

**Протокол погодження позицій
на проєкт ДБН В.2.3-19:202X Споруди транспорту. Залізничі колії 1520 мм. Норми проєктування**

Порядковий номер	Структурний елемент будівельних норм	Назва органу, організації (підприємства), номер листа, дата	Зауваження та/або пропозиція	Висновок розробника з обґрунтуванням
1	Розділ 17 Господарство комерційної роботи та маркетингу	Департамент комерційної роботи АТ «Укрзалізниця», №ЦМ-13/2632 від 30.08.2023	Зауваження і пропозиції наведені у додатку до листа №ЦМ-13/2632 від 30.08.2023 як примітки і правки до тексту файлу у форматі DOC.	Враховано – викладено в запропонованій редакції
2		Служба колії регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця», №П-07/1206 від 01.09.2023	1. В розділі 3. п.3.1 та 3.2 – різні визначення для терміну «баластове корито».	Не враховано – обидва терміни є усталеними омонімами, що визначають різні поняття, тому після визначення у дужках наводиться уточнення
			2. Табл.5.1 не відповідає табл.8.1 в частині величини: вантажонапруженості, максимально-встановленим швидкостям руху поїздів та умовам експлуатації для VII категорії (табл.8.1).	
			3. Також табл.8.2 не відповідає табл.5.1.	
			4. Категорії залізничних ліній (табл.5.1) не відповідають категоріям залізничних ліній (табл.1) ДСТУ 9002:2020 «Споруди транспорту. Класифікація, періодичність, призначення та проведення планово-запобіжних ремонтів залізничних колій».	
			5. Бібліографія - п.13 ЦП/235 – вже не існує.	Враховано – вилучено
3	Розділ 8 Верхня будова колії	Департамент інновацій, технічного розвитку та менеджменту якості, №ЦЦПР-14-81 від 06.09.2023	Пропонується у розділ 8 додати вимоги стосовно вплетінь та сплетінь колій 1520 мм і 1435 мм.	Враховано – в кінці п. 8 додано: «Вплетіння і переплетіння колій 1520 мм і 1435 мм 8.32 Вплетіння та сплетіння колій 1520 мм і 1435 мм необхідно здійснювати згідно з вимогами п.11.5 ДБН Залізничі колії 1435 мм. Норми проєктування».
4	Розділ 2	Харківське	а) Доповнити перелік нормативних посилань:	Враховано – доповнено

Нормативні посилання	відділення філії «ПВІЗТ» АТ «Укрзалізниця», «20-20/12-03/3 від 08.09.2023	ДСТУ 9002:2020 «Споруди транспорту. Класифікація, періодичність призначення та проведення планово-запобіжних ремонтів колії».	
		б) В п. 3.15 ДСТУ 9002:2020 зазначено, що метою капітального ремонту є відновлення експлуатаційних якостей до відповідності проектним вимогам, але вимоги згідно ДБН В.2.3-19:202Х та ДСТУ 9002:2020 відрізняються в визначенні категорій колій (табл.1 ДСТУ та табл.5.1 ДБН) та вимог до конструкції і елементів верхньої будови колії після реконструкції та капітального ремонту (табл.2 ДСТУ та табл.8.1 ДБН). Тому враховуючи, що в більшості випадків замовник керується ДСТУ 9002:2020, який призначений для організацій, що експлуатують залізницю загального користування, а проектувальник керується виключно ДБН В.2.3-19:202Х, виникає принципове різночитання.	Враховано – табл. 5.1, 8.1, 8.2 приведені у відповідність до ДСТУ 9002:2020 – див. п.11 Протоколу (п. 5.2 додатку до листа №ЦП-7/3753 від 14.12.2023)
Розділ 3 Терміни та визначення понять		а) п. 3.2 баластове корито (конструктивний елемент земляного полотна). Немає посилань на норми проектування земляного полотна з заглибленою та напівзаглибленою баластною призмою для різних категорій ліній та ґрунтів. Приклади, креслення (в наступних розділах) відсутні.	Не враховано – вважаємо за необхідне зберегти у ДБН визначення поняття баластового корита як конструктивного елемента земляного полотна
		б) п.3.31 захисний шар земляного полотна. Незрозуміла конструкція захисного шару. Немає посилань, креслень, нормативів, прикладів, рекомендацій в наступних розділах, наприклад п.6.16.	Не враховано – вважаємо за необхідне зберегти у ДБН визначення поняття захисного шару як конструктивного елемента земляного полотна
Розділ 6 Поздовжній профіль і план колії. Розташування роздільних пунктів		п. 6.13 Не визначено методологію визначення величини підвищення бровки земляного полотна над найвищим рівнем ґрунтових вод або рівнем тривалого стояння поверхневих вод. Немає посилань на нормативи.	Не враховано – норми не повинні деталізувати методики визначення нормованих величин

Розділ 7 Земляне полотно		а) п.7.5 (абзац 5). Немає посилань на нормативні документи щодо класифікації боліт за типами.	Враховано – у 5 абзац додано «...болота І типу згідно з ДБН А.2.1-1...»
Розділ 8 Верхня будова колії		б) п. 7.20 (абзац 2) пропонується викласти в наступній редакції: <i>«У виїмках, при розташуванні колії на ухилах, менших ніж 0,002 і на площадках, глибину кюветів допускається зменшувати до 0,2 м (з подальшим ухилом не менше 0,002) при збереженні ширини виїмки на рівні бровки земляного полотна».</i>	Враховано – абзац 2 п. 7.20 викладено в редакції: <i>«У виїмках, у разі розташування колії на ухилах, менших ніж 0,002, і на площадках глибину кюветів допускається зменшувати до 0,2 м (з подальшим ухилом не менше 0,002) зі збереженням ширини виїмки на рівні бровки земляного полотна».</i>
Розділ 16 Пасажи́рське		а) У п. 8.21 пропонуємо навести норми не тільки для головних та приймально-відправних колій в залежності від швидкостей руху, а також і для інших та під'їзних колій, де можливі до укладання прямі вставки величиною меншою ніж 6,25 м в залежності від схеми укладання. Також для схем укладання стрілочних переводів при паралельному відхиленні бокових колій зазначити, що величина прямої вставки визначається за розрахунком (відповідно до Додатку 3 ВСН 56-78) але повинна бути не менша ніж 12,5 м для головних і приймально-відправних колій, а також до 4,5 м для інших колій в стиснених умовах. Або, як альтернатива зазначити, що допускається укладання прямих вставок між стрілочними переводами згідно Додатку 3 ВСН 56-78, на який є посилання у розділі 2 ДБН В.2.3-19:202Х.	Враховано: Перший абзац викладено в редакції <i>«У разі укладання на головних та приймально-відправних коліях, де передбачений рух поїздів зі швидкостями не більше 120 км/год, двох зустрічних стрілочних переводів, а також і для інших та під'їзних колій, де можливі до укладання прямі вставки величиною меншою ніж 6,25 м в залежності від схеми укладання між стиками рамних рейок має бути улаштована пряма вставка довжиною не менше 12,5 м, а у стиснених умовах – не менше 6,25 м».</i> Додано останній абзац: <i>«Допускається укладання прямих вставок між стрілочними переводами згідно з Додатком 3 ВСН 56-78».</i>
		б) п. 8.22 пропонується викласти в наступній редакції: <i>«Колії і стрілочні переводи, що укладаються чи переукладаються на дерев'яних шпалах або брусах закріплюються від уgonу за типовими схемами».</i>	Враховано – п. 8.22 викладено в редакції: <i>«Колії і стрілочні переводи, що укладаються чи переукладаються на дерев'яних шпалах або брусах, необхідно закріплювати від уgonу за типовими схемами».</i>
		П. 16.7 пропонується викласти в наступній редакції:	Враховано в скоригованій редакції: <i>«Пасажи́рські платформи у межах усієї дільниці обертання</i>

