

THE STATE OF TRAFFIC SAFETY TRAINING IN PRESCHOOL AND SCHOOL EDUCATION¹

Assoc. Prof. Asen Asenov, PhD

Department of Transport,

University of Ruse

Phone: 082 888 605

E-mail: asasenov@uni-ruse.bg

Abstract: An overview of the victims of road accidents in Bulgaria by age and age has been made. It has been established that the group of 18 to 24 years old has the highest number of dead and injured, referring to one million inhabitants. These are almost half of all victims. The main reason is related to the fact that at this age people receive driving licenses and begin to prove themselves in life by entering the role of drivers or pedestrians, without sufficient life experience. In the Republic of Bulgaria, mandatory traffic safety training has been introduced for all children from the first group in kindergarten up to twelfth grade. In connection with this, a questionnaire survey was conducted with 30 questions among 71 pupils from 12th grade to determine the knowledge acquired by them throughout their studies. The results show that the most correct answers are on 24 of all questions, which answers the score very well. In order to improve the preparation of pupils, the main topics that need to be addressed have been identified. They are related to the knowledge of the car and the behavior of the pedestrian.

Keywords: road safety training programs, preschool and school education, traffic safety training, questionnaire survey,

ВЪВЕДЕНИЕ

Пътната безопасност остава един от най-сериозните рискове за здравето, пред които са изправени децата в България, (World Health Organization, 2017). През 2011 година в свое изследване (Mulvaney C., Watson M. & Errington G., 2011) установяват, че за отстраняване на допусканияте грешки от участниците в движението и намаляване на инцидентите е необходимо целево обучение. При проведените опити е установено, че младите хора, в лицето на децата, много бързо научават правилата и ги прилагат успешно за разлика от възрастните, които вече са придобили свои навици и по-трудно ги променят след приключване на обучението, понеже реагират инстинктивно. Най-много участниците в движението разчитат на автомобила и уменията на водача, (Dragneva, N., 2018).

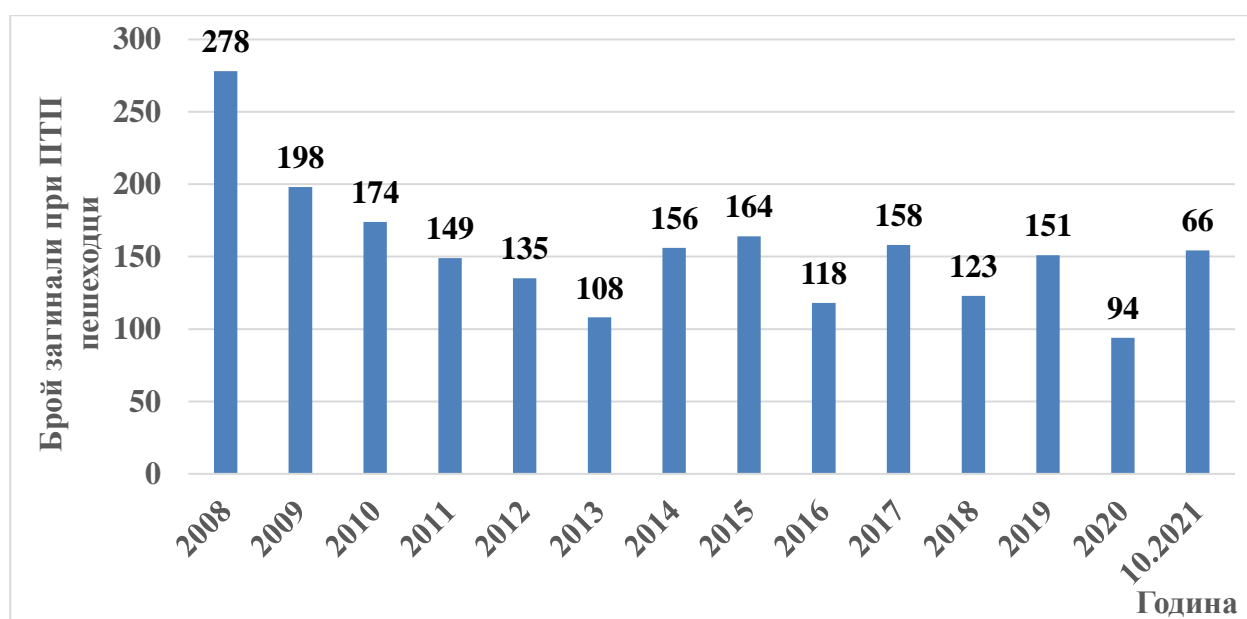
Обучението и възпитанието по безопасност на движението по пътищата (БДП) в предучилищното и училищното образование в страната има своята история, но за всички етапи от нея определено може да се каже, че подготовката на актуализирани програми за обучение никога не се предшества от преглед и оценка на съществуващите. Също трябва да се отбележи, че обратната връзка с учащите се не е добре регламентирана. При обучение на кандидатите за водачи на моторни превозни средства (МПС) в учебните центрове през последните години бяха създадени профили на обучаемите в които се отбелязват пропуските свързани с пропуски в знанията и уменията открити по време на теоретичното и практическо обучение. Във връзка с това е създадена електронна среда, в която имат достъп обучаемия и неговият учител, които взаимно си комуникират с цел повишаване на знанията и уменията на кандидата за водач (Atanasova P., D. Lyubenov, 2020). Резултатите показва висока успеваемост на обучаемите след това на изпитите за получаване на свидетелство за управление на МПС от съответната категория, която в над 90% от случаите е «В».

