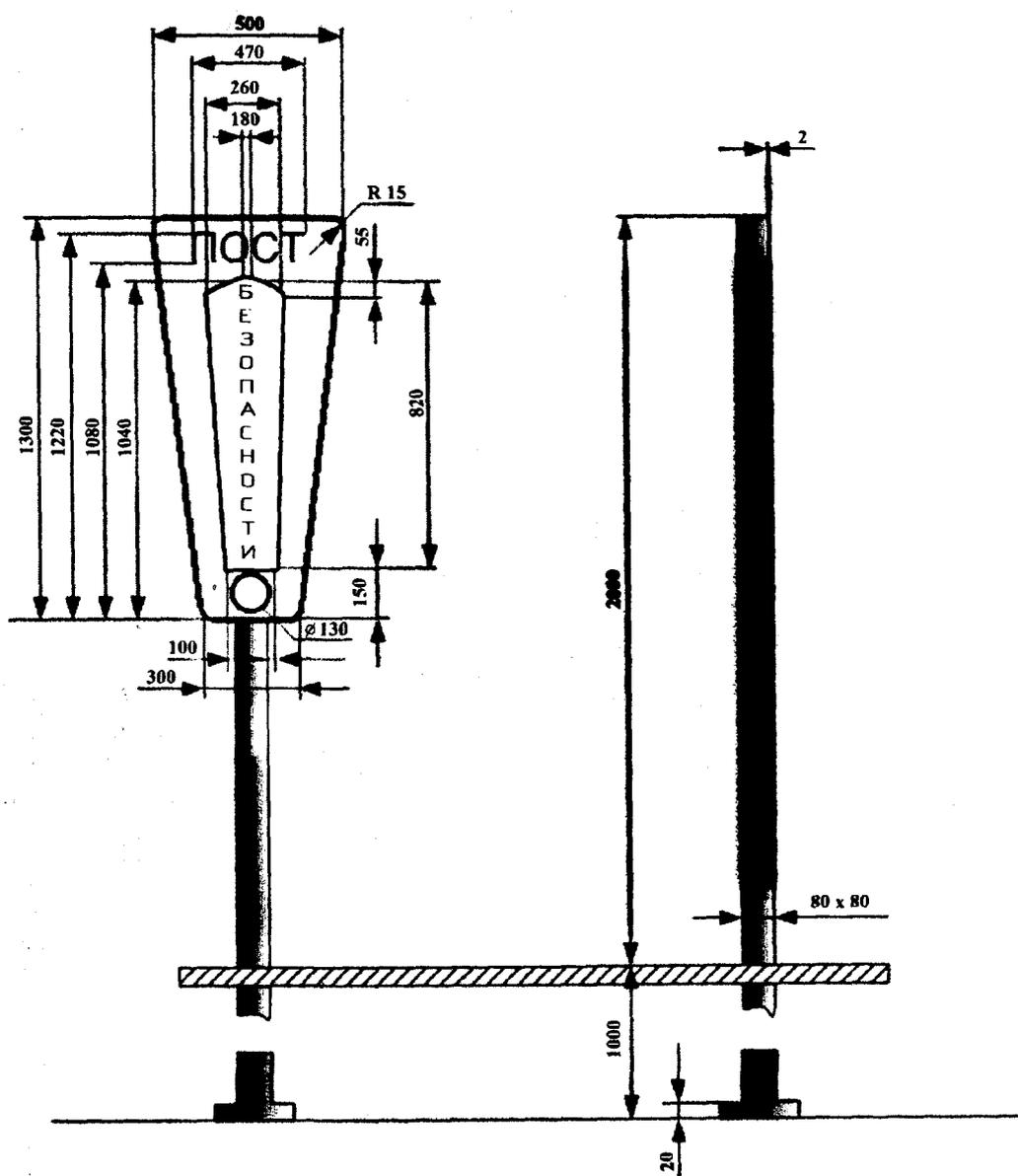
Приложение Б (обязательное)

СИГНАЛЬНЫЙ ЗНАК «ПОСТ БЕЗОПАСНОСТИ»

Щит металлический устанавливается на деревянную или металлическую конструкцию. Толщина шрифта 25 мм.

Цвет:

- фона металлического щита – **белый**;
- фона восклицательного знака – **жёлтый**;
- шрифта – **чёрный**.



Приложение В
(обязательное)

**ФОРМА ЖУРНАЛА УЧЁТА НЕИСПРАВНОСТЕЙ, ВЫЯВЛЕННЫХ В
ПРОХОДЯЩИХ ПОЕЗДАХ**

Титульный лист

Эксплуатационное вагонное депо _____

**ЖУРНАЛ УЧЁТА
НЕИСПРАВНОСТЕЙ, ВЫЯВЛЕННЫХ В
ПРОХОДЯЩИХ ПОЕЗДАХ**

Начат _____

Окончен _____

ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА

1. Журнал ведётся и хранится на каждом посту безопасности.
2. Порядок заполнения граф журнала:

- в графу 2 записываются номера поездов, проследовавших через пост безопасности, в составе которых были выявлены неисправности подвижного состава или нарушения крепления груза;

- в графу 3 записывается фактическое время остановки поезда;

- в графу 4 записывается время задержки поезда;

- в графу 5 записывается название выявленной неисправности или её признака;

- в графу 6 записывается информация о принятых мерах по следующей примерной форме:

«неисправность устранена», или «неисправность не подтвердилась», или «далее поезд следует с пониженной скоростью _____ км/ч» или «вагон № _____ отцеплен» и другие.

Примечание: В этом же журнале проставляются отметки о приёме и сдаче дежурства ДСП. При наличии нарушений (замечаний) их суть отражается в журнале в графе 5 или 8.

Отмечается наличие пломб на технических аптечках, использование запчастей и материалов для устранения неисправностей вагонов из аптечек.

Приложение Г
(справочное)

РЕГЛАМЕНТ ПЕРЕГОВОРОВ

Примерный регламент переговоров дежурных постов безопасности с локомотивной бригадой:

«Внимание! Внимание! Машинист чётного/нечётного поезда №____, следующего по пути №____ станции/переезду/мосту немедленно остановитесь!»

«В головной /средней/ хвостовой/ части поезда с правой /левой/ стороны греется букса /искрение буксы / колеса / дымление буксы».

По аналогичной форме передаются сообщения и о других неисправностях подвижного состава, возникших в пути следования.

Локомотивная бригада при проследовании поста безопасности и получении информации по радиосвязи об имеющейся в составе неисправности обязана подтвердить полученную информацию в полном объёме с указанием номера поезда и фамилии машиниста.

Приложение Д
(обязательное)

**ПОРЯДОК ПРИЁМА ДЕЖУРСТВ РАБОТНИКАМИ ПОСТОВ
БЕЗОПАСНОСТИ**

1. Заступающий на дежурство дежурный по переезду должен проверить железнодорожный путь в пределах 50 м от переезда в обе стороны, состояние устройства для обнаружения нижней негабаритности в поездах, состояние оборудования переезда (сигнальный рожок, милицейский свисток, одну коробку петард, два сигнальных флага (красный и жёлтый) в чехле, а в тёмное время суток и при плохой видимости в светлое время – сигнальный фонарь), наличие пломб у пломбирочных устройств, исправность шлагбаумов, переездной и заградительной сигнализации, радио и телефонной связи. О всех замечаниях, неисправностях, а также об устранённых неисправностях дежурный по переезду каждую смену делает запись в Журнал приёма и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде (по форме, приведенной в пункте Д. 1).

2. Перед началом работы осмотрщики вагонов поста безопасности проверяют наличие и исправность инструмента, измерительных приборов, шаблонов, сигнальных принадлежностей, спецодежды, радио и телефонной связи, наличие запчастей и материалов. О всех выявленных замечаниях осмотрщик вагонов делает запись в Журнал приёма и сдачи смены (по форме, приведённой в пункте Д.2).

3. ДСП при заступлении на смену, обязан проверить наличие: тормозных башмаков, пломбируемого устройства, исправной связи, спецодежды, сигнальных принадлежностей. Сдачу и приём дежурств ДСП оформляют в Журнале учёта неисправностей, выявленных в проходящих поездах на посту безопасности (по форме, приведённой в Приложении В).

Д.1 Журнал приёма и сдачи дежурств и осмотра устройств на переезде

Ф.И.О.	Дата	Принял дежурство		Обнаружение неисправностей в период дежурства. Характер неисправностей и их возникновения	Устранение неисправностей		Сдал дежурство		Примечание
		время	роспись		время	должность и роспись	время	роспись	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Д.2 Журнал приёма и сдачи смен

Ф.И.О.	Дата	Перечень выполненных работ на посту безопасности и выявленные неисправности	Примечание
1	2	3	4

Дежурство принял _____
время, дата

Дежурный _____
ФИО

Дежурство сдал _____
время, дата

Дежурный _____
ФИО

Приложение Е
(обязательное)

ФОРМА ЖУРНАЛА КОНТРОЛЯ РАБОТЫ ПОСТА БЕЗОПАСНОСТИ

Титульный лист

Эксплуатационное вагонное депо _____

ЖУРНАЛ
КОНТРОЛЯ РАБОТЫ ПОСТА БЕЗОПАСНОСТИ

Начат _____

Окончен _____

Электронная подпись. Подписал: Лесун А.Ф.
№ГОРЬК-111 от 22.05.2017

ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ ЖУРНАЛА

1. Журнал служит для фиксации результатов проведенных проверок.
2. Журнал заполняется проверяющим.
3. Порядок заполнения граф:
 - в графу 2 записывается должность, фамилия, имя и отчество проверяющего;
 - в графу 3 записываются недостатки, выявленные при проверке;
 - в графу 4 записывается должность, фамилия, имя и отчество проверяемого.

Примечание: после соответствующей записи проверяющий ставит свою подпись и дату.

№ п/п	Ф.И.О. и должность проверяющего	Перечень замечаний	Ф.И.О. и должность проверяемого
1	2	3	4

Приложение Ж
(обязательное)

**ФОРМА ЖУРНАЛА УЧЁТА ИНСТРУКТАЖЕЙ РАБОТНИКОВ
ПОСТОВ БЕЗОПАСНОСТИ**

Титульный лист

Эксплуатационное вагонное депо _____

**ЖУРНАЛ
УЧЁТА ИНСТРУКТАЖЕЙ РАБОТНИКОВ ПОСТОВ
БЕЗОПАСНОСТИ**

Начат _____

Окончен _____

Приложение 3 (обязательное)

Форма отчёта о работе постов безопасности

ОТЧЁТ

О работе контроля за состоянием проходящих поездов в
пути следования на _____ 20__ г.

Показатели	Всего	П		Д Станции	ВО Посты охраны	В ПТО, контрольные посты	Т Локомотивные бригады, МВПС, ССПС	ШЧ, РЦС Работники СЦБ и связи	Э Работники энергоучастков
		Посты безопасности, имеющие постоянное место размещения (перезеды)	Посты безопасности не имеющие постоянного места размещения (обходчики)						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.Количество работников, задействованных в контроле									
2.Количество стационарных постов безопасности всего:									
в т.ч. оборудованных:									
- прожекторными установками;									
- радиостанциями									
3.Выявлено неисправностей всего:									
в т.ч. – вагонов с греющимися буксами									
4.Количество нарушений работниками контроля									
5.Привлечено к ответственности работников контроля, всего:									
в т.ч.									
- приказами начальника железной дороги;									
- приказом по дирекции;									

- приказами руководителей структурных подразделений									
6.Поощрено работников постов безопасности всего: в т.ч.									
- приказами начальника железной дороги;									
- приказом по дирекции;									
- приказами руководителей структурных подразделений									
7.Техническая учеба: охвачено человек									
8.Проинструктировано работников									
9.Количество проверок действенности системы контроля постов безопасности: в т.ч.									
- начальниками эксплуатационных вагонных депо;									
- заместителями начальников эксплуатационных вагонных депо;									
- старшими осмотрщиками вагонов по контролю;									
- комплексных проверок совместно с работниками причастных служб									
10.Предложения по улучшению работы контроля за проходящими поездами									

Начальник вагонного депо _____

Подпись

Ф.И.О.