господарство		<p>Пасажирські платформи у межах усєї дільниці обертання приміських поїздів слід проектувати однотипними – високими або <i>низькими</i>.</p> <p>Варіант будівництва високих пасажирських платформ необхідно розглядати у комплексі з іншими варіантами підвищення пропускної спроможності дільниці у разі прибуття на головну пасажирську станцію в розрахунковий час чотирьох і більше пар приміських поїздів.</p> <p>Біля колій, призначених для технічного обслуговування вагонів пасажирських поїздів далекого сполучення, проектується низькі платформи. Допускається спорудження високої платформи, конструкція якої повинна забезпечувати можливість виконувати двосторонній огляд та ремонт ходової частини вагонів, які стоять біля платформи.</p> <p>Опори високих пасажирських платформ необхідно розташовувати на відстані не менше ніж 2120 мм від осі колії.</p> <p>Конструкція високих, середніх платформ повинна передбачати улаштування уздовж них закритих поздовжніх дренажів для пропускання і відводу води.</p> <p>За необхідності, у межах пасажирських платформ на станціях та перегонах проектується поздовжній водовідвід (лоток, дренаж із лотком) між платформою і колією. Конструкція цих платформ повинна забезпечувати розташування водовідводу у зазначеному місці та можливість виконання колійних робіт із застосуванням машин.</p>	<p>приміських поїздів необхідно проектувати однотипними – високими, середніми або низькими. Варіант будівництва високих пасажирських платформ необхідно розглядати у комплексі з іншими варіантами підвищення пропускної спроможності дільниці у разі прибуття на головну пасажирську станцію в розрахунковий час чотирьох і більше пар приміських поїздів.</p> <p>Біля колій, призначених для технічного обслуговування вагонів пасажирських поїздів далекого сполучення, проектується низькі платформи. Допускається спорудження високої платформи, конструкція якої повинна забезпечувати можливість виконувати двосторонній огляд та ремонт ходової частини вагонів, які стоять біля платформи.</p> <p>Опори високих пасажирських платформ необхідно розташовувати на відстані не менше ніж 2120 мм від осі колії.</p> <p>Конструкція високих та середніх платформ повинна передбачати улаштування уздовж них закритих поздовжніх дренажів для пропускання і відводу води.</p> <p>За необхідності у межах пасажирських платформ на станціях і перегонах проектується поздовжній водовідвід (лоток, дренаж із лотком) між платформою і колією. Конструкція цих платформ повинна забезпечувати розташування водовідводу у зазначеному місці та можливість виконання колійних робіт із застосуванням машин».</p>
Розділ 22 Електрифікація		<p>п. 22.32 При проектуванні водовідводу в виїмках необхідно керуватися п.7.20 ДБН В.2.3-19:202X , а саме: глибину кюветів слід приймати не менше 0,6 м, а ширину по дну - 0,4 м. Крутизну укосів кюветів слід призначати з польового боку</p>	<p>Враховано – 3-й абзац п. 22.32 доповнено зазначеним роз'ясненням і викоалено в редакції: Для нових залізничних ліній габарит опор у виїмках і на нульових місцях, складених суглинками, глинами і скельними ґрунтами, що</p>

			<p>рівною крутизні укосів з польової сторони, а з боку колії - 1:1,5. Таким чином, при рівній крутизні укосів з польової сторони та з боку колії, ширина кювету поверху складає 2,2 м.</p> <p>Згідно п. 7.7 та таблиці 7.1 ДБН В.2.3-19:202X, ширина основної площадки земляного полотна для ліній I та II категорії складає 3,8 м. Тобто, загальна ширина земляного полотна з водовідводами складає 6,0 м.</p> <p>При улаштуванні опор контактної мережі необхідно дотримуватися вимог п.22.32 ДБН В.2.3-19:202X, а саме: опори у виїмках та на нульових місцях встановлювати поза існуючими водовідводами з польової сторони, тобто на відстані мінімум 6 м від вісі колії. Разом з тим, вимоги п. 22.32 потребують встановлення опор на відстані до 5,7 м залежно від товщини захисного шару у верхній частині земляного полотна поза цим шаром; збільшення допускаються за відповідного обґрунтування, таким чином опора завжди потрапляє на укос кювету з польової сторони (дивись креслення, додаток 1).</p> <p>Просимо дати роз'яснення щодо одночасного виконання вимог розділів 7 Земляне полотно (пп.7.7, 7.20) та 22 Електрифікація (п.22.32) в частині улаштування водовідводів та установки або переустановки опор контактної мережі.</p>	<p>легко вивітрюються, приймається до 5,7 м залежно від товщини захисного шару у верхній частині земляного полотна поза цим шаром; збільшення допускаються за відповідного обґрунтування, зокрема, у разі потрапляння опори у водовідвід під час проектування поперечного профілю. На насипах, складених перерахованими вище ґрунтами, габарит опор повинен бути не менше ніж 3,5 м.</p>
5	Розділ 8 Верхня будова колії	Служба колії регіональної філії «Придніпровська залізниця» АТ «Укрзалізниця», на №ЦП-5/4561 від 12.09.2023	<p>В ДБН В.2.3-19:202X вимоги до конструкції верхньої будови колії залежно від категорії колії та умов експлуатації, що наведені в таблиці 8.1, не відповідають вимогам ДСТУ 9002:2020 (таблиця 2 - Вимоги до конструкції та елементів верхньої будови колії після реконструкції та капітального ремонту), що може призвести до невідповідності до діючої нормативної документації розробленої проектно-кошторисної документації з ремонту колії.</p>	<p>Враховано – табл. 5.1, 8.1, 8.2 приведені у відповідність до ДСТУ 9002:2020 – див. п.11 Протоколу (п. 5.2 додатку до листа №ЦП-7/3753 від 14.12.2023)</p>