¹ Докладът е представен на научна сесия на 30 октомври 2021 с оригинално заглавие на български език: СЪСТОЯНИЕТО НА ОБУЧЕНИЕТО ПО БЕЗОПАСНОСТ НА ПЪТНОТО ДВИЖЕНИЕ В ПРЕДУЧИЛИЩНОТО И УЧИЛИЩНОТО ОБРАЗОВАНИЕ

ИЗЛОЖЕНИЕ

Състояние на пътния травматизъм с деца в България

Силно влияние върху безопасността на движението по пътищата оказва отношението на всички участници в системата «водач-автомобил-път-околна среда», (Dragneva, N., 2018)). В тази среда най-неподготвени са децата, които трудно възприемат и реагират правилно на реалната ситуация. Възрастта на децата е от 0 до 18 години. Те се включват в движението основно като пешеходци и велосипедисти, допълнително децата над 16 години може да се включат като водачи на мотопед, а над 18 години на мотоциклет (National Statistical Institute, 2021). Изброените категории на практика са най-уязвимите участници в движението. Въпреки сериозното намаление на загиналите пешеходци в страната за периода 2008-10.2021 г., (фиг. 1) все още техният брой е висок и надминава 100 човека на година (Ministry of Interior, 2021). При велосипедистите се запазва един относителен постоянен брой на загиналите, средно 27 човека за година, за разглеждания период (табл. 1), което е характерно като тенденция и за водачите на мотопед, със средно 7 човека за година и мотоциклет със средно 45 човека за година.



Фиг. 1. Брой загинали пешеходци при ПТП в Р. България, 2008-31.10.2021 г.

На фиг. 2 и фиг. 3 може да се отчете броя на загиналите и ранените до 17 годишна възраст. Загиналите и ранените са също относително постоянна величина. В абсолютни единици загиналите и ранените до 17 години са най-малко, средно 30 загинали и 1081 ранени на година, и това може да се обясни, понеже в тази възраст децата са подпомагани от родителите си или от други по-опитни хора. Най-сложно е при групата 18-24 години, когато порасналите деца се учат да станат самостоятелни и се сблъскват с реалния живот, в който трябва да се справят сами. Тук реалният брой на загиналите е средно 83 човека на година, а при ранените 1350. Групите 25-64 години и над 65 години са с почти еднакъв брой загинали и ранени, като групата над 65 години е с малко по-малък брой, понеже тези хора по-рядко пътуват от останалите, които са в трудоспособна възраст.

