



**ФЕДЕРАЦИЯ НА НАУЧНО-
ТЕХНИЧЕСКИТЕ СЪЮЗИ В
БЪЛГАРИЯ**



**НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИ СЪЮЗ
ПО ТРАНСПОРТА**

ИНФОРМАЦИОНЕН ЕЛЕКТРОНЕН БЮЛЕТИН

Бр. 1/2024 г

СЪДЪРЖАНИЕ:

- 1. Обръщение към читателите*
- 2. Актуално*
- 3. Предстоящо*
- 4. В помощ на членовете*
- 5. Видяно в архива*

Уважаеми Колежки и Колеги,

В съответствие с Устава на Научно-техническия съюз по транспорта и решение на на УС от месец декември 2023 г, както и с цел по-добрата информираност на членовете на съюза, стартираме издаването на Информационен електронен бюлетин.

Убедени сме, че той ще допринесе за изпълнението на поставените в чл.5 на Устава на НТСТ цели:

- *Подобряване на свързаността на българската транспортна система с единното европейско транспортно пространство.*

- *Подобряване на управлението на транспортната система.*
- *Повишаване на сигурността и безопасността на транспортната система.*
- *Повишаване на ефективността и конкурентоспособността на транспортния сектор.*
- *Повишаване качеството на транспортните услуги.*
- *Повишаване на енергийната ефективност на транспорта.*
- *Ограничаване на негативното въздействие на транспорта върху околната среда и здравето на хората и др.*

На добър път на Електронния бюлетин!

инж. Ясен Ишев – Председател на УС на НТСТ



- От СТРАТЕГИЕСКАТА РАМКА НА ТРАНСПОРТНАТА ПОЛИТИКА НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ и формулираните в Бялата книга цели за постигане на конкурентоспособна и ефективна транспортна система, като целеви показатели за реализиране на намалението на емисии от парникови газове с 60%:
 - Намаляване наполовина на колите, използващи конвенционални горива в градския транспорт до 2030 г.; поетапното им изтегляне от употреба до 2050 г.; постигане на практически свободна от въглероден двуокис градска логистика в големите градове до 2030 г.
 - Устойчивите горива с ниско съдържание на въглерод в авиацията да достигнат 40% до 2050 г.; също така до 2050 г. да се намалят емисиите на въглероден диоксид от корабни бункерни горива с 40% (ако е постижимо, и с 50 %).
 - До 2030 г. 30 % от товарите в автомобилния транспорт над 300 км трябва да се прехвърлят към други видове транспорт, например железопътен или воден, и 50% до 2050 г., като се улесняват от ефективни и екологични товарни коридори.

Постигането на тази цел също така ще изисква развитието на подходяща инфраструктура.

- До 2050 г. да се довърши европейската високоскоростна железопътна мрежа. До 2030 г. да се утрои дължината на наличната високоскоростна железопътна мрежа и да се поддържа гъста жп мрежа във всички държави-членки.

2. Актуално:

ПРИОРИТЕТИТЕ

➤ Европейски зелен пакт

- Стремеж да бъдем първият неутрален по отношение на климата континент

Изменението на климата и влошаването на състоянието на околната среда са заплаха за самото съществуване на Европа и света. За да преодолеем тези предизвикателства, Европейският зелен пакт ще допринесе за превръщането на ЕС в модерна, ресурсно ефективна и конкурентоспособна икономика, при което:

- до 2050 г. да няма нетни емисии на парникови газове
- икономическият растеж ще бъде отделен от използването на ресурси
- нито един човек или регион няма да не бъде изоставен.

Разчитаме на Европейския зелен пакт и за възстановяването от пандемията от COVID-19. Европейският зелен пакт ще се финансира с **една трета от 1,8-те трилиона евро** инвестиции от плана за възстановяване NextGenerationEU и от седемгодишния бюджет на ЕС.

Европейската комисия прие набор от предложения, чиято цел е **политиките на ЕС в областта на климата, енергетиката, транспорта и данъчното облагане да бъдат пригодени към целта**

за намаляване на нетните емисии на парникови газове с най-малко 55 % до 2030 г. в сравнение с равнищата от 1990 г. Повече информация за [изпълнението на Европейския зелен пакт](#).

