
МОСТИ ТА ТУНЕЛІ: ТЕОРІЯ, ДОСЛІДЖЕННЯ, ПРАКТИКА

УДК 69.009.1: 625.173.1:624.96

П. О. ПІШНЬКО^{1*}, В. В. МАРОЧКА^{2*}, В. В. КОВАЛЬЧУК^{3*}, І. В. КАЛАШНІКОВ^{4*},
А. В. ГУМЕНЮК^{5*}

^{1*} СПКТБЗТ «Інфратранспроєкт-ДПТ», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (056) 776 83 10, ел. пошта mostoproekt@yandex.ua

^{2*} СПКТБЗТ «Інфратранспроєкт-ДПТ», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (056) 776 83 10, ел. пошта markay905@gmail.com

^{3*} Дніпропетровський державний проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту «Дніпрозалізничпроект» пр. К. Маркса, 108, Дніпропетровськ, Україна, 49602, тел. +38 (056) 793 07 07

^{4*} Державне підприємство «Проектно-вишукувальний інститут залізничного транспорту України «Укрзалізничпроект», вул. Червоноармійська, 7, Харків, Україна, 61052, тел. +38 (057) 724 41 25

^{5*} СПКТБЗТ «Інфратранспроєкт-ДПТ», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (056) 776 83 10, ел. пошта angumenyuk@ya.ru

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО ПОРЯДКУ РОЗРОБКИ, УЗГОДЖЕННЯ ПРОЕКТНОЇ ДОКУМЕНТАЦІЇ, ОТРИМАННЯ ДОЗВОЛУ НА БУДІВЕЛЬНІ РОБОТИ ТА ЗДАЧІ В ЕКСПЛУАТАЦІЮ ЛІНІЙНИХ ОБ'ЄКТІВ ІНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Мета. Дослідження стану питання розробки, узгодження проектної документації, отримання дозволу на будівельні роботи та здачі в експлуатацію об'єктів будівництва при реконструкції, модернізації та капітальному ремонті лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури, що експлуатуються на залізницях України та визначення проблемних питань для наукових і проектних установ в даній галузі господарської діяльності. **Методика.** Проведення аналізу нормативної документації та законодавства України щодо питань порядку оформлення, узгодження проектної документації, отримання дозволу на будівельні роботи та здачі в експлуатацію лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту України, в процесі розробки робочого проекту на капітальний ремонт залізничного шляхопроводу, що експлуатується на під'їзній залізничній колії промислового підприємства в Дніпропетровській області. **Результати.** В результаті аналізу нормативної документації, законодавства України та досвіду розробки і узгодження реального проекту на капітальний ремонт залізничного шляхопроводу, що експлуатується на під'їзній залізничній колії промислового підприємства в Дніпропетровській області, встановлені недоліки законодавства України, що унеможливають виконання робіт з капітального ремонту лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту в стислі терміни і можуть призводити як до значних економічних збитків, так і безпосередньо впливати на безпеку руху залізничного транспорту. **Наукова новизна.** Встановлені перспективні напрямки науково-практичних досліджень, проведення яких дозволить удосконалити нормативну документацію та законодавство України, що регламентують порядок оформлення, складу, узгодження проектної документації на капітальний ремонт, отримання дозволів на виконання будівельних робіт та здачі в експлуатацію лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту. **Практична значимість.** Результати досліджень можуть бути застосовані в наукових та проектних установах України під час розробки та корегування нормативної документації, що регламентує порядок розробки, узгодження проектів будівництва, отримання дозволу на будівельні роботи та здачі в експлуатацію лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту.

Ключові слова: реконструкція; капітальний ремонт; проектна документація; категорія складності; клас наслідків; нормативна документація; законодавство в галузі будівництва; дозвіл на будівельні роботи; задача об'єкта в експлуатацію; лінійний об'єкт інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту

Вступ

Як відомо, залізничний транспорт України є специфічною галуззю економіки, від безперервного функціонування якого у великій мірі залежать значна кількість економічних показників як держави в цілому, так і окремих підприємств. Через це від утримувачів залізничних колій постійно вимагається підтримка їх у задовільному стані, що пов'язано із виконанням великого комплексу робіт з ремонтів та модернізації як самої колії, так і її складових частин. Час від часу на залізницях виникають випадки, коли відмова окремих складових частин колії (мости, труби, залізничний насип, підпирні стінки та елементи її верхньої будови, переїзди, посадкові платформи, пристрої СЦБ, зв'язку, електрифікації) з тих чи інших причин виникає раптово та вимагає термінового виконання будівельних робіт з їх відновлення, які досить часто класифікуються як капітальний ремонт та реконструкція. На кожен з цих видів робіт необхідно розробляти та узгоджувати повний обсяг проектно-кошторисної документації, отримувати дозвіл на виконання будівельних робіт та здавати в експлуатацію закінчений будівництвом об'єкт, що визначено чинними законодавством України.