УТВЕРЖДЕНА:
Приказом Горьковской
железнодорожной

" ____ " _____ 2017 года № ____

СХЕМА
расположения постов безопасности, аппаратуры КТСМ, УКСПС
в границах Горьковской железной дороге

ГОРЬКОВСКИЙ РЕГИОН					
Рокадное направление Владимир – Тумская на Горьковском регионе					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	2 км 2 ПК	УКСПС		+	
Рокадный участок Новки-1 – Новки-2 Горьковского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	401 км 5 ПК	УКСПС		+	
Рокадное направление Ковров – Муром на Горьковском регионе					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	109 км 3 ПК	УКСПС		+	
2	105 км 4 ПК	УКСПС		+	
3	104 км 4 ПК	УКСПС	+		
4	99 км 8 ПК	ДСП Ковров-Грузовой	+		круглосуточно
Участок Ильино – Фролищи Горьковского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	2 км 8 ПК	УКСПС	+		
2	4 км 3 ПК	УКСПС	+		
3	4 км 9 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
4	5 км 7 ПК	УКСПС		+	
5	8 км 9 ПК	УКСПС	+		
6	9 км 8 ПК	УКСПС		+	
7	13 км 1 ПК	УКСПС	+		
Участок Петушки – Нижний Новгород-Московский Горьковского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	117 км 9 ПК	КТСМ		+	
2	127 км 1 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно

Электронная подпись. Подписал: Лесун А.Ф.
№ГОРЬК-111 от 22.05.2017

3	127 км 9 ПК	УКСПС		+	
4	129 км 3 ПК	УКСПС	+		
5	131 км 4 ПК	УКСПС		+	
6	132 км 3 ПК	УКСПС	+		
7	133 км 1 ПК	КТСМ	+		
8	136 км 4 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
9	137 км 2 ПК	УКСПС	+		
10	138 км 8 ПК	УКСПС	+		
11	139 км 7 ПК	УКСПС		+	
12	141 км 7 ПК	УКСПС	+		
13	142 км 9 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
14	146 км 1 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
15	147 км 0 ПК	УКСПС	+		
16	150 км 5 ПК	УКСПС	+		
17	151 км 8 ПК	КТСМ		+	
18	154 км 1 ПК	УКСПС		+	
18	154 км 6 ПК	КТСМ	+		
19	154 км 7 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
21	164 км 5 ПК	УКСПС	+		
22	166 км 8 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
23	167 км 8 ПК	УКСПС	+	+	
24	167 км 2 ПК	КТСМ	+	+	
25	171 км 9 ПК	УКСПС		+	
26	170 км 7 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
27	173 км 9 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
28	177 км 7 ПК	УКСПС		+	
29	178 км 3 ПК	УКСПС	+		
30	184 км 0 ПК	УКСПС	+		
31	184 км 1 ПК	УКСПС		+	
32	186 км 5 ПК	УКСПС	+		
33	185 км 7 ПК	КТСМ		+	
34	187 км 3 ПК	УКСПС		+	
35	189 км 9 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
36	194 км 0 ПК	ЛПТО Владимир	+		Круглосуточно
37	194 км 5 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
38	195 км 5 ПК	УКСПС		+	Круглосуточно
39	195 км 9 ПК	УКСПС	+		
40	196 км 2 ПК	КТСМ	+		

41	198 км 5 ПК	УКСПС		+	
42	199 км 0 ПК	УКСПС	+		
43	202 км 8-9 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+	+	Круглосуточно
44	205 км 6 ПК	УКСПС	+		
45	208 км 9 ПК	УКСПС	+		
46	212 км 8 ПК	УКСПС		+	
47	213 км 8 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
48	216 км 1 ПК	УКСПС		+	
49	215 км 3 ПК	КТСМ		+	
50	220 км 2 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
51	222 км 5 ПК	УКСПС	+		
52	223 км 2 ПК	УКСПС		+	
53	224 км 2 ПК	КТСМ	+		
54	225 км 3 ПК	УКСПС	+		
55	226 км 1 ПК	УКСПС		+	
56	225 км 2 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
57	232 км 8 ПК	УКСПС	+		
58	233 км 9 ПК	УКСПС		+	
59	233 км 7 ПК	КТСМ		+	
60	235 км 6 ПК	УКСПС	+		
61	236 км 9 ПК	УКСПС		+	
62	244 км 5 ПК	УКСПС		+	
63	246 км 3 ПК	УКСПС	+		
64	245 км 5 ПК	КТСМ	+	+	
65	247 км 3 ПК	УКСПС		+	
66	249 км 3 ПК	УКСПС	+		
67	251 км 5 ПК	УКСПС		+	
68	252 км 8 ПК	УКСПС		+	
69	253 км 5 ПК	УКСПС	+		
70	253 км 0-1 ПК	ЖД мост НОРВ	+	+	Круглосуточно
71	254 км 6 ПК	УКСПС	+		
72	255 км 7 ПК	ПТО Ковров	+		Круглосуточно
73	262 км 8 ПК	УКСПС	+		
74	262 км 8 ПК	КТСМ	+	+	
75	266 км 0 ПК	УКСПС	+		
76	270 км 3 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
77	277 км 10 ПК	КТСМ	+	+	
78	278 км 3 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно

79	277 км 6 ПК	УКСПС		+	
80	279 км 6 ПК	УКСПС		+	
81	285 км 2 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
82	286 км 6 ПК	УКСПС	+		
83	288 км 2 ПК	УКСПС		+	
84	289 км 3 ПК	УКСПС	+		
85	290 км 3 ПК	КТСМ	+	+	
86	290 км 3 ПК	УКСПС		+	
87	294 км 5 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
88	298 км 2 ПК	УКСПС	+		
89	306 км 8 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
90	308 км 3 ПК	КТСМ	+	+	
91	309 км 2 ПК	УКСПС		+	
92	309 км 9 ПК	УКСПС	+		
93	312 км 1 ПК	УКСПС		+	
94	313 км 8 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
95	319 км 1 ПК	УКСПС	+		
96	321 км 7 ПК	УКСПС	+		
97	323 км 4 ПК	КТСМ	+		
98	325 км 9 ПК	УКСПС		+	
99	328 км 7 ПК	УКСПС		+	
100	331 км 8 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
101	334 км 7 ПК	УКСПС	+		
102	336 км 3 ПК	УКСПС		+	
103	335 км 6 ПК	КТСМ		+	
104	337 км 9 ПК	УКСПС	+		
105	339 км 0 ПК	УКСПС		+	
106	340 км 10 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
107	346 км 1 ПК	УКСПС	+		
108	348 км 5 ПК	УКСПС	+		
109	350 км 10 ПК	КТСМ	+		
110	353 км 6 ПК	КТСМ		+	
111	355 км 8 ПК	УКСПС		+	
112	358 км 8 ПК	УКСПС		+	
113	363 км 8 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
114	364 км 4 ПК	УКСПС		+	
115	366 км 0 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+	+	круглосуточно
116	366 км 6 ПК	УКСПС	+		

117	367 км 3 ПК	УКСПС	+		
118	367 км 8 ПК	УКСПС		+	
119	369 км 2 ПК	УКСПС		+	
120	378 км 9 ПК	УКСПС	+		
121	380 км 2 ПК	УКСПС	+		
122	399 км 3 ПК	КТСМ	+	+	
123	385 км 2 ПК	УКСПС		+	
124	385 км 6 ПК	УКСПС		+	
125	388 км 1 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
126	390 км 6 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
127	392 км 2 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
128	394 км 6 ПК	УКСПС	+		
129	394 км 7 ПК	УКСПС		+	
130	395 км 6 ПК	УКСПС	+		
131	395 км 7 ПК	УКСПС		+	
132	396 км 6 ПК	КТСМ	+		
133	397 км 3 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
134	402 км 7 ПК	УКСПС		+	
135	403 км 3 ПК	УКСПС		+	
136	403 км 8 ПК	КТСМ		+	
137	410 км 5 ПК	УКСПС		+	
138	411 км 6 ПК	УКСПС		+	
139	412 км 9 ПК	УКСПС	+		
140	414 км 8 ПК	КТСМ	+	+	
141	418 км 2 ПК	УКСПС	+		
142	419 км 0 ПК	УКСПС	+		
143	420 км 0 ПК	УКСПС	+		
144	420 км 10 ПК	УКСПС	+		
145	422 км 9 ПК	УКСПС		+	
146	423 км 3 ПК	УКСПС		+	
147	423 км 9 ПК	УКСПС	+	+	
148	427 км 1 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
149	428 км 3 ПК	УКСПС	+		
150	429 км 2 ПК	УКСПС		+	
151	429 км 7 ПК	УКСПС	+		
152	430 км 3 ПК	УКСПС	+		
153	437 км 4 ПК	УКСПС	+		
154	442 км 7 ПК	УКСПС	+		

Съезд Доскино-Петряевка-Горький Сортировочный

№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	428 км 8 ПК	УКСПС	+	+	
2	436 км 3 ПК	УКСПС	+	+	Доскино-Петряевка
3	437 км 2 ПК	УКСПС	+	+	Доскино-Петряевка

Участок Кустовая – Автозавод Горьковского региона

№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	8 км 1 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
2	8 км 7 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно

Участок Нижний-Новгород-Сортировочный – Металлист Горьковского региона

№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	5 км 10 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
2	9 км 8 ПК	УКСПС		+	
3	13 км 2 ПК	УКСПС	+		
4	13 км 3 ПК	УКСПС		+	
5	11 км 10 ПК	Ж.д. мост НОРВ		+	
6	12 км 3 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+		круглосуточно
7	35 км 7 ПК	УКСПС		+	
8	36 км 9 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
9	36 км 1 ПК	УКСПС	+		
10	37 км 9 ПК	ДСП Кожевенное	+		06:00 – 20:00
11	40 км 1 ПК	УКСПС	+		
12	60 км 3 ПК	УКСПС	+		
13	61 км 8 ПК	УКСПС			
14	70 км 7 ПК	УКСПС		+	

Участок Мыза – Соловейка Горьковского региона

№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	342 км 2 ПК	УКСПС		+	
2	343 км 7 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
3	341 км 9 ПК	УКСПС	+		
4	336 км 9 ПК	ДСП Ройка		+	круглосуточно
4	334 км 8 ПК	УКСПС		+	
5	333 км 3 ПК	УКСПС	+		
6	332 км 4 ПК	УКСПС	+		

7	331 км 3 ПК	КТСМ	+		
8	329 км 1 ПК	УКСПС	+		
9	329 км 1 ПК	ДСП Кудьма	+		круглосуточно
10	328 км 3 ПК	УКСПС		+	
11	326 км 9 ПК	КТСМ		+	
13	322 км 6 ПК	УКСПС	+		
14	320 км 9 ПК	УКСПС	+		
15	319 км 5 ПК	КТСМ	+		
16	318 км 7 ПК	УКСПС		+	
17	314 км 7 ПК	УКСПС	+		
18	313 км 10 ПК	УКСПС		+	
19	313 км 9 ПК	КТСМ	+		
20	312 км 7 ПК	УКСПС	+		
21	312 км 6 ПК	УКСПС		+	
22	308 км 9 ПК	УКСПС	+		
23	308 км 3 ПК	УКСПС		+	
24	307 км 5 ПК	УКСПС	+		
25	306 км 7 ПК	УКСПС		+	
26	301 км 9 ПК	УКСПС		+	
27	300 км 5 ПК	УКСПС	+		
28	300 км 4 ПК	УКСПС		+	
29	298 км 9 ПК	УКСПС	+		
30	293 км 6 ПК	УКСПС		+	
31	292 км 3 ПК	УКСПС	+		
32	291 км 10 ПК	УКСПС		+	
33	287 км 1 ПК	УКСПС		+	
34	285 км 9 ПК	УКСПС	+		
35	285 км 8 ПК	УКСПС	+		
36	284 км 10 ПК	УКСПС		+	
37	284 км 3 ПК	УКСПС	+		
38	282 км 4 ПК	КТСМ	+	+	
39	279 км 4 ПК	УКСПС	+		
40	278 км 6 ПК	УКСПС		+	
41	277 км 10 ПК	УКСПС	+		
42	277 км 3 ПК	УКСПС		+	
43	275 км 10 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
44	275 км 4 ПК	ДСП Суроватиха		+	08:00 - 17:00, 20:00 - 08:00

45	273 км 6 ПК	УКСПС		+	
46	271 км 1 ПК	УКСПС	+		
47	270 км 5 ПК	ДСП Сечуга		+	8:00-20:00
48	267 км 9 ПК	УКСПС	+	+	
49	265 км 10 ПК	УКСПС	+	+	
50	259 км 7 ПК	КТСМ	+		
51	259 км 5 ПК	УКСПС		+	
52	257 км 9 ПК	УКСПС	+	+	
53	256 км 1 ПК	УКСПС	+		
54	254 км 3 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
55	253 км 4 ПК	ДСП Сережа	+		8:00-20:00
56	250 км 4 ПК	УКСПС		+	
57	248 км 5 ПК	УКСПС		+	
58	246 км 10 ПК	УКСПС	+		
59	245 км 4 ПК	КТСМ	+		
60	240 км 6 ПК	УКСПС	+	+	
61	239 км 1 ПК	УКСПС	+	+	

Участок Ройка – Зеленино Горьковского региона

№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	2 км 8 ПК	УКСПС	+		
2	4 км 7 ПК	УКСПС	+		
3	5 км 10 ПК	УКСПС		+	
4	7 км 2 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
5	8 км 2 ПК	УКСПС		+	
6	11 км 5 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
7	12 км 4 ПК	УКСПС		+	
8	13 км 8 ПК	УКСПС	+		
9	14 км 8 ПК	УКСПС		+	
10	15 км 3 ПК	УКСПС	+		

Участок Нижний-Новгород-Московский – Заволжье Горьковского региона

№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	5 км 5 ПК	УКСПС		+	
2	8 км 6 ПК	УКСПС	+	+	
3	10 км 3 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
4	11 км 7 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
5	12 км 2 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно

Электронная подпись. Подписал: Лесун А.Ф.
№ГОРЬК-111 от 22.05.2017

6	15 км 2 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
7	16 км 3 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
8	17 км 1 ПК	УКСПС	+		
9	19 км 3 ПК	УКСПС	+		
10	19 км 8 ПК	УКСПС		+	
11	20 км 9 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
12	20 км 9 ПК	УКСПС		+	
13	25 км 4 ПК	УКСПС	+		
14	27 км 8 ПК	УКСПС	+		
15	29 км 6 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
16	31 км 3 ПК	УКСПС		+	
17	32 км 0 ПК	УКСПС		+	
18	36 км 4 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
19	38 км 3 ПК	УКСПС	+		
20	40 км 7 ПК	УКСПС	+		
21	41 км 10 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
22	43 км 6 ПК	УКСПС	+		
23	55 км 8 ПК	УКСПС		+	
24	56 км 8 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
Участок Толоконцево – Моховые Горы Горьковского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	3 км 5 ПК	УКСПС		+	
2	5 км 8 ПК	УКСПС	+	+	
3	7 км 8 ПК	УКСПС	+		
Участок Нижний-Новгород-Московский - Шерстки Горьковского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
Участок обслуживания ВЧДэ Горький Сортировочный					
1	442 км 7 ПК	УКСПС		+	
2	443 км 6 ПК	УКСПС	+		
3	444 км 6 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+		круглосуточно
4	445 км 7 ПК	Ж.д. мост НОРВ		+	круглосуточно
5	446 км 1 ПК	КТСМ		+	
6	446 км 3 ПК	УКСПС	+		
7	447 км 3 ПК	УКСПС	+		
8	449 км 4 ПК	УКСПС		+	
9	451 км 2 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно

10	456 км 1 ПК	УКСПС	+	+	
11	457 км 1 ПК	УКСПС		+	
12	457 км 7 ПК	УКСПС	+		
13	456 км 10 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
14	458 км 2 ПК	КТСМ	+		
15	462 км 10 ПК	КТСМ		+	
16	463 км 3 ПК	УКСПС	+	+	
17	464 км 4 ПК	УКСПС	+	+	
18	469 км 3 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
19	471 км 1 ПК	УКСПС	+		
20	472 км 7 ПК	УКСПС	+	+	
21	473 км 10 ПК	УКСПС		+	
22	474 км 9 ПК	КТСМ	+		
23	477 км 2 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
24	478 км 8 ПК	УКСПС	+		
25	480 км 4 ПК	УКСПС	+		
26	482 км 3 ПК	КТСМ		+	
27	482 км 4 ПК	УКСПС		+	
28	484 км 3 ПК	УКСПС		+	
29	487 км 0 ПК	ДСП Тарасиха	+		08:00 – 19:00
30	487 км 5 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
31	488 км 9 ПК	УКСПС	+		
32	491 км 10 ПК	УКСПС	+		
33	494 км 5 ПК	КТСМ	+		
34	504 км 0 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
35	504 км 1 ПК	КТСМ		+	
36	505 км 2 ПК	УКСПС		+	
37	507 км 10 ПК	УКСПС		+	
38	512 км 2 ПК	УКСПС	+		
39	514 км 6 ПК	УКСПС	+		
40	514 км 10 ПК	КТСМ	+		
41	520 км 5 ПК	УКСПС		+	
42	521 км 4 ПК	КТСМ		+	
43	522 км 10 ПК	УКСПС		+	
Участок обслуживания ВЧДэ Лянгасово					
1	526 км 7 ПК	УКСПС	+		
2	528 км 6 ПК	УКСПС	+		
3	531 км 2 ПК	КТСМ	+		

4	542 км 7 ПК	УКСПС		+	
5	543 км 6 ПК	КТСМ		+	
6	545 км 3 ПК	УКСПС		+	
7	547 км 6 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
8	550 км 1 ПК	УКСПС	+		
9	551 км 8 ПК	УКСПС	+		
10	552 км 3 ПК	КТСМ	+		
11	560 км 9 ПК	КТСМ		+	
12	564 км 1 ПК	УКСПС		+	
13	566 км 3 ПК	УКСПС		+	
14	569 км 0 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
15	571 км 0 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+	+	круглосуточно
16	571 км 5 ПК	УКСПС	+		
17	573 км 4 ПК	УКСПС	+		
18	575 км 8 ПК	КТСМ	+		
19	584 км 9 ПК	КТСМ		+	
20	585 км 7 ПК	УКСПС		+	
21	587 км 7 ПК	УКСПС		+	
22	591 км 4 ПК	ДСП Шеманиха		+	Круглосуточно
23	592 км 4 ПК	УКСПС	+		
24	594 км 3 ПК	УКСПС	+		
25	596 км 10 ПК	КТСМ	+		
26	607 км 5 ПК	КТСМ		+	
27	609 км 1 ПК	УКСПС		+	
28	611 км 1 ПК	УКСПС		+	
29	614 км 8 ПК	ДСП Уста	+		Круглосуточно
30	616 км 6 ПК	УКСПС	+		
31	618 км 3 ПК	УКСПС	+	+	
32	620 км 0 ПК	УКСПС		+	
33	621 км 7 ПК	КТСМ	+		
34	624 км 6 ПК	УКСПС	+		
35	625 км 8ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
36	626 км 5 ПК	УКСПС	+		
37	627 км 5 ПК	КТСМ		+	
38	630 км 5 ПК	УКСПС		+	
39	632 км 2 ПК	УКСПС		+	
40	633 км 3 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
41	635 км 1 ПК	ДСП Арья		+	Круглосуточно

42	636 км 4 ПК	УКСПС	+		
43	638 км 4 ПК	УКСПС	+		
44	641 км 6 ПК	КТСМ	+		
45	645 км 2 ПК	КТСМ		+	
46	646 км 9 ПК	УКСПС		+	
47	648 км 9 ПК	УКСПС		+	
48	652 км 9 ПК	ДСП Обход		+	8-00 – 20-00
49	654 км 2 ПК	УКСПС	+		
50	656 км 9 ПК	УКСПС	+		
51	659 км 6 ПК	КТСМ	+		
52	666 км 0 ПК	УКСПС		+	
53	668 км 6 ПК	УКСПС		+	
54	674 км 2 ПК	КТСМ		+	
55	673 км 3 ПК	УКСПС	+		
56	675 км 7 ПК	УКСПС	+	+	
57	677 км 2 ПК	УКСПС		+	
58	679 км 0 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
59	681 км 0 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
60	685 км 1 ПК	УКСПС	+		
61	687 км 0 ПК	УКСПС	+		
62	689 км 8 ПК	КТСМ	+		
63	692 км 3 ПК	КТСМ		+	
64	693 км 3 ПК	УКСПС		+	
65	695 км 3 ПК	УКСПС		+	
66	699 км 5 ПК	ДСП Тоншаево		+	Круглосуточно
67	701 км 1 ПК	УКСПС	+		
68	703 км 0 ПК	УКСПС	+		
69	706 км 5 ПК	КТСМ	+		
70	709 км 1 ПК	КТСМ		+	
71	711 км 9 ПК	УКСПС		+	
72	713 км 7 ПК	УКСПС		+	
73	716 км 7 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
74	719 км 1 ПК	УКСПС	+		
75	721 км 1 ПК	УКСПС	+		
76	723 км 10 ПК	КТСМ	+		
77	728 км 8 ПК	УКСПС		+	
78	729 км 4 ПК	КТСМ		+	
79	731 км 4 ПК	УКСПС		+	

80	735 км 2 ПК	ДСП Бурелом		+	Круглосуточно
81	736 км 2 ПК	УКСПС	+	+	
82	737 км 8 ПК	УКСПС	+	+	
83	739 км 6 ПК	КТСМ	+		
МУРОМСКИЙ РЕГИОН					
Участок Черусти-Арзамас-2 Муромского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	172 км 5 ПК	УКСПС		+	
2	174 км 5 ПК	УКСПС		+	
3	179 км 1 ПК	КТСМ		+	
4	179 км 6 ПК	УКСПС	+		
5	179 км 6 ПК	УКСПС		+	
6	181 км 9 ПК	УКСПС	+		
7	181 км 9 ПК	УКСПС		+	
8	186 км 7 ПК	УКСПС	+		
9	188 км 5 ПК	УКСПС	+		
10	190 км 2 ПК	КТСМ	+		
11	191 км 3 ПК	УКСПС		+	
12	193 км 7 ПК	УКСПС		+	
13	196 км 2 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
14	198 км 7 ПК	УКСПС	+		
15	200 км 5 ПК	УКСПС	+		
16	202 км 4 ПК	КТСМ		+	
17	203 км 3 ПК	УКСПС		+	
18	204 км 8 ПК	УКСПС		+	
19	213 км 5 ПК	УКСПС	+		
20	214 км 9 ПК	КТСМ	+		
21	214 км 10 ПК	УКСПС	+		
22	215 км 7 ПК	УКСПС		+	
23	217 км 5 ПК	УКСПС		+	
24	222 км 8 ПК	УКСПС	+		
25	222 км 10 ПК	КТСМ		+	
26	224 км 3 ПК	УКСПС	+		
27	232 км 8 ПК	КТСМ	+		
28	232 км 9 ПК	УКСПС		+	
29	234 км 3 ПК	УКСПС		+	

30	238 км 7 ПК	КТСМ		+	
31	238 км 10 ПК	УКСПС	+	+	
32	240 км 7 ПК	УКСПС		+	
33	240 км 9 ПК	УКСПС	+		
34	245 км 8 ПК	УКСПС	+		
35	248 км 1 ПК	УКСПС	+		
36	249 км 2 ПК	КТСМ	+		
37	250 км 5 ПК	УКСПС		+	
38	252 км 3 ПК	УКСПС		+	
39	255 км 4 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
40	257 км 4 ПК	УКСПС	+		
41	259 км 0 ПК	УКСПС	+		
42	261 км 1 ПК	КТСМ		+	
43	263 км 3 ПК	УКСПС		+	
44	265 км 2 ПК	УКСПС		+	
45	269 км 9 ПК	УКСПС	+		
46	271 км 5 ПК	УКСПС	+		
47	274 км 1 ПК	КТСМ	+		
48	280 км 3 ПК	КТСМ		+	
49	281 км 3 ПК	УКСПС		+	
50	283 км 1 ПК	УКСПС		+	
51	287 км 5 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
52	289 км 9 ПК	УКСПС		+	
53	290 км 6 ПК	УКСПС	+		
54	292 км 2 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+	+	Круглосуточно
55	292 км 9 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+	+	Круглосуточно
55	292 км 9 ПК	УКСПС	+		
56	294 км 2 ПК	УКСПС	+		
57	294 км 2 ПК	УКСПС		+	
58	245 км 8 ПК	УКСПС	+		
59	248 км 1 ПК	УКСПС	+		
60	296 км 2 ПК	КТСМ		+	
61	296 км 4 ПК	УКСПС		+	
62	302 км 4 ПК	УКСПС	+		
63	304 км 4 ПК	УКСПС	+		
64	305 км 7 ПК	КТСМ	+		
65	306 км 4 ПК	УКСПС		+	
66	308 км 3 ПК	УКСПС		+	

67	313 км 3 ПК	УКСПС	+		
68	315 км 1 ПК	УКСПС	+		
69	317 км 1 ПК	УКСПС		+	
70	296 км 2 ПК	КТСМ		+	
71	319 км 1 ПК	УКСПС		+	
72	324 км 5 ПК	КТСМ		+	
73	325 км 1 ПК	УКСПС	+		
74	325 км 1 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
75	326 км 3 ПК	КТСМ	+		
76	326 км 6 ПК	УКСПС	+		
77	336 км 4 ПК	УКСПС		+	
78	338 км 7 ПК	УКСПС		+	
79	338 км 8 ПК	КТСМ		+	
80	340 км 5 ПК	КТСМ	+		
81	343 км 8 ПК	УКСПС	+		
82	345 км 2 ПК	УКСПС	+		
83	347 км 7 ПК	УКСПС		+	
84	325 км 1 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
85	39 км 8 ПК	УКСПС		+	
86	357 км 6 ПК	УКСПС	+		
87	358 км 7 ПК	УКСПС	+		
88	363 км 5 ПК	УКСПС		+	
89	363 км 5 ПК	КТСМ		+	
90	365 км 9 ПК	УКСПС		+	
91	367 км 1 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
92	370 км 8 ПК	УКСПС	+		
93	372 км 3 ПК	УКСПС	+		
94	374 км 8 ПК	УКСПС		+	
95	374 км 9 ПК	КТСМ	+		
96	376 км 3 ПК	УКСПС		+	
97	378 км 5 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
98	381 км 5 ПК	УКСПС	+		
99	382 км 0 ПК	УКСПС	+		
100	393 км 9 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
101	396 км 5 ПК	КТСМ	+	+	
102	404 км 1 ПК	УКСПС		+	
104	404 км 3 ПК	КТСМ		+	
105	405 км 0 ПК	УКСПС		+	

Участок Арзамас 2-Канаш Муромского региона					
Участок обслуживания ВЧДэ Горький Сортировочный					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	416 км 0 ПК	УКСПС	+		
2	417 км 9 ПК	УКСПС	+	+	
3	418 км 9 ПК	КТСМ	+		
4	418 км 9 ПК	УКСПС	+	+	
5	419 км 4 ПК	УКСПС		+	
6	423 км 9 ПК	УКСПС	+		
7	426 км 3 ПК	УКСПС	+		
8	431 км 3 ПК	КТСМ		+	
9	434 км 0 ПК	УКСПС		+	
10	435 км 4 ПК	УКСПС		+	
11	439 км 6 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
12	440 км 4 ПК	УКСПС		+	
13	440 км 5 ПК	УКСПС	+		
14	445 км 2 ПК	УКСПС	+		
15	445 км 10 ПК	КТСМ	+		
16	447 км 5 ПК	УКСПС	+		
17	453 км 2 ПК	КТСМ		+	
18	457 км 3 ПК	УКСПС		+	
19	459 км 0 ПК	УКСПС		+	
20	464 км 1 ПК	УКСПС	+		
21	466 км 3 ПК	УКСПС	+		
22	467 км 3 ПК	КТСМ	+		
23	471 км 1 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
24	478 км 0 ПК	УКСПС		+	
25	479 км 7 ПК	КТСМ		+	
26	480 км 4 ПК	УКСПС		+	
27	483 км 5 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
28	485 км 9 ПК	УКСПС	+		
29	487 км 1 ПК	УКСПС	+		
30	488 км 2 ПК	УКСПС		+	
31	488 км 7 ПК	КТСМ	+		
32	489 км 9 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
33	490 км 1 ПК	УКСПС		+	

34	495 км 3 ПК	УКСПС	+		
35	497 км 0 ПК	УКСПС	+		
Участок обслуживания ВЧДэ Юдино					
36	511 км 7 ПК	УКСПС		+	
37	514 км 1 ПК	УКСПС		+	
38	518 км 4 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
39	519 км 2 ПК	УКСПС	+		
40	520 км 4 ПК	КТСМ		+	
41	520 км 7 ПК	УКСПС	+		
42	522 км 2 ПК	УКСПС		+	
43	526 км 4 ПК	ЛПТО Сергач	+		
44	527 км 8 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
45	528 км 7 ПК	УКСПС	+		
46	530 км 7 ПК	УКСПС	+		
47	532 км 4 ПК	КТСМ	+		
48	533 км 9 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
49	541 км 2 ПК	УКСПС		+	
50	542 км 8 ПК	УКСПС		+	
51	547 км 7 ПК	УКСПС	+		
52	549 км 8 ПК	УКСПС	+		
53	551 км 7 ПК	УКСПС		+	
54	552 км 8 ПК	КТСМ		+	
55	553 км 8 ПК	УКСПС		+	
56	559 км 5 ПК	УКСПС	+		
57	561 км 1 ПК	УКСПС	+		
58	561 км 0 ПК	УКСПС		+	
59	562 км 7 ПК	УКСПС		+	
60	562 км 8 ПК	КТСМ	+		
61	566 км 3 ПК	УКСПС		+	
62	567 км 7 ПК	УКСПС	+		
63	569 км 8 ПК	УКСПС	+		
64	569 км 9 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+	+	круглосуточно
65	571 км 7 ПК	УКСПС	+		
66	585 км 1 ПК	УКСПС		+	
67	585 км 10 ПК	КТСМ		+	
68	587 км 2 ПК	УКСПС		+	
69	592 км 9 ПК	УКСПС	+		