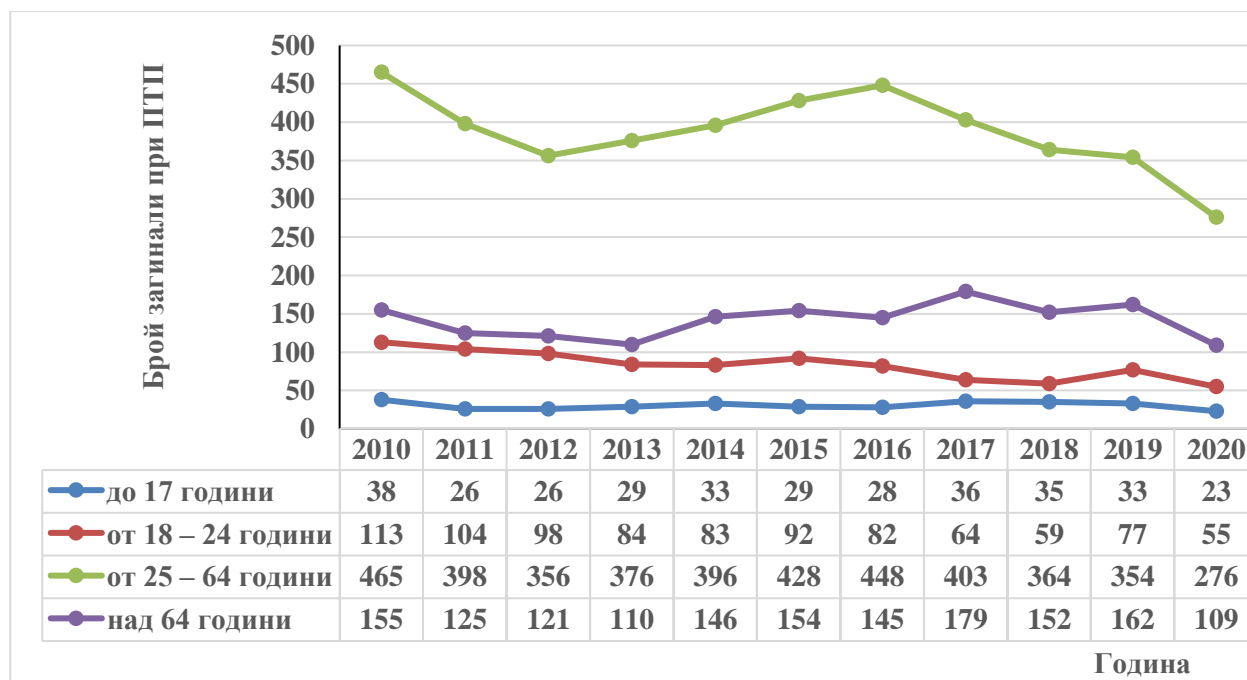
Загиналите до 17 години са по-малък процент от загиналите и ранените в другите групи и са под 10% при загиналите и 16% при ранените, отнесени към 1 млн. човека. Най-голям дял имат групата от 18-24 години, които са около 50% при загиналите и ранените, отчетени на 1 млн. човека от съответната група.

Табл. 1.

Брой загинали велосипедисти, водачи на мотопеди и мотоциклети при ПТП

Година	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Велосипедисти	35	29	27	17	32	31	29	29	35	22	21	28	19
Водачи на мотопед	9	5	5	10	4	6	8	11	8	10	6	2	5
Водачи на мотоциклет	67	48	42	35	48	49	47	50	41	41	41	52	30
Общо	111	82	74	62	84	86	84	90	84	73	68	82	54

При групата от 25-64 години и тази над 65 години са почти еднакви с 21% при загиналите и средно 15% при ранените.