Виникає питання, чи можливо в сучасній дійсності законне виконання вищезазначених робіт у стислі терміни, які б дозволили відновити вантажо- та пасажиропотік на «проблемній» ділянці та запобігти суттєвим економічним і моральним збиткам, як підприємств, так і звичайних громадян? Саме у відповіді на це питання і полягає мета досліджень, що висвітлені в даній статті.

Мета

На основі досвіду розробки та узгодження робочого проекту на капітальний ремонт залізничного шляхопроводу під'їзної колії промислового підприємства встановити недоліки дійсної нормативної документації та законодавства України, що регламентують порядок розробки, узгодження проектно-кошторисної документації, отримання дозволу на виконання будівельних робіт та здачі в експлуатацію подібних об'єктів будівництва.

Методика

У зв'язку із змінами в законодавстві України, починаючи з 2012 р. виник ряд проблем, що пов'язані із недосконалістю нормативної документації та законодавства України, якими регламентується виконання робіт з капітального ремонту, реконструкції, модернізації лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту України. Із набуттям чинності з 01 липня 2012 р. положень ДБН [1], невід'ємною складовою проектно-кошторисної документації на будівництво будь-яких об'єктів в Україні став «Розрахунок категорії складності об'єктів будівництва», від якого залежать склад проектно-кошторисної документації та порядок отримання дозволу на будівництво. Відповідно до п. 4.7 [1], категорія складності об'єкта будівництва визначалась положеннями будівельних норм та державних стандартів на підставі класу наслідків (відповідальності) такого об'єкта будівництва згідно з обов'язковим Додатком М [1] та вимогами [2]. При цьому, не існувало затверджених положень щодо правил розрахунків категорії складності лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту, що стало підставою для численних суперечок між проектувальниками, органами «буд-експертизи» та Державною архітектурно-будівельною інспекцією, через передбачену законодавством України відповідальність за помилки у визначенні категорії складності об'єктів будівництва. Галузь транспортного будівництва вкрай потребувала нормативний документ, положення якого б регламентували порядок та правила проведення розрахунків категорії складності лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту. Для вирішення даного питання Міністерством України була ініційована розробка ДСТУ [3], який набрав чинності 01 вересня 2013 р.

У [3] визначення категорії складності лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту регламентується у якості складової частини поняття «лінійних об'єктів будівництва інженерно-транспортної інфраструктури». Відповідно до п. 4.12, 4.15 та довідкового Додатку Г, лінійні об'єкти інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту загального користування, включаючи усі споруди на них, за винятком лінійних споруд промислового залізни-

МОСТИ ТА ТУНЕЛІ: ТЕОРІЯ, ДОСЛІДЖЕННЯ, ПРАКТИКА

чного транспорту (зовнішніх та внутрішніх під'їзних залізничних колій промислових підприємств) віднесені до V категорії складності за критерієм «об'єкт транспортної мережі загальнодержавного рівня». Що стосується лінійних споруд внутрішніх та зовнішніх під'їзних залізничних колій промислових підприємств, включаючи всі допоміжні споруди на них, то вони віднесені до III категорії складності за критерієм «об'єкти (споруди) транспортної мережі місцевого рівня».

З 29 листопада 2013 р. починає діяти Постанова [4], керуючись п. 13 якої та п. А.2 обов'язкового Додатка А до [3], навіть лінійні споруди внутрішніх та зовнішніх під'їзних залізничних колій промислових підприємств відносяться до V категорії складності за критерієм «об'єкт підвищеної екологічної небезпеки».

На замовлення промислового підприємства Дніпропетровської області був виконаний робочий проект на капітальний ремонт одноколійного залізничного шляхопроводу (рис. 1, 2 і 3).



Рис. 1. Загальний вид шляхопроводу



Рис. 2. Загальний вид укріплення конусів насипу



Рис. 3. Загальний вид мостового полотна

Проект виконувався за договором від 17 жовтня 2013 року, на основі завдання на проектування, матеріалів інженерно-геодезичних, інженерно-геологічних вишукувань і натурних обстежень, які були виконані спеціалістами Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна у жовтні 2013 р.

Характеристика шляхопроводу: залізобетонний балковий міст за схемою 6,7+15,8+6,7 м, повною довжиною 36,55 м, розташований на прямій в плані, з ухилом 7,9 ‰ в профілі, кут перетину з автомобільною дорогою – 90°.

Шляхопровід розташований на під'їзній колії промислового підприємства. Під прогоновою будовою № 1-2 передбачено пропуск автомобільного транспорту по дорозі місцевого значення та двосторонні пішохідні тротуари.

