



TMX ИНЖИНИРИНГ
ГОРОДСКОЙ ТРАНСПОРТ

Общество с ограниченной ответственностью «ТМХ Инжиниринг»
(ООО «ТМХ Инжиниринг»)

Озерковская наб., д. 54, стр. 1, Москва, 115054
Обособленное подразделение в г. Мытищи Специальное конструкторское бюро «МЕТРОВАГОНМАШ» (КПП 502945001)
141009, Московская область, г. Мытищи, ул. Колонцова, д. 4
Тел. +7 (495) 539-22-05; e-mail: op_myt@tmh-eng.ru;
ОКПО 95556970; ОГРН 1067746621580; ИНН/КПП 7705732863/770501001

24.07.18 № 4398-СНБ-МВМ

На № _____ от _____

Заместителю директора
Департамента технического
регулирувания и аккредитации
Евразийской экономической комиссии

Бурмистрову В.А.

dept_techregulation@eecommission.org

TMX ИНЖИНИРИНГ

О проекте Технического регламента
Евразийского экономического союза «О
безопасности подвижного состава
метрополитена»

Уважаемый Вячеслав Александрович!

С целью максимального учета мнений заинтересованных представителей предприятий и организаций направляю Вам замечания и предложения СКБ «МЕТРОВАГОНМАШ» обособленное подразделение «ТМХ Инжиниринг» к размещенному для публичного обсуждения проекту Технического регламента Евразийского экономического союза «О безопасности подвижного состава метрополитена».

Приложение: Замечания и предложения СКБ «МЕТРОВАГОНМАШ» обособленное подразделение ООО «ТМХ Инжиниринг» к проекту Технического регламента Евразийского экономического союза «О безопасности подвижного состава метрополитена» – 1 стр. в 1 экз.

Главный конструктор

А.С. Гультяев

Корчатов Андрей Владимирович, Отдел сертификации и стандартизации, Начальник отдела
Телефон: 8-965-290-68-69, E-mail: a.korchatov@tmh-eng.ru



Евразийская экономическая
комиссия
№ 11875 от 25.07.2018
1+1

Замечания и предложения СКБ «МЕТРОВАГОНМАШ» обособленное подразделение ООО «ГМХ Инжиниринг» к проекту
Технического регламента Евразийского экономического союза «О безопасности подвижного состава метрополитена»

Статья, пункт	Действующая редакция	Предложение	Комментарии
Статья II	<p>Длина тормозного пути при экстренном торможении» – путь вагона или нерасцепляемой группы вагонов с момента восприятия сигнала на торможение по командам системы безопасности движения, постановки органа управления торможением в положение максимальной тормозной силы (или в положение «экстренное торможение») до полной остановки;</p>	<p>Дополнить определение: «длина тормозного пути при экстренном торможении» – путь вагона или нерасцепляемой группы вагонов с момента восприятия сигнала на торможение по командам системы безопасности движения, постановки органа управления торможением в положение максимальной тормозной силы (или в положение «экстренное торможение»), срабатывания срывного клапана автостопа до полной остановки;</p>	Уточнение определения
Статья IV. п. 51, абзац 3	<p>... Уровни внешнего шума и инфразвука от подвижного состава метрополитена на территориях, прилегающих к открытым участкам пути, не должны превышать допустимых значений.</p>	<p>Исключить 3-й абзац п. 51 статьи IV</p>	<p>Выполнение требований по уровню внешнего шума и инфразвука также зависит и от качества инфраструктуры (железнодорожный путь, шумопоглощающие экраны и др.), поэтому задание требований отдельно для подвижного состава метрополитена, без учета инфраструктуры, не целесообразно</p>