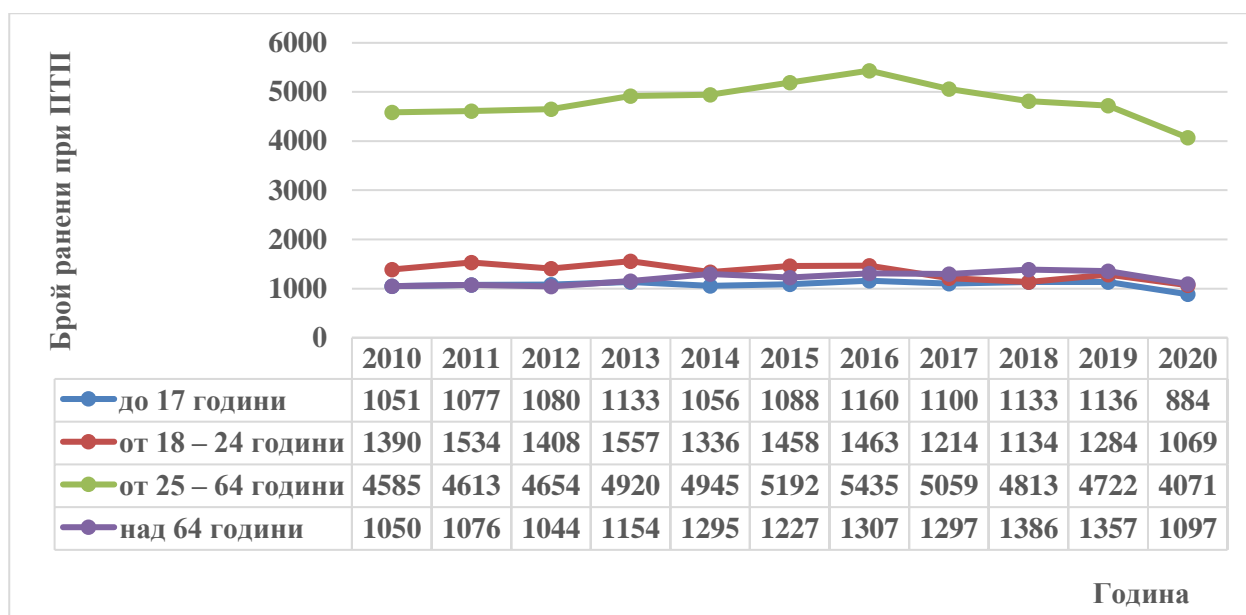


Фиг. 2. Загинали при ПТП по възрастови групи

Стратегически нормативни документи за обучението на ученици по пътна безопасност

Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България за периода 2021 – 2030 г. (State Agency for Road Safety, 2020). Стратегията интегрира подхода „безопасна система“, съгласно който хората ще допускат грешки и могат да попаднат в пътнотранспортни произшествия, но стремежът винаги следва да е насочен към създаване на среда, която е щадяща и пригодна да смекчава нежеланите тежки последици. В контекста на европейската политика в областта на безопасността, България изразява ангажимент в дългосрочен план да работи за постигне на „Визия нула“ загинали и тежко ранени в резултат от пътни инциденти (2050), а до 2030 г. техният брой да бъде намален на половина.

План за действие 2021 – 2023 г. с приложения към него, (SARS, 2020). В плана са планирани 138 мерки, обединени в 6 направления: регулаторна рамка; поведение на участниците в движението; контролна дейност; пътна инфраструктура; автомобилен парк и спешна медицинска помощ.



Фиг. 3. Ранени при ПТП по възрастови групи

Допълнително е създадена и Концепция за обучение по безопасност на движението от 2020 година, която трябва да посочи основните направления, необходими за развиване на системата за обучение, отчитайки безопасността на движението по пътищата, свързани с предизвикателствата пред различните възрастови групи. По този начин се очаква да се изгради култура на съпричастност между участниците в движението и да се премине към възприемане на споделената отговорност (Council of Ministers, 2020).

Състояние на обучението по пътна безопасност в системата за училищното образование в България

Аналогично на много държави в ЕС и България има задължително изискване за обучението по пътна безопасност да се преподава в училищата, като фокуса е предимно върху ходенето пеша и колоезденето.

Актуалните към този момент учебните планове и програми са утвърдени септември 2018 г. за обучение по безопасност на движението по пътищата (Ministry of Education and Science, 2018). В табл. 2 са посочени хорариумите за съответните степени на обучение.

Табл. 2.

Програми за обучение по БДП в училищното образование на България

Степен/група/клас	Хорариум
Предучилищно образование /детските градини (възраст: 3-7 години)	23 педаг. ситуации
Цели на обучението:	
за първа група	5 педаг. ситуации
за втора група	5 педаг. ситуации
за трета група	6 педаг. ситуации
за четвърта група	7 педаг. ситуации
Основна степен на образованието (възраст: 8-13 години)	Общ хорариум: 56
Начален етап на обучение	Общ хорариум: 38
I клас	16
II клас	8
III клас	8
IV клас	6
Прогимназиален етап	Общ хорариум: 18
V клас	6

<i>VI клас</i>	6
<i>VII клас</i>	6
<i>Гимназиална степен на образованието (възраст 14-18 години)</i>	<i>Общ хорариум: 14</i>
<i>1-ви гимназиален курс</i>	Общ хорариум: 12
<i>VIII клас</i>	4
<i>IX клас</i>	4
<i>X клас</i>	4
<i>2-ри гимназиален курс</i>	Общ хорариум: 2
<i>XI клас</i>	1
<i>XII клас</i>	1

В детските градини са предвидени общо 23 педагогически ситуации за формиране на начални представи за пътната среда; формиране на умения за безопасно поведение на пътя; формиране на култура на поведение на пътя.

Обучението, свързано с безопасността на пътното движение в основната степен на образованието от 1-ви до 7-ми клас е 56 часа и включва: изграждане и развиване на защитни механизми, спрямо опасностите от пътната среда; развиване на перцептивните умения на учениците за безопасно поведение на пътя, на основата на развиване на зрителните и слуховите възприятия, на възприятията за време и пространство; подпомагане на процеса за развитие на концентрацията на вниманието, паметта и на дисциплинираност, и отговорно поведение на пътя; осъществяване на комуникация на ниво родови и видови понятия от пътната среда; анализиране на причините за възникване на пътен конфликт и прогнозиране на неговото развитие; сравняване на различни видове пътища, познаване на пътните превозни средства, които се движат по тях и основните групи пътни знаци; вербална комуникация на ниво родови и видови понятия от пътната среда; възприемане, анализиране и прогнозиране на развитието на пътна ситуация; познаване на моторни превозни средства със специален режим на движение; отговорност и самоконтрол спрямо употребата на алкохол; сензорни характеристики на зрението; анализиране на пътна ситуация, водеща до пътнотранспортно произшествие; отговорност и самоконтрол при пътнотранспортно произшествие; работа с пътни карти, GPS навигация и схема на двутактов двигател (мотопед).