70	594 км 6 ПК	УКСПС	+		
71	595 км 2 ПК	КТСМ	+		
72	620 км 7 ПК	КТСМ	+	+	
73	623 км 1 ПК	УКСПС		+	
74	625 км 2 ПК	УКСПС		+	
75	630 км 5 ПК	УКСПС	+		
76	631 км 7 ПК	УКСПС	+		
77	647 км 10 ПК	КТСМ	+	+	
78	651 км 5 ПК	УКСПС		+	
79	658 км 8 ПК	УКСПС	+		
80	661 км 4 ПК	УКСПС		+	
81	662 км 6 ПК	УКСПС		+	
82	662 км 10 ПК	КТСМ		+	

Участок Муром-Ковров на Муромском регионе

№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	287 км 5 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
2	1 км 2 ПК	УКСПС		+	
3	4 км 8 ПК	УКСПС	+		
4	5 км 9 ПК	ДСП Стройдеталь		+	8 ⁰⁰ - 20 ⁰⁰
5	6 км 8 ПК	УКСПС		+	
6	38 км 7 ПК	УКСПС	+		
7	42 км 2 ПК	УКСПС		+	
8	45 км 3 ПК	УКСПС	+		
9	48 км 2 ПК	ДСП Селиваново	+		8 ⁰⁰ - 20 ⁰⁰
10	49 км 1 ПК	УКСПС		+	
11	57 км 2 ПК	УКСПС	+		
12	60 км 8 ПК	ДСП Волосатая	+		Круглосуточно
13	63 км 9 ПК	УКСПС		+	
14	66 км 10 ПК	КТСМ	+	+	
15	69 км 1 ПК	УКСПС	+		
16	77 км 1 ПК	УКСПС		+	
17	80 км 4 ПК	УКСПС	+		
18	85 км 5 ПК	ДСП Эсино	+		8 ⁰⁰ - 20 ⁰⁰
19	88 км 4 ПК	УКСПС		+	
20	94 км 9 ПК	УКСПС	+		

Участок Владимир-Тумская на Муромском регионе					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	12 км 5 ПК	УКСПС	+		
2	14 км 0 ПК	ДСП Улыбышево	+		8 ⁰⁰ - 20 ⁰⁰
3	15 км 9 ПК	УКСПС		+	
4	51 км 4 ПК	УКСПС	+		
5	53 км 5 ПК	ДСП Комиссаровка		+	8 ⁰⁰ - 20 ⁰⁰
6	55 км 1 ПК	УКСПС		+	
7	61 км 1 ПК	УКСПС	+		
8	62 км 5 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
9	65 км 0 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
10	65 км 1 ПК	УКСПС		+	
11	75 км 0 ПК	УКСПС	+		
12	79 км 6 ПК	УКСПС		+	
13	80 км 6 ПК	УКСПС	+		
14	83 км 4 ПК	ДСП Курлово	+		8 ⁰⁰ - 20 ⁰⁰
15	84 км 1 ПК	УКСПС		+	
16	104 км 5 ПК	УКСПС	+		
17	108 км 4 ПК	УКСПС		+	
18	118 км 4 ПК	УКСПС	+		
19	121 км 0 км	ДСП Тумская	+		Круглосуточно
Участок Соловейка-Красный узел Муромского региона					
Участок обслуживания ВЧДэ Горький Сортировочный					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	233 км 0 ПК	УКСПС	+		
2	232 км 1 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
3	228 км 6 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
4	227 км 6 ПК	УКСПС		+	
5	227 км 10 ПК	КТСМ	+	+	
6	225 км 8 ПК	УКСПС		+	
7	218 км 6 ПК	УКСПС	+		
8	216 км 4 ПК	УКСПС	+		
9	211 км 7 ПК	УКСПС		+	
10	209 км 4 ПК	УКСПС		+	
11	202 км 7 ПК	КТСМ	+		

12	202 км 0 ПК	УКСПС	+		
13	199 км 6 ПК	УКСПС	+		
14	199 км 4 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
15	195 км 4 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
16	194 км 8 ПК	УКСПС		+	
17	194 км 1 ПК	КТСМ	+	+	
18	192 км 6 ПК	УКСПС		+	
19	186 км 0 ПК	УКСПС	+		
20	184 км 0 ПК	УКСПС	+		
21	178 км 8 ПК	УКСПС		+	
22	177 км 4 ПК	УКСПС		+	
23	174 км 1 ПК	КТСМ	+		
24	173 км 1 ПК	УКСПС	+		
25	170 км 9 ПК	УКСПС	+		
26	170 км 6 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
27	168 км 6 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
28	165 км 8 ПК	УКСПС		+	
29	164 км 3 ПК	КТСМ		+	
30	163 км 8 ПК	УКСПС		+	
31	162 км 1 ПК	УКСПС	+		
32	160 км 9 ПК	УКСПС	+		
33	156 км 4 ПК	УКСПС		+	
34	154 км 6 ПК	УКСПС		+	
35	153 км 0 ПК	УКСПС	+		
36	151 км 0 ПК	УКСПС	+		
37	146 км 1 ПК	УКСПС		+	
38	145 км 9 ПК	КТСМ	+	+	
39	145 км 0 ПК	УКСПС		+	
40	142 км 2 ПК	УКСПС	+		
41	140 км 2 ПК	УКСПС	+		
42	134 км 7 ПК	УКСПС		+	
43	132 км 3 ПК	УКСПС		+	
44	124 км 9 ПК	КТСМ	+		
45	123 км 3 ПК	УКСПС	+		
46	121 км 1 ПК	УКСПС	+		
Участок обслуживания ВЧДэ Юдино					
1	119 км 3 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
2	116 км 6 ПК	КТСМ		+	

3	116 км 2 ПК	УКСПС		+	
4	114 км 1 ПК	УКСПС		+	
5	109 км 6 ПК	УКСПС	+		
6	106 км 9 ПК	УКСПС	+		
7	102 км 5 ПК	УКСПС		+	
8	100 км 3 ПК	УКСПС		+	
9	96 км 9 ПК	УКСПС	+		
10	94 км 8 ПК	УКСПС	+		
11	91 км 5 ПК	КТСМ	+		
12	91 км 3 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
13	90 км 7 ПК	УКСПС	+		
14	90 км 3 ПК	УКСПС		+	
15	89 км 3 ПК	УКСПС	+		
16	88 км 8 ПК	УКСПС		+	
17	84 км 4 ПК	УКСПС		+	
18	84 км 1 ПК	КТСМ		+	
19	81 км 8 ПК	УКСПС		+	
20	75 км 3 ПК	УКСПС	+		
21	73 км 3 ПК	УКСПС	+		
22	68 км 5 ПК	УКСПС		+	
23	66 км 6 ПК	УКСПС		+	
24	61 км 10 ПК	КТСМ	+		
25	60 км 6 ПК	УКСПС	+		
26	58 км 6 ПК	УКСПС	+		
27	57 км 3 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
Участок Шатки-Берещино Муромского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	2 км 5 ПК	УКСПС		+	
2	28 км 8 ПК	УКСПС	+		
3	32 км 3 ПК	УКСПС		+	
4	43 км 0 ПК	УКСПС	+		
5	46 км 4 ПК	УКСПС		+	
Участок Берещино-Первомайск Муромского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	9 км 10 ПК	УКСПС	+		

КИРОВСКИЙ РЕГИОН					
Участок Лянгасово-Киров-Сусоловка Кировского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	2 км 7 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
2	6 км 2 ПК	УКСПС	+		
3	6 км 9 ПК	КТСМ	+		
4	7 км 10 ПК	УКСПС	+		
5	12 км 2 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
6	12 км 10 ПК	УКСПС		+	
7	14 км 9 ПК	УКСПС		+	
8	18 км 4 ПК	УКСПС	+		
9	21 км 4 ПК	УКСПС	+		
10	21 км 7 ПК	КТСМ		+	
11	23 км 5 ПК	УКСПС		+	
12	24 км 8 ПК	УКСПС		+	
13	26 км 2 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+	+	круглосуточно
14	26 км 6 ПК	ДСП Гирсово	+		круглосуточно
15	29 км 1 ПК	УКСПС	+		
16	30 км 6 ПК	УКСПС	+		
17	30 км 9 ПК	КТСМ	+		
18	35 км 10 ПК	УКСПС		+	
19	37 км 4 ПК	УКСПС		+	
20	39 км 5 ПК	ДСП Медянка	+		Круглосуточно
21	44 км 3 ПК	УКСПС	+		
22	43 км 9 ПК	УКСПС	+		
23	49 км 7 ПК	УКСПС		+	
24	51 км 2 ПК	УКСПС		+	
25	54 км 0 ПК	ДСП Чашинский		+	Круглосуточно
26	56 км 5 ПК	УКСПС	+		
27	57 км 10 ПК	УКСПС	+		
28	62 км 4 ПК	КТСМ	+	+	
29	62 км 4 ПК	УКСПС		+	
30	64 км 4 ПК	УКСПС		+	
32	69 км 9 ПК	УКСПС	+		
33	71 км 6 ПК	УКСПС	+		
34	72 км 9 ПК	УКСПС		+	

35	73 км 9 ПК	УКСПС		+	
36	78 км 7 ПК	УКСПС	+		
37	79 км 7 ПК	УКСПС	+		
38	79 км 6 ПК	УКСПС		+	
39	81 км 1 ПК	УКСПС		+	
40	83 км 7 ПК	ДСП Мосинский		+	Круглосуточно
41	86 км 1 ПК	УКСПС	+		
42	87 км 6 ПК	УКСПС	+		
43	87 км 7 ПК	КТСМ	+		
44	87 км 6 ПК	УКСПС		+	
45	89 км 1 ПК	УКСПС		+	
46	92 км 1 ПК	ДСП Великая		+	Круглосуточно
47	96 км 3 ПК	УКСПС	+		
48	94 км 8 ПК	УКСПС	+		
49	99 км 5 ПК	УКСПС		+	
50	100 км 6 ПК	УКСПС		+	
51	106 км 2 ПК	УКСПС	+		
52	107 км 3 ПК	УКСПС	+		
53	108 км 6 ПК	УКСПС		+	
54	109 км 11 ПК	УКСПС		+	
55	110 км 2 ПК	ДСП Долиничи		+	Круглосуточно
56	114 км 4 ПК	КТСМ		+	
57	115 км 2 ПК	УКСПС	+		
58	116 км 7 ПК	УКСПС	+		
59	116 км 2 ПК	УКСПС		+	
60	117 км 6 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
61	119 км 8 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
62	121 км 5 ПК	УКСПС	+		
63	121 км 9 ПК	КТСМ	+		
64	122 км 6 ПК	УКСПС		+	
65	125 км 5 ПК	ДСП Комсомольский		+	круглосуточно
66	127 км 9 ПК	УКСПС	+		
67	130 км 6 ПК	УКСПС		+	
68	132 км 1 ПК	УКСПС		+	
69	134 км 6 ПК	ДСП Безбожник	+		Круглосуточно
70	136 км 9 ПК	УКСПС	+		
71	138 км 4 ПК	УКСПС	+		
72	144 км 7 ПК	КТСМ		+	

73	148 км 6 ПК	УКСПС		+	
74	150 км 1 ПК	УКСПС		+	
75	152 км 7 ПК	ДСП Староверческая		+	круглосуточно
76	155 км 1 ПК	УКСПС	+		
77	156 км 5 ПК	УКСПС	+		
78	159 км 6 ПК	УКСПС		+	
79	161 км 7 ПК	ДСП Вазюк		+	Круглосуточно
80	163 км 6 ПК	УКСПС	+		
81	167 км 3 ПК	УКСПС		+	
82	168 км 8 ПК	ДСП Нагибино	+		круглосуточно
83	170 км 7 ПК	УКСПС	+		
84	178 км 1 ПК	КТСМ	+		
85	182 км 1 ПК	УКСПС		+	
86	183 км 2 ПК	УКСПС		+	
87	183 км 5 ПК	Стр. пост №2 Опарино	+		Круглосуточно
88	184 км 2 ПК	Стр. пост №1 Опарино		+	Круглосуточно
89	186 км 10 ПК	УКСПС	+		
90	188 км 4 ПК	УКСПС	+		
91	195 км 6 ПК	УКСПС		+	
92	196 км 10 ПК	УКСПС		+	
93	199 км 0 ПК	ДСП Латышский		+	круглосуточно
94	201 км 1 ПК	УКСПС	+		
95	202 км 5 ПК	УКСПС	+		
96	211 км 5 ПК	УКСПС		+	
97	212 км 8 ПК	ДСП Альмеж		+	круглосуточно
98	214 км 6 ПК	УКСПС	+		
99	223 км 10 ПК	УКСПС		+	
100	226 км 2 ПК	ДСП Новый		+	Круглосуточно
101	227 км 10 ПК	УКСПС	+		
102	236 км 6 ПК	КТСМ		+	
103	238 км 4 ПК	УКСПС		+	
104	239 км 4 ПК	УКСПС		+	
105	244 км 8 ПК	УКСПС	+		
106	245 км 8 ПК	УКСПС	+		
107	248 км 8 ПК	УКСПС		+	
108	249 км 8 ПК	УКСПС		+	
109	249 км 6 ПК	КТСМ	+		
110	252 км 0 ПК	ДСП Октябрьский		+	Круглосуточно

111	254 км 3 ПК	УКСПС	+		
112	255 км 3 ПК	УКСПС	+		
113	263 км 10 ПК	УКСПС		+	
114	266 км 1 ПК	ДСП Панасюк		+	Круглосуточно
115	268 км 1 ПК	УКСПС	+		
116	270 км 1 ПК	УКСПС		+	
117	271 км 6 ПК	УКСПС		+	
118	274 км 3 ПК	ДСП Лунданка	+		Круглосуточно
119	277 км 4 ПК	УКСПС	+		
120	278 км 9 ПК	УКСПС	+		
121	283 км 4 ПК	КТСМ		+	
122	284 км 6 ПК	УКСПС		+	
123	285 км 5 ПК	УКСПС		+	
124	288 км 3 ПК	ДСП Макуха		+	Круглосуточно
125	290 км 8 ПК	УКСПС	+		
126	291 км 7 ПК	УКСПС	+		
127	295 км 2 ПК	УКСПС		+	
128	298 км 4 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
129	299 км 6 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
130	301 км 1 ПК	УКСПС	+		
131	307 км 2 ПК	КТСМ	+		
132	311 км 5 ПК	УКСПС		+	
133	312 км 3 ПК	УКСПС		+	
134	314 км 3 ПК	ДСП Бумажный		+	Круглосуточно
135	316 км 8 ПК	УКСПС	+		
136	318 км 9 ПК	УКСПС	+		
137	323 км 4 ПК	УКСПС		+	
138	323 км 7 ПК	Стр. пост №2 Сусоловка		+	Круглосуточно
139	325 км 5 ПК	Стр. пост №1 Сусоловка	+		Круглосуточно
140	327 км 8 ПК	УКСПС	+		
Участок Панасюк-Подосиновец Кировского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	2 км 4 ПК	УКСПС	+		
2	30 км 10 ПК	УКСПС		+	

