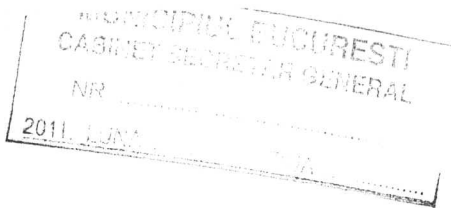


PUNCTUL NR. 4



*Comisia de Transport
Comisia Economice
Comisia Juridice
22.04.2013
Zyze*

Consiliul General al Municipiului București

HOTĂRÂRE

privind aprobarea participării Municipiului București la proiectul european OVERLAND TRANSPORT SYSTEMS

Având în vedere Expunerea de Motive a Primarului General al Municipiului București și Raportul de Specialitate al Direcției Generale Infrastructură și Servicii Publice- Direcția Transporturi, Drumuri, Sistematizarea Circulației

Văzând raportul Comisiei economice, buget, finanțe, raportul Comisiei pentru credite externe și monitorizarea derulării acestora și Avizul Comisiei Juridice și de disciplină din cadrul Consiliului General al Municipiului București.

În conformitate cu prevederile Legii nr.273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, art. 14, alineatul 8, alineatul 9, și art. 53.

În temeiul prevederilor art. 36 alin. 2, litera e), alin. 7 litera c) și art. 45 alineatul 2 din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. Se aprobă participarea Municipiului București la proiectul european OVERLAND TRANSPORT SYSTEMS – SISTEME DE TRANSPORT SUSPENDATE.

Art. 2. Se împuternicește Primarul General al Municipiului București să negocieze pentru și în numele Municipiului București și să semneze toate documentele necesare participării Municipiului București la proiectul menționat la Art. 1 și documentele parteneriatului, inclusiv Acordul de parteneriat și Contractul de finanțare.

Art. 3. Primarul General al Municipiului București și direcțiile de specialitate din cadrul aparatului de specialitate vor duce la îndeplinire prevederile prezentei Hotărâri.

Această Hotărâre a fost adoptată în ședința a Consiliului General al Municipiului București din data de

Președintele de ședință,

Secretar General
al Municipiului București
Tudor Toma

București, 2013
Nr.



EXPUNERE DE MOTIVE

**privind participarea Municipiului București la proiectul european
OVERLAND TRANSPORT SYSTEMS – SISTEME DE TRANSPORT SUSPENDATE**

Municipalitatea București, prin Direcția Transporturi, Drumuri, Sistematizarea Circulației, a primit în 19.02.2013 de la compania Overland Transport Systems din Anglia, urmare a unei recomandări a Comitetului Regiunilor de la Bruxelles, invitația de a participa la proiectul Overland Transport Systems – Sisteme de Transport Suspendate. Alături de București, alte 3 orașe au fost propuse ca locații pentru implementarea acestui proiect: Cluj, Budapesta, Chișinău.

Astfel, Municipiul București a fost invitat să aplice pentru un grant UE în vederea realizării unui proiect cheie amplu, în colaborare cu o corporație de anvergură în calitate de partener, care să coordoneze furnizorii de la nivel UE și locali („consorțiul”). Se referă la inițiativa de punere în funcțiune a unui sistem de transport de maxim 10 km, ce are capacitatea să transfere un mare număr de călători în interiorul și împrejurul unui oraș dat, în special în focarele de congestie urbană și pe liniile de navetiști intens aglomerate. Proiectul urmărește să se instaleze un traseu-test, complet operațional, cu cabine individuale, care să primească avizul comercial înainte de extinderea sa, și continuarea instalării de aplicații similare în alte locații.

Scopul acestei inițiative OTS este de a câștiga certificarea și instalarea unui concept avansat de transport orașenesc individual, prietenos cu mediul. Acesta va întruni interese-țintă de natură politică, socială, de mediu, economice, așa cum este evidențiat de UE.