За даним проектом, у відповідності до завдання на проектування, передбачалося виконати: заміну існуючих дефектних прогонових будов (повною довжиною 7,30 м); ремонт дефектних ділянок стоянів та проміжних опор; ремонт гідроізоляції та ремонт дефектних ділянок прогонової будови 1-2 (повною довжиною 16,50 м) із заміною водовідвідних трубок; забезпечення нормативної товщини баластної призми та ексцентриситету колії на шляхопроводі у відповідності до вимог діючих нормативних документів; заміну опорних частин; заміна дефектної перильної та захисної огорожі на шляхопроводі; відновлення дефектних ділянок укріплення укосів конусів насипу; фарбування усіх металевих поверхонь; відновлення верхньої будови колії на шляхопроводі й підходах до нього, у відповідності з нормативними вимогами, після виконання повного комплексу робіт з капітального ремонту. Проектом було передбачено виконання робіт в стислі терміни трьох залізничних «вікон» у русі поїздів, тривалістю дві доби кожне.

Відповідно до вимог чинних нормативних документів України, перед початком проектних робіт було необхідно розрахувати категорію складності об'єкту будівництва. Дана робота була виконана 18 жовтня 2013 р. Для визначення категорії складності були враховані наступні характеристики можливих наслідків від відмови лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури, що вимагалось чинними на той час нормативними документами України:

МОСТИ ТА ТУНЕЛІ: ТЕОРІЯ, ДОСЛІДЖЕННЯ, ПРАКТИКА

– можлива небезпека для здоров'я і життя людей, які постійно перебувають на об'єкті, кількість осіб – 0 (нуль), відповідає I категорії складності;

– можлива небезпека для здоров'я і життя людей, які періодично перебувають на об'єкті, кількість осіб – 2 (дві, машиніст та помічник машиніста), відповідає I категорії складності;

– можлива небезпека для здоров'я і життя людей, які перебувають зовні об'єкта, кількість осіб – 2 (дві, визначено за формулою 5.1 [3], але у будь-якому випадку кількість людей зовні шляхопроводу в промисловому районі даного населеного пункту не перевищить 100 осіб), відповідає I та II категорії складності;

– обсяг можливого економічного збитку, мінімальних розмірів заробітних плат – 1257,19, відповідає I та II категорії складності;

– втрата об'єкту культурної спадщини – даний шляхопровід не є об'єктом культурної спадщини;

– припинення функціонування об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури – місцевий рівень (п. Г.3 Додатка Г [3]), відповідає III категорії складності.

Таким чином, даний шляхопровід відповідав класу наслідків (відповідальності) СС2 та III категорії складності.

Керуючись п. 4.8.3 [1] головним інженером проекту був визначений наступний обсяг проектно-вишукувальних робіт для розробки робочого проекту на капітальний ремонт шляхопроводу:

– інженерно-геодезичні вишукування, в обсязі необхідному для прийняття проектних рішень та розробки плану будівельного майданчика;

– інженерно-геологічні вишукування, в обсязі, необхідному для розрахунків несучої спроможності фундаментів шляхопроводу;

– планова та висотна прив'язка конструкцій шляхопроводу в об'ємі, необхідному для розробки проектних рішень з капітального ремонту;

– обстеження шляхопроводу і надання науково-технічного висновку за станом його конструкцій та рекомендацій щодо усунення дефектів;

– розробка проектних рішень капітального ремонту шляхопроводу в об'ємі, який передбачено завданням на проектування;

– розробка проекту організації будівництва й кошторисної документації.

При цьому, нормативною документацією, що була дійсною станом на 18 жовтня 2013 р.,

передбачався наступний порядок узгодження проектної документації та отримання дозвільних документів на будівництво даного шляхопроводу:

– отримання технічних умов від органів ДАІ УМВС України (максимальний час розгляду документації – впродовж одного календарного місяця);

– отримання декларації на виконання будівельних робіт впродовж 10 робочих днів з моменту подання документації до місцевих органів Державної архітектурно-будівельної інспекції.

Враховуючи середній термін виконання подібних проектно-вишукувальних робіт – 30 календарних днів з моменту їх початку, роботи з капітального ремонту даного шляхопроводу було можливо розпочати через 40-70 календарних днів з моменту підписання договору на виконання проектно-вишукувальних робіт.

Натомість, починаючи з 29 листопада 2013 р. набрала чинності Постанова [4], відповідно до положень якої всі об'єкти будівництва, що є складовою частиною залізничних «доріг», відносяться до об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку. Керуючись п. А.2. обов'язкового Додатка А [3], проектувальникам було необхідно вносити наступні зміни до проектної документації:

– перерахунок категорії складності об'єкта будівництва, оскільки після введення в дію вищезазначеної Постанови даний шляхопровід був віднесений до V категорії складності за характеристикою «об'єкт, що становить підвищену екологічну небезпеку»;

– розробка та узгодження з органами місцевого самоврядування «заяви про наміри» відповідно до положень [5];

– розробка розділу «Оцінка впливу на навколишнє середовище (ОВНС)» у повному обсязі, відповідно до положень [5].