			Такі ситуації вже мали місце при використанні в роботі ДБН В.2.3-19:2018. В цих двох нормативних документах всі вимоги до конструкції верхньої будови колії повинні бути ідентичними.	
6	Розділ 2 Нормативні посилання	Департамент будівель та споруд АТ «Укрзалізниця», №ЦБС-18/911 від 11.09.2023	1. У розділі 2 «Нормативні посилання» перевірити чинність нормативних документів, на які йде посилання у проекті ДБН: ДСТУ Б В.2.5-38:2008 Інженерне обладнання будинків і споруд. Улаштування блискавко-захисту будівель і споруд (ІЕС 62305:2006, NEQ) (недіючий); ДБН В.2.4-8:2014 Визначення розрахункових гідрологічних характеристик (недіючий); ДБН В.2.3-14:2006 Споруди транспорту. Мости та труби. Правила проектування (частково скасовано); ГСТУ 45.016-2000 Споруди зв'язку підземні. Загальні вимоги до захисту від корозії; СНиП 2.05.07-91 Промисловий транспорт (частково скасовано);	Враховано – чинність нормативних документів перевірена, недіючі вилучені
			2. Нумерація сторінок не співпадає з заявленим переліком у змісті проекту ДБН.	Буде враховано під час редагування остаточної редакції
7	Розділ 25 Сигналізація, централізація та блокування (СЦБ) Розділ 26 Телекомунікації	Департамент автоматики та телекомунікацій АТ «Укрзалізниця», №ЦШ-15/887 від 15.09.2023	Зауваження і пропозиції наведені у додатку 1 до листа №ЦШ-15/887 від 15.09.2023 як правки тексту файлу у форматі DOC.	Враховано – викладено в запропонованій ЦШ редакції
			Зауваження і пропозиції наведені у додатку 2 до листа №ЦШ-15/887 від 15.09.2023 як примітки до тексту файлу у форматі DOC: 26.1 Для виконання мережею залізниць транспортних функцій , вона повинна бути обладнана відповідними системами оперативно-технологічного і загальнотехнологічного електров'язку , які мають забезпечувати обмін мовною інформацією і даними . ПЄД 1. Розділ залишився без актуалізації та відповідного коригування із застарілих документів 2008 року (ДБН В.2.3-19-2008) та 2018 року (ДБН В.2.3-19:2018). Не враховує актуальну структуру акціонерного товариства «Українська залізниця» з підрозділами на регіональні філії, філії, структурні та відокремлені підрозділи АТ	Враховано частково – перший абзац п.26.1 відповідно до визначень Закону України «Про залізничний транспорт» викладено редакції: «Для виконання мережею залізничного транспорту транспортних послуг, вона повинна бути обладнана відповідними системами оперативно-технологічного і загальнотехнологічного електров'язку, поїзного та станційного радіов'язку, які мають забезпечувати обмін інформацією між відповідними абонентами»

			<p>«Укрзалізниця».</p> <p>ПЄД 2. Не враховано положення Правил технічної експлуатації залізниць України у частині вимог до організації проводового оперативно-технологічного зв'язку та технологічного радіозв'язку.</p> <p>ПЄД 3. Використовуються не унормовані визначення «мережею залізниць» та «транспортні функції», що доцільно привести у відповідність до термінів та визначень Закону України «Про залізничний транспорт».</p> <p>ПЄД 4. Системи оперативно-технологічного та загально-технологічного зв'язку повинні забезпечувати обмін даними, що наразі не передбачено нормативними документами.</p>	
			<p>- перегінний зв'язок (ПЗ) для переговорів працівників, що знаходяться на перегоні, з черговими на станціях, що обмежують перегін, а також із диспетчерами ПДЗ, ЕДЗ, ЛПЗ, СДЗ, телефоністкою;</p> <p>ПЄД 5. Використовується одне й те саме скорочення «ПЗ» для двох різних видів зв'язку – постанційного зв'язку та перегінного зв'язку, що недопустимо.</p>	<p>Враховано – аббревіатуру перегінного зв'язку змінено з «ПГ» на «ПГЗ».</p>
			<p>- дуплексний поїзний радіозв'язок (ДПРЗ) для ділянок із швидкостями руху понад 140 км/год.</p> <p>ПЄД 6. Визначено необхідність організації дуплексного поїзного радіозв'язку (ДПРЗ), що наразі не передбачено нормативними документами.</p>	<p>Враховано – абзац вилучено</p>
			<p>На окремих ділянках залізничних ліній за завданням замовника можуть передбачатися такі види зв'язку:</p> <p>- магістральний зв'язок нарад (МЗН) - для проведення керівництвом Укрзалізниці оперативних нарад із працівниками управлінь, дирекцій перевезень і станцій залізниць. Здійснюється по каналах зв'язку, до яких підключені спеціальні студії нарад;</p> <p>- дорожній зв'язок нарад (ДЗН) - для оперативних нарад працівників управлінь залізниць, дирекцій перевезень і станцій;</p> <p>- дорожній розпорядчий зв'язок (ДРЗ) - для службових переговорів чергових розпорядчих</p>	<p>Враховано - текст від абзацу «На окремих ділянках залізничних ліній...» до абзацу «радіозв'язок начальника пасажирського поїзду з лінійними бюро щодо розподілу і використання місць на пасажирські поїзди (РЗЛБК)» приведено у відповідність до п. 6.4 ПТЕ та викладено в редакції:</p> <p>«Окрім того, на залізницях мають бути магістральний, дорожній, квитково-диспетчерський, інформаційно-обчислювальний, місцевий та інші види телефонного зв'язку для керування рухом поїздів, продажем квитків і роботою дільничних підрозділів».</p>

		<p>відділів служб перевезень залізниць із черговими в дирекціях перевезень та на станціях, а також із стиковими пунктами залізниць;</p> <ul style="list-style-type: none"> - диспетчерський внутрішньостанційний (ДВСЗ) - для зв'язку диспетчера на великих станціях з іншими працівниками; - зв'язок транспортної воєнізованої охорони (ЗТВ) - для переговорів працівників ВОХР з питань забезпечення охорони залізничних об'єктів; - ремонтно-оперативний радіозв'язок (РОРЗ); - радіозв'язок начальника пасажирського поїзду з лінійними бюро щодо розподілу і використання місць на пасажирські поїзди (РЗЛБК). <p>При впровадженні системи автоматизованого диспетчерського управління рухом поїздів необхідно підводити канали диспетчерського оперативно-технологічного зв'язку до пункту автоматизованого диспетчерського управління. ПСД7. Визначається: «На окремих ділянках залізничних ліній за завданням замовника можуть передбачатися такі види зв'язку: ...» (дорожній зв'язок нарад, дорожній розпорядчий зв'язок, диспетчерський внутрішньостанційний зв'язок, зв'язок транспортної воєнізованої охорони, зв'язок транспортної міліції, ремонтно-оперативний радіозв'язок, радіозв'язок начальника пасажирського поїзду з лінійними бюро), що не відповідає відповідним положенням Правил технічної експлуатації залізниць України.</p>	
		<p>Види зв'язку на залізничних під'їзних коліях встановлюються завданням на проєктування. ПСД 8. Визначено, що «Види зв'язку на залізничних під'їзних коліях встановлюються завданням на проєктування». Враховуючи те, що під'їзні колії (залізничні колії, які призначені для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств, організацій та установ у взаємодії із залізничним транспортом загального користування) не належать до залізничного транспорту загального користування (АТ «Укрзалізниця»), відповідно організація необхідних видів зв'язку повинна визначатись</p>	<p>Враховано – викладено у редакції: «Види зв'язку на залізничних під'їзних коліях встановлюються балансоутримувачем».</p>