В гимназиалната степен на образование от 8-ми до 12 клас е предвидено обучение с общ хорариум 14 часа с включени теми: повишаване на защитеността на учениците от транспортни произшествия и техните последствия чрез получаване на знания за приспособимостта към движението по пътищата с минимална вероятност за попадане в тях; познаване и разбиране на графични изображения и пътни знаци за движение извън населеното място, ж.п. прелези и маневри; познаване на основните правила на движението през отделните части на денонощието; определяне на конфликтни участъци в извън населеното място и съставяне на безопасни маршрути за движение; оценяване и анализиране на пътните ситуации в извън населеното място, ж.п прелези и при маневри, както и на движението през отделните части на денонощието; намаляване на агресията на пътя и повишаване на толерантността между участниците в движението; познаване и разбиране на нормативната уредба, произтичаща от Закона за движението по пътищата; познаване на вредата на алкохола, наркотици и други упойващи вещества върху реакциите и поведението на пешеходеца и водача на МПС; анализиране и оценяване на пътните ситуации и пътни нарушения, произтичащи от употребата на алкохол, наркотици и други упойващи вещества; прилагане на правилните действия при контакт с лице ползвало алкохол, наркотици и други упойващи вещества; оценяване на аргументацията на другите участници в решаването на казуси; критическо и конструктивно решаване на казуси, свързани с регулацията на безопасността на движението по пътищата; намаляване на агресията на пътя и повишаване на толерантността между участниците в движението; проявяване на нулева толерантност към използването на алкохол, наркотични и други упойващи вещества от участниците в движението по пътищата; познаване и оценяване на съвременните системи за безопасност и на приложенията на интелигентните транспортни

системи; познаване и разбиране на безопасното управление на моторни и пътни превозни средства.

В основата на определяне целите на обучението по безопасност на пътното движение е залегнал статуса на детето през годините: пешеходец с придружител; пешеходец движещ се сам; пътник в лично превозно средство на родителите; пътник в обществен транспорт; велосипедист; обучаван за водач на моторно превозно средство.

Уменията, които трябва да придобие детето са: за защита на сензомоторно равнище; интелектуални и практически.

Уменията за защита на сензомоторно равнище се свързват с:

- възприемане и различаване на цветове, форми, движение, скорост, покой;
- възприемане на различните шумове от превозните средства, посоката от която идва шума, разстоянието на което е източника и др.;
- двигателни умения насочени към приемане на оптимално количество информация-движение на тялото и главата, определяне посоките «ляво-дясно», «горе-долу».

Интелектуалните умения са свързани с:

- готовност за ориентиране в реална пътна ситуация на познавателно равнище (например малките деца трябва да знаят, че не бива да излизат сами на улицата, по-големите деца са длъжни да могат да определят елементите на средата, да познават смисъла на значението им, да анализират и оценяват различни форми на поведение в дадена пътна ситуация, умения за анализ на собственото поведение като пешеходец и велосипедист);

- умения за разкриване на причинно-следствената връзка между явленията на пътя;
- умения за работа с документи (Закон за движение по пътищата и правилника за неговото прилагане);

- умения за решаване на казуси и задачи.