Також, через віднесення об'єкту будівництва, що розглядається у даній статті, до V категорії складності, відбулись суттєві зміни до порядку узгодження та затвердження проектної документації, а саме:

– відповідно до п. 10 [6] проектна документація підлягала проходженню комплексної експертизи проектних рішень в експертних організаціях, що мають відповідні дозвільні документи (згідно з п. 14 [6] експертиза проектної документації проводиться впродовж 90 кален-

МОСТИ ТА ТУНЕЛІ: ТЕОРІЯ, ДОСЛІДЖЕННЯ, ПРАКТИКА

дарних днів з моменту подачі повного обсягу проектної документації);

– отримання дозволу на виконання будівельних робіт впродовж 10 робочих днів з моменту подання документів до центрального органу Державної архітектурно-будівельної інспекції України у м. Києві (що, в свою чергу, також створює додаткові незручності для отримувача дозволу та призводить до подовження термінів узгодження документації на будівництво, адже у разі виявлення недоліків у поданих документах, отримувачу, що не проживає у м. Києві, або у Київській області, необхідно повертатись до місцезнаходження замовника, виправляти недоліки документації, засвідчувати документи оригіналами підписів та печаток замовника і знову направлятись у відрядження до м. Києва).

Таким чином, після перерахунку категорії складності об'єкта будівництва, що розглядається в даній статті, та за умови достатньої юридичної освіченості представників замовника будівництва, станом на 29 липня 2013 р., загальний термін від початку проектних робіт до отримання дозвільних документів подовжувався щонайменше на 90 календарних днів і складав не менше 120...160 календарних днів, що мінімум в 2,28 рази довше за терміни, які були визначені нормативною документацією України до 2013 р.

01 липня 2014 р. набрали чинності Зміни № 1 до [3], якими, зокрема, було вилучено п. А.2 Додатка А [3], що регламентував обов'язкове відношення об'єктів підвищеної екологічної небезпеки до класу наслідків СС3 та V категорії складності. Та дозволив наново перерахувати категорію складності об'єкта будівництва, що розглядається у даній статті та віднести його до III категорії складності й зменшити терміни проектних робіт до 40-70 календарних днів, що відповідало стану нормативної документації України до 29 листопада 2013 р. При цьому відпадала необхідність у обов'язковому проходженні комплексної експертизи проектних рішень та отриманні дозволу на виконання будівельних робіт, замість якого достатньо отримати відповідну декларацію у місцевих органах Держархбудінспекції України. Прийняття Змін № 1 до [3], безумовно, значно спростило порядок узгодження проектної документації та отримання дозвільних документів на будівельні роботи щодо шляхопроводу, розглянутого у даній статті. Також, по-

чинаючи з 1 жовтня 2014 р. набирає чинності [13], що вводиться замість [1], в якому на відміну від редакції [1] видалено Додаток М, а п. 4.5 передбачається клас наслідків (відповідальності) та категорії складності об'єктів будівництва визначати відповідно до положень [2, 3].

Окремо було розглянуте питання щодо прийняття в експлуатацію даного шляхопроводу після проведення повного комплексу будівельних робіт з його капітального ремонту. Згідно з [7] після повного закінчення будівельних робіт на шляхопроводі замовник зобов'язаний надати необхідний перелік документів до Державної архітектурно-будівельної інспекції, яка надавала дозвіл на будівництво. Держархбудінспекція України протягом десяти робочих днів з дати надходження до неї документів проводить перевірку з метою визначення відповідності об'єкта проектній документації, вимогам державних будівельних норм, стандартів і правил та приймає рішення про видачу сертифіката. При цьому, датою прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом об'єкта є дата видачі сертифіката.

Враховуючи те, що згідно з чинним законодавством України, експлуатація об'єкту будівництва без отримання від органу Держархбудінспекції сертифіката є неможливою та протизаконною, то у випадку даного шляхопроводу, який знаходиться на головній під'їзній колії промислового підприємства-замовника, виробничими потужностями якого не передбачена достатня кількість станційних колій для зберігання продуктів його діяльності, ці положення нормативних документів України означають зупинку виробництва на термін отримання сертифіката. Цей факт, безумовно, призведе до значних економічних збитків даного підприємства та держави в цілому у наслідок неотримання відповідних податкових платежів.

На думку авторів, доцільно окремо розглянути питання порядку оформлення, затвердження проектної документації, отримання дозвільної документації на будівництво та введення об'єкту в експлуатацію, передбачений нормативною документацією для лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту загального користування. Відповідно до положень нормативної документації України, станом на 01.10.2014 р., вони безпеліційно віднесені до класу наслідків (відповідальності) СС3 та V категорії складності, зокрема положеннями

МОСТИ ТА ТУНЕЛІ: ТЕОРІЯ, ДОСЛІДЖЕННЯ, ПРАКТИКА

довідкового Додатку Г [3]. Нормативною документацією зовсім не враховані особливості визначення категорії складності лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту, в залежності від їх техніко-економічних показників та великою різницею у складності проектних рішень. Наприклад, стосовно мостів, чи можливо за складністю проектних рішень прирівнювати проектні роботи на капітальний ремонт «малого» залізничного мосту з розрахунковим прогоном $< 1,5$ м (рис. 4) та позакласний міст, довжиною понад 1,5 км (рис. 5)?