Комисията очертава пътя към постигането на **целта Европейският съюз да стане неутрален по отношение на климата до 2050 г.** Тя препоръчва намаляване с **90 % на нетните емисии на парникови газове до 2040 г.** в сравнение с нивата от 1990 г., което е в съответствие с неотдавнашните научни становища и ангажиментите на ЕС по Парижкото споразумение.

За постигането на целта за намаляване на емисиите с 90 % до 2040 г. ще бъдат необходими следните действия:

- **пълно прилагане на действащото законодателство на ЕС** за намаляване на емисиите с поне 55 % до 2030 г.;
- **декарбонизация на промишлеността** въз основа на съществуващите силни страни, например в областта на вятърната енергия, водната енергия и електролизьорите. За да се засили работата в това направление, Комисията предложи нови мерки за управление на въглеродните емисии в рамките на промишлеността в ЕС, които ще доведат до инвестиции в технологии за улавяне, съхранение и повторно използване на въглерод;
- **увеличаване на вътрешното производство** в разрастващи се сектори, като например секторите на акумулаторните батерии, електрическите превозни средства, термопомпите, слънчевите клетки и др.;
- запазване на **справедливостта, солидарността и социалните политики** в основата на прехода, като се помага на уязвимите граждани, региони, предприятия и работници чрез инструменти като Социалния фонд за климата и Фонда за справедлив преход;
- провеждане на **открит диалог** с всички заинтересовани страни, включително земеделските стопани, предприятията, социалните партньори и гражданите.

Според оценки, през последните пет години изменението на климата е причинило икономически щети в размер на около 170 милиарда евро. Свързаните с него разходи и последици за хората са все по-големи и видими. Трябва да действаме сега, за да укрепим устойчивостта на Европа срещу бъдещи кризи и да намалим зависимостта си от вноса на изкопаеми горива. Целта в областта на климата за 2040 г. също така ще помогне на европейската промишленост, инвеститори, граждани и правителства да вземат през това десетилетие решения, в резултат на които ЕС ще продължи да напредва към изпълнението на целта си за неутралност по отношение на климата през 2050 г.

Сега предстои целта да бъде обсъдена с Европейския парламент и държавите членки. Следващата Комисия ще представи законодателни предложения на тази основа. С Европейския закон за климата се превръща в закон целта, определена в Европейския зелен пакт — икономиката и обществото на Европа да станат неутрални по отношение на климата до 2050 г. В него се определя междинна цел за намаляване до 2030 г. на нетните емисии на парникови газове с поне 55 % в сравнение с нивата от 1990 г.

➤ **Европа, подготвена за цифровата ера**

- Предоставяне на възможности на хората чрез ново поколение технологии
- Цифровите технологии променят живота на хората. Целта на стратегията на ЕС в областта на цифровите технологии е тази трансформация да е от полза за хората и предприятията и същевременно да помогне за постигането на целта за неутрална по отношение на климата Европа до 2050 г.
- Комисията е твърдо решена това десетилетие да бъде цифровото десетилетие на Европа. Европа трябва да укрепя своя цифров суверенитет и да определя стандарти, вместо да

следва чужди стандарти, като постави акцент върху данните, технологиите и инфраструктурата.

- Повече подкрепа за стартиращите предприятия и иновациите в областта на изкуствения интелект
- 24 януари 2024 г. — Комисията предложи нови мерки в подкрепа на европейските стартиращи предприятия и МСП при разработването на надежден изкуствен интелект (ИИ), който зачита ценностите и правилата на ЕС. Благодарение на мерките стартиращите предприятия в областта на ИИ и по-широката иновационна общност следва да получат привилегирован достъп до суперкомпютри. Комисията предложи също така промени в Регламента за съвместното предприятие за европейски високопроизводителни изчислителни технологии (EuroHPC) с цел създаване на фабрики за ИИ, Съобщение за стартиращите предприятия и иновациите в областта на ИИ и ще създаде Служба за ИИ и два консорциума за европейска цифрова инфраструктура.