Sistemul va fi comercial, producând o sursă de venit din vânzarea biletelor, publicitate și alte surse potențiale de venit. Poate fi configurat la cost neutru sau ca având o contribuție la bugetul orașului și nu va solicita subvenții. Va fi un model de cost economic de construit și de instalat în comparație cu trenul, metroul sau ceilalți competitori ai transferului rapid individual. Modelul are ca scop să introducă prețuri pe care călătorii și le pot permite, să fie necostisitor din punct de vedere al cheltuielilor de operare și mentenanță, pentru o autoritate de management și pentru oraș. Obiectivul este de a furniza o alternativă ce va degaja considerabil traficul și poluarea aerului odată cu îmbunătățirea calității vieții pentru cetățeni, prin furnizarea la cerere în condiții de siguranță și la un nivel necostisitor de cost a unei călătorii în perimetrul orașului și în mediu urban, în zonele centrale revitalizate ale orașului și în interiorul spațiului urban, de ex. după programul de lucru.

Spre deosebire de conceptul de transport în grup tradițional și de multe alte asocieri pentru transfer rapid, conceptul OTS permite unei persoane sau grup de până la 5 persoane (familie, colegi de serviciu, colegi la școală, pensionari etc.) să călătorească în vehicule dedicate numite „pods” (cabine) suspendate, pe o linie-traseu dedicată, amplasată la înălțime, mergând din locație în altă locație fără

puncte de oprire intermediare între origine și destinație, efectuând o modificare de destinație la cererea utilizatorului/ utilizatorilor sau în caz de urgență. Soluția OTS va fi o formă de transport eficientă, prietenoasă cu mediul, accesibilă, individualizată, promotoare a conceptului de mobilitate individuală și capabilă să funcționeze în tot registrul atmosferic (cald, rece, ploaie, zăpadă etc.), comparativ cu aproape toate modurile de transport convenționale sau alternativele de transfer rapid de călători majoritatea rulând pe linii sau de-a lungul unor linii date (standard).

Sigur, confortabil și eficient, cum se caracterizează acest traseu urban, acesta începe de la o stație amplasată stradal. Călătorii cu tichete sau carduri de transport Oyster sau echivalent se îmbarcă într-o incintă suspendată cu capacitatea de 4-5 locuri individuale, ce rulează pe o linie – traseu de care se conectează în extremitatea superioară. Linia-traseu va fi parte a unei rețele urbane înscrise într-un areal situat de-a lungul și deasupra străzilor, cursurilor de ape etc., la o înălțime medie de 10-15 m de nivelul solului. Liniile-traseu se ramifică și coboară în zona punctelor de oprire intens circulate, localizate pentru un acces facil fie la nivelul străzii ce are corespondent traseul, fie în incinta marilor centre comerciale, a garilor, a terminalelor de aeroporturi etc.

OTS va completa sistemele de transport urban existente și va funcționa de-a lungul liniilor de cale ferată, tramvaie, autobuze etc., furnizând schimburi intermodale, ca în cazul transferului de la un sistem de transport la altul. Aceasta va contribui la reducerea aglomerărilor în interiorul orașului și a blocajelor de trafic prin aceea că îndreaptă atenția utilizatorilor de căi rutiere spre această variantă rapidă și convenabilă de cost și va detensiona pârgiile prin care congestia de trafic afectează economia și își exercită impactul asupra modurilor de deplasare individuale.

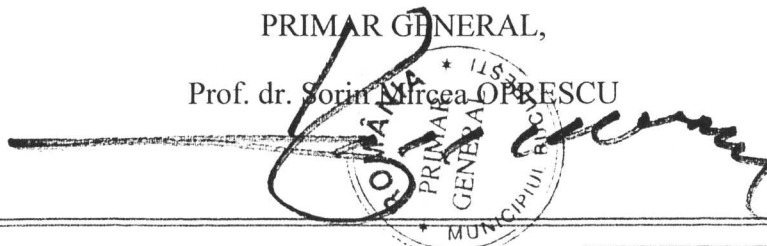
Proiectate să asigure rapiditate și siguranță, cabinele vor circula cu viteza medie de 50 km/h sau de până la 70km/h. Călătoria se va efectua doar la cerere, fără o planificare de traseu fixă, dar cu vehiculele staționabile în cele mai multe stații. Ținând cont că rețeaua este în dezvoltare, ea va oferi o varietate de destinații pe măsură ce avansează, dar în comparație cu traficul rutier urban pe căile suspendate se va rula neîntrerupt (fără stații) către stația –destinație aleasă. Sistemul va fi proiectat la cele mai înalte standarde de siguranță și va fi rapid, confortabil și energo-eficient (sistem electric). Navetiștii, cei ce locuiesc în oraș și alți utilizatori se pot aștepta la durate mai scurte ale transferului în raport cu timpii de deplasare din variantele de transport curente.

