Протокол погодження позицій
на проєкт ДБН В.2.3-19:202Х Споруди транспорту. Залізниці 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
		Лист Мінінфраструктури №2251/26/10-24 від 06.02.2024 з Додатком до листа АТ «Укрзалізниця» №Ц-3-93/153-24 від 24.01.2024:		
1	П. 8.32	Департамент інновацій, технічного розвитку та менеджменту якості	До пункту 8.32 розділу «Верхня будова колії». В пункті вказано посилання на ДБН залізниці колії 1435 мм, який наразі незатверджений. Вважаємо, що це посилання доцільно замінити повним формулюванням пункту 11.5 проєкту ДБН залізниці колії 1435 мм.	Враховано частково – п.8.32 викладено в редакції «Вплетіння і переплетіння колій 1520 мм і 1435 мм необхідно проєктувати згідно з чинними нормами для суміщених колій 1520 і 1435 мм».
2	П. 13.2		До пункту 13.2 «Примикання і перетини». Відповідно до вимог п.3.14 ПТЕ пропонуємо перший абзац закінчити наступним реченням: «Пересічення головних колій глухими пересіченнями дозволяється за потреби тільки з дозволу балансоутримувача головних колій та наявності відповідного техніко-економічного обґрунтування».	Враховано – доповнено
3			Другий абзац викласти в наступній редакції: «Примикання нових ліній і під'їзних колій на перегоні не дозволяється. Таке примикання допускається на залізничних лініях загальної мережі при відповідному техніко-економічному обґрунтуванні".	Враховано – викладено в редакції: «Примикання нових ліній і під'їзних колій на перегоні не дозволяється. Таке примикання допускається на залізничних лініях загальної мережі за наявності відповідного техніко-економічного обґрунтування».
4			Четвертий абзац виключити, оскільки він дублює другий абзац.	Враховано – абзац виключено

5	Розд. 19	Департамент вагонного господарства	З другого переліку пункту 19.1 видалити слово «механізовані», після слова «відчепленням» вставити слова «пункти підготовки вантажних вагонів до перевезень».	Враховано – викладено в запропонованій редакції
6			З третього переліку пункту 19.1 видалити слова «залізничні спеціалізовані», після слова «ремонту» вставити слова «вузлів та», після слова «деталей» вставити слово «вантажних».	Враховано – викладено в запропонованій редакції
7			У четвертому переліку пункту 19.1 слова «депо і пункти» замінити словами «підрозділи з».	Враховано – викладено в запропонованій редакції
8			У кінці п’ятого переліку пункту 19.1 вставити слова «та критих вагонів».	Враховано – викладено в запропонованій редакції
9			У пункті 19.2 слова «спеціалізованими на ремонті вагонів габариту Т з перспективою розширення технічної бази» замінити словами «з урахуванням можливості ремонту всіх типів та моделей вагонів, їх вузлів та деталей».	Враховано – викладено в запропонованій редакції
10			Друге речення першого абзацу пункту 19.2 викласти в редакції: «Розрахунок проєктної потужності має враховувати поточну та перспективну бізнес ситуацію в регіоні».	Враховано – викладено в запропонованій редакції
11			У другому абзаці пункту 19.2 слово «Підприємство» замінити словами «Підрозділ з», після слова «деповського» вставити слова «та капітального ремонту», слово «замовником» замінити словами «балансоутримувачем (власником) вагонів».	Враховано – викладено в запропонованій редакції
12			У першому абзаці пункту 19.3 слова «агрегатно-потоковий» замінити на «оптимальний».	Враховано – викладено в запропонованій редакції
13			У другому абзаці пункту 19.3 слова «забезпечення запасними частинами також і приписаних до депо пунктів технічного обслуговування» замінити словами «надання послуг з виготовлення та (або) ремонту запасних частин іншим підрозділам чи підприємствам за окремими замовленнями чи договорами».	Враховано – викладено в запропонованій редакції
14			З другого абзацу пункту 19.4 видалити слово	Враховано – видалено

			«замовником».	