			<p>балансоутримувачем цих під'їзних колій (а не АТ «Укрзалізниця» з її поділом на господарства перевезень (Д), колії та споруд (П), сигналізації та зв'язку (Ш), електрифікації та електропостачання (Е) тощо).</p>	
			<p>26.2 Для оперативного управління технологічним процесом роботи залізничних станцій передбачаються такі види станційного оперативно-технологічного зв'язку:</p> <ul style="list-style-type: none"> - двобічний парковий зв'язок на станціях із маневровою роботою (ДПЗ); - станційний радіозв'язок (СРЗ); - зв'язок гучномовного сповіщення (ЗГС); - інформаційний зв'язок; - промислове телебачення (телевізійне відеоспостереження). <p>Для оперативного управління технологічним процесом обслуговування пристроїв електропостачання виділяються два фізичні канали зв'язку для системи телемеханіки господарства електропостачання, а також передбачається ремонтно-оперативний радіозв'язок бригад контактної мережі і районів електропостачання з енергодиспетчером.</p> <p>ПЄД 9. В пункті 26.2 Розділу телекомунікації серед вимог до проводового станційного оперативно-технологічного зв'язку зазначені:</p> <ul style="list-style-type: none"> - станційний радіозв'язок (СРЗ) – не є проводовим оперативно-технологічним зв'язком; - інформаційний зв'язок – не є унормованим видом зв'язку, не має стосунку до станційного оперативно-технологічного зв'язку; - промислове телебачення – не є унормованим видом зв'язку, не має стосунку до станційного оперативно-технологічного зв'язку. 	<p>Враховано – перший абзац п.26.2 приведено у відповідність до пп. 6.41, 6.43 ПТЕ і викладено в редакції:</p> <p>«Для оперативного управління технологічним процесом роботи залізничних станцій передбачаються такі види станційного зв'язку:</p> <ul style="list-style-type: none"> - стрілочний зв'язок; - станційний радіозв'язок; - пристрої двостороннього паркового зв'язку; - зв'язок для інформування пасажирів»
			<p>26.3 Пристрої станційного і поїзного зв'язку та радіозв'язку на станціях і диспетчерських дільницях обладнуються системою документованої реєстрації переговорів.</p> <p>ПЄД 10. Не є унормованим і зрозумілим визначенням</p> <p>ПЄД 11. Визначаються вимоги до встановлення систем</p>	<p>Враховано частково – п. 26.3 приведено у відповідність до п.6.44 ПТЕ і викладено в редакції:</p> <p>«Поїзний міжстанційний зв'язок на прикордонних станціях, а також пристрої поїзного і станційного радіозв'язку на станціях та диспетчерських</p>

		<p>документованої реєстрації переговорів, що не відповідають вимогам Правил технічної експлуатації залізниць України.</p>	<p>ділянках повинні обладнуватись системою документованої реєстрації переговорів»</p>
		<p>26.4 Ємність вузлів комутації визначається згідно з вимогами п. 5.9 цих норм.</p> <p>ПЄД 12. Не є зрозумілим зв'язок вимог проекту ДБН «Споруди транспорту. Залізничі колії 1520 мм. Норми проектування. ДБН В.2.3-19:202X» до визначення ємності вузлів комутації мережі загально-технологічного зв'язку залізничного транспорту України (пункт 26.5 Розділу телекомунікації).</p> <p>Пункт 5.10 ДБН «Споруди транспорту. Залізничі колії 1520 мм. Норми проектування. ДБН В.2.3-19:202X» не містить вимог до визначення ємності місцевих автоматичних телефонних станцій та монтованої ємності комутаційних станцій загально-технологічного зв'язку.</p>	<p>Враховано – останні абзаци п. 26.4 і п.26.5 вилучено.</p>
		<p>26.6 Обладнання цифрових систем комутації з можливістю виходу на телефонну мережу загального користування повинно забезпечувати обмін інформацією документального електрозв'язку.</p> <p>ПЄД 13. Міститься ненормована вимога щодо забезпечення обміну інформацією документованого електрозв'язку</p>	<p>Враховано – п. 26.6 викладено у редакції: «Обладнання цифрових систем комутації можуть мати вихід на телефонну мережу загального користування».</p>
		<p>26.7 В якості ліній зв'язку використовуються кабельні лінії.</p> <p>ПЄД 14. Міститься необґрунтоване обмеження щодо використання виключно кабельних ліній зв'язку для організації ліній зв'язку (для забезпечення роботи цифрової транспортної мережі зв'язку і інформаційних систем АТ «Укрзалізниця» можуть застосовуватись радіорелейні лінії зв'язку, канали супутникового зв'язку тощо).</p>	<p>Враховано частково – викладено в редакції: «Як лінії зв'язку використовуються кабельні лінії, які проходять вздовж залізниць та які допускається використовувати одночасно для декількох видів оперативно-технологічного зв'язку».</p>
		<p>Нові кабельні лінії дальнього зв'язку для організації каналів магістрального зв'язку на головних напрямках передбачаються з використанням волоконно-оптичних кабелів і цифрових систем передачі.</p> <p>ПЄД 15. неунормоване визначення</p>	<p>Враховано – із 2 абзацу п. 26.7 вилучено «дальнього зв'язку»</p>
		<p>Марка кабельних ліній дальнього зв'язку вибирається з урахуванням захисту їх від впливу корозії і електромагнітних полів високої напруги та перспективи електрифікації дільниці.</p>	<p>Враховано – «марку» замінено на «тип», «дальній зв'язок» вилучено, абзац викладено у редакції: «Тип кабельних ліній необхідно обирати з урахуванням їх захисту від корозії і впливу</p>

			<p>ПЄД 16. неунормоване визначення</p>	<p>електромагнітних полів високої напруги та перспективи електрифікації дільниці».</p>
			<p>Для організації з'єднувальних ліній між комутаційними станціями в межах залізничного вузла використовуються малоемні кабелі з ущільненням їх багатоканальними системами передачі.</p> <p>ПЄД 17. незрозумілий абзац</p>	<p>Враховано – незрозумілий абзац вилучено.</p>
			<p>26.11 Апаратура вузлів зв'язку розміщується в окремих службово-технічних будівлях зв'язку (будинках зв'язку).</p> <p>Апаратуру вузлів зв'язку управлінь залізниць і дирекцій залізничних перевезень допускається розміщувати в спеціально пристосованих приміщеннях адміністративно-управлінських будівель.</p> <p>Апаратура вузлів зв'язку дільничних і великих залізничних станцій, підсилювальних та регенераційних пунктів, що не обслуговуються, розміщується в об'єднаних постах електричної централізації і зв'язку та пасажирських будівлях, в окремих випадках допускається розміщувати в пристосованих приміщеннях службово-технічних будівель станцій.</p> <p>ПЄД 18. Не є зрозумілими і обґрунтованими вимоги пункту 26.11 щодо розміщення апаратури вузлів зв'язку і регенераційних пунктів, що не обслуговуються.</p>	<p>Враховано частково – вилучено «що не обслуговуються», додано «може», викладено у редакції:</p> <p>«Апаратура вузлів зв'язку дільничних і великих залізничних станцій, підсилювальних та регенераційних пунктів може розміщуватись в об'єднаних постах електричної централізації і зв'язку та пасажирських будівлях, в окремих випадках допускається розміщувати в пристосованих приміщеннях службово-технічних будівель станцій».</p>
			<p>26.12 Вузли зв'язку залізничного транспорту за надійністю електропостачання належать до особливої групи першої категорії електроспоживачів, окрім підземних і регенераційних пунктів, що не обслуговуються, які належать до електроспоживачів третьої категорії.</p> <p>Електрична енергія до вузла зв'язку підводиться від двох незалежних джерел (основного та резервного) змінного струму напругою 230 В або 380 В гарантованого живлен-</p>	<p>Враховано частково – абзац «У магістральному...» викладено в редакції:</p> <p>«У магістральному, дорожньому та відділкових вузлах зв'язку та у вузлах транспортної мережі АТ «Укрзалізниця», в яких передбачається організація і переключення групових трактів і каналів магістрального і дорожнього зв'язку, необхідно встановлювати резервне джерело змінного струму (стаціонарну резервну електростанцію)».</p>