Участок Гирсово - Слободское Кировского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности,	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	2 км 7 ПК	УКСПС	+		
Участок Лянгасово - Котельнич-1 - Юма Кировского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	935 км 8 ПК	УКСПС		+	
2	934 км 5 ПК	УКСПС		+	
3	933 км 2 ПК	КТСМ		+	
4	932 км 10 ПК	УКСПС	+		
5	930 км 10 ПК	УКСПС	+		
6	929 км 1 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
7	925 км 2 ПК	УКСПС		+	
8	923 км 6 ПК	УКСПС		+	
9	921 км 4 ПК	КТСМ	+	+	
10	919 км 10 ПК	УКСПС	+		
11	917 км 7 ПК	УКСПС	+		
12	916 км 1 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
13	915 км 3 ПК	ДСП Оричи		+	Круглосуточно
14	912 км 2 ПК	УКСПС		+	
15	910 км 5 ПК	УКСПС		+	
16	907 км 10 ПК	УКСПС	+		
17	906 км 5 ПК	УКСПС	+		
18	901 км 3 ПК	УКСПС		+	
19	900 км 9 ПК	КТСМ	+	+	
20	899 км 3 ПК	УКСПС		+	
21	898 км 2 ПК	УКСПС	+		
22	896 км 4 ПК	УКСПС	+		
23	895 км 2 ПК	ДСП Быстряги		+	Вторник 8 ⁰⁰ - 20 ⁰⁰
24	893 км 7 ПК	КТСМ	+		
25	892 км 6 ПК	УКСПС		+	
26	891 км 6 ПК	УКСПС	+		
27	890 км 9 ПК	УКСПС		+	
28	889 км 9 ПК	КТСМ		+	
29	888 км 2 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
30	886 км 7 ПК	УКСПС		+	
31	885 км 5 ПК	УКСПС		+	

32	874 км 9 ПК	УКСПС	+		
33	874 км 4 ПК	КТСМ	+		
34	873 км 1 ПК	УКСПС	+		
35	871 км 2 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+	+	круглосуточно
36	864 км 9 ПК	УКСПС		+	
37	863 км 4 ПК	УКСПС		+	
38	862 км 7 ПК	КТСМ		+	
39	849 км 3 ПК	КТСМ	+		
40	847 км 4 ПК	УКСПС	+		
41	845 км 3 ПК	УКСПС	+		
42	842 км 5 ПК	ДСП Ацвеж		+	р.д. с 08-00 – 17-00
43	839 км 9 ПК	УКСПС		+	
44	837 км 10 ПК	УКСПС		+	
45	836 км 1 ПК	КТСМ		+	
46	830 км 4 ПК	УКСПС	+		
47	828 км 7 ПК	УКСПС	+		
48	825 км 5 ПК	ДСП Юма		+	Круглосуточно
49	823 км 2 ПК	УКСПС		+	
50	822 км 4 ПК	УКСПС	+		
51	821 км 9 ПК	КТСМ	+		
52	821 км 4 ПК	УКСПС		+	
53	820 км 9 ПК	УКСПС	+		
54	820 км 8 ПК	КТСМ		+	
Участок Котельнич-1 - Ежиха Кировского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	807 км 7 ПК	УКСПС	+		
2	806 км 1 ПК	УКСПС	+		
3	805 км 9 ПК	УКСПС		+	
4	804 км 9 ПК	КТСМ		+	
5	801 км 5 ПК	УКСПС		+	
6	799 км 6 ПК	УКСПС		+	
7	789 км 9 ПК	КТСМ	+		
8	788 км 6 ПК	УКСПС	+		
9	786 км 7 ПК	УКСПС	+		
10	784 км 4 ПК	ДСП Иготино	+		Понедельник, среда, четверг с 10 ⁰⁰ - 15 ⁰⁰
11	781 км 8 ПК	УКСПС		+	

12	779 км 9 ПК	УКСПС		+	
13	779 км 1 ПК	КТСМ		+	
14	764 км 10 ПК	КТСМ	+		
15	764 км 6 ПК	УКСПС	+		
16	762 км 7 ПК	УКСПС	+		
17	757 км 7 ПК	УКСПС		+	
18	755 км 8 ПК	УКСПС		+	
19	754 км 2 ПК	КТСМ		+	
20	750 км 4 ПК	ДСП Ежиха		+	Круглосуточно
21	745 км 1 ПК	УКСПС	+		
22	743 км 5 ПК	УКСПС	+		
Участок Лянгасово - Киров Кировского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	942 км 10 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
2	946 км 7 ПК	УКСПС	+		
3	946 км 7 ПК	УКСПС		+	
4	951 км 1 ПК	УКСПС	+		
5	951 км 1 ПК	УКСПС		+	
6	954 км 1 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
Участок Киров - Матанцы Кировского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	4 км 3 ПК	УКСПС	+		
2	10 км 3 ПК	УКСПС	+		
3	11 км 10 ПК	УКСПС	+		
4	13 км 3 ПК	УКСПС		+	
5	14 км 5 ПК	УКСПС		+	
Участок Киров - Котласский – Киров Заводской Кировского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	5 км 3 ПК	УКСПС		+	
Участок Киров - Поздино Кировского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	957 км 7 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
2	958 км 8 ПК	УКСПС	+		
3	960 км 0 ПК	УКСПС	+		

4	961 км 3 ПК	УКСПС	+		
5	963 км 3 ПК	ДСП Красносельский		+	Круглосуточно
6	964 км 1 ПК	УКСПС		+	
7	965 км 8 ПК	УКСПС	+		
8	966 км 3 ПК	УКСПС		+	
9	966 км 9 ПК	УКСПС	+		
Участок Лянгасово - Балезино Кировского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	945 км 8 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
2	946 км 9 ПК	КТСМ	+		
3	945 км 4 ПК	УКСПС	+		
4	946 км 8 ПК	УКСПС	+		
5	952 км 5 ПК	УКСПС		+	
6	953 км 8 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
7	954 км 5 ПК	УКСПС		+	
8	969 км 7 ПК	КТСМ	+	+	
9	970 км 3 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
10	971 км 5 ПК	УКСПС		+	
11	971 км 6 ПК	УКСПС	+		
12	974 км 3 ПК	УКСПС		+	
13	974 км 5 ПК	УКСПС	+		
14	976 км 9 ПК	ДСП Полой	+		8 ⁰⁰ - 20 ⁰⁰
15	980 км 2 ПК	УКСПС	+		
16	981 км 10 ПК	УКСПС	+		
17	983 км 4 ПК	КТСМ	+		
18	986 км 2 ПК	УКСПС		+	
19	987 км 7 ПК	УКСПС		+	
20	995 км 8 ПК	УКСПС	+		
21	998 км 5 ПК	УКСПС	+		
22	998 км 5 ПК	КТСМ		+	
23	997 км 6 ПК	УКСПС		+	
24	1000 км 5 ПК	УКСПС		+	
25	1004 км 7 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
26	1005 км 7 ПК	УКСПС	+		
27	1007 км 2 ПК	УКСПС	+		
28	1008 км 9 ПК	КТСМ	+	+	
29	1013 км 2 ПК	УКСПС		+	

30	1014 км 6 ПК	УКСПС		+	
31	1017 км 2 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
32	1021 км 1 ПК	КТСМ	+	+	
33	1025 км 1 ПК	УКСПС		+	
34	1026 км 6 ПК	УКСПС		+	
35	1031 км 10 ПК	УКСПС	+		
36	1033 км 10 ПК	УКСПС	+		
37	1034 км 2 ПК	КТСМ	+	+	
38	1054 км 0 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
39	1054 км 1 ПК	УКСПС		+	
40	1054 км 4 ПК	КТСМ		+	
41	1055 км 10 ПК	УКСПС		+	
42	1058 км 3 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
43	1061 км 9 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
44	1063 км 3 ПК	УКСПС	+		
45	1065 км 2 ПК	УКСПС	+	+	
46	1065 км 8 ПК	КТСМ	+	+	
47	1067 км 7 ПК	УКСПС		+	
48	1069 км 9 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
49	1072 км 9 ПК	УКСПС	+		
50	1075 км 4 ПК	УКСПС	+		
51	1083 км 9 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
52	1085 км 6 ПК	КТСМ	+	+	
53	1088 км 7 ПК	УКСПС		+	
54	1089 км 10 ПК	УКСПС		+	
55	1095 км 4 ПК	УКСПС	+		
56	1096 км 8 ПК	УКСПС	+		
57	1098 км 2 ПК	КТСМ	+	+	
58	1120 км 1 ПК	УКСПС		+	
59	1120 км 4 ПК	КТСМ	+	+	
60	1122 км 1 ПК	УКСПС		+	
61	1124 км 4 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
62	1130 км 3 ПК	УКСПС	+		
63	1131 км 7 ПК	УКСПС	+		
64	1134 км 6 ПК	КТСМ	+	+	
65	1138 км 7 ПК	УКСПС		+	
66	1140 км 1 ПК	УКСПС		+	
67	1145 км 2 ПК	УКСПС	+		

68	1147 км 3 ПК	УКСПС	+		
69	1148 км 8 ПК	КТСМ	+		
70	1157 км 10 ПК	КТСМ		+	
71	1159 км 1 ПК	УКСПС		+	
72	1159 км 6 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
73	1165 км 1 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
74	1166 км 1 ПК	УКСПС	+		
75	1168 км 1 ПК	УКСПС	+		
76	1169 км 1 ПК	КТСМ	+		
77	1170 км 6 ПК	УКСПС		+	
78	1186 км 2 ПК	КТСМ		+	
79	1187 км 5 ПК	УКСПС		+	
80	1189 км 1 ПК	УКСПС		+	

Участок Бумкомбинат-Чепецкая Кировского региона

№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	5 км 7 ПК	УКСПС		+	
2	6 км 9 ПК	УКСПС	+		
3	8 км 5 ПК	УКСПС	+		

Участок Балезино-Чепца Кировского региона

№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	1197 км 3 ПК	УКСПС	+		
2	1197 км 8 ПК	КТСМ	+		
3	1198 км 10 ПК	УКСПС	+		
4	1203 км 9 ПК	УКСПС		+	
5	1205 км 5 ПК	УКСПС		+	
6	1210 км 1 ПК	УКСПС		+	
7	1210 км 1 ПК	КТСМ		+	
8	1210 км 7 ПК	УКСПС	+		
9	1211 км 6 ПК	УКСПС		+	
10	1212 км 3 ПК	УКСПС	+		
11	1216 км 7 ПК	УКСПС	+		
12	1217 км 5 ПК	УКСПС	+		
13	1220 км 10 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+	+	круглосуточно
14	1221 км 0 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+	+	Круглосуточно
15	1221 км 1 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
16	1222 км 3 ПК	УКСПС	+		

Участок Яр - Верхнекамская Кировского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	9 км 1 ПК	КТСМ	+		
2	36 км 6 ПК	УКСПС		+	
3	37 км 5 ПК	ДСП Струговой	+		Круглосуточно
4	40 км 3 ПК	УКСПС	+		
5	59 км 6 ПК	УКСПС		+	
6	63 км 7 ПК	УКСПС	+		
7	72 км 8 ПК	УКСПС		+	
8	74 км 6 ПК	ДСП Озерница	+		Круглосуточно
9	76 км 6 ПК	УКСПС	+		
10	99 км 4 ПК	УКСПС		+	
11	101 км 1 ПК	ДСП Лесные Поляны		+	8 ⁰⁰ - 20 ⁰⁰
12	103 км 2 ПК	УКСПС	+		
13	107 км 0 ПК	УКСПС		+	
14	110 км 2 ПК	УКСПС	+		
15	115 км 6 ПК	УКСПС		+	
16	119 км 8 ПК	УКСПС	+		
17	121 км 3 ПК	УКСПС		+	
18	123 км 6 ПК	ДСП Пещера	+		8 ⁰⁰ - 20 ⁰⁰
19	126 км 5 ПК	УКСПС	+		
20	134 км 2 ПК	УКСПС		+	
21	136 км 2 ПК	ДСП Гарь	+		8 ⁰⁰ - 20 ⁰⁰
22	137 км 7 ПК	УКСПС	+		
23	142 км 3 ПК	УКСПС		+	
24	145 км 9 ПК	ДСП Кирс		+	Круглосуточно
25	146 км 6 ПК	УКСПС	+		
26	154 км 3 ПК	УКСПС		+	
27	157 км 1 ПК	ДСП Светлополянск		+	Круглосуточно
28	173 км 4 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
КАЗАНСКИЙ РЕГИОН					
Участок Юдино – Кизнер Казанского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	785 км 6 ПК	УКСПС	+		
2	786 км 5 ПК	УКСПС		+	