Toată partea de proiectare se va realiza în conformitate cu sistemele de raportare și control ale UE, inclusiv cu politicile de reglementare (control) și legislația în domeniul sănătății și siguranței. Un raport post-evaluare va fi întocmit la punerea în funcțiune a finanțării.

Constatând necesitatea îmbunătățirii siguranței și fluenței transportului în Municipiul București prin aplicarea unor soluții inovative, cu nivel scăzut de cost și impact scăzut la mediu, pentru reducerea timpilor de staționare în trafic, propun spre aprobare Consiliului General al Municipiului București proiectul de Hotărâre privind participarea Municipiului București la proiectul european Overland Transport Systems – Sisteme de Transport Suspendate.

PRIMAR GENERAL,

Prof. dr. Sorin Mircea OPRESCU

The image shows a handwritten signature in black ink over a circular official stamp. The stamp contains the text 'ROMANIA * ILSER * PRIMAR GENERAL * MUNICIPIUL BUCURESTI' around the perimeter. The signature is written in a cursive style.



Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice

Direcția Transporturi, Drumuri, Sistemizarea Circulației

Nr. 4659 / 22.04.2013

TEIINĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ
NR. 1574
20.13 LUNA 04 ZIUA 22

MUNICIPIUL BUCUREȘTI
CABINET SECRETAR GENERAL
NR. 4659
2013 LUNA 04 ZIUA 22

APROBAT,
PRIMAR GENERAL

Prof. dr. Borin Mircea OPRESCU



RAPORT DE SPECIALITATE

Municipalitatea București, prin Direcția Transporturi, Drumuri, Sistemizarea Circulației, a primit în 19.02.2013 de la compania Overland Transport Systems din Anglia, urmare a unei recomandări a Comitetului Regiunilor de la Bruxelles, invitația de a participa la proiectul Overland Transport Systems – Sisteme de Transport Suspendate. Alături de București, alte 3 orașe au fost propuse ca locații pentru implementarea acestui proiect: Cluj, Budapesta, Chișinău.

Astfel, Municipiul București a fost invitat să aplice pentru un grant UE în vederea realizării unui proiect cheie amplu, în colaborare cu o corporație de anvergură în calitate de partener, care să coordoneze furnizorii de la nivel UE și locali („consorțiul”). Se referă la inițiativa de punere în funcțiune a unui sistem de transport de maxim 10 km, ce are capacitatea să transfere un mare număr de călători în interiorul și împrejurul unui oraș dat, în special în focarele de congestie urbană și pe liniile de navetiști intens aglomerate. Proiectul urmărește să se instaleze un traseu-test, complet operațional, cu cabine individuale, care să primească avizul comercial înainte de extinderea sa, și continuarea instalării de aplicații similare în alte locații.

Scopul acestei inițiative OTS este de a câștiga certificarea și instalarea unui concept avansat de transport orașenesc individual, prietenos cu mediul. Acesta va întruni interese-țintă de natură politică, socială, de mediu, economice, așa cum este evidențiat de UE.

Sistemul va fi comercial, producând o sursă de venit din vânzarea билетelor, publicitate și alte surse potențiale de venit. Poate fi configurat la cost neutru sau ca având o contribuție la bugetul orașului și nu va solicita subvenții. Va fi un model de cost economic de construit și de instalat în comparație cu trenul, metroul sau ceilalți competitori ai transferului rapid individual. Modelul are ca scop să introducă prețuri pe care călătorii și le pot permite, să fie necostisitor din punct de vedere al cheltuielilor de operare și mentenanță, pentru o autoritate de management și pentru oraș. Obiectivul este de a furniza o alternativă ce va degaja considerabil traficul și poluarea aerului odată cu îmbunătățirea calității vieții pentru cetățeni, prin furnizarea la cerere în condiții de siguranță și la un nivel necostisitor de cost a unei călătorii în perimetrul orașului și în mediu urban, în zonele centrale revitalizate ale orașului și în interiorul spațiului urban, de ex. după programul de lucru.