			<p>ня з допустимими відхиленнями мінус 10 % і плюс 5 % від зазначених величин із частотою 50+2 Гц.</p> <p>У магістральному, дорожньому та відділкових (адміністрації залізничних перевезень) мережних вузлах зв'язку, а також в основних вузлах первинної мережі електрозв'язку, в яких передбачається організація і переключення групових трактів і каналів магістрального і дорожнього зв'язку, встановлюється резервне джерело змінного струму (стаціонарна резервна електростанція).</p> <p>ПЕД 19. Пункт 26.12 Розділу телекомунікації містить неунормовані визначення «магістрального, дорожнього та відділкового (адміністрації залізничних перевезень) мережних вузлів зв'язку», а також визначення «основні вузли первинної мережі електрозв'язку».</p>	
			<p>26.13 Технічна експлуатація споруд електрозв'язку передбачається з урахуванням її автоматизації та централізації.</p> <p>Для забезпечення процесів технічної експлуатації станційних та лінійних споруд зв'язку будуються виробничі бази технічного обслуговування та ремонту.</p> <p>Організацію лінійно-виробничих дільниць технічного обслуговування засобів зв'язку рекомендується здійснювати з урахуванням:</p> <ul style="list-style-type: none"> - групування засобів за однотипністю їх елементної бази; - групування технічних засобів за призначенням залежно від ієрархічного рівня організації зв'язку; - рівня автоматизації технічного обслуговування засобів зв'язку. <p>ПЕД 20. Не є зрозумілою вимога пункту 26.13 «Технічна експлуатація споруд електрозв'язку передбачається з урахуванням її автоматизації та централізації» (за визначенням Закону України «Про електронні комунікації» споруди електронних комунікацій – це будівлі, контейнери,</p>	<p>Враховано – «споруди» замінено на «пристрої», інформацію про лінійно-виробничі дільниці вилучено, викладено у редакції:</p> <p>«Технічна експлуатація пристроїв електрозв'язку передбачається з урахуванням її автоматизації та централізації.</p> <p>Для забезпечення процесів технічної експлуатації станційних та лінійних пристроїв зв'язку необхідно будувати виробничі бази технічного обслуговування та ремонту».</p>

			<p>вежі, щогли, опори, антенно-фідерні пристрої, лінії зовнішнього електропостачання, кабельна каналізація електронних комунікаційних мереж, інші станційні та лінійно-кабельні споруди, будинкові розподільні мережі, що використовуються для організації електронних комунікаційних мереж).</p> <p>Не є зрозумілим зв'язок вимог проекту ДБН «Споруди транспорту. Залізничі колії 1520 мм. Норми проектування. ДБН В.2.3-19:202Х» до визначення вимог до організації лінійно-виробничих ділянок технічного обслуговування засобів зв'язку</p> <p>Не є зрозумілою вимога пункту 26.13 Розділу телекомунікації щодо будівництва виробничих баз технічного обслуговування та ремонту для забезпечення процесів технічної експлуатації станційних та лінійних споруд зв'язку.</p> <p>Не є зрозумілою вимога пункту 26.13 Розділу телекомунікації щодо групування засобів за однотипністю їх елементної бази (резистори, конденсатори, транзистори, мікросхеми тощо).</p>	
8	Розділ 22 Електрифікація	Департамент електрифікації та електропостачання АТ «Укрзалізниця», №ЦЕ9/1176 від 18.09.2023	<p>В п.22.8 викласти друге речення в наступній редакції: «При техніко-економічному обґрунтуванні з урахуванням можливої інтенсивності рекуперації, вартості електричної енергії та електровозів з рекуперативним гальмуванням та іншими факторами для прийому надлишкової енергії рекуперації на ділянках постійного струму слід встановлювати випрямно-інверторні агрегати».</p> <p>В п.22.9 після слів: «Розрахункова маса інших поїздів у пакеті встановлюється середньою з 25 % загальної кількості поїздів,» додати «що обертаються на ділянці,», далі за текстом.</p> <p>В таблиці 22.1: - виключити проводи: багатодрововий біметалевий сталемідний, бронзовий, сталемідний; - додати проводи: контактний бронзовий, багатодрововий бронзовий</p> <p>В останньому абзаці п.22.10 виправити п.21.9</p>	<p>Враховано – друге речення викладено в редакції: «Урахування можливої інтенсивності рекуперації, вартості електричної енергії та електровозів з рекуперативним гальмуванням та іншими факторами для прийому надлишкової енергії рекуперації на ділянках постійного струму допускається за умови техніко-економічного обґрунтування. У цьому випадку необхідно встановлювати випрямно-інверторні агрегати».</p> <p>Враховано – додано</p> <p>Враховано – виключено проводи багатодрововий біметалевий сталемідний, бронзовий, сталемідний, додано проводи контактний бронзовий, багатодрововий бронзовий. Допустимі температури визначені з урахуванням КЛТР</p> <p>Враховано – виправлено</p>

			та п.21.6 на п.22.9 та п.22.6 відповідно.	
			В другому абзаці п.22.13 виправити п.21.7 та п.21.11 на п.22.7 та п.22.11 відповідно.	Враховано – виправлено
			В передостанньому абзаці п.22.24 після слів: «а також колях депо допускається застосування» додати «компенсованої», далі за текстом.	Враховано – додано
			Друге речення першого абзацу п.22.30 викласти в редакції: «На багатоколійних перегонах і на станціях передбачаються металеві жорсткі поперечини».	Враховано – викладено в запропонованій редакції
			Перше речення другого абзацу п.22.31 викласти в редакції: «Опори живлячих ліній, опори жорстких поперечин допускається проектувати сталевими оцинкованими».	Враховано – викладено в запропонованій редакції
			В п.23.13 після слів «проводи марки АС» додати «або самонесучі ізольовані проводи».	Враховано – додано
9	Розділ 18 Локомотивне господарство	Департамент локомотивного господарства АТ «Укрзалізниця», №ЦТ-09/3547 від 28.09.2023	1. По тексту поняття «залізниця» замінити на «регіональна філія».	Враховано частково – в місцях, де доречно за змістом, замінено на «мережі залізниць».
			2. Розділ 18. «Локомотивне господарство» передбачає вимоги до будівель і споруд для ремонту та обслуговування локомотивів, електропоїздів, дизель-поїздів. Враховуючи спеціалізацію діяльності локомотивного господарства АТ «Укрзалізниця», а також наявність функціональної вертикалі приміських пасажирських перевезень з приписним парком моторвагонного рухомого складу та власним комплексом виробничих потужностей, доцільно викласти в ДБН окремі вимоги до проектування, будівництва, реконструкції тощо об'єктів господарства приміських пасажирських перевезень.	Враховано: - після п.18.1 додано п.18.2 (з подальшою перенумерацією): «Виробничо-технологічні об'єкти господарства пасажирських перевезень, у т.ч. приміських, до яких приписаний моторвагонний склад, повинні відповідати вимогам цього розділу»; - до п. 18.3 додано абзац: у п.16.66 розділу 16 «Пасажирське господарство» до «пасажирських вагонів» додано «і моторвагонного рухомого складу»
			3. П. 18.2, п. 18.13. Замінити поняття «поїзний локомотив» на «магістральний локомотив».	Враховано – замінено
			4. П. 18.3. Необхідно переглянути редакцію пункту в частині доцільності класифікації депо за родом діяльності та їх відповідної характеристики,	Враховано – п. 18.4 (після перенумерації 18.5) викладено в редакції: «18.4 Депо мають забезпечувати сервісне та