Электронная подпись. Подписал: Лесун А.Ф.
№ГОРЬК-111 от 22.05.2017

3	787 км 2 ПК	УКСПС	+		
4	787 км 9 ПК	КТСМ	+		
5	788 км 1 ПК	УКСПС		+	
6	791 км 7 ПК	ПТП Восстание		+	круглосуточно
7	795 км 3 ПК	УКСПС	+		
8	796 км 3 ПК	УКСПС		+	
9	796 км 7 ПК	КТСМ		+	
10	798 км 3 ПК	УКСПС		+	
11	803 км 3 ПК	УКСПС	+		
12	804 км 4 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
13	804 км 5 ПК	УКСПС		+	
14	805 км 9 ПК	УКСПС		+	
15	811 км 10 ПК	КТСМ	+		
16	812 км 6 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
17	814 км 7 ПК	УКСПС	+		
18	816 км 3 ПК	УКСПС	+		
19	816 км 5 ПК	КТСМ		+	
20	817 км 1 ПК	УКСПС		+	
21	818 км 5 ПК	УКСПС		+	
22	823 км 1 ПК	УКСПС	+		
23	824 км 5 ПК	УКСПС	+		
24	827 км 3 ПК	УКСПС		+	
25	828 км 6 ПК	КТСМ	+		
26	829 км 1 ПК	УКСПС		+	
27	833 км 6 ПК	УКСПС	+		
28	835 км 0 ПК	УКСПС	+		
29	843 км 5 ПК	КТСМ	+		
30	844 км 3 ПК	КТСМ		+	
31	850 км 0 ПК	УКСПС		+	
32	851 км 3 ПК	УКСПС		+	
33	856 км 4 ПК	УКСПС	+		
34	858 км 2 ПК	УКСПС	+		
35	864 км 4 ПК	КТСМ	+		
36	865 км 4 ПК	КТСМ		+	
37	869 км 9 ПК	УКСПС		+	
38	871 км 5 ПК	УКСПС		+	
39	876 км 3 ПК	УКСПС	+		
40	877 км 8 ПК	УКСПС	+		

41	879 км 7 ПК	КТСМ	+		
42	884 км 10 ПК	КТСМ		+	
43	887 км 7 ПК	УКСПС		+	
44	889 км 3 ПК	УКСПС		+	
45	894 км 2 ПК	УКСПС	+		
46	895 км 8 ПК	УКСПС	+	+	
47	897 км 4 ПК	УКСПС		+	
48	899 км 3 ПК	КТСМ	+		
49	902 км 1 ПК	УКСПС	+		
50	903 км 7 ПК	УКСПС	+	+	
51	904 км 1 ПК	КТСМ		+	
52	905 км 5 ПК	УКСПС		+	
53	910 км 8 ПК	УКСПС	+		
54	912 км 3 ПК	УКСПС	+		
55	918 км 6 ПК	КТСМ	+		
56	924 км 0 ПК	УКСПС		+	
57	925 км 8 ПК	УКСПС		+	
58	930 км 10 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
59	930 км 9 ПК	УКСПС	+		
60	931 км 2 ПК	КТСМ		+	
61	933 км 4 ПК	УКСПС	+	+	
62	935 км 4 ПК	УКСПС		+	
63	937 км 6 ПК	КТСМ	+		
64	940 км 2 ПК	УКСПС		+	
65	940 км 7 ПК	УКСПС	+		
66	941 км 5 ПК	УКСПС		+	
67	942 км 5 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+	+	круглосуточно
68	942 км 6 ПК	УКСПС	+		
69	947 км 2 ПК	УКСПС		+	
70	947 км 5 ПК	УКСПС	+		
71	952 км 5 ПК	УКСПС		+	
72	952 км 8 ПК	УКСПС	+		
73	953 км 2 ПК	КТСМ		+	
74	954 км 1 ПК	УКСПС		+	
75	954 км 3 ПК	УКСПС	+		
76	956 км 3 ПК	КТСМ	+		
77	959 км 1 ПК	УКСПС	+		
78	961 км 4 ПК	УКСПС	+		

79	970 км 7 ПК	УКСПС		+	
80	972 км 1 ПК	УКСПС		+	
81	978 км 1 ПК	УКСПС	+		
82	980 км 0 ПК	УКСПС	+		
Участок Вахитово – Аэропорт Казанского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	4 км 5 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
2	6 км 0 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
3	21 км 7 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
Участок Юдино – Казань - Дербышки Казанского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	1 км 4 ПК	УКСПС		+	
2	2 км 6 ПК	УКСПС	+		
3	9 км 7 ПК	УКСПС		+	
4	10 км 1 ПК	УКСПС	+		
5	11 км 3 ПК	УКСПС		+	
6	12 км 2 ПК	УКСПС	+		
7	18 км 6 ПК	УКСПС		+	
8	19 км 2 ПК	УКСПС	+		
9	20 км 0 ПК	УКСПС		+	
10	23 км 7 ПК	УКСПС		+	
11	24 км 4 ПК	УКСПС	+		
12	25 км 6 ПК	УКСПС		+	
13	26 км 2 ПК	УКСПС	+		
Участок Зеленый Дол – Яранск Казанского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	759 км 4 ПК	ПОТ Зеленый Дол		+	круглосуточно
2	1 км 9 ПК	УКСПС		+	
3	3 км 2 ПК	УКСПС	+		
4	7 км 5 ПК	УКСПС		+	
5	14 км 4 ПК	УКСПС	+		
6	15 км 9 ПК	УКСПС	+		
7	18 км 9 ПК	ДСП Помары		+	Круглосуточно
8	19 км 7 ПК	УКСПС		+	

9	21 км 2 ПК	УКСПС		+	
10	33 км 9 ПК	УКСПС	+		
11	37 км 3 ПК	ДСП Илеть		+	круглосуточно
12	38 км 4 ПК	УКСПС		+	
13	47 км 9 ПК	УКСПС	+		
14	49 км 3 ПК	УКСПС	+		
15	52 км 4 ПК	ДСП Шелангер		+	Круглосуточно через окно поста ЭЦ
16	53 км 7 ПК	УКСПС		+	
17	59 км 8 ПК	УКСПС	+		
18	63 км 2 ПК	ДСП Суслонгер		+	Круглосуточно через окно поста ЭЦ
19	64 км 4 ПК	УКСПС		+	
20	68 км 9 ПК	УКСПС	+		
21	71 км 2 ПК	ДСП Кундыш		+	Круглосуточно через окно поста ЭЦ
22	72 км 7 ПК	УКСПС		+	
23	77 км 1 ПК	УКСПС	+		
24	80 км 4 ПК	ДСП Сурок	+		Круглосуточно через окно поста ЭЦ
25	81 км 6 ПК	УКСПС		+	
26	86 км 0 ПК	УКСПС	+		
27	89 км 4 ПК	ДСП Пемба		+	Круглосуточно через окно поста ЭЦ
28	90 км 3 ПК	УКСПС		+	
29	92 км 0 ПК	УКСПС	+		
30	96 км 2 ПК	УКСПС		+	
31	96 км 5 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
32	102 км 9 ПК	УКСПС	+		
33	108 км 5 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
34	108 км 5 ПК	УКСПС		+	
35	108 км 6 ПК	УКСПС	+		
36	111 км 6 ПК	ПТП Аксаматово	+		круглосуточно
37	112 км 4 ПК	УКСПС		+	
38	118 км 5 ПК	УКСПС	+		
39	122 км 0 ПК	ДСП Нолька	+		Круглосуточно через окно поста ЭЦ
40	123 км 3 ПК	УКСПС		+	
41	129 км 5 ПК	УКСПС	+		
42	134 км 0 ПК	ДСП Нужьялы	+		Круглосуточно через окно поста ЭЦ

43	135 км 1 ПК	УКСПС		+	
44	153 км 8 ПК	УКСПС	+		
45	157 км 0 ПК	ДСП Табашино		+	круглосуточно
46	158 км 4 ПК	УКСПС		+	
47	192 км 6 ПК	УКСПС	+		
Участок Зеленый Дол – Волжск Казанского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	759 км 4 ПК	ПТП Зеленый Дол		+	круглосуточно
2	5 км 4 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
3	5 км 6 ПК	УКСПС		+	
4	6 км 4 ПК	УКСПС	+		
5	10 км 5 ПК	УКСПС	+	+	
Участок Свияжск – Цильна Казанского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	2 км 5 ПК	УКСПС		+	
2	4 км 1 ПК	УКСПС		+	
3	7 км 7 ПК	УКСПС	+		
4	8 км 9 ПК	УКСПС	+		
5	10 км 2 ПК	КТСМ		+	
6	13 км 3 ПК	УКСПС		+	
7	15 км 1 ПК	УКСПС		+	
8	15 км 7 ПК	КТСМ	+		
9	23 км 1 ПК	УКСПС	+		
10	25 км 0 ПК	УКСПС	+		
11	29 км 8 ПК	УКСПС		+	
12	31 км 4 ПК	УКСПС		+	
13	32 км 9 ПК	УКСПС	+		
14	34 км 7 ПК	УКСПС	+		
15	39 км 3 ПК	УКСПС		+	
16	40 км 9 ПК	УКСПС		+	
17	42 км 2 ПК	КТСМ	+	+	
18	42 км 7 ПК	УКСПС	+		
19	44 км 4 ПК	УКСПС	+		
20	49 км 6 ПК	УКСПС		+	
21	51 км 2 ПК	УКСПС		+	
22	57 км 9 ПК	УКСПС	+		

23	59 км 5 ПК	УКСПС	+		
24	64 км 7 ПК	УКСПС		+	
25	67 км 0 ПК	УКСПС		+	
26	67 км 7 ПК	КТСМ	+	+	
27	72 км 0 ПК	УКСПС	+		
28	73 км 5 ПК	УКСПС	+		
29	78 км 7 ПК	УКСПС		+	
30	79 км 6 ПК	КТСМ	+		
31	80 км 3 ПК	УКСПС		+	
32	82 км 2 ПК	УКСПС	+		
33	84 км 2 ПК	УКСПС	+		
34	87 км 1 ПК	ДСП Кильдуразы		+	круглосуточно
35	89 км 3 ПК	УКСПС		+	
36	91 км 1 ПК	УКСПС		+	
37	95 км 8 ПК	КТСМ		+	
38	97 км 0 ПК	УКСПС	+		
39	98 км 5 ПК	УКСПС	+		
40	103 км 5 ПК	УКСПС		+	
41	105 км 4 ПК	УКСПС		+	
42	107 км 9 ПК	УКСПС	+		
43	109 км 6 ПК	УКСПС	+		
44	115 км 0 ПК	УКСПС		+	
45	117 км 2 ПК	УКСПС		+	
46	119 км 0 ПК	УКСПС	+		
47	120 км 3 ПК	КТСМ	+	+	
48	120 км 8 ПК	УКСПС	+		
49	125 км 5 ПК	УКСПС		+	
50	127 км 4 ПК	УКСПС		+	
51	131 км 3 ПК	УКСПС	+		
52	132 км 7 ПК	УКСПС	+		
53	138 км 0 ПК	УКСПС		+	
54	139 км 6 ПК	УКСПС		+	
55	141 км 5 ПК	УКСПС	+		
56	143 км 5 ПК	УКСПС	+		
57	148 км 4 ПК	УКСПС		+	
58	150 км 1 ПК	УКСПС		+	
59	153 км 5 ПК	УКСПС	+		
60	155 км 3 ПК	УКСПС	+		

61	157 км 9 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
Участок Юдино – Канаш Казанского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	773 км 5 ПК	УКСПС	+		
2	772 км 3 ПК	УКСПС		+	
3	771 км 6 ПК	УКСПС	+		
4	771 км 3 ПК	УКСПС	+		
5	770 км 9 ПК	УКСПС		+	
6	765 км 4 ПК	УКСПС		+	
7	764 км 7 ПК	КТСМ	+	+	
8	764 км 1 ПК	УКСПС		+	
9	762 км 6 ПК	УКСПС	+		
10	761 км 2 ПК	УКСПС	+		
11	759 км 4 ПК	ПТП Зеленый Дол		+	круглосуточно
12	756 км 0 ПК	УКСПС		+	
13	756 км 6 ПК	УКСПС	+		
14	754 км 8 ПК	УКСПС		+	
15	754 км 7 ПК	УКСПС	+		
16	754 км 6 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+	+	круглосуточно
17	753 км 3 ПК	УКСПС	+		
18	753 км 5 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
19	748 км 7 ПК	УКСПС		+	
20	746 км 5 ПК	УКСПС		+	
21	745 км 8 ПК	КТСМ		+	
22	732 км 3 ПК	КТСМ	+		
23	730 км 4 ПК	УКСПС	+		
24	728 км 8 ПК	УКСПС	+		
25	723 км 9 ПК	УКСПС		+	
26	722 км 2 ПК	УКСПС		+	
27	718 км 8 ПК	КТСМ		+	
28	711 км 8 ПК	КТСМ	+		
29	709 км 9 ПК	УКСПС	+		
30	707 км 7 ПК	УКСПС	+		
31	702 км 7 ПК	УКСПС		+	
32	701 км 3 ПК	УКСПС		+	
33	701 км 2 ПК	КТСМ	+	+	
34	694 км 4 ПК	УКСПС	+		

35	693 км 2 ПК	УКСПС	+		
36	685 км 3 ПК	КТСМ		+	
37	688 км 2 ПК	УКСПС		+	
38	686 км 6 ПК	УКСПС		+	
39	675 км 1 ПК	УКСПС	+		
40	673 км 6 ПК	КТСМ	+		
41	672 км 7 ПК	УКСПС	+		
42	662 км 10 ПК	КТСМ		+	
Участок Канаш – Чебоксары-2 Казанского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	667 км 3 ПК	ПОТ Канаш	+	+	Круглосуточно
2	98 км 9 ПК	УКСПС	+		
3	98 км 3 ПК	УКСПС	+		
4	69 км 2 ПК	УКСПС		+	
5	66 км 5 ПК	УКСПС		+	
6	62 км 8 ПК	УКСПС	+		
7	62 км 4 ПК	УКСПС	+		
8	55 км 8 ПК	УКСПС		+	
9	54 км 4 ПК	УКСПС		+	
10	52 км 0 ПК	ДСП Цивильск	+		Круглосуточно
11	50 км 2 ПК	УКСПС	+		
12	48 км 5 ПК	УКСПС	+		
13	41 км 0 ПК	УКСПС		+	
14	39 км 5 ПК	УКСПС		+	
15	38 км 9 ПК	Разъезд 38-й км	+		Круглосуточно
16	35 км 6 ПК	УКСПС	+		
17	34 км 1 ПК	УКСПС	+		
18	18 км 9 ПК	УКСПС		+	
19	17 км 4 ПК	УКСПС		+	
20	15 км 2 ПК	Ишлей (ПБ)		+	Круглосуточно
21	14 км 10 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
22	13 км 3 ПК	УКСПС	+		
23	11 км 7 ПК	УКСПС	+		
24	10 км 7 ПК	УКСПС		+	
25	9 км 1 ПК	УКСПС		+	
26	8 км 0 ПК	ПТП Чебоксары-2	+	+	Круглосуточно
27	5 км 1 ПК	УКСПС		+	