Рис. 4. Малий залізничний міст, з розрахунковим прогоном до 1,5 м

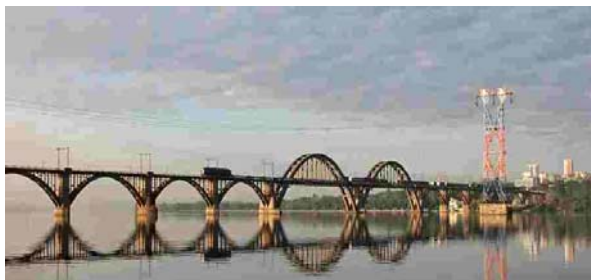


Рис. 5. Позакласний залізничний міст, загальною довжиною понад 1,5 км

На думку авторів даної статті, логічна відповідь на дане питання – ні. Але, керуючись положеннями чинного законодавства України, обидва з наведених на рис. 4 і 5 мостів, відносяться до V категорії складності, а від того і склад, зміст та порядок узгодження проектною документації на будівництво для них однаковий, і варто зазначити, що вони майже не відрізняються від порядку виконання проектних робіт на будівництво атомної електростанції. Хоча, наймасштабніша аварія, яку тільки можна було б уявити на залізниці, у будь-якому випадку не перевищить обсяги лиха, яке може заподіяти аварія на атомній електростанції.

Щодо порядку здавання лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури заліз-

ничного транспорту загального користування в експлуатацію, то законодавством України не передбачені жодні положення, які б дозволяли враховувати «розумну» терміновість даного питання для цих об'єктів. Натомість, даний порядок однаковий як для об'єктів цивільного, так і для об'єктів транспортного будівництва. Хоча зупинка (навіть планова) на 10 регламентованих законодавством України днів найбільш навантажених перегонів залізниці, таких як ст. Дніпропетровськ – ст. П'ятихатки, ст. Лозова – ст. Мелітополь (Придніпровська залізниця), безумовно призведе щонайменше до багатомільйонних втрат залізниці, а від того – і державного бюджету в цілому.

Також, окремої уваги потребує питання відновлення руху поїздів на ділянках залізниці, що спричинені виникненням аварійних ситуацій, в наслідок раптової відмови лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту загального користування через вплив зовнішніх факторів, які досить рідко, але все ж таки спостерігаються на залізницях (руйнування прогонів споруд шляхопроводів, в результаті удару негабаритним автотранспортом та подібні ситуації). Нормативною документацією України повністю не регламентований порядок виконання будівельних робіт на подібних об'єктах, таким чином, законне відновлення руху на ділянках залізниць, де трапилася вищезазначена відмова в стислі терміни неможливе. Навіть враховуючи, терміновість питання відновлення подібних ділянок залізниці, балансоутримувачі повинні виконати повний обсяг робіт: обстеження – проект – узгодження проекту – отримання дозволу на виконання будівельних робіт – будівельні роботи – здача об'єкту в експлуатацію, що за наведеними у даній статті розрахунками буде складати не менше 120-160 днів з моменту відмови. На думку авторів даної статті, подібні терміни закриття руху на перегонах залізниць неприпустимі, адже вони також неминуче призведуть до значних економічних та соціальних збитків, як окремих підприємств, громадян, так і України в цілому. А співробітники залізниць, що експлуатують колію, для запобігання подібних втрат, будуть змушені приймати завідома протизаконні рішення, покаранням за які, законодавством України передбачені штрафи до 900 мінімальних розмірів заробітних плат.

МОСТИ ТА ТУНЕЛІ: ТЕОРІЯ, ДОСЛІДЖЕННЯ, ПРАКТИКА

Результати

В результаті досліджень, що наведені у даній статті, встановлена наявність протиріч і недоліків нормативної документації та законодавства України щодо питань порядку оформлення, складу, узгодження проектної документації на капітальний ремонт та реконструкцію, отримання дозволів на виконання будівельних робіт та здачі в експлуатацію лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту, через що відбувається значне завищення класу наслідків (відповідальності) і категорії складності даних об'єктів будівництва без врахування особливостей їх техніко-економічних показників. Цей факт унеможливує виконання робіт з капітального ремонту інженерних споруд залізничного транспорту в стислі терміни, що може призводити як до значних економічних та соціальних втрат, так і безпосередньо впливати на безпеку руху поїздів.

Наукова новизна та практична значимість

На основі аналізу нормативної документації та законодавства України, що регламентують порядок виконання проектних та будівельних робіт з реконструкції та капітального ремонту лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту, встановлені перспективні напрямки досліджень, які дозволять удосконалити та прискорити процес розробки проектної документації, її узгодження, отримання дозволів на будівництво та їх введення в експлуатацію.