Odată certificată și complet operațională grație design-ului său modular, prima rețea poate fi generatoare de rețea, la cerere. OTS va proceda atunci la comercializarea produsului la nivelul întregii zone UE și global.



Spre deosebire de conceptul de transport în grup tradițional și de multe alte asocieri pentru transfer rapid, conceptul OTS permite unei persoane sau grup de până la 5 persoane (familie, colegi de serviciu, colegi la școală, pensionari etc.) să călătorească în vehicule dedicate numite „pods” (cabine) suspendate, pe o linie-traseu dedicată, amplasată la înălțime, mergând din locație în altă locație fără puncte de oprire intermediare între origine și destinație, efectuând o modificare de destinație la cererea utilizatorului/ utilizatorilor sau în caz de urgență. Soluția OTS va fi o formă de transport eficientă, prietenoasă cu mediul, accesibilă, individualizată, promovare a conceptului de mobilitate individuală și capabilă să funcționeze în tot registrul atmosferic (cald, rece, ploaie, zăpadă etc.), comparativ cu aproape toate modurile de transport convenționale sau alternativele de transfer rapid de călători majoritatea rulând pe linii sau de-a lungul unor linii date (standard).

Sigur, confortabil și eficient, cum se caracterizează acest traseu urban, acesta începe de la o stație amplasată stradal. Călătorii cu tichete sau carduri de transport Oyster sau echivalent se îmbarcă într-o incintă suspendată cu capacitatea de 4-5 locuri individuale, ce rulează pe o linie – traseu de care se conectează în extremitatea superioară. Linia-traseu va fi parte a unei rețele urbane înscrise într-un areal situat de-a lungul și deasupra străzilor, cursurilor de ape etc., la o înălțime medie de 10-15 m de nivelul solului.

Liniile-traseu se ramifică și coboară în zona punctelor de oprire intens circulate, localizate pentru un acces facil fie la nivelul străzii ce are corespondent traseul, fie în incinta marilor centre comerciale, a gărilor, a terminalelor de aeroporturi etc.

OTS va completa sistemele de transport urban existente și va funcționa de-a lungul liniilor de cale ferată, tramvaie, autobuze etc., furnizând schimburi intermodale, ca în cazul transferului de la un sistem de transport la altul. Aceasta va contribui la reducerea aglomerărilor în interiorul orașului și a blocajelor de trafic prin aceea că îndreaptă atenția utilizatorilor de căi rutiere spre această variantă rapidă și convenabilă de cost și va detensiona pârgھیile prin care congestia de trafic afectează economia și își exercită impactul asupra modurilor de deplasare individuale.

Proiectate să asigure rapiditate și siguranță, cabinele vor circula cu viteza medie de 50 km/h sau de până la 70km/h. Călătoria se va efectua doar la cerere, fără o planificare de traseu fixă, dar cu vehiculele staționabile în cele mai multe stații. Ținând cont că rețeaua este în dezvoltare, ea va oferi o varietate de destinații pe măsură ce avansează, dar în comparație cu traficul rutier urban pe căile suspendate se va rula neîntrerupt (fără stații) către stația –destinație aleasă. Sistemul va fi proiectat la cele mai înalte standarde de siguranță și va fi rapid, confortabil și energo-eficient (sistem electric). Navetiștii, cei ce locuiesc în oraș și alți utilizatori se pot aștepta la durate mai scurte ale transferului în raport cu timpii de deplasare din variantele de transport curente.

Toată partea de proiectare se va realiza în conformitate cu sistemele de raportare și control ale UE, inclusiv cu politicile de reglementare (control) și legislația în domeniul sănătății și siguranței. Un raport post-evaluare va fi întocmit la punerea în funcțiune a finanțării.

Caracteristici

- Selecția orașului este la recomandarea Bruxelles. Orașele candidate aplică pentru finanțarea pusă la dispoziție de UE.