28	5 км 0 ПК	УКСПС	+		
29	3 км 4 ПК	УКСПС	+		
30	1 км 8 ПК	УКСПС		+	
31	1 км 0 ПК	ПТП Чебоксары-1	+	+	Круглосуточно
Участок Канаш – Красный Узел Казанского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	667 км 3 ПК	ПТО Канаш	+	+	круглосуточно
2	293 км 10 ПК	КТСМ		+	
3	293 км 2 ПК	УКСПС		+	
4	292 км 1 ПК	УКСПС	+		
5	291 км 5 ПК	УКСПС		+	
6	290 км 4 ПК	УКСПС	+		
7	286 км 4 ПК	УКСПС		+	
8	284 км 5 ПК	УКСПС		+	
9	277 км 8 ПК	УКСПС	+		
10	276 км 1 ПК	УКСПС	+		
11	272 км 9 ПК	КТСМ	+		
12	271 км 6 ПК	УКСПС		+	
13	270 км 5 ПК	УКСПС	+		
14	269 км 4 ПК	УКСПС		+	
15	268 км 3 ПК	УКСПС	+		
16	266 км 8 ПК	УКСПС		+	
17	261 км 4 ПК	УКСПС		+	
18	260 км 3 ПК	УКСПС	+		
19	258 км 8 ПК	УКСПС	+		
20	254 км 0 ПК	УКСПС		+	
21	253 км 3 ПК	КТСМ	+	+	
22	251 км 8 ПК	УКСПС		+	
23	247 км 4 ПК	УКСПС	+		
24	245 км 2 ПК	УКСПС	+		
25	239 км 8 ПК	УКСПС		+	
26	239 км 1 ПК	УКСПС	+		
27	238 км 1 ПК	УКСПС		+	
28	237 км 2 ПК	УКСПС	+		
29	232 км 8 ПК	УКСПС		+	
30	231 км 1 ПК	УКСПС		+	
31	225 км 4 ПК	УКСПС	+		

32	223 км 7 ПК	УКСПС	+		
33	219 км 3 ПК	УКСПС		+	
34	218 км 9 ПК	УКСПС		+	
35	218 км 9 ПК	КТСМ	+	+	
36	210 км 6 ПК	УКСПС	+		
37	208 км 5 ПК	УКСПС	+		
38	204 км 5 ПК	УКСПС		+	
39	203 км 5 ПК	УКСПС		+	
40	198 км 4 ПК	УКСПС	+		
41	195 км 6 ПК	УКСПС	+		
42	190 км 8 ПК	УКСПС		+	
43	188 км 9 ПК	УКСПС		+	
44	187 км 6 ПК	КТСМ	+		
45	186 км 7 ПК	УКСПС	+		
46	185 км 0 ПК	УКСПС	+		
47	185 км 5 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+	+	круглосуточно
48	183 км 0 ПК	ПОТ Алатырь		+	Круглосуточно
49	179 км 8 ПК	УКСПС		+	
50	178 км 6 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
51	178 км 1 ПК	КТСМ		+	
52	178 км 2 ПК	УКСПС		+	
53	166 км 4 ПК	УКСПС	+		
54	165 км 1 ПК	УКСПС	+		
55	162 км 10 ПК	УКСПС		+	
56	161 км 1 ПК	УКСПС	+		
57	159 км 6 ПК	УКСПС		+	
58	159 км 0 ПК	УКСПС	+		
59	157 км 8 ПК	Ж.д. переезд		+	Круглосуточно
60	153 км 9 ПК	УКСПС		+	
61	152 км 5 ПК	УКСПС		+	
62	151 км 10 ПК	КТСМ	+	+	
63	143 км 5 ПК	УКСПС	+		
64	142 км 0 ПК	УКСПС	+		
65	137 км 4 ПК	УКСПС		+	
66	134 км 9 ПК	УКСПС		+	
67	129 км 0 ПК	УКСПС	+		
68	126 км 7 ПК	УКСПС	+		
69	125 км 9 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно

70	122 км 2 ПК	КТСМ	+	+	
71	121 км 8 ПК	УКСПС		+	
72	119 км 3 ПК	УКСПС		+	
73	108 км 7 ПК	УКСПС	+		
74	106 км 8 ПК	УКСПС	+		
75	102 км 3 ПК	УКСПС	+	+	
76	100 км 7 ПК	ПТП Нуя	+		Круглосуточно
77	98 км 2 ПК	УКСПС		+	
78	97 км 2 ПК	УКСПС	+		
79	96 км 1 ПК	УКСПС		+	
80	95 км 1 ПК	УКСПС	+		
81	94 км 2 ПК	Ж.д. переезд	+		Круглосуточно
82	91 км 1 ПК	УКСПС		+	
83	90 км 1 ПК	КТСМ	+	+	
84	87 км 8 ПК	УКСПС		+	
85	83 км 5 ПК	УКСПС	+		
86	81 км 5 ПК	УКСПС	+		
87	76 км 3 ПК	УКСПС		+	
88	74 км 6 ПК	УКСПС		+	
89	71 км 1 ПК	УКСПС	+		
90	70 км 1 ПК	УКСПС	+		
91	64 км 4 ПК	УКСПС		+	
92	61 км 9 ПК	УКСПС		+	
93	60 км 1 ПК	УКСПС	+		
94	59 км 6 ПК	УКСПС	+		
95	56 км 7 ПК	ПТО Красный Узел	+	+	Круглосуточно

ИЖЕВСКИЙ РЕГИОН					
Участок Агрыз – Янаул Ижевского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	1088 км	ПТО Агрыз	+	+	круглосуточно
2	1096 км 9 ПК	УКСПС	+		
3	1097 км 2 ПК	КТСМ	+		
4	1098 км 9 ПК	УКСПС	+		
5	1099 км 0 ПК	УКСПС		+	
6	1100 км 6 ПК	УКСПС		+	

7	1104 км 7 ПК	ДСП Кичево		+	круглосуточно
8	1104 км 10 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
9	1105 км 9 ПК	УКСПС	+		
10	1107 км 5 ПК	УКСПС	+		
11	1115 км 0 ПК	УКСПС		+	
12	1117 км 4 ПК	УКСПС		+	
13	1117 км 8 ПК	КТСМ		+	
14	1121 км 3 ПК	ДСП Бугрыш		+	8 ⁰⁰ - 17 ⁰⁰ (пн-пт), сб., вс. деж. на дому
15	1122 км 7 ПК	УКСПС	+		
16	1124 км 5 ПК	КТСМ	+		
17	1124 км 8 ПК	УКСПС	+		
18	1127 км 1 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
19	1136 км 6 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
20	1137 км 0 ПК	УКСПС		+	
21	1138 км 1 ПК	КТСМ		+	
22	1138 км 7 ПК	УКСПС		+	
23	1145 км 4 ПК	УКСПС	+		
24	1146 км 5 ПК	УКСПС		+	
25	1147 км 7 ПК	УКСПС	+		
26	1149 км 5 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+		круглосуточно
27	1150 км 5 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+		круглосуточно
28	1149 км 5 ПК	УКСПС		+	
29	1151 км 1 ПК	УКСПС	+	+	
30	1154 км 2 ПК	ДСП Армязь		+	круглосуточно
31	1156 км 5 ПК	УКСПС	+		
32	1158 км 1 ПК	УКСПС	+		
33	1158 км 4 ПК	КТСМ	+		
34	1159 км 9 ПК	УКСПС		+	
35	1161 км 3 ПК	УКСПС		+	
36	1165 км 6 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
37	1166 км 6 ПК	УКСПС	+	+	
38	1167 км 10 ПК	КТСМ		+	
39	1168 км 8 ПК	УКСПС	+	+	
40	1171 км 5 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
41	1172 км 4 ПК	ПОТ Кама	+		круглосуточно
42	1174 км 0 ПК	УКСПС	+		
43	1175 км 6 ПК	КТСМ	+		

44	1175 км 8 ПК	УКСПС	+	+	
45	1177 км 3 ПК	УКСПС		+	
46	1179 км 1 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
47	1181 км 4 ПК	ДСП Камбарка	+		круглосуточно
48	1183 км 0 ПК	УКСПС	+		
49	1185 км 2 ПК	УКСПС	+		
50	1187 км 3 ПК	УКСПС		+	
51	1188 км 8 ПК	КТСМ		+	
52	1188 км 8 ПК	УКСПС		+	
53	1193 км 3 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
54	1194 км 4 ПК	УКСПС	+		
55	1196 км 5 ПК	УКСПС	+		
56	1198 км 8 ПК	КТСМ	+		
57	1198 км 5 ПК	УКСПС		+	
58	1200 км 0 ПК	ДСП Карманово		+	8 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰ (пн-пт), сб., вс. деж. на дому
59	1200 км 0 ПК	УКСПС		+	
60	1205 км 3 ПК	УКСПС	+		
61	1206 км 9 ПК	УКСПС	+		
62	1219 км 1 ПК	УКСПС		+	
63	1220 км 3 ПК	КТСМ		+	
64	1221 км 2 ПК	УКСПС		+	
65	1226 км 8 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
66	1227 км 4 ПК	ПТО Янаул		+	круглосуточно
Участок Амзя-Нефтекамск Ижевского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	2 км 9 ПК	УКСПС		+	
2	12 км 1 ПК	УКСПС		+	
3	15 км 7 ПК	УКСПС	+		
4	17 км 1 ПК	УКСПС		+	
Участок Агрыз-Кизнер Ижевского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	1084 км 0 ПК	УКСПС		+	
2	1083 км 6 ПК	КТСМ		+	
3	1082 км 0 ПК	УКСПС		+	
4	1072 км 0 ПК	УКСПС	+		

5	1069 км 9 ПК	УКСПС	+		
6	1068 км 5 ПК	ДСП Уром	+		7 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰ (пн-пт), сб., вс. деж. на дому
7	1064 км 8 ПК	УКСПС		+	
8	1063 км 4 ПК	УКСПС		+	
9	1061 км 6 ПК	УКСПС	+		
10	1062 км 5 ПК	КТСМ	+		
11	1059 км 8 ПК	УКСПС	+		
12	1057 км 0 ПК	ДСП Карамбай	+		7 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰ (пн-пт), сб., вс. деж. на дому
13	1054 км 3 ПК	КТСМ		+	
14	1054 км 7 ПК	УКСПС		+	
15	1052 км 8 ПК	УКСПС		+	
16	1049 км 2 ПК	УКСПС	+		
17	1047 км 4 ПК	УКСПС	+		
18	1046 км 2 ПК	ДСП Пычас		+	7 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰ (пн-пт), сб., вс. деж. на дому
19	1042 км 3 ПК	УКСПС		+	
20	1040 км 3 ПК	УКСПС		+	
21	1032 км 2 ПК	УКСПС	+		
22	1035 км 1 ПК	КТСМ	+		
23	1032 км 1 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
24	1030 км 4 ПК	УКСПС	+		
25	1024 км 8 ПК	УКСПС		+	
26	1022 км 6 ПК	УКСПС		+	
27	1022 км 10 ПК	КТСМ		+	
28	1013 км 8 ПК	УКСПС	+		
29	1012 км 4 ПК	УКСПС	+		
30	1007 км 6 ПК	УКСПС		+	
31	1005 км 5 ПК	УКСПС		+	
32	1004 км 4 ПК	КТСМ	+		
33	999 км 7 ПК	УКСПС	+		
34	997 км 4 ПК	УКСПС	+		
35	995 км 2 ПК	ДСП Саркуз	+		7 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰ (пн-пт), сб., вс. деж. на дому
36	992 км 4 ПК	УКСПС		+	
37	992 км 9 ПК	КТСМ		+	
38	990 км 7 ПК	УКСПС		+	
39	988 км 9 ПК	УКСПС	+		
40	987 км 0 ПК	УКСПС	+		

41	981 км 3 ПК	КТСМ	+		
42	980 км 0 ПК	УКСПС	+		
43	978 км 1 ПК	УКСПС	+		
Участок Агрыз – Алнаши Ижевского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	3 км 5 ПК	УКСПС	+		
2	4 км 6 ПК	УКСПС	+		
3	5 км 5 ПК	КТСМ		+	
4	10 км 4 ПК	УКСПС		+	
5	12 км 1 ПК	УКСПС		+	
6	20 км 8 ПК	УКСПС	+		
7	22 км 8 ПК	КТСМ	+		
8	23 км 1 ПК	УКСПС	+		
9	26 км 2 ПК	ДСП Терси		+	7 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰ (пн-пт), сб., вс. деж. на дому
10	28 км 4 ПК	УКСПС		+	
11	29 км 8 ПК	КТСМ		+	
12	29 км 6 ПК	УКСПС		+	
13	38 км 6 ПК	УКСПС	+		
14	40 км 3 ПК	УКСПС	+		
15	45 км 4 ПК	УКСПС	+		
16	47 км 9 ПК	УКСПС		+	
17	54 км 7 ПК	УКСПС	+		
18	56 км 8 ПК	УКСПС	+		
19	60 км 4 ПК	ДСП Алнаши	+		круглосуточно
20	64 км 3 ПК	КТСМ		+	
Участок Агрыз – Ижевск Ижевского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	5 км 5 ПК	УКСПС	+		
2	6 км 9 ПК	УКСПС	+	+	
3	8 км 0 ПК	УКСПС	+		
4	9 км 1 ПК	КТСМ	+		
5	9 км 4 ПК	УКСПС	+	+	
6	10 км 1 ПК	КТСМ	+		
7	14 км 1 ПК	УКСПС	+		
8	15 км 9 ПК	УКСПС	+		