Висновки

1. Встановлені недоліки нормативної документації та законодавства України, що регламентують порядок розробки, узгодження проектної документації, отримання дозволу на виконання будівельних робіт та введення в експлуатацію лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту, під час їх капітального ремонту, реконструкції, що можуть призвести як до значних економічних і соціальних збитків, так і безпосередньо впливати на безпеку руху поїздів.

2. Встановлений недостатній рівень теоретико-методологічного та практичного опрацювання питання визначення класу наслідків (відповідальності) та категорії складності будівни-

цтва лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту, що обумовлює актуальність науково-практичних досліджень даного питання.

3. На думку авторів даної статті, існує необхідність розробки галузевих норм, які будуть регламентувати особливості визначення класу наслідків (відповідальності) та категорії складності лінійних об'єктів будівництва залізничного транспорту загального користування, що регламентоване п. 4.13 [3].

4. До моменту розробки галузевих норм, що зазначені у висновку № 3 даної статті, вважаємо за необхідне внесення змін до п. Г.1 Додатка Г [3] та викладення його в наступній редакції:

«Г.1 До об'єктів транспортної мережі загальнодержавного рівня відносяться:

– лінійні об'єкти залізничного транспорту загального користування включаючи усі споруди на них, за винятком лінійних споруд промислового залізничного транспорту (зовнішніх та внутрішніх під'їзних залізничних колій промислових підприємств) *та капітального ремонту й реконструкції залізничних малих та середніх мостів, водопропускних труб і колій, переїздів, платформ, ділянок електрифікації, пристроїв СЦБ та зв'язку;*

– автомобільні дороги, що відносяться до міжнародних автомобільних доріг державного значення;

– великі, позакласні (згідно з ДБН В.2.3-22);

– середні мости (згідно з ДБН В.2.3-22) на міжнародних та національних автомобільних дорогах державного значення та залізницях *за винятком робіт, що пов'язані з їх капітальним ремонтом та реконструкцією;*

– тунелі незалежно від категорії дороги або значення залізниці;

– розв'язки у різних рівнях на міжнародних та національних автомобільних дорогах загального користування незалежно від категорії дороги;

– підпірні стінки, протилавинні та селезахисні споруди на міжнародних та національних дорогах державного значення та залізницях;

– надземні (підземні) пішохідні переходи прольотом (довжиною) понад 40 м на міжнародних та національних дорогах державного значення та залізницях, *окрім їх капітального ремонту та реконструкції».*

5. Надзвичайно актуальним є питання науково-практичних досліджень та розробки нормати-

МОСТИ ТА ТУНЕЛІ: ТЕОРІЯ, ДОСЛІДЖЕННЯ, ПРАКТИКА

вної документації та адаптації існуючого законодавства України щодо питання відновлення руху поїздів на ділянках залізниці, через виникнення аварійних ситуацій, в наслідок раптової відмови лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту.

6. Встановлена актуальність внесення змін до законодавства України щодо питання порядку прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом лінійного об'єкта інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту. На думку авторів, враховуючи особливості функціонального призначення даних об'єктів будівництва та позитивний досвід їх приймання в експлуатацію комісією з відповідальних служб залізниці до 2012 р., необхідно внести відповідні зміни до законодавства України та дозволити, принаймні, умовно-тимчасове прийняття в експлуатацію закінченого будівництвом лінійного об'єкта залізничного транспорту вищезазначеною комісією залізничників до моменту отримання відповідного сертифікату в органах Державної архітектурно-будівельної інспекції, для можливості відкриття руху поїздів одразу після закінчення повного обсягу будівельних робіт.

7. Необхідно детальне опрацювання нормативних документів та законодавства України, існуючих нормативних актів Державної адміністрації залізничного транспорту України для приведення їх у взаємну відповідність: наприклад поняття «модернізація» зовсім відсутнє в діючих нормативних документах та законодавстві України але широко використовується в нормативних актах Державної адміністрації залізничного транспорту України.