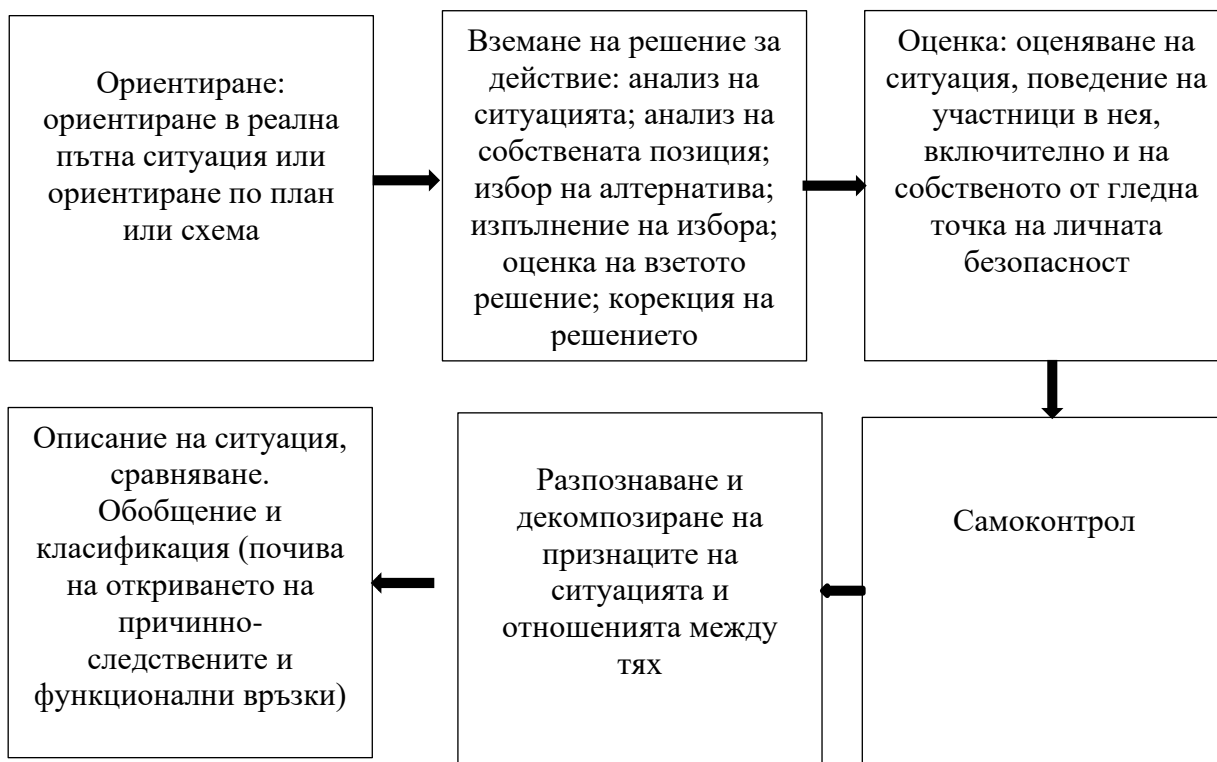
Практическите умения са важен елемент на обучението. Поведението на малките деца се обуславя основно от факта, че те все още не осъзнават опасностите на пътя. За да могат да се движат по пътищата, по-малките се нуждаят от практически опит, който да компенсират липсата на социалния опит и на несигурността. Юношите добре разбират какви са опасностите, като често съзнателно ги търсят. Главният проблем за правилните действия на по-големите ученици (над V клас) се оказва натрупването на отрицателни практически наблюдения, отнасящи се до реакциите на най-близките им хора и на всички заобикалящи ги лица. Наблюдаването от тях на пътя ги обърква, като въпреки придобитите вече знания ги демотивира за прилагане на правилата за движение.

Оформянето на устойчиви защитни механизми на децата и юношите като участници в движението е сложен и многостранен процес. Той се реализира по пътя на подражанието, чрез придобиване на личен опит, чрез целенасочено обучение и достатъчно упражнения. Следователно ролята на преподавателя по безопасност на движението по пътищата при създаването на нужните умения и затвърждаването им до модел на поведение е особено важна.

За най-малките се препоръчва практическо обучение, при което урокът се преподава чрез игри, наблюдения по времето на разходки, обсъждания в и извън сградата на учебното заведение. Изследванията показват, че "игровото" обучение по дисциплината «Безопасност на движение по пътищата» не претоварва децата. Напротив, то стимулира тяхното приобщаване към всички игри, провокира интереса им към правилата за движение, както и тяхната инициативност.

За по-големите деца се препоръчва практическо обучение, при което ученикът е активен участник чрез казуси, срещи, училищни кампании по пътна безопасност.

Задължителни действия и тяхната последователност по отношение на пътната безопасност, които трябва да владее ученика и да ги изпълнява са показани на фиг.4.



Фиг.4. Задължителни действия и тяхната последователност по отношение на пътната безопасност, които трябва да владее ученика и да ги изпълнява

Анкетно проучване на придобитите знания по БДП сред учениците от последен клас на обучение

За проверка на придобитите знания по време на целия курс на обучение в училищното образование, през месец октомври 2021 г. беше проведено анкетно проучване на ученици от 12 клас обучавани в град Русе. Подготвената анкета включваше 30 въпроса, които обхващаха въпроси от целия изучаван материал по БДП в училищата, съгласно учебната програма. Взето е също така под внимание и факта, че някои от учениците имат придобито свидетелство за управление на МПС, включващо някоя или някои от категориите: АМ, А1, В, Ткт и т.н.; други са в процес на обучение, като кандидати за водачи; трети, въобще нямат такава допълнителна подготовка, получена в учебните центрове за подготовка на кандидати за водачи на МПС. Те са се подготвяли единствено в училище в часовете по безопасност на движението по пътищата.