- Se va construi cale urbană suspendată în lungime de până la 10 km cu design cu impact neagresiv utilizând o linie de transport electric „ușor” cu telecabina, cu un racord superior pe suport.
- Cabinele vor putea să transporte cel mult 4 persoane sau un scaun cu roțile + 1 persoană sau + 2 persoane.
- Greutatea transportată : 400 kg în funcție de pasageri / specificații tehnice
- Viteza medie de deplasare a telecabinei: aprox. 50 km/h
- Nr. de călători transportați pe oră, pe direcție de mers, la o încărcare de 2 persoane/ vehicul: aprox. 5000 de persoane
- Telecabinele utilizează o sursă electrică externă (suport prevăzut cu șina 3 de rezervă în caz de intemperii)
- Telecabinele se succed la o distanță de 10 m; cabinele vor fi proiectate să funcționeze la o înclinație de 45° la urcare/ coborâre
- Toate cabinele vor fi echipate cu instalație de încălzire/ aer condiționat, cu camere de supraveghere video în interior și exterior, la cerere
- Telecabinele pot schimba traseul fără a necesita manevre de comutare, numai dacă sistemele convenționale nu prevăd.
- Telecabinele vor avea sistem-suport, de aceea vor fi mai stabile decât o ski-gondolă pe un cablu
- Selecția destinației telecabinei se face prin atingerea tastelor pe un ecran sau prin recunoaștere a vocii
- Un design standard de stație cu o capacitate corespunzând unui număr de 5 telecabine este de cca 200 m² și poate deservi / direcționa până la 3000 de persoane/oră. Vor exista minim 3 stații p/ km pe o direcție.

Având în vedere cele prezentate, propunem spre dezbateră în Consiliul General al Municipiului București participarea Municipiului București la proiectul OVERLAND TRANSPORT SYSTEMS – Sisteme de transport suspendate, și împuternicirea Primarului General pentru semnarea documentelor necesare în acest sens.

Director General

Mădălin DUMITRU

Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice



Director Executiv

Ion DEDU

Direcția Transporturi, Drumuri,
Sistematizarea Circulației



- OVERLAND TRANSPORT SYSTEMS -
SISTEME DE TRANSPORT SUSPENDATE

Feering Hill | Feering | Colchester | Essex | CO5 9PY
T. +44 7785 274005 | +41 44 202 11 46
Nr. înregistrare firmă: 07250807

Orașe selectate de Comitetul Regiunilor-Bruxelles: Cluj, București, Budapesta, Chișinău.

Expunere sintetică

Overland Transport Systems (OTS) lansează discuții cu Autoritățile din orașe europene în prealabil selectate în legătură cu o aplicație municipală pentru finanțare de la UE a unui sistem inovativ PRT (Personal Rapid Tranzit). Această acțiune urmează o recomandare a Comitetului Regiunilor din Bruxelles. OTS este susținut în acest demers de G& H Associates Limited, o *firmă de consultanță* specializată cu peste 14 ani de experiență în obținerea de finanțare prin granturi de la autorități de finanțare naționale și europene.

Autoritățile Municipiului sunt invitate să aplice pentru un grant substanțial de la UE ce vizează un proiect cheie amplu prevăzut să se realizeze împreună cu o corporație de anvergură în calitate de partener și care să coordoneze furnizorii de la nivel UE și locali („consorțiul”). Se referă la inițiativa de punere în funcțiune a unui sistem de transport de maxim 10 km dimensiuni 24 x 7 ce are capacitatea să transfere un mare număr de călători în interiorul și împrejurul unui oraș dat, cu precădere în focarele de congestie urbană și pe liniile de navetiști intens aglomerate. Proiectul urmărește să se instaleze un traseu-test, complet operațional, cu cabine individuale, care să primească avizul comercial înainte de extinderea sa și continuarea instalării de aplicații similare în alte locații.

În concluzie cu autoritățile municipale consorțiul va stabili specificațiile generale și obiectivele pentru proiect. Edificat asupra opțiunii pentru traseu și a altor cerințe din partea Municipiului, OTS și colaboratorii săi vor întocmi planuri detaliate, vor selecționa și coordona furnizorii și vor pune la dispoziție instalația și elementele operaționale ale proiectului până la stadiul de certificare finală și predare-primire. OTS va continua unde este cazul cu un contract de serviciu de la acel moment. Având dezvoltat planul general pentru această inițiativă, având consorțiul configurat și câștigând sprijinul UE, OTS va reține drepturile de proprietate intelectuală și de proprietate generală asupra proiectului și va certifica prototipul imprimând siglele de înregistrare internațională necesare, cum se utilizează în cazul comercializării sistemului.