15			З третього абзацу пункту 19.4 видалити слова «сучасних машин і пристроїв для промивання, очищення і ремонту вагонів» та слова «й автоматизації», скорочення «АСУ» замінити словами «доступ до інформаційних систем АТ «Укрзалізниця», видалити друге речення.	Враховано – викладено в запропонованій редакції
16			З першого абзацу пункту 19.5 видалити слова «і пасажирських».	Враховано – видалено
17			У другому абзаці пункту 19.5 слово «ремонту» замінити на «технічного обслуговування з відчепленням», видалити слова «автоматизації і», видалити слова «самохідних ремонтних установок на коліях безвідчіпного ремонту».	Враховано – викладено в запропонованій редакції
18			Пункт 19.6 видалити.	Враховано – видалено
19			З другого абзацу пункту 19.7 видалити перше речення.	Враховано – видалено
20			У пункті 19.8 посилання на документ «СНиП 2.05.07» замінити словами «місцевих умов».	Враховано – замінено
21	Передмова	Департамент колії та споруд	У Розділі Передмова, пункту Розроблено пропонується вилучити представників департаментів АТ «Укрзалізниця», так як вони не є співрозробниками проєкту документу, а лише, як виконавці, формують та надають зауваження і пропозиції для урахування розробнику.	Враховано – вилучено
22	Розділ 13		У другому реченні другого абзацу пункту 13.2 Розділу 13 вилучити «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».	Враховано – видалено. П. 13.2 перероблено у відповідності до пропозицій 2 і 3 Департаменту інновацій, технічного розвитку та менеджменту якості
23	Розділ 22	Департамент електрифікації та електропостачання	Пункт 22.8 викласти в наступній редакції: «Потужність тягових підстанцій у режимі тяги визначається без урахування рекуперації. Для приймання надлишкової енергії рекуперації на ділянках постійного струму необхідно	Враховано – викладено в запропонованій редакції

			встановлювати випрямно-інверторні агрегати за умови техніко-економічного обґрунтування. Техніко-економічне обґрунтування повинно враховувати можливу інтенсивність рекуперації, вартість електричної енергії та електровозів з рекуперативним гальмуванням та інші фактори».	
24	Розділ 25	Департамент автоматики та телекомунікацій	В пункті 25.3 вилучити слово «управління».	Враховано – вилучено
25			Додати до пункту 25.7 другий абзац наступного змісту: «На станціях 1, 2 класу і позакласних для резервного електропостачання пристроїв електричної централізації, колійного блокування і автоматики сортувальних гірок необхідно встановлювати дизель-генератори.»	Враховано – викладено в запропонованій редакції
26			В пункті 25.8 вилучити текст «до 200 км/год», усунути орфографічні помилки у слові «відповідності».	Враховано – вилучено
27	Розділ 26		Пункти 26.1, 26.2, 26.3 необхідно викласти в наступній редакції: «26.1 Для оперативного керування експлуатаційною роботою залізничного транспорту повинен бути організований оперативно-технологічний зв'язок, а саме: 26.1.1 Відділковий оперативно-технологічний зв’язок. Для оперативного керування роботою залізничного транспорту, на ділянках залізничних ліній усіх категорій, у межах дирекції перевезень регіональної філії повинні бути організовані такі види проводового телефонного зв'язку: – поїзний диспетчерський зв'язок (ПДЗ), призначений для диспетчерського керування рухом поїздів на визначеній ділянці; – енергодиспетчерський зв'язок (ЕДЗ), призначений для службових переговорів енергодиспетчера з абонентами тягових підстанцій, постами секціонування й дистанцій контактної мережі на електрифікованих ділянках	Враховано – викладено в запропонований редакції: «26.1 Для оперативного керування експлуатаційною роботою залізничного транспорту повинен бути організований оперативно-технологічний зв'язок. 26.2 Відділковий оперативно-технологічний зв’язок. Для оперативного керування роботою залізничного транспорту, на ділянках залізничних ліній усіх категорій, у межах дирекції перевезень регіональної філії повинні бути організовані такі види проводового телефонного зв'язку: - поїзний диспетчерський зв'язок (ПДЗ), призначений для диспетчерського керування рухом поїздів на визначеній ділянці; - енергодиспетчерський зв'язок (ЕДЗ), призначений для службових переговорів енергодиспетчера з абонентами тягових підстанцій, постами секціонування й дистанцій контактної мережі на електрифікованих ділянках регіональних філій;