Комисията увеличава подкрепата си за европейските стартиращи предприятия и малките и средните предприятия (МСП), така че те да могат да развият надежден изкуствен интелект (ИИ), зачитащ ценностите и правилата на ЕС.

Новият пакет за ИИ включва широк набор от мерки в подкрепа на тези стартиращи предприятия и иновации, както и предложение за предоставяне на привилегирован достъп до суперкомпютри на стартиращите предприятия в областта на ИИ, както и на по-широката общност в областта на иновациите. Другите мерки включват:

- създаване на **фабрики за ИИ** и осигуряване на възможност за закупуване и модернизиране на инфраструктурата от суперкомпютри за ИИ, която е на разположение на стартиращите предприятия

- **Решение за създаване на служба за ИИ** в рамките на Комисията, която ще гарантира разработването и координацията на политиката в областта на ИИ на европейско равнище и ще упражнява надзор върху изпълнението и прилагането на предстоящия законодателен акт за ИИ.
- **съобщение за стартиращите предприятия и иновациите в областта на ИИ**, в което се очертават ключови дейности като финансова и капиталова подкрепа, общи европейски пространства на данни и други инициативи.

Комисията също така ще създаде два консорциума за европейска цифрова инфраструктура заедно с няколко държави членки. Тези групи ще разработят обща европейска инфраструктура в областта на езиковите технологии и най-съвременни инструменти с ИИ, за да помогнат на градовете да оптимизират процесите — от трафика до управлението на отпадъците.

В течение на години Комисията улеснява и укрепва сътрудничеството в областта на изкуствения интелект в целия ЕС, за да повиши конкурентоспособността му и да гарантира доверието в него въз основа на ценностите на ЕС. Това е резултат от политическото споразумение, постигнато през декември 2023 г. относно Законодателния акт на ЕС за ИИ — първия всеобхватен законодателен акт за изкуствения интелект в света — който ще подкрепи разработването, внедряването и използването на надежден ИИ в ЕС.

За повече информация

- **Икономика в интерес на хората**
- **Осигуряване на социална справедливост и просперитет**
- Хората и предприятията в ЕС могат да просперират само ако икономиката работи за тях.

- Уникалната социална пазарна икономика на ЕС дава възможност на икономиките да растат и да намаляват бедността и неравенството. Малките и средните предприятия са гръбнакът на икономиката на ЕС. Също така е важно да бъде завършен съюзът на капиталовите пазари и да се задълбочи икономическият и паричен съюз.
- В условията на стабилност в Европа икономиката може да отговори изцяло на нуждите на гражданите на ЕС.

По-силна Европа на световната сцена

- Утвърждаване на европейския ни начин на живот

Програма Транспортна свързаност 2021-2027

На интернет-страницата на Министерството на транспорта и съобщенията програмата може да бъде видяна от посочения линк:
<https://www.mtc.government.bg/bg/category/1/ek-odobri-prvata-infrastrukturna-programa-za-perioda-2021-2027-g-programa-transportna-svrzanost-2021-2027>

2.АКТУАЛНО: Пуснаха движението по най-дългия тунел у нас – „Железница” на автомагистрала „Струма”. -



Какви функционалности има новият тунел Железница

<https://pirinsko.com/kakvi-funkcionalnosti-ima-novigt-tunel-jeleznica-135041/>

3. Предстоящо:

- **ОБЩО СЪБРАНИЕ НА НТСТ – 24.04.2024 г. – 10:00 часа**
- **ПЛАН за научно-техническа дейност на Научно-технически съюз на транспорта за 2024 г.** Планът е приет на заседание на УС на НТСТ и е отворен за предложения и допълнения.
- **„АВТОМОБИЛЕН ФОРУМ – 2024“ – 26.03.2024 г. Модул 1: „ПРОБЛЕМИ НА ПЪТНАТА БЕЗОПАСНОСТ“**
Подробности вижте на: ntst-bg.org

4. В помощ на членовете:

Европейска харта за пътна безопасност

<https://road-safety-charter.ec.europa.eu/>

<https://road-safety-charter.ec.europa.eu/content/new-report-european-road-safety-observatory-focus-drinking-and-driving>

Нов доклад от Европейската обсерватория за пътна безопасност: акцент върху шофирането в нетрезво състояние

Шофьорите, които са били пили, са 15 пъти по-склонни да участват във фатални катастрофи, отколкото трезвите шофьори. Това е сред статистиката, представена в новия тематичен доклад на Европейската обсерватория за пътна безопасност за шофиране под въздействието на алкохол и наркотици. Около 25% от всички смъртни случаи на пътя в ЕС са свързани с алкохол.

