

## СОГЛАШЕНИЕ О НАМЕРЕНИЯХ

г. Москва

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2013 г.

\_\_\_\_\_  
(наименование организации, объединения, предприятия)

в лице \_\_\_\_\_,  
действующего на основании \_\_\_\_\_, именуемое в дальнейшем Сторона-1, и  
Общество с ограниченной ответственностью «Струнный Транспорт Юницкого», в лице Генерального  
директора – генерального конструктора Юницкого Анатолия Эдуардовича, именуемое в дальнейшем  
Сторона-2, совместно именуемые в дальнейшем «Стороны», согласовали следующие намерения:

1. Стороны исходят из того, что интересам каждой из них соответствует реализация проектов городских внеуличных транспортных систем с использованием рельсо-струнных транспортных технологий и они намереваются содействовать их осуществлению.

2. В этих целях:

2.1. ООО «Струнный Транспорт Юницкого» осуществляет разработку рабочей документации по созданию городской скоростной внеуличной транспортной системы для транспортировки пассажиров и грузов, обладающей следующими характеристиками:

- транспортная система (путевая структура, подвижной состав, инфраструктура и отводимая под них земля) в аналогичных природно-климатических и топографических условиях, при аналогичном объёме перевозок, должна быть дешевле, не менее чем в 3 (три) раза, любой из альтернативных скоростных городских транспортных систем в эстакадном исполнении — железной дороги, надземного метро, транспортной системы с магнитным подвешиванием экипажей, монорельсовой транспортной системы, трамвайной линии, транспортной системы на воздушной подушке, и не менее, чем в 2 (два), дешевле железной дороги и трамвайной линии при их прокладке по поверхности земли;

- себестоимость скоростной транспортировки пассажира в условиях города должна быть ниже, не менее чем в 1,5 (полтора) раза, чем транспортировка в аналогичных природно-климатических и топографических условиях, при аналогичном объёме перевозок, любой из альтернативных скоростных транспортных систем: железной дорогой, метро, транспортной системой с магнитным подвешиванием экипажей, монорельсовой транспортной системой, трамвайной линией;

- провозная способность скоростной внеуличной транспортной системы должна быть не менее 20 тысяч пассажиров в час;

- конструкционная скорость внеуличной транспортной системы должна быть не ниже 120 км/ч;

- путевая структура транспортной системы должна быть размещена над землёй на транспортной эстакаде, при этом максимальный штатный продольный уклон для подвижного состава должен быть не менее 10% (или 100‰);

- энергетическая (топливная) эффективность транспортной системы (удельная мощность привода, приходящаяся на 1-го пассажира при аналогичной скорости движения) должна быть лучше, не менее чем 2 (два) раза, альтернативных городских скоростных транспортных систем: железной дороги, трамвая, метро, транспортной системы с магнитным подвешиванием экипажей, монорельсовой транспортной системы;

- транспортная система должна быть всепогодной, круглогодично действующей и устойчивой к воздействию: обильных снегопадов; проливных дождей; оледенению; наводнений; землетрясений с магнитудой до 9 баллов по шкале Рихтера; годового перепада температур до 120 °С; ураганного ветра со скоростью до 200 км/ч;

- усреднённый точечный землеотвод под линейную часть скоростной трассы не должен превышать 200 м<sup>2</sup>/км (условная полоса изъятия земли под трассу должна быть не более: 200 м<sup>2</sup>/1000 м = 0,2 м);

- усреднённый объём земляных работ на линейной части трассы при её строительстве не должен превышать 200 м<sup>3</sup>/км;

- усреднённая строительная ресурсоёмкость линейной части транспортной эстакады (расход металла, железобетона, бетона, щебня, строительного песка и др.) не должна превышать 500 кг на погонный метр трассы (то есть ресурсоёмкость 4-х трамвайных рельсов с подкладками и креплениями);

- транспортная система должна быть значительно экологичнее альтернативных скоростных городских транспортных систем: железной дороги, трамвая, метро, транспортной системы с магнитным подвешиванием экипажей, монорельсовой транспортной системы — по уровню шумов, вибраций, выброса загрязняющих веществ, электрических, магнитных и электромагнитных излучений;

- путевая структура и опоры транспортной системы должны быть спроектированы с возможностью совмещения с ними линий связи (проводной, оптоволоконной, радиорелейной, сотовой) и кабельных линий электропередач.

2.2. Сторона-2 изучает предоставленную рабочую документацию на предмет наличия всех оговоренных в п.2.1 настоящего Соглашения характеристик, и, при необходимости, проводит дополнительную техническую экспертизу предоставленной документации.

3. После положительной экспертизы упомянутой рабочей документации Сторона-2 выражает готовность заключить с ООО «Струнный Транспорт Юницкого» договор на реализацию адресного проекта:

Из точки А «\_\_\_\_\_» в точку В «\_\_\_\_\_» в городе «\_\_\_\_\_» на расстояние в «\_\_\_\_\_» км.

Предполагаемая стоимость реализации проекта «\_\_\_\_\_» должна быть не более \_\_\_\_\_ рублей (долларов).

4. Настоящее Соглашение является предварительным и не налагает на его участников никаких финансовых и юридических обязательств.

5. Настоящее Соглашение подписали:

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ А.Э. Юницкий,

Генеральный директор — генеральный конструктор Общества с ограниченной ответственностью «Струнный Транспорт Юницкого»