			регіональних філій; – лінійно-колійний зв'язок (ЛКЗ), призначений для службових переговорів по технічному утриманню та ремонту колії та споруджень; – службовий диспетчерський зв'язок (СДЗ), призначений для службових переговорів працівників дистанцій сигналізації та зв'язку по технічному утриманню й ремонту пристроїв СЦБ та зв'язку; – маневровий диспетчерський зв'язок (МДЗ), призначений для переговорів маневрового диспетчера ділянки диспетчерської централізації (ДЦ) з операторами станцій, черговими по станціям, маневровими диспетчерами станцій з питань проведення маневрових робіт; – вагонорозподільчий диспетчерський зв'язок (ВДЗ), призначений для зв'язку диспетчера-вагонорозподільника з маневровим диспетчером, черговими по станціям і під'їзним коліям; – поїзний міжстанційний зв'язок (МЖЗ), призначений для службових переговорів із руху поїздів між черговими суміжних роздільних станцій; – перегінний зв'язок (ПГЗ), призначений для переговорів працівників, що знаходяться на перегоні, з черговими по станціям, що обмежують перегін, а також із диспетчерами ПДЗ, ЕДЗ, ЛПЗ, СДЗ, телефоністкою; – постанційний зв'язок (ПЗ), призначений для службових переговорів працівників станцій між собою, з абонентами дирекцій перевезень та регіональних філій через телефонну мережу сусідніх розпорядних станцій; – зв'язок чергового по переїзду (ОПЗ), призначений для переговорів чергового по переїзду з черговим найближчої станції по забезпеченню безпеки руху й контролю	- лінійно-колійний зв'язок (ЛКЗ), призначений для службових переговорів по технічному утриманню та ремонту колії та споруд; - службовий диспетчерський зв'язок (СДЗ), призначений для службових переговорів працівників дистанцій сигналізації та зв'язку по технічному утриманню й ремонту пристроїв СЦБ та зв'язку; - маневровий диспетчерський зв'язок (МДЗ), призначений для переговорів маневрового диспетчера ділянки диспетчерської централізації (ДЦ) з операторами станцій, черговими по станціям, маневровими диспетчерами станцій з питань проведення маневрових робіт; - вагонорозподільчий диспетчерський зв'язок (ВДЗ), призначений для зв'язку диспетчера-вагонорозподільника з маневровим диспетчером, черговими по станціям і під'їзним коліям; - поїзний міжстанційний зв'язок (МЖЗ), призначений для службових переговорів із руху поїздів між черговими суміжних роздільних станцій; - перегінний зв'язок (ПГЗ), призначений для переговорів працівників, що знаходяться на перегоні, з черговими по станціям, що обмежують перегін, а також із диспетчерами ПДЗ, ЕДЗ, ЛПЗ, СДЗ, телефоністкою; - постанційний зв'язок (ПЗ), призначений для службових переговорів працівників станцій між собою, з абонентами дирекцій перевезень та регіональних філій через телефонну мережу сусідніх розпорядних станцій; - зв'язок чергового по переїзду (ОПЗ), призначений для переговорів чергового по переїзду з черговим найближчої станції по забезпеченню безпеки руху й контролю зовнішнього стану поїздів;