Въпросите в анкетата условно са разделени на четири групи, за да може по-лесно да се анализират, знанията свързани с безопасността на участниците в движението, като не се пренебрегва или омаловажава факта, че част от учениците имат свидетелство за управление на МПС:

- Първа група въпроси, които са свързани с пътя и автомобила и влияят на безопасността на движението:

1., „Коя част от пътя е на показаната схемата;

2. *Кои са участници в движението;*

3. Колко метра е обикновено спирачния път на лек автомобил, движещ се с 90 км/ч, при спиране на сух асфалтиран път;

6. Как се променя устойчивостта на превозното средство, когато при навлизане в завой се увеличава скоростта;

19. Когато при движение в извън населено място коефициента на сцепление на пътя с колелата на автомобила е 0,8, какъв е спирачния път;

27. Коя система влияе върху дължината на спирачния път на автомобила при рязко спиране;

21. Най-важният фактор за избягване на сблъсък с движещия се отпред автомобил е;

26. На пътища с разрешена скорост за движение, по-висока от 90 км/ч, предупредителният светлоотразителен триъгълник се поставя на разстояние от автомобила, не по-малко от?";

- Втора група въпроси, свързани с познаването на превозните средства, правилата при организация на пътуване и действия от страна на водача при различни ситуации:

4. **„Трамваят е релсово превозно средство, което;**

5. Водач с категория „В“ може да управлява лек автомобил, предназначен за превоз на пътници с не повече от;

8. При приближаване към пешеходна пътека, водачът на нерелсово пътно превозно средство, кого е длъжен да пропусне, като намали скоростта или спре;

11. Слизането на деца до 12 години от автомобил, спрял на платното за движение, се извършва от;

12. В кои от посочените случаи водачът на автомобил е длъжен да пропусне преминаващите по пешеходната пътека пешеходци;

13. Кога водачът на ППС трябва да сигнализира за намерението си да извърши маневра, свързана с отклонение встрани;

22. При тази ситуация кой от водачите трябва да осигури предимство; 24. Водачът на изпреварваното ППС е длъжен;

23. Какво не се разрешава при завиване в обратна посока на кръстовище;

25. В кой от случаите водачът не трябва да навлиза в кръстовище;

29. Какво трябва да направи водач, който причини ПТП с пострадали между автомобили?";

- Трета група въпроси, свързани с познаването на пътните знаци, сигналите на регулировчика и правилата за движение по пътищата: 7. „Кой от пътните знаци предупреждава за стръмен наклон при изкачване; 15. На кои от изброените превозни средства е забранено да навлизат след този знак; 16. **Допълнителната табела към пътния знак указва;** 18. С кой пътен знак са длъжни да се съобразяват участниците в движението когато има несъответствие между пътен знак, поставен на преносима стойка върху платното за движение, и останалите пътни знаци; 20. Този пътен знак в синьо означава; 14. Сигналят на регулировчика означава, че; 10. На показаната схема с буква „в“ е означен пътният знак, който сигнализира, че разстоянието до железопътния прелез е?";

- Четвърта група въпроси, свързани с изисквания, наказания и отговорности на водача на МПС:

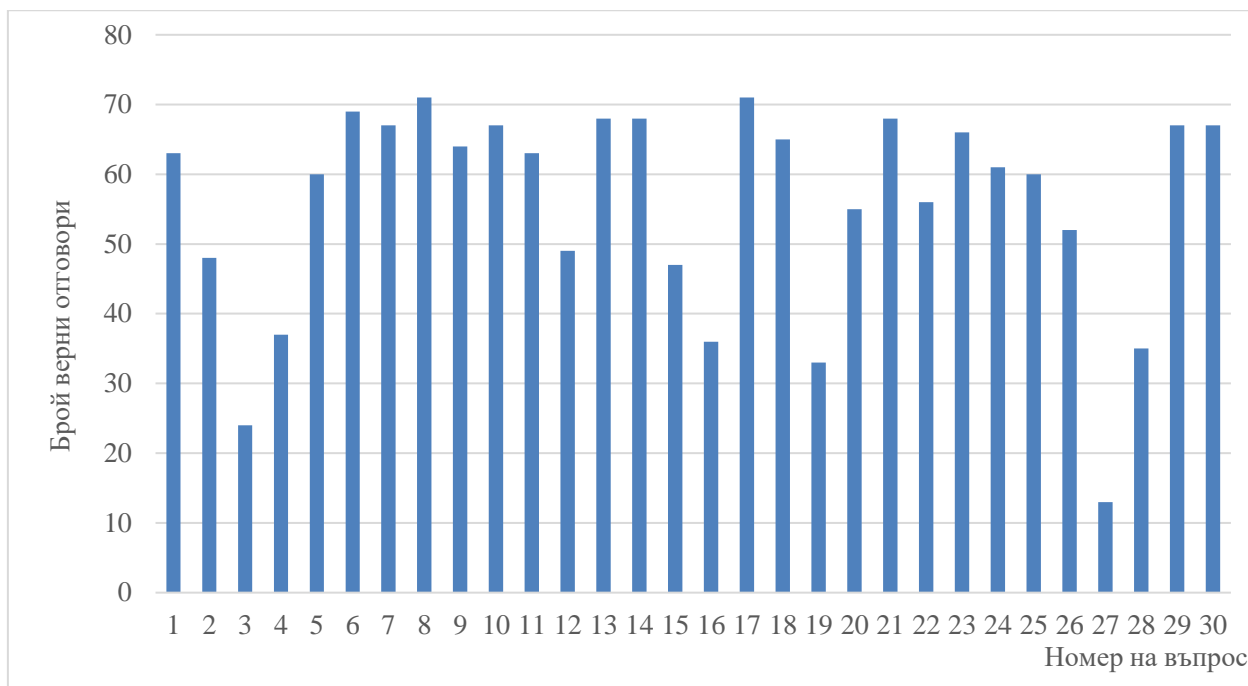
9. „Какво на водача на моторно превозно средство е забранено по време на управление на превозното средство;