Obiectivele proiectului

Scopul acestei inițiative OTS este de a câștiga certificarea și instalarea unui concept avansat de transport orășenesc individual prietenos cu mediul. Acesta va întruni interese-țintă de natură politică, socială, de mediu, economice, așa cum este evidențiat de UE.

Sistemul va fi comercial, producând o sursă de venit din vânzarea билетelor, publicitate și alte surse potențiale de venit. Poate fi configurat la cost neutru sau ca având o contribuție la bugetul orașului și nu va solicita subvenții. Va fi un model de cost economic de construit și de instalat în comparație cu trenul, metroul sau ceilalți competitori ai transferului rapid individual (PRT). Modelul are ca scop să introducă prețuri pe care călătorii și le pot permite, să fie necostisitor din punct de vedere al cheltuielilor de operare și mentenanță, pentru o autoritate de management și pentru oraș. Obiectivul este de a furniza o alternativă ce va degaja considerabil traficul și poluarea

aerului odată cu îmbunătățirea calității vieții pentru cetățeni, prin furnizarea la cerere în condiții de siguranță și la un nivel necostisitor de cost a unei călătorii în perimetrul orașului și în mediu urban, în zonele centrale revitalizate ale orașului și în interiorul spațiului urban, de ex. după programul de lucru.

Odată certificată și complet operațională, grație design-ului său modular prima rețea poate fi generatoare de rețea, la cerere. OTS va proceda atunci la comercializarea produsului la nivelul întregii zone UE și global. Potențialul este consistent și forul executiv al OTS dorește să acționeze prin promovarea imediată pentru a profita de această oportunitate.

Elemente de noutate

Spre deosebire de conceptul de transport în grup tradițional și de multe alte asocieri PRT, conceptul OTS permite unei persoane sau grup de până la 5 persoane (familie, colegi de serviciu, colegi la școală, pensionari, de exemplu) să călătorească în vehicule dedicate numite „pods” (cabine) suspendate, pe o linie-traseu dedicată, amplasată la înălțime, mergând din locație în altă locație fără puncte de oprire intermediare între origine și destinație, efectuând o modificare de destinație la cererea utilizatorului/ utilizatorilor sau în caz de urgență. Soluția OTS va fi o formă de transport eficientă, prietenoasă cu mediul, accesibilă, individualizată, promotoare a conceptului de mobilitate individuală și capabilă să funcționeze în tot registrul atmosferic (cald, rece, ploaie, zăpadă etc.) comparativ cu aproape toate modurile de transport convenționale sau alternativele de PRT majoritatea rulând pe linii sau de-a lungul unor linii date (standard).

Sigur, confortabil și eficient cum se caracterizează acest traseu urban, acesta începe de la o stație amplasată stradal. Călătorii cu tichete sau carduri de transport Oyster sau echivalent se imbarcă într-o incintă suspendată de capacitatea a 4-5 locuri individuale, ce rulează pe o linie – traseu de care se conectează în extremitatea superioară. Linia-traseu va fi parte a unei rețele urbane înscrise într-un areal situat de-a lungul și deasupra străzilor, cursurilor de ape etc., la o înălțime medie de 10-15 m de nivelul solului.

Liniile-traseu se ramifică și coboară în zona punctelor de oprire intens circulate, localizate pentru un acces facil fie la nivelul străzii ce are corespondent traseul, fie în incinta marilor centre comerciale, a gărilor, a terminalelor de aeroporturi etc.

OTS va completa sistemele de transport urban existente și va funcționa de-a lungul liniilor de cale ferată, tramvaie, autobuze etc., furnizând schimburi intermodale, ca în cazul transferului de la un sistem de transport la altul. Aceasta va contribui la reducerea aglomerărilor în interiorul orașului și a blocajelor de trafic prin aceea că îndreaptă atenția utilizatorilor de căi rutiere spre această variantă rapidă și convenabilă ca și cost și va detensiona pârgھیile prin care congestia de trafic afectează economia și își exercită impactul asupra modurilor de deplasare individuale.