			зовнішнього стану поїздів; – квитково-диспетчерський (КДЗ), призначений для організації зв'язку із квитковими касами станцій дирекції перевезень для централізованого продажу квитків. Крім перерахованих, за потреби, реалізуються наступні технологічні зв'язки для керівництва рухом поїздів і лінійних підрозділів: – магістральний зв'язок нарад (МЗН) — для проведення керівництвом АТ «Укрзалізниця» оперативних нарад із працівниками станцій, дирекцій перевезень і управлінь регіональних філій. Здійснюється по каналам зв'язку, до яких підключені спеціальні студії. – дорожній зв'язок нарад (ДЗН) - для оперативних нарад працівників управлінь регіональних філій, філій, дирекцій перевезень і найважливіших станцій; – дорожній розпорядний зв'язок (ДРЗ) – для службових переговорів чергових розпорядчих відділів служб руху регіональних філій із черговими дирекціям перевезень і великим станціям, а також із стиковими пунктами регіональних філій; – диспетчерський внутрішньостанційний (ДВЗ) – для зв'язку диспетчера на великих станціях з іншими працівниками; – зв'язок транспортної воєнізованої охорони (ЗТВ) – для переговорів працівників воєнізованої охорони із питань забезпечення охорони залізничних об'єктів; – зв'язок транспортної поліції (ЗТМ) - для переговорів чергового по лінійному управлінню з лінійними відділеннями й пунктами поліції. Усі ділянки повинні бути обладнані поїзним радіозв’язком. 26.2 Станційний оперативно-технологічний	- квитково-диспетчерський (КДЗ), призначений для організації зв'язку із квитковими касами станцій дирекції перевезень для централізованого продажу квитків. Крім перерахованих, за потреби, реалізуються наступні технологічні зв'язки для керівництва рухом поїздів і лінійних підрозділів: - магістральний зв'язок нарад (МЗН) — для проведення керівництвом АТ «Укрзалізниця» оперативних нарад із працівниками станцій, дирекцій перевезень і управлінь регіональних філій. Здійснюється по каналам зв'язку, до яких підключені спеціальні студії. - дорожній зв'язок нарад (ДЗН) - для оперативних нарад працівників управлінь регіональних філій, філій, дирекцій перевезень і найважливіших станцій; - дорожній розпорядний зв'язок (ДРЗ) – для службових переговорів чергових розпорядчих відділів служб руху регіональних філій із черговими дирекціям перевезень і великим станціям, а також із стиковими пунктами регіональних філій; - диспетчерський внутрішньостанційний (ДВЗ) – для зв'язку диспетчера на великих станціях з іншими працівниками; - зв'язок транспортної воєнізованої охорони (ЗТВ) – для переговорів працівників воєнізованої охорони із питань забезпечення охорони залізничних об'єктів; - зв'язок транспортної поліції (ЗТМ) - для переговорів чергового по лінійному управлінню з лінійними відділеннями й пунктами поліції. Усі ділянки повинні бути обладнані поїзним радіозв’язком. 26.3 Станційний оперативно-технологічний зв’язок.

			зв’язок. Станційний оперативно-технологічний зв’язок призначений для оперативного керування технологічним процесом експлуатаційної роботи залізничної станції. У загальному випадку станційний оперативно-технологічний зв’язок включає у себе такі види зв'язку: – станційний розпорядчий телефонний зв’язок (СРТЗ); – стрілочний телефонний зв’язок; – двосторонній парковий зв’язок. На станціях залежно від технологічної потреби мають застосовуватися станційний радіозв’язок, пристрої двостороннього паркового зв’язку і зв’язок для інформації пасажирів. 26.3 Пристрої поїзного і станційного радіозв’язку на станціях (відповідно до переліку, встановленого Директором регіональної філії) та диспетчерських ділянках мають обладнуватися системою документованої реєстрації переговорів.»	Станційний оперативно-технологічний зв’язок призначений для оперативного керування технологічним процесом експлуатаційної роботи залізничної станції. У загальному випадку станційний оперативно-технологічний зв’язок включає у себе такі види зв'язку: - станційний розпорядчий телефонний зв’язок (СРТЗ); - стрілочний телефонний зв’язок; - двосторонній парковий зв’язок. На станціях залежно від технологічної потреби мають застосовуватися станційний радіозв’язок, пристрої двостороннього паркового зв’язку і зв’язок для інформації пасажирів. Пристрої поїзного і станційного радіозв’язку на станціях (відповідно до переліку, встановленого Директором регіональної філії) та диспетчерських ділянках мають обладнуватися системою документованої реєстрації переговорів.