			<p>враховуючи, що стратегія розподілу інфраструктури локомотивного господарства на ремонт та експлуатацію буде визначатися після прийняття нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт». Крім того, види ТО (ТО-2, ТО-3, ТО-4, ТО-5, ТО-6) і ПР (ПР-1, ПР-2, ПР-3) властиві для планово-попереджувальної системи ремонтів і технічного обслуговування застарілих серій локомотивів виготовлених в основному у період СРСР та абсолютно не відповідають принципам утримання нових локомотивів. Наприклад, в системі обслуговування тепловозів серії ТЕ33АС, які експлуатуються АТ «Укрзалізниця», відсутні вищевказані ТО і ПР. Зауваження урахувати далі по тексту в пунктах 18.7, 18.8, 18.9, 18.11, 18.12.</p> <p>Редакція пункту має бути актуалізована з урахуванням перспектив оновлення локомотивного парку АТ «Укрзалізниця» сучасними електровозами і тепловозами та відповідати Директивам ЄС в частині вимог до проектування виробничо-технологічних об'єктів для обслуговування таких локомотивів.</p>	<p>технічне обслуговування, поточні ремонти приписаних до них електровозів, тепловозів, електро- чи дизель-поїздів.</p> <p>Род діяльності за можливістю забезпечувати сервісне та технічне обслуговування, поточні ремонти та спеціалізація за їх забезпеченням для електровозів, тепловозів, електро- чи дизель-поїздів повинні визначатись на підставі техніко-економічних розрахунків.</p> <p>Депо, визначені як база для задоволення потреб у поточних ремонтах, повинні мати можливість їх забезпечення не тільки для власних потреб, а й інших депо мережі залізниць.</p> <p>Виробничо-технологічні об'єкти господарства пасажирських перевезень, у т.ч. приміських, до яких приписаний моторвагонний склад, повинні відповідати вимогам цього розділу».</p> <p>П 18.8 вилучено, пп. 18.7, 18.9, 18.11, 18.12 викладено в редакції:</p> <p>«18.7 (18.8) У депо необхідно передбачати механізовані пристрої, ділянки з відповідним устаткуванням, ремонтні позиції, виробничі приміщення, місця екіпірування, які повинні забезпечувати технологічні процеси з екіпірування, технічного обслуговування, поточного ремонту, передбачені для локомотивів і моторвагонного рухомого складу, що обслуговується.</p> <p>18.9 Кількість ремонтних позицій, виробничих приміщень і устаткування необхідно визначати розрахунком, виходячи з прийнятого режиму роботи ремонтних підрозділів депо, устаненого лінійного пробігу локомотивів, норм їх пробігу між ТО і ПР та простою на них.</p> <p>Під час розрахунку кількості ремонтних позицій і основного устаткування, потрібного для виконання ТО і ПР, необхідно враховувати нерівномірне надходження локомотивів і</p>
--	--	--	--	--

			<p>моторвагонного рухомого складу на ремонт, різниця обсягів робіт на кожному ТО і ПР, потреб у у виконанні робіт з ліквідації наслідків відмов локомотивів і моторвагонного рухомого складу під час експлуатації і з підготовки рухомого складу до сезонної експлуатації.</p> <p>18.11 Під час проєктування необхідно надавати перевагу об'єднанню технічного обслуговування локомотивів з екіпіруванням та їх виконанню на закритих позиціях.</p> <p>18.12 Кількість окремих місць екіпірування і технічного обслуговування локомотивів необхідно визначати з урахуванням нерівномірності підведення локомотивів, норм часу на екіпірування і технічне обслуговування.</p> <p>Екіпірувальні пристрої повинні забезпечувати екіпірування одночасно не менше двох локомотивів, розміщених на суміжних коліях.</p>	<p>моторвагонного рухомого складу на ремонт, різниця обсягів робіт на кожному ТО і ПР, потреб у у виконанні робіт з ліквідації наслідків відмов локомотивів і моторвагонного рухомого складу під час експлуатації і з підготовки рухомого складу до сезонної експлуатації.</p> <p>18.11 Під час проєктування необхідно надавати перевагу об'єднанню технічного обслуговування локомотивів з екіпіруванням та їх виконанню на закритих позиціях.</p> <p>18.12 Кількість окремих місць екіпірування і технічного обслуговування локомотивів необхідно визначати з урахуванням нерівномірності підведення локомотивів, норм часу на екіпірування і технічне обслуговування.</p> <p>Екіпірувальні пристрої повинні забезпечувати екіпірування одночасно не менше двох локомотивів, розміщених на суміжних коліях.</p>
		<p>5. П. 18.4. Для визначення умов проєктного загального обсягу роботи депо при проєктуванні закладені вимоги відповідних нормативно-правових актів часів СРСР, що не відповідають пробіжним нормам та характеру експлуатації сучасних локомотивів.</p>	<p>Враховано – другий абзац п. 18.4 викладено в редакції «Загальний обсяг роботи депо для електричної та тепловозної тяги повинен визначатись за умови обсягів пробігу приписаних до нього локомотивів та моторвагонного складу».</p>	
		<p>6. П. 18.17. Необхідно зазначити мету необхідності застосування на деповських коліях промислового телебачення, враховуючи забезпечення різноманітного функціоналу вказаного обладнання в залежності від його комплектації.</p>	<p>Враховано – замість «промислового телебачення» вказано «засобами відеоспостереження та відеореєстрації»</p>	
		<p>7. П. 18.13, п. 18.14. Забезпечення піском на залізницях ЄС виконується у якості аутсорсингової послуги, що різко зменшує операційні витрати та виключає необхідність будувати і утримувати власні потужності для підготовки та зберігання піску. В проєкт ДБН закладені фактично перевитрати коштів на рівні</p>	<p>Не враховано – потужності для підготовки та зберігання піску мають бути наявними незалежно від того, в кого на балансі, в аренді або у власності вони знаходяться. Аутсорсингові компанії повинні мати потужності, передбачені ДБН.</p>	