Proiectate să asigure rapiditate și siguranță, cabinele vor circula cu viteza medie de 50 km/h sau de până la 70km/h. Călătoria se va efectua doar la cerere, fără o planificare de traseu fixă dar cu vehiculele staționabile în cele mai multe stații. Ținând cont că rețeaua este în dezvoltare, ea va oferi o varietate de destinații pe măsură ce avansează, dar în comparație cu traficul rutier urban pe căile suspendate se va rula neîntrerupt (fără stații) către stația –destinație aleasă. Sistemul va fi proiectat la cele mai înalte standarde de siguranță și va fi rapid, confortabil și energo-eficient (sistem electric). Navetiștii, cei ce locuiesc în oraș și alți utilizatori se pot aștepta la durate mai scurte ale tranzitului în raport cu timpii de deplasare din variantele de transport curente.

Vă rugăm să notați că toată partea de proiectare se va realiza în conformitate cu sistemele de raportare și control ale UE, inclusiv cu politicile de reglementare (control) și legislația în domeniul sănătății și siguranței. Un raport post-evaluare va fi întocmit la punerea în funcțiune a finanțării.

Caracteristici

- Selecția orașului este la recomandarea Bruxelles. Orașele candidate trebuie să aplice pentru finanțarea pusă la dispoziție de UE.
- Se va construi cale urbană suspendată în lungime de până la 10 km cu design cu impact neagresiv utilizând o linie de transport electric „ușor” cu telecabina, cu un racord superior pe suport.
- Cabinele vor putea să transporte cel mult 4 persoane sau un scaun cu roțile + 1 persoană sau + 2 persoane.
- Greutatea transportată : 400 kg în funcție de pasageri / specificații tehnice
- Viteza medie de deplasare a telecabinei: aprox. 50 km/h
- Nr. de călători transportați pe oră, pe direcție de mers, la o încărcare de 2 persoane/ vehicul: aprox. 5000 de persoane
- Telecabinele utilizează o sursă electrică externă (suport prevăzut cu șina 3 de rezervă în caz de intemperii)
- Telecabinele se succed la o distanță de 10 m; cabinele vor fi proiectate să funcționeze la o înclinație de 45° la urcare/ coborâre
- Toate cabinele vor fi echipate cu instalație de încălzire/ aer condiționat, cu camere de supraveghere video în interior și exterior, la cerere
- Telecabinele pot schimba traseul fără a necesita manevre de comutare, numai dacă sistemele convenționale nu prevăd.
- Telecabinele vor avea sistem-suport, de aceea vor fi mai stabile decât o ski-gondolă pe un cablu
- Selecția destinației telecabinei se face prin atingerea tastelor pe un ecran sau prin recunoaștere a vocii
- Un design standard de stație cu o capacitate corespunzând unui număr de 5 telecabine este de cca 200 m² și poate deservi / direcționa până la 3000 de persoane/oră. Vor exista minim 3 stații p/ km pe o direcție.

SISTEME DE TRANSPORT SUSPENDATE
Transport Individual Rapid - Personal Rapid Transport (PRT)
- Initiativa OTS -

Continutul propunerii OTS

- PMB va aplica la fondurile de coeziune – raspunsul privind aprobarea acordarii fondurilor va fi primit in luna iunie 2013
- la inceput se va implementa o portiune-pilot de 7-10 km; in urma evaluarii se va decide extinderea retelei
- o echipa independenta de atragere a suportului UE pentru o initiativa majora PRT (transport individual rapid)
- finantarea este asteptata sa se asigure prin Fondul de Coeziune UE pentru dezvoltarea unui pilot urban PRT inovativ
- interesul deosebit din partea Bruxelles-ului vizeaza lansarea unui consortiu de participanti din industrie la proiect, coordonat de OTS
- evaluare tehnologic-fezabila, pragmatica, pentru o implementare urbana
- cuantumul finantarii se apreciaza ca fiind suficient pentru mai mult de o instalare-pilot intr-un oras important
- acestea pot constitui modele pentru viitoare extinderi

Obiective

Oferirea unei solutii pentru elementele cheie ale degenerarii urbane si decadentei:

- o reducere a congestiei din transportul urban
- diminuarea stress-ului prin imbunatatirea mobilitatii si vitezei de deplasare
- relationare cu sistemele de transport existente (intermodalitate)
- facilitarea accesului si regenerarii urbane
- imbunatatirea experientei de calatorie pentru locuitorii orasului si navetisti
- atentie indreptata spre nevoile individuale (PRT) spre deosebire de cerintele transportului in masa
- asigura confort, siguranta si securitate tuturor utilizatorilor

Etapele comune pentru perioada urmatoare includ:

- Discutii cu orasele din Centrul Europei eligibile pentru sprijinul dat de Fondul de Coeziune
- Autoritatile orasului aplica oficial la finantarea prin grant UE (pana) la sfarsitul lunii martie
- Asigurarea bugetului de pornire permite membrilor consortiuului sa inceapa activitatea preliminara pana in luna iunie
- autoritatile orasului incep sa schimbe cu OTS informatii referitoare la specificatiile sistemului
- traseul studiat, volumele de trafic etc. si estimarea mai precisa a costurilor de implementare etc.

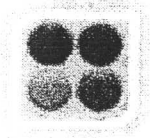
Abordare

- OTS asteapta sa colaboreze cu integratori principali de sisteme (ex. Arup) si experti cheie din industrie
- Evaluare comuna a conceptelor PRT si alternativelor tehnologice
- Revizuire comuna a furnizorilor corespunzatori din industrie si a furnizorilor de servicii

- selectie partiala eventual printr-un proces de achizitie, in acord cu cerintele UE
- proiectare, test, implementare (si extindere) a unei prime instalari (unui prim pilot), cu proiecte de continuare dezvoltate rapid

Parteneriat

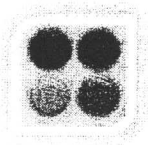
- OTS (liderul consorțiului si facilitator)
- G&H Associates (experti in fonduri de grant de la UE)
- Granite Morgan Smith (experti Financiar-Contabilitate)
- Marriott Harrison (experti juridici)
- Business World Communications (marcarea si suport de comunicare)
- Integrator principal de sisteme si specialist privind furnizorii europeni din industrie



Overland Transport Systems

Independent team attracting EU support for a major new PRT initiative:

- Monies expected from EU Cohesion Fund to develop an innovative urban PRT installation, etc
- Strong interest from Brussels is driving the launch of a consortium of industry participants, headed by OTS
- Technology-agnostic, pragmatic assessment for an urban implementation
- Funding volume expected to suffice for more than one significant city installation
- These should be 'models' for further roll-outs

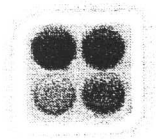


Overland Transport Systems

Objectives:

To offer a solution to key elements of urban decline and decay :

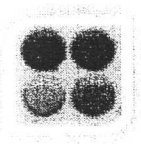
- Lessen urban transport congestion
- Reduce stress by improving mobility and speed of travel
- Mesh with existing transport systems (inter-modal)
- Facilitate access and urban regeneration
- Improve travel experience for city residents and commuters
- Focus on individual needs (PRT) vs mass transit requirements
- Provide comfort, safety and security for all users



Overland Transport Systems

Approach :

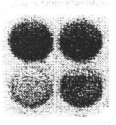
- OTS expecting to work together with leading systems integrator (eg Arup) and key industry experts
- Joint assessment of PRT concepts and technology alternatives
- Joint review of appropriate industry suppliers and service providers
- Selection likely in part via a tender process, in line with EU requirements
- Design, test, implement (and extend) a first installation, with successor projects rapidly following



Overland Transport Systems

Joint Steps near term include...

- Discussions with Central European cities eligible for Cohesion Fund support
- City authorities make official application for EU grant funding dedicated to innovative urban transport solution by end-March
- Secure initial budget allowing Consortium members to start preliminary work by June
- City authorities start exchanges with OTS re system specifications
- Research route, traffic volumes etc and estimate more precise implementation costs, etc



Overland Transport Systems

- OTS (consortium leader and facilitator)
- G&H Assocs (EU grant funding experts)
- Granite Morgan Smith (Accountants)
- Marriott Harrison (Legal Counsel)
- Business World Communications (Branding, Communications Support)
- Leading Systems Integrator and specialist European industry suppliers