28			2. Пункт 26.5 ДБН «Споруди транспорту. Залізниці колії 1520 мм. Норми проєктування. ДБН В.2.3-19:202Х» не повинен містити вимог до визначення ємності місцевих автоматичних телефонних станцій та монтованої ємності комутаційних станцій загально-технологічного зв’язку.	Враховано – п.26.5 викладено в редакції: «Нові автоматичні телефонні станції необхідно укомплектовувати на основі цифрових систем комутації. Автоматичні телефонні станції загальнотехнологічного зв'язку, які мають можливість виходу на телефонну мережу загального користування, необхідно обладнувати апаратурою виявлення номера абонента».
29			3. В пунктах 26.7, 26.8 вилучити неунормоване визначення «дальній зв’язок»	Враховано – вилучено
30			4. Пункт 26.12 Розділу телекомунікації містить неунормовані визначення «магістрального, дорожнього та відділкового вузлів зв’язку».	Враховано – 3 абзац п. 26.12 викладено в редакції: «У вузлах зв'язку, в яких передбачається організація і переключення групових трактів і каналів необхідно встановлювати резервне джерело

				змінного струму (стаціонарну резервну електростанцію)».
31			5. Пункт 26.13 не має відношення до проєктування пристроїв зв'язку, необхідно вилучити.	Враховано – вилучено
32	Передмова	Департамент локомотивного господарства	У Розділі Передмова, пункту Розроблено представники АТ «Укрзалізниця», зазначені у пункті, не є співрозробниками проєкту документу, а лише, як виконавці, можуть формувати і надавати від причетних структурних підрозділів товариства узагальнені зауваження і пропозиції для урахування розробниками. Тому посилання на АТ «Укрзалізниця» в частині участі в розробці документу необхідно виключити.	Враховано – виключено
33	Розділ 18		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 відокремленої функціональної вертикалі приміських пасажирських перевезень з приписним парком моторвагонного рухомого складу та власним специфічним комплексом виробничих потужностей, доцільно викласти в ДБН окремі вимоги до проєктування, будівництва, реконструкції тощо об'єктів господарства приміських пасажирських перевезень.	Враховано під час опрацювання листа №ЦТ-09/3547 від 28.09.2023: - після п.18.1 додано п.18.2 (з пере нумерацією подальших пп.): «Виробничо-технологічні об'єкти господарства пасажирських перевезень, у т.ч. приміських, до яких приписаний моторвагонний склад, повинні відповідати вимогам цього розділу»; - у п.16.16 розділу 16 «Пасажирське господарство» до «пасажирських вагонів» додано «і моторвагонного рухомого складу» Крім того, до п.16.16 додано абзац: «Депо і пункти технічного обслуговування, у яких передбачені ремонт і технічне обслуговування моторвагонного рухомого складу, повинні відповідати вимогам розділу 18.».
34			У Розділі «Локомотивне господарство» в цілому необхідно замінити поняття «поточний ремонт», що властиве для планово-попереджувальної системи ремонтів і технічного обслуговування застарілих серій локомотивів та не відповідає принципам утримання сучасних локомотивів. Враховуючи, що ДБН регламентує	Враховано – в усьому розділі 18 поняття «поточний ремонт» замінено на «ремонт»

			вимоги до будівництва нових та/або реконструкцію існуючих об’єктів локомотивного господарства, а також перспективи оновлення парку локомотивів АТ «Укрзалізниця», доцільно залишити поняття: «ремонт» та «технічне обслуговування».	
35			Також розділ необхідно доповнити вимогами щодо необхідності застосування перспективних засобів механізації, автоматизації виробничих процесів і засобів діагностики при будівництві нових і реконструкції існуючих виробничих потужностей з урахуванням вимог відповідних нормативних актів ЄС.	Враховано – додано п.18.22: «Під час будівництва нових і реконструкції існуючих виробничих потужностей необхідно віддавати перевагу застосуванню перспективних засобів механізації, автоматизації виробничих процесів і засобів діагностики, що відповідають вимогам відповідних нормативних актів ЄС».