9	18 км 4 ПК	УКСПС		+	
10	20 км 0 ПК	УКСПС		+	
11	24 км 6 ПК	УКСПС	+		
12	26 км 9 ПК	УКСПС		+	
13	27 км 0 ПК	УКСПС	+		
14	27 км 2 ПК	КТСМ	+	+	
15	28 км 6 ПК	УКСПС		+	
16	31 км 3 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
17	33 км	ЛПТО Ижевск	+	+	круглосуточно
Участок Ижевск - Зилай Ижевского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	145 км 3 ПК	ЛПТО Ижевск	+	+	круглосуточно
2	143 км 9 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
3	142 км 8 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
4	140 км 8 ПК	УКСПС	+		
5	141 км 9 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
6	139 км 3 ПК	УКСПС	+	+	
7	137 км 5 ПК	УКСПС		+	
8	136 км 2 ПК	ДСП Заводская	+		круглосуточно
9	132 км 9 ПК	УКСПС	+		
10	130 км 0 ПК	УКСПС	+		
11	127 км 6 ПК	КТСМ		+	
12	125 км 2 ПК	УКСПС		+	
13	123 км 4 ПК	УКСПС		+	
14	118 км 5 ПК	УКСПС	+		
15	117 км 0 ПК	УКСПС	+		
16	113 км 9 ПК	УКСПС		+	
17	112 км 5 ПК	УКСПС		+	
18	108 км 3 ПК	УКСПС	+		
19	106 км 2 ПК	УКСПС	+		
20	105 км 3 ПК	КТСМ	+		
21	103 км 3 ПК	УКСПС		+	
22	101 км 9 ПК	УКСПС		+	
23	100 км 9 ПК	ДСП Чур		+	круглосуточно
24	97 км 4 ПК	УКСПС	+		
25	98 км 3 ПК	КТСМ		+	
26	95 км 9 ПК	УКСПС	+	+	

27	93 км 8 ПК	УКСПС		+	
28	89 км 0 ПК	УКСПС	+		
29	87 км 1 ПК	УКСПС	+		
30	85 км 6 ПК	УКСПС		+	
31	84 км 5 ПК	УКСПС		+	
32	79 км 4 ПК	УКСПС	+		
33	77 км 0 ПК	УКСПС	+		
34	73 км 6 ПК	УКСПС		+	
35	74 км 2 ПК	КТСМ	+	+	
36	71 км 8 ПК	УКСПС		+	
37	67 км 3 ПК	УКСПС	+		
38	64 км 9 ПК	УКСПС	+		
39	62 км 3 ПК	УКСПС		+	
40	60 км 1 ПК	УКСПС		+	
41	58 км 6 ПК	ДСП Кушья	+		7 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰ (пн-пт), сб., вс. деж. на дому
42	55 км 5 ПК	УКСПС	+		
43	53 км 3 ПК	УКСПС	+		
44	49 км 4 ПК	УКСПС		+	
45	49 км 6 ПК	КТСМ	+		
46	47 км 2 ПК	УКСПС		+	
47	46 км 2 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
48	42 км 2 ПК	УКСПС	+		
49	41 км 3 ПК	КТСМ		+	
50	40 км 6 ПК	УКСПС	+		
51	39 км 0 ПК	УКСПС		+	
52	37 км 1 ПК	УКСПС		+	
53	32 км 5 ПК	УКСПС	+		
54	30 км 8 ПК	УКСПС	+		
55	28 км 8 ПК	КТСМ	+		
56	27 км 0 ПК	УКСПС		+	
57	25 км 2 ПК	УКСПС		+	
58	20 км 9 ПК	УКСПС	+		
59	20 км 6 ПК	КТСМ		+	
60	18 км 8 ПК	УКСПС	+		
61	6 км 6 ПК	УКСПС		+	
62	4 км 8 ПК	УКСПС		+	
63	3 км 4 ПК	ДСП Зилай		+	круглосуточно

Участок Ижевск – Воткинск Ижевского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	36 км 9 ПК	УКСПС	+		
2	36 км 9 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
3	37 км 8 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
4	39 км 2 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
5	41 км 5 ПК	УКСПС	+		
6	43 км 5 ПК	УКСПС	+		
7	48 км 3 ПК	УКСПС		+	
8	50 км 2 ПК	УКСПС		+	
9	53 км 5 ПК	ДСП Вожой		+	с 06-00 до 19-00
10	55 км 5 ПК	УКСПС	+		
11	71 км 4 ПК	УКСПС		+	
12	74 км 9 ПК	ДСП Болгуры	+		с 6-00 до 18-40
13	76 км 0 ПК	УКСПС	+		
14	84 км 0 ПК	УКСПС		+	
15	86 км 7 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
16	88 км 1 ПК	УКСПС	+		
17	95 км 2 ПК	УКСПС		+	
18	98 км 3 ПК	Стрел. Пост Воткинск	+		7 ³⁰ - 19 ⁰⁰
19	98 км 5 ПК	ПТП Воткинск	+		7 ³⁰ - 19 ⁰⁰
Участок Люкшудья – Ува Ижевского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	20 км 3 ПК	ДСП Люкшудья		+	круглосуточно
2	21 км 6 ПК	УКСПС	+		
3	37 км 9 ПК	УКСПС		+	
4	39 км 7 ПК	ДСП Азино	+		7 ⁰⁰ - 17 ⁰⁰ (по чет в день, кроме вых и празд) и каждую ночь
5	41 км 4 ПК	УКСПС	+		
6	66 км 2 ПК	УКСПС		+	
7	68 км 8 ПК	ДСП Ува-2	+		7 ⁰⁰ - 17 ⁰⁰ (по чет в день, кроме вых и празд) и каждую ночь
8	69 км 4 ПК	УКСПС	+		
9	73 км 0 ПК	УКСПС		+	
10	75 км 7 ПК	Стрел. Пост Ува-1	+		круглосуточно

Участок Янаул – Солдатка Ижевского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	1226км 10ПК	Переезд 1226км		+	Круглосуточно
2	1228 км 9 ПК	УКСПС	+		
3	1231 км 4 ПК	УКСПС	+		
4	1232 км 6 ПК	КТСМ	+		
5	1243 км 1 ПК	УКСПС		+	
6	1244 км 2 ПК	КТСМ		+	
7	1245 км 5 ПК	УКСПС		+	
8	1249 км 2 ПК	ДСП Рабак	+		7 ⁰⁰ - 15 ⁰⁰ (пн-пт), сб., вс. деж. на дому
9	1251 км 0 ПК	УКСПС	+		
10	1253 км 4 ПК	КТСМ	+		
11	1252 км 8 ПК	УКСПС	+		
12	1266 км 2 ПК	УКСПС		+	
13	1267 км 1ПК	КТСМ		+	
14	1268 км 2 ПК	УКСПС		+	
15	1271 км 3 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
16	1272 км 1 ПК	ДСП Куеда	+		7 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰ (пн-пт), сб., вс. деж. на дому
17	1273 км 4 ПК	УКСПС	+		
18	1275 км 1 ПК	УКСПС	+		
19	1276 км 8 ПК	КТСМ	+		
20	1298 км 7 ПК	КТСМ		+	
21	1300 км 2 ПК	УКСПС		+	
22	1302 км 4 ПК	УКСПС		+	
23	1304 км 10 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно
24	1306 км 1 ПК	ДСП Чернушка		+	8:00-19:00
25	1307 км 7 ПК	УКСПС	+		
26	1309 км 5 ПК	КТСМ	+		
27	1309 км 9 ПК	УКСПС	+		
28	1320 км 4 ПК	УКСПС		+	
29	1321 км 8 ПК	КТСМ		+	
30	1322 км 8 ПК	УКСПС		+	
31	1326 км 2 ПК	ДСП Трун		+	7 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰ (пн-пт), сб., вс. деж. на дому
32	1327 км 4 ПК	УКСПС	+		
33	1329 км 2 ПК	УКСПС	+		

34	1330 км 6 ПК	КТСМ	+		
35	1341 км 2 ПК	УКСПС		+	
36	1342 км 6 ПК	КТСМ		+	
37	1342 км 8 ПК	УКСПС		+	
38	1346 км 6 ПК	ДСП Щучье озеро		+	7 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰ (пн-пт), сб., вс. деж. на дому
39	1347 км 9 ПК	УКСПС	+		
40	1349 км 6 ПК	УКСПС	+		
41	1351 км 3 ПК	КТСМ	+		
42	1361 км 7 ПК	УКСПС		+	
43	1363 км 1 ПК	УКСПС		+	
44	1366 км 7 ПК	КТСМ	+	+	
45	1368 км 0 ПК	УКСПС	+		
46	1370 км 1 ПК	УКСПС	+		
47	1380 км 7 ПК	УКСПС		+	
48	1381 км 7 ПК	КТСМ		+	
49	1382 км 9 ПК	УКСПС		+	
50	1386 км 10 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
51	1388 км 0 ПК	УКСПС	+		
51	1388 км 4 ПК	УКСПС		+	
53	1391 км 1 ПК	КТСМ	+		
54	1390 км 2 ПК	УКСПС		+	
55	1395 км 0 ПК	УКСПС	+		
56	1396 км 2 ПК	УКСПС	+		
57	1397 км 5 ПК	УКСПС		+	
58	1398 км 7 ПК	КТСМ		+	
59	1399 км 2 ПК	УКСПС		+	
60	1402 км 2 ПК	ДСП Черная речка	+		круглосуточно
61	1404 км 3 ПК	УКСПС	+		
62	1406 км 1 ПК	УКСПС		+	
63	1406 км 3 ПК	КТСМ	+		
64	1405 км 5 ПК	УКСПС	+		
65	1406 км 5 ПК	Ж.д. мост НОРВ		+	круглосуточно
66	1406 км 7 ПК	УКСПС	+		
67	1407 км 6 ПК	УКСПС		+	
68	1408 км 7 ПК	УКСПС	+		
69	1409 км 5 ПК	Ж.д. тоннель НОРВ	+		круглосуточно
70	1409 км 7 ПК	УКСПС	+	+	

71	1411 км 5 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+		круглосуточно
72	1413 км 1 ПК	УКСПС		+	
73	1414 км 5 ПК	Ж.д. тоннель НОРВ	+		круглосуточно
74	1415 км 5 ПК	УКСПС	+		
75	1415 км 9 ПК	УКСПС		+	
76	1417 км 8 ПК	УКСПС	+	+	
77	1418 км 5 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+		круглосуточно
78	1418 км 9 ПК	УКСПС	+		
79	1420 км 9 ПК	ДСП Саранинский завод	+		круглосуточно
80	1421 км 7 ПК	УКСПС		+	
81	1423 км 1 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+		круглосуточно
82	1423 км 1 ПК	УКСПС	+		
83	1424 км 0 ПК	УКСПС		+	
84	1424 км 7 ПК	УКСПС		+	
85	1424 км 9 ПК	УКСПС	+		
86	1425 км 4 ПК	УКСПС		+	
87	1427 км 5 ПК	Ж.д. мост НОРВ	+	+	круглосуточно
88	1428 км 4 ПК	УКСПС	+	+	
89	1429 км 7 ПК	КТСМ		+	
90	1434 км 3 ПК	ПТО Красноуфимск	+	+	круглосуточно
91	1436 км 5 ПК	Ж.д. тоннель НОРВ	+	+	круглосуточно
92	1436 км 0 ПК	УКСПС	+		
93	1437 км 7 ПК	УКСПС	+		
94	1440 км 0 ПК	УКСПС		+	
95	1440 км 5 ПК	КТСМ	+		
96	1441 км 7 ПК	УКСПС		+	
97	1447 км 1 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
98	1446 км 8 ПК	УКСПС	+		
99	1448 км 3 ПК	УКСПС	+		
100	1451 км 9 ПК	УКСПС		+	
101	1453 км 1 ПК	КТСМ		+	
102	1454 км 1 ПК	УКСПС		+	
103	1458 км 8 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
104	1459 км 5 ПК	УКСПС	+		
105	1461 км 5 ПК	УКСПС	+		
106	1464 км 1 ПК	КТСМ	+		
107	1478 км 9 ПК	Ж.д. переезд	+		круглосуточно

108	1478 км 1 ПК	УКСПС		+	
109	1480 км 1 ПК	КТСМ		+	
110	1480 км 2 ПК	УКСПС		+	
111	1484 км 2 ПК	ДСП Афанасьевский		+	7 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰ (пн-пт), сб., вс. деж. на дому
112	1485 км 6 ПК	УКСПС	+		
113	1487 км 4 ПК	УКСПС	+		
114	1488 км 7 ПК	КТСМ	+		
115	1489 км 4 ПК	УКСПС		+	
116	1491 км 1 ПК	УКСПС		+	
117	1493 км 8 ПК	Ж.д. переезд		+	круглосуточно
118	1496 км 3 ПК	УКСПС	+		
119	1498 км 6 ПК	УКСПС	+		
120	1501 км 5 ПК	КТСМ		+	
121	1502 км 0 ПК	УКСПС		+	
122	1504 км 3 ПК	УКСПС		+	
123	1507 км 8 ПК	ДСП Кленовский	+		7 ⁰⁰ - 16 ⁰⁰ (пн-пт), сб., вс. деж. на дому
124	1509 км 3 ПК	УКСПС	+		
125	1511 км 1 ПК	УКСПС	+		
126	1513 км 2 ПК	КТСМ	+		
127	1529 км 2 ПК	УКСПС		+	
128	1531 км 1 ПК	КТСМ		+	
129	1531 км 4 ПК	УКСПС		+	
130	1534 км 0 ПК	ДСП Бисертский завод	+		круглосуточно
131	1536 км 9 ПК	УКСПС	+		
132	1538 км 6 ПК	УКСПС	+		
133	1540 км 3 ПК	КТСМ	+		
134	1558 км 8 ПК	УКСПС		+	
135	1559 км 9 ПК	КТСМ	+	+	
136	1560 км 5 ПК	УКСПС		+	
137	1564 км 0 ПК	ДСП Солдатка	+		круглосуточно
138	1565 км 7 ПК	УКСПС	+		
139	1567 км 5 ПК	УКСПС	+		
127	1529 км 2 ПК	УКСПС		+	
128	1531 км 1 ПК	КТСМ		+	

Участок Агрыз – Сайгатка Ижевского региона					
№	км, ПК	Посты безопасности, аппаратура контроля	Сторона контроля		Режим работы
			нечётная	чётная	
1	2 км 4 ПК	УКСПС	+		
2	20 км 0 ПК	УКСПС		+	
3	22 км 0 ПК	ДСП Ужуиха		+	круглосуточно
4	23 км 5 ПК	УКСПС	+		