ВОДЕЩ ЕКСПЕРТ

Алекси Кесяков: Възпитанието на пътя трябва да започва от семейството и училището

Около 15 000 водачи всеки ден шофират след употреба на алкохол

Трябва да обичаме повече себе си на пътя, да бъдем толерантни и да не се гневим, каза пред Радио София **Алекси Кесяков** - експерт по пътна безопасност и бивш шеф на КАТ София.

„Когато сме в движението по пътищата, нищо не може да се измени. Важно е нашето лично поведение и да бъдем там. В момента, в който отклоним своето

внимание и започнем да се занимаваме с други неща – катастрофата е готова“, добави Кесяков.

Според него проявяваме голяма толерантност спрямо „дребните“ нарушения, но такива реално няма.

„Няма дребни нарушения. Когато се натрупат две-три дребни нарушения и на единия, и на другия участник, много често прерастват в тежко пътно транспортно произшествие. Освен това, когато човек свикне с дребните нарушения, той смята, че това е нормално и е неподготвен, ако се появи някаква ситуация. Няма за къде да бързаме в движението“, добави експертът по пътна безопасност.

Той допълни, че според статистиката на Агенцията по безопасност, около **15 000 водачи всеки ден шофират след употреба на алкохол.**

„Аз считам, че мерките, които се обсъждат в момента, са наказателни, но трябва да има и възпитателни. Основното на пътя е да пазим свободата си, но и да пазим своето тяло. Дребните нарушения и превишението на скоростта въобще не са за подценяване“, каза Алекси Кесяков.

По думите му невежеството не може да се пребори само с глоби и наказания. Необходими са **обучение и възпитание**, което тръгва от семейството, училището и курсовете за подготовка на водачите.



Национална стратегия 2021 - 2030 за безопасност на движението по пътищата в Република България

www.sars.gov.bg/wp-content/uploads/2023/07/Strategia-za-BDP_08.10.2020.pdf

На сайта на Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ е публикуван новия план за действие за периода 2024-2026 г. Планът е в процес на одобрение, като в него са заложили мерки за изпълнение на Националната стратегия за безопасност на движение по пътищата на Република България. В документа са разписани задачите, които институциите трябва да изпълнят през следващите три години с цел повишаване нивото на безопасност на движението по пътищата.

5. Видяно в архива:

5.1. Транспортната рецесия 2023 г.: спад в товари, ниски цени и празни камиони 16.02.2024 г.

https://www.capital.bg/specialni_izdaniia/transport_spediciia_logistika/2024/02/19/4586153_transportnata_recesiia/

5.2. Интермодалност на пътници и товари

<http://www.optransport.bg/page.php?c=297&d=1816>

5.3. Особенности на строителството на Софийското метро

<http://www.optransport.bg/page.php?c=297&d=1810>

5.4. Съвременни информационни системи за управление на трафика в различните видове транспорт

<http://www.optransport.bg/page.php?c=297&d=1858>

5.5. 85 години Летище София – част I -разказ за историята и бъдещето на най-големия аеропорт у нас!

<https://www.youtube.com/watch?v=3P2vCPLJMQM>

5.6. Авиошоу E318 – Летище софия – новите инвестиции, планове и идентичност

https://www.youtube.com/watch?v=Ptxt9i0jd_0

5.7. Електрическите автомобили на Волво



[elektricheskiat-ex30-e-naj-inovativniiat-model-na-volvo-video-8794.htm](http://www.optransport.bg/elektricheskiat-ex30-e-naj-inovativniiat-model-na-volvo-video-8794.htm)