			проектування.	
			8. П. 18.20. Вимоги щодо пунктів зміни локомотивних бригад, а також кімнат і будинків відпочинку локомотивних бригад носять декларативний характер з точки зору реального проектування, оскільки не містять розрахункових норм.	Враховано – останній абзац п.18.20 викладено в редакції: «У разі роботи бригад з відпочинком у пункті обороту локомотивів чи зміни бригад у зазначених пунктах за наявності навколо них цивільної інфраструктури, здатної забезпечити відпочинок, кімнати чи будинки відпочинку локомотивних бригад допускається не передбачати».
10	Філія «Відомча воєнізована охорона» АТ «Укрзалізниця», на «ЦП-5/5799 від 12.10.2023		в розділ 8 нормативний документ СНиП II-44 пропонується замінити ДБН В.2.3-27:2023, який набуває чинності з 01.01.2024;	Враховано – з розділу 2 вилучено СНиП II-44, в розділи 2 і 11 додано ДБН В.2.3-27:2023
		розділ 9 доповнити новими абзацами такого змісту: «Залізничні мости, розташовані у лісових масивах, обрамляються мінералізованою смугою шириною не менше ніж 1,4 м по зовнішньому периметру смуги відведення.	Враховано – додано у п.9.3	
		На мостах з дерев'яними конструкціями й опорами простір між контррейками або спеціальними брусками покривається дощатим настилом, на який насипають жорстку або гравій, а простір між колійними рейками і контррейками (або брусом) - покрівельною сталлю.	Враховано – додано п. 10.26	
		На мостах з металевими конструкціями і дерев'яними опорами зазначені покриття влаштовуються під усіма опорами в усі боки від них на відстані від 2 до 5 м (залежно від висоти опор)».	Враховано – додано п. 10.27	
		в пункті 11.8 слова «пристрої пожежогасіння» замінити словами «системи протипожежного захисту та засоби пожежогасіння»;	Враховано – замінено	
		розділ 12.1 доповнити новим абзацом такого змісту: «На станціях і базах відстою вагонів, що мають понад три колії, через кожні 150 м обладнуються міжшпальні лотки для прокладання щонайменше двох рукавних ліній під рейками в кожному лотку. Кількість лотків визначається	Враховано – до розділу 12.1 додано п.12.1.7: «12.1.7 На станціях і базах відстою вагонів, що мають понад три колії, через кожні 150 м необхідно обладнувати міжшпальні лотки для прокладання під рейками в кожному лотку щонайменше двох рукавних ліній з напірних пожежних рукавів	

			залежно від витрат води на зовнішнє пожежогасіння. За наявності десяти і більше колій через кожні 150 м прокладаються сухотруби діаметром 77 мм з улаштуванням пожежних кранів. Сухотруби прокладаються не менше ніж через п'ять колій. Пожежний кран обладнується заглушкою.»;	діаметром 77 мм. Кількість лотків необхідно визначати залежно від витрат води на зовнішнє пожежогасіння. За наявності десяти і більше колій через кожні 150 м необхідно прокласти сухотруби пожежні діаметром 77 мм з улаштуванням пожежних кранів. Сухотруби необхідно прокласти не менше ніж через п'ять колій. Пожежний кран необхідно обладнувати заглушкою».
			пункт 12.8.38 доповнити новим реченням такого змісту: «Колії для стоянки пожежних поїздів повинні відповідати вимогам Положення про пожежні поїзди на залізницях України.»;	Враховано – п. 12.8.38 доповнено реченням: «Колії для стоянки пожежних поїздів повинні відповідати вимогам НАПБ 02.013», у розділ 2 додано НАПБ 02.013-2006 Положення про пожежні поїзди на залізницях України
			розділ 17 доповнити новим реченням такого змісту: «Для зберігання небезпечних вантажів слід передбачати склади I та II межі вогнестійкості.» та «Майданчики для навантаження і вивантаження небезпечних вантажів повинні розташовуватися на відстані не ближче ніж 50 м від будинків, споруд і колій організованого руху поїздів.»;	Враховано – розділ 17 доповнено п.17.25: «17.25 Для зберігання небезпечних вантажів необхідно передбачати склади I та II межі вогнестійкості. Майданчики для навантаження і вивантаження небезпечних вантажів повинні розташовуватися на відстані не ближче ніж 50 м від будинків, споруд і колій організованого руху поїздів».
			пункт 29.2 в кінці речення доповнити «та ДБН В.2.2-12»;	Враховано – доповнено
			в пункті 29.7 нормативний документ СНиП 2.11.01 змінити на ДБН В.2.2.-43.	Враховано – замінено
11		Департамент колії та споруд АТ «Укрзалізниця», №ЦП-7/3753 від 14.12.2023	У Розділі 2 додати посилання на ДСТУ EN 15273-3:2018 (EN 15273-3:2013 + A12016, IDT) Залізничний транспорт. Габарити. Частина 3. Габарити конструкції.	Враховано – посилання додано
			2. Привести таблицю 5.1 до вимог оновлених таблиць 8.1 і 8.2.	Враховано – таблицю 5.1 приведено у відповідність до вимог оновлених таблиць 8.1 і 8.2
			3. У Примітці 2 до Таблиці 6.1 Розділу 6 виправити слово «категолії» на «категорії».	Враховано – додано
			4. У п. 7.15 Розділу 7 виправити слово «паводків» на «паводків».	Враховано – виправлено
			5. У Розділі 8:	Враховано – перший абзац п. 8.1 викладено в

		<p>5.1 У першому реченні п. 8.1 замінити фразу «реконструкції залізниць» на «реконструкції, капітального ремонту залізниць», також за текстом документа.</p>	<p>редакції: «У разі проєктування та будівництва нових залізничних ліній і додаткових головних колій (других, третіх і четвертих), а також реконструкції залізниць і капітального ремонту колії конструкція ВБК повинна прийматися у вигляді рейко-шпальної решітки, укладеної на баластну призму, розташовану на основній площадці земляного полотна».</p>
		<p>5.2 Таблиці 8.1, 8.2 викласти у редакціях, що додаються.</p>	<p>Враховано – т.8.1 та 8.2 викладено у запропонованій редакції</p>
		<p>5.3 п. 8.8 викласти у редакції: «8.8. Залізничні колії на кривих ділянках з радіусом меншим 800 м доцільно обладнувати рейкозмащувачами. На лініях VI, VII категорій на таких кривих ділянках допускається не обладнувати колію рейкозмащувачами».</p>	<p>Враховано – п.8.8 викладено у запропонованій редакції</p>
		<p>5.4 У п. 8.19 та таблиці 8.4 замінити слова «гостряків» та «гостряками» на «вістряки» та «вістряками» відповідно.</p>	<p>Враховано – замінено</p>
		<p>5.5 У главі «Верхня будова колії на мостах і в тунелях»: 5.5.1 У четвертому абзаці п. 8.25 замінити фразу «більше ніж 40 мм» на «більше ніж 400 мм».</p>	<p>Враховано – замінено</p>
		<p>5.5.2 п. 8.27 викласти у редакції: «Контркутики (контррейки) укладають: - на мостах з їздою на баласті (окрім шляхопроводів), що мають повну довжину понад 50 м або розташованих в кривих радіусом менше 600 м; - на усіх мостах і шляхопроводах з їздою на металевих або дерев'яних поперечках (мостових брусах), безбаластних залізобетонних плитах при довжині мостового полотна понад 5 м або розташованих на кривих радіусом менше 1000 м; - на шляхопроводах з їздою на баласті</p>	<p>Враховано – п.8.27 викладено у запропонованій редакції</p>