36			У пункті 18.10 Питання потреби будівництва споруд для проведення реостатних випобувань дизель-генераторних установок тепловозів, необхідно розглядати з урахуванням локомотивів, що обслуговуються. Наприклад, конструкцією сучасних тепловозів передбачено виконання реостатних випробувань дизель-генераторної установки за рахунок власних функціональних систем. Тому вимога щодо будівництва вказаних споруд не може бути обов’язковою.	Враховано – до п.18.10 додано абзац: «Споруди для реостатних випробувань необхідно передбачати у разі обслуговування депо або пунктом технічного обслуговування тепловозів із електричною передачею, які не здатні виконувати реостатні випробування дизель-генераторної установки за рахунок власних функціональних систем».
37			У пункті 18.13, 2 Абзац, 1 Речення. Частину речення: «пристрої для постачання локомотивів» замінити на «пристрої для екіпірування локомотивів».	Враховано – замінено
38			У пункті 18.13, пункті 18.14. потребу в будівництві споруд для підготовки та зберігання піску для екіпірування локомотивів необхідно розглядати, враховуючи той факт, що забезпечення депо сухим піском може виконуватись у якості аутсорсингової послуги, яка широко впроваджена на залізницях ЄС. Тому вимога щодо будівництва вказаних споруд може бути не обов’язковою.	Враховано – до п. 18.14 додано абзац: «У разі забезпечення депо сухим піском як аутсорсинговою послугою споруди для підготовки та зберігання піску для екіпірування локомотивів передбачати не потрібно».
39			У пункті 18.20. Перший абзац необхідно	Враховано – виключено

			виключити.	
40	Розділ 17	Департамент комерційної роботи	У другому абзаці п. 17.6 розділу 17 пропонується виключити слово «телетайпи».	Враховано – видалено
41	Весь документ	Філія «Відомча воєнізована охорона»	За текстом документа нормативний документ СНиП II-44 пропонується замінити ДБН В.2.3-27:2023, який набув 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
42	Розділ 8	Філія «Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту»	У Розділі 8. Верхня будова колії: Розмір баластної призми наведений в таблиці 8.1 «Вимоги до конструкції верхньої будови колії залежно від категорії колії» не відповідає даним таблиці 8.3 «Розміри баластної призми на головних, станційних коліях і стрілочних переводах», тому необхідно привести таблиці 8.1 та 8.3 у відповідність.	Враховано – таблиця 8.3 перероблена з приведенням до відповідності до табл. 8.1
43			П. 8.11 «Ширина баластної призми по верху» та таблицю 7.1 «Ширина основної площадки земляного полотна» привести у відповідність до відкоригованих даних таблиць 8.1 та 8.3 в залежності від категорії колій.	Враховано – перші чотири абзаци п.8.11 замінено одним абзацом: «Ширину баластної призми поверху на прямих ділянках необхідно приймати за типовими поперечними профілями, наведеними на рис. 8.1 таким чином, щоб були забезпечені встановлені у табл. 8.1 і 8.3 в залежності від категорії колії величини плеча баластної призми з урахуванням довжини шпал та ширини міжколійя.». Передостанній абзац п. 8.11 викладено в редакції: «На кривих ділянках колії радіусом 800 м і менше ширину баластної призми необхідно збільшувати на 100 мм та перевіряти достатність цієї ширини для забезпечення встановлених у табл. 8.1 і 8.3 величин плеча баластної призми». До п.8.9 додано абзац: «На кривих радіусом 800 м і менше плече баластної призми необхідно збільшувати із зовнішнього боку на 100 мм».
44			Також просимо уточнити ширину основної площадки земляного полотна для VI і VII категорії, яка згідно з табл. 7.1 складає 7,1 м, а в попередній редакції – 7,2 м, чим обумовлене це зменшення.	Враховано – виправлена друкарська помилка 7,1 м на 7,2 м

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