8. Актуальним є питання обов'язковості узгодження положень нормативних документів та законодавства України, що безпосередньо чи опосередковано стосується будівництва лінійних об'єктів інженерно-транспортної інфраструктури залізничного транспорту з органами Державної адміністрації залізничного транспорту України та профільними проектними і науковими установами. Оскільки саме відсутність даних узгоджень і стала однією з основних причин наявності недоліків нормативної документації та законодавства України, яким присвячена дана стаття.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. ДБН А.2.2-3-2012 Склад та зміст проектної документації на будівництво. Чинні від 2012-07-01 [Текст]. – Київ : Мінірегіонбуд України, 2012. – 25 с.
2. ДБН В.1.2-14-2009 Загальні принципи забезпечення надійності та конструктивної безпеки будівель, споруд, будівельних конструкцій та основ. Чинні від 2009-12-01 [Текст]. – Київ : Мінірегіонбуд України, 2009. – 36 с.
3. ДСТУ-Н Б В.1.2-16:2013 Визначення класу наслідків (відповідальності) та категорії складності об'єктів будівництва. Чинні від 2013-09-01 [Текст]. – Київ : Мінірегіонбуд України, 2013. – 41 с.
4. Постанова Кабінету міністрів України від 28.07.2013 № 808 «Про затвердження переліку видів діяльності та об'єктів, що становлять підвищену екологічну небезпеку» [Текст].
5. ДБН А.2.2-1-2003 «Проектування. Склад і зміст матеріалів оцінки впливів на навколишнє середовище (ОВНС) при проектуванні і будівництві підприємств, будинків і споруд». Чинні від 2004-04-01 [Текст]. – Київ : ДержбудУкраїни, 2004. – 21 с.
6. Порядок затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи, затверджений постановою Кабінету міністрів України від 11 травня 2011 р. № 560 [Текст].
7. Порядок прийняття в експлуатацію закінчених будівництвом об'єктів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 13 квітня 2011 р., № 461 [Текст].
8. Закон України від 18.01.2001 №557 «Про об'єкти підвищеної небезпеки» [Текст].
9. Закон України від 20.05.1999 № 687-XIV «Про архітектурну діяльність» [Текст].
10. Закон України від 17.02.2011 № 3038-VI «Про відповідальність за порушення у сфері містобудування» [Текст].
11. ДБН В.2.3-14:2006. Споруди транспорту. Мости та труби. Правила проектування [Текст]. – Чинні від 2007-02-01. – Київ : Мін. буд., архіт. та житл.-комун. госп-ва, 2006. – 359 с.
12. Зміна № 1 ДСТУ Б В.1.2-16:2013 «Визначення класу наслідків (відповідальності) та категорії складності об'єктів будівництва. Чинні від 2014-05-12 [Текст]. – Київ : Мінірегіонбуд України, 2013. – 6 с.
13. ДБН А.2.2-3:2014 Склад та зміст проектної документації на будівництво. Чинні від 2014-10-01 [Текст]. – Київ : Мінірегіонбуд України, 2014. – 34 с.

МОСТИ ТА ТУНЕЛІ: ТЕОРІЯ, ДОСЛІДЖЕННЯ, ПРАКТИКА

П. А. ПШИНЬКО^{1*}, В. В. МАРОЧКА^{2*}, В. В. КОВАЛЬЧУК^{3*}, І. В. КАЛАШНИКОВ^{4*},
А. В. ГУМЕНЮК^{5*}

^{1*} СПКТБЖТ «Инфратранспроект-ДИИТ», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38(056) 776 83 10, эл. почта mostoproekt@yandex.ua

^{2*} СПКТБЖТ «Инфратранспроект-ДИИТ», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38(056) 776 83 10, эл. почта markay905@gmail.com

^{3*} Днепропетровский государственный проектно-изыскательный институт железнодорожного транспорта «Днепрожелдорпроект» пр. К. Маркса, 108, Днепропетровск, Украина, 49602, тел. +38 (056) 793 07 07

^{4*} Государственное предприятие «Проектно-изыскательный институт железнодорожного транспорта Украины «Укржелдорпроект», ул. Красноармейская, 7, Харьков, Украина, 61052, тел. +38 (057) 724 41 25

^{5*} СПКТБЖТ «Инфратранспроект-ДИИТ», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38(056) 776 83 10, эл. почта angumenyuk@ua.ru

АНАЛИЗ СОВРЕМЕННОГО ПОРЯДКА РАЗРАБОТКИ, СОГЛАСОВАНИЯ ПРОЕКТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ, ПОЛУЧЕНИЯ РАЗРЕШЕНИЯ НА СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ И СДАЧИ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ЛИНЕЙНЫХ ОБЪЕКТОВ ИНЖЕНЕРНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

Цель. Исследование состояния вопроса разработки, согласования проектной документации, получения разрешения на строительные работы и сдачи в эксплуатацию объектов строительства при реконструкции, модернизации и капитальном ремонте линейных объектов инженерно-транспортной инфраструктуры, которые эксплуатируются на железных дорогах Украины и определения проблемных вопросов для научных и проектных учреждений в данной области хозяйственной деятельности. **Методика.** Проведение анализа нормативной документации и законодательства Украины по вопросам порядка оформления, согласования проектной документации, получения разрешения на строительные работы и сдачи в эксплуатацию линейных объектов инженерно-транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта Украины, в процессе разработки рабочего проекта на капитальный ремонт железнодорожного путепровода, который эксплуатируется на подъездном железнодорожном пути промышленного предприятия в Днепропетровской области. **Результаты.** В результате анализа нормативной документации, законодательства Украины и опыта разработки и согласования реального проекта на капитальный ремонт железнодорожного путепровода, который эксплуатируется на подъездном железнодорожном пути промышленного предприятия в Днепропетровской области, были определены недостатки законодательства Украины, которые делают невозможным выполнение работ по капитальному ремонту линейных объектов инженерно-транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта в сжатые сроки и могут приводить как к значительным экономическим убыткам, так и непосредственно влиять на безопасность движения железнодорожного транспорта. **Научная новизна.** Установлены перспективные направления научно-практических исследований, проведение которых позволит усовершенствовать нормативную документацию и законодательство Украины, которые регламентируют порядок оформления, состава, согласования проектной документации на капитальный ремонт, получения разрешений на выполнение строительных работ и сдачи в эксплуатацию линейных объектов инженерно-транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта. **Практическая значимость.** Результаты исследований могут быть применены в научных и проектных учреждениях Украины во время разработки и корректирования нормативной документации, которая регламентирует порядок разработки, согласования проектов строительства, получения разрешения на строительные работы и сдачи в эксплуатацию линейных объектов инженерно-транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: реконструкция; капитальный ремонт; проектная документация; категория сложности; класс последствий; нормативная документация; законодательство в области строительства; разрешение на строительные работы; сдача объекта в эксплуатацию; линейный объект инженерно-транспортной инфраструктуры железнодорожного транспорта