			<p>контркутики (контррейки) мають укладатись при повній довжині споруд понад 25 м, а також при розташуванні їх на кривих радіусом менше 1000 м;</p> <ul style="list-style-type: none"> - на ділянках колії, розташованих під шляхопроводами і пішохідними мостами з опорами стійкового типу при відстані від осі колії до грані опори менше 3 м; - у двоколійних тунелях; - на багатоколійних мостах за наявності суцільного баластного корита контркутики (контррейки) дозволяється укладати тільки на крайніх коліях». 	
			<p>5.5.3 Додати наступні пункти: «8.29 Утримання колії на прямих ділянках з підвищенням однієї рейки над другою на 6 мм при їзді на баласті дозволяється на усіх мостах, а при їзді на мостових брусах або безбаластних залізобетонних плитах – тільки на мостах завдовжки не більше 25 м з їздою поверху;</p> <p>8.30 На мостах із БМП на прямих ділянках вісь колії не повинна відхилитися від осі прогонової будови на величину більшу ніж 30 мм; на кривих дійсне відхилення осі колії від проектного не повинно перевищувати 20 мм; при їзді на баласті – дозволяються не більше ніж 50 мм і 30 мм відповідно;</p> <p>8.31 Стики рейок не слід розташовувати над розривами подовжніх балок і над поперечними балками, ближче ніж за 2 м від кінців прогонових будов, а на аркових мостах – від деформаційних швів та замка склепіння. Стики рейок на великих мостах і в тунелях з'єднують тільки шестиотворними накладками».</p>	<p>Враховано – зазначені пп. додано в редакції: 8.29 Утримання колії на прямих ділянках з підвищенням однієї рейки над другою на 6 мм у разі їзди на баласті дозволяється на усіх мостах, а у разі їзди на мостових брусах або залізобетонних плитах безбаластного мостового полотна – тільки на мостах завдовжки не більше 25 м з їздою поверху.</p> <p>8.30 На мостах із БМП на прямих ділянках вісь колії не повинна відхилитися від осі прогонової будови на величину більшу ніж 30 мм; на кривих дійсне відхилення осі колії від проектного не повинно перевищувати 20 мм; при їзді на баласті – дозволяються не більше ніж 50 мм і 30 мм відповідно.</p> <p>8.31 Стики рейок не допускається розташовувати над розривами подовжніх балок і над поперечними балками, ближче ніж за 2 м від кінців прогонових будов, а на аркових мостах – від деформаційних швів та замка склепіння. Стики рейок на великих мостах і в тунелях необхідно з'єднувати тільки шестиотворними накладками.</p>
			<p>6. За текстом усього документа:</p>	<p>Враховано – замінено</p>

		6.1 Замінити слова «проект», «проектування» тощо на «проект», «проектування» тощо у всіх відмінках;	
		6.2 Привести посилання на категорії залізничних ліній (колій), а також розподіл матеріалів у відповідність до таблиць 5.1, 8.1, 8.2;	Враховано – посилання на категорії залізничної лінії (колій) перевірені на відповідність табл. 5.1, 8.1, 8.2, за необхідності скориговано.
		6.3 Замінити слова «захисні насадження», «насадження», «лісонасадження», «захисні лісові насадження» на термін «захисні лісонасадження».	Враховано–замінено по тексту всього документу
		7. У Розділі 9: 7.1 У п. 9.1: У першому абзаці фразу «з урахуванням вимог діючої нормативної документації», замінити на «з урахуванням вимог діючої нормативної та проектної документації». У дев'ятому абзаці вилучити фразу «смугу відведення необхідно встановлювати встановлюється», замість якої додати «смугу відведення необхідно встановлювати» або «смуга відведення встановлюється».	Враховано – перший та дев'ятий абзаци п.9.1 виправлено
		7.2. П. 9.2 вилучити, оскільки Земельним кодексом не передбачено обов'язковість встановлення межових знаків, інструкція Держкомзему від 18.05.2010 № 376 втратила чинність.	Враховано – п.9.2 вилучено
		7.3 У другому реченні п. 9.8 вилучити фразу: «і проходить земельними ділянками, зайнятими багаторічними плодовими насадженнями і виноградниками».	Враховано –фраза: «і проходить земельними ділянками, зайнятими багаторічними плодовими насадженнями і виноградниками» вилучена з п. 9.8
		7.4 Четвертий абзац п. 9.20 «Захисні лісонасадження вздовж залізниць прирівнюються за своїм значенням до лісів I групи» вилучити.	Враховано – четвертий абзац п. 9.20 «Захисні лісонасадження вздовж залізниць прирівнюються за своїм значенням до лісів I групи» вилучено
		8. Другий абзац п. 13.2 Розділу 13 залишити у чинній редакції, а саме: «Примикання нових ліній і під'їзних колій до головних колій на перегоні не дозволяється. Таке примикання допускається на залізничних лініях загальної	Враховано – другий абзац п. 13.2 Розділу 13 «Примикання нових ліній і під'їзних колій до головних колій на перегоні не дозволяється. Таке примикання допускається на залізничних лініях загальної мережі», так як нова редакція суперечить

		мережі», так як нова редакція суперечить п. 3.29 ПТЕ, а саме: «Примикання колій, що заново будуються, та під'їзних колій до головних колій на перегонах може бути допущене у виняткових випадках з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України».	п. 3.29 ПТЕ, а саме: «Примикання колій, що заново будуються, та під'їзних колій до головних колій на перегонах може бути допущене у виняткових випадках з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України». замінено на запропоновану редакцію
		9. У Розділі 22: 9.1 У п. 22.13 виправити слово «агрегата» на «агрегату».	Враховано–виправлено
		9.2 У п. 22.43 виправити слово «автоматрис» на «автомотрис».	Враховано–виправлено
		10. У п. 25.4 Розділу 22 виправити слово «перемонах» на «перегонах».	Враховано–виправлено
		11. У п. 26.9 Розділу 26 виправити слово «позалізничних» на «по залізничних».	Враховано – виправлено
		12. У розділі «БІБЛІОГРАФІЯ»: 12.1 Вилучити «ЦП-0092 Інструкція щодо улаштування й конструкції мостового полотна на залізничних мостах», як таку, що втратила чинність, та додати «СТП 06-008:2021 Інженерні споруди. Мостове полотно залізничних мостів. Правила улаштування і конструкція».	Враховано – ЦП-0092 вилучено, СТП 06-008:2021 додано
		12.2 Вилучити «ЦП-0235 Норми допустимих швидкостей руху рухомого складу по залізничних коліях державної адміністрації залізничного транспорту України шириною 1520 мм», як такі, що втратили чинність, та додати «СТП 07-003:2019 Залізничний транспорт. Норми допустимих швидкостей рухомого складу по коліях шириною 1520 мм».	Враховано–СТП 07-003:2019 додано
		12.3 Додати інструкцію «ЦП-0282 Інструкція з утримання штучних споруд».	Враховано– ЦП-0282 додано
		13. В цілому привести документ до єдиних вимог з урахуванням ДСТУ 9002 та ДСТУ EN, наведених у розділі 2 Нормативні посилання, у тому числі TSI (Technical Specifications for Interoperability/European Union Agency for Railways).	Враховано – проект перевірено на відповідність чинним нормативним документам, зокрема: - табл. 5.1, 8.1, 8.2 та посилання на них приведено у відповідність ДСТУ 9002; - до п.6.4 додано абзац

				«Швидкісні лінії та лінії категорій I–V, на яких здійснюється рух пасажирських поїздів, відповідають категорії ліній P1520 за технічним регламентом Commission Regulation (EU) No 1299/2014. Лінії категорій I–VI, на яких здійснюється рух тільки вантажних поїздів, відповідають категорії ліній F1520 (вантажний рух) за технічним регламентом Commission Regulation (EU) No 1299/2014».
--	--	--	--	---

Керівник теми – завідувач кафедри залізничної колії і транспортних споруд
Українського державного університету залізничного транспорту д.т.н., проф.



Андрій ПЛУГІН

Відповідальний виконавець – доцент кафедри будівельних матеріалів,
конструкцій та споруд УкрДУЗТ к.т.н., доц.



Олег КАЛІНІН