МОСТИ ТА ТУНЕЛІ: ТЕОРІЯ, ДОСЛІДЖЕННЯ, ПРАКТИКА

P. O. PSHINKO^{1*}, V. V. MAROCHKA^{2*}, V. V. KOVALCHUK^{3*}, I. V. KALASHNIKOV^{4*},
A. V. GUMENYUK^{5*}

^{1*} STDEB «Infratransproekt-DIIT», of Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, 2 Lazaryana Str., Dnepropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (056) 776 83 10, e-mail mostoproekt@yandex.ua

^{2*} STDEB «Infratransproekt-DIIT», of Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, 2 Lazaryana Str., Dnepropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (056) 776 83 10, e-mail markay905@gmail.com

^{3*} Dnepropetrovsk national design and surveying institute of railway transport «Dneprozheldorproyekt», 108 K. Marx Ave., Dnepropetrovsk, Ukraine, 49602, tel. +38 (056) 793 07 07

^{4*} State enterprise «Proektno-vyshhukovalnyi instytut zaliznychnoho transportu Ukrainy «Ukrzaliznychproekt», 7 Krasnoarmeyskaya Str., Kharkov, Ukraine, 61052, tel. +38 (057) 724 41 25

^{5*} STDEB «Infratransproekt-DIIT», of Dnepropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, 2 Lazaryana Str., Dnepropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (056) 776 83 10, e-mail angumenyuk@ya.ru

ANALYSIS OF THE MODERN SEQUENCE OF DEVELOPMENT, COORDINATION OF PROJECT DOCUMENTATION, OBTAINING PERMISSION ON CONSTRUCTION WORKS AND COMMISSIONING OF LINEAR OBJECTS OF ENGINEERING AND TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE

Purpose. Research of the problem of development, agreement of project documentation, obtaining permission for construction works and commissioning of construction projects in the reconstruction, modernization and overhaul linear of objects engineering and transport infrastructure which are operated by the railways of Ukraine and identification of problematic issues for scientific and design institutions in the part of economic activity.

Methodology. Carrying out the analysis of standard documentation and legislation of Ukraine concerning sequence of registration, agreement of project documentation, obtaining permission to construction works and commissioning of linear objects of engineering and transport infrastructure of railway transport of Ukraine, during of development of the working draft for overhaul of the railway overpass which are operated on approach railway industrial enterprise in the Dnipropetrovsk region. **Findings.** As a result of the analysis of standard documentation, the legislation of Ukraine and experience of development and agreement of the real project for overhaul of the railway overpass which are operated on approach railway industrial enterprise in the Dnipropetrovsk region, it was identified shortcomings of the legislation of Ukraine which make the execution impossible of work on the overhaul of linear objects of engineering and transport infrastructure of railway transport in a short time and can lead as to substantial economic losses, and directly to influence safety of rail traffic. **Originality.** It was found perspective directions of scientific and practical researches which carrying out will allow to improve standard documentation and the legislation of Ukraine which regulate sequence of registration, structure, agreement of project documentation for overhaul, obtaining permission to construction works and commissioning of linear objects of engineering and transport infrastructure of railway transport. **Practical value.** Results of researches can be applied in scientific and design institutions of Ukraine during development and correcting of standard documentation which regulates sequence of development, agreement of construction projects, obtaining permission to construction works and commissioning of linear objects of engineering and transport infrastructure of railway transport.

Keywords: reconstruction; overhaul; project documentation; category of complexity; class of consequences; standard documentation; legislation in the sphere of construction; permission to construction works; commissioning objects; linear objects of engineering and transport infrastructure of railway transport

Стаття рекомендована до публікації д.т.н., проф. В. Д. Петренко (Україна), д.т.н., проф. Й. Й. Лучко (Україна).

Надійшла до редколегії 20.08.2014.

Прийнята до друку 25.09.2014.