17. При каква концентрация на наркотично вещество поето от водача се счита, че има нарушение;

30. Кога се разрешава на водача на МПС употребата на алкохол над 0,6 промила и не се приема за нарушение;

28. Водач, който превиши разрешената максимална скорост за движение извън населено място с над 50 км/ч се наказва с?";

Резултатите от анкетното проучване са представени на фиг. 5.



Фиг.5. Брой верни отговори на въпросите от анкетата при 71 анкетиращи

Те показват, че въпросите, които най-много затрудняват учениците и на които са допуснати най-много грешки са основно от първа условна група. Останалите групи имат по един труден въпрос. Тези въпроси са следните шест:

- въпрос 27. Коя система влияе върху дължината на спирачния път на автомобила при рязко спиране? Правилно са отговорили 13 човека;
- въпрос 3. Колко метра е обикновено спирачния път на лек автомобил, движещ се с 90 км/ч, при спиране на сух асфалтиран път? Правилно са отговорили 24 човека;
- въпрос 19. Когато при движение в извън населено място коефициента на сцепление на пътя с колелата на автомобила е 0,8: Правилно са отговорили 33 човека;
- въпрос 28. Водач, който превиши разрешената максимална скорост за движение извън населено място с над 50 км/ч се наказва: Правилно са отговорили 35 човека;
- въпрос 16. Допълнителната табела към пътния знак указва: Правилно са отговорили 36 човека;
- въпрос 4. Трамваят е релсово превозно средство, което: Правилно са отговорили 37 човека.

Останалите въпроси са с по-малко неправилни отговори.

От анкетираните 26 ученика нямат свидетелство за управление, а останалите имат категория „В“ или някаква друга, което показва, че имат допълнителна подготовка по безопасност на движението по пътищата. Това се вижда и от анализа на данните разгледани само за лицата без свидетелство за управление на МПС. Оказва се, че за тях има още няколко трудни въпроса, които са:

- въпрос 2. Кои са участници в движението? Правилно са отговорили 54%;
- въпрос 12. В кои от посочените случаи водачът на автомобил е длъжен да пропусне преминаващите по пешеходната пътека пешеходци: Правилно са отговорили 54%;
- въпрос 15. На кои от изброените превозни средства е забранено да навлизат след този знак? Правилно са отговорили 58%.

Направеното проучване показва, кои са основните слабости сред учениците и на кои въпроси трябва да се наблегне при обучението за да могат учениците да получат по-добра подготовка, както като водачи на МПС, така и като пешеходци, които участват в движението.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Направен е анализ на пътния травматизъм в страната и установено, че броят на загиналите при ПТП пешеходци е почти постоянен, като се колебае в границите между 100 и 150 човека. Аналогична е и ситуацията при загиналите при ПТП по възрастови групи, като реалният брой на групата от 25-64 години е най-голям, около 400 човека, понеже това са хората, които ежедневно се придвижват до работа и като цяло са с най-голям брой. Отнесени обаче към един млн. жители от съответната група, броят на загиналите при ПТП е най-голям при групата 18-24 години и това е почти половината от дела на всички загинали в ПТП, което обяснява коя е най-заstraшената група.

При направено изследване сред 71 ученика от 12 клас в русенско училище е установено, че от поставени 30 въпроса, анкетираните успешно са отговорили на 24 от тях, което им дава обща оценка много добър. Въпросите, които са затруднили учениците и на които следва да се обърне внимание при подготовката от учителите са шест и те са свързани с управлението и спирачните свойства на автомобила, от една страна и поведението на пешеходците на пътя от друга. Наличието на свидетелство за управление на МПС показва, че знанията на учениците са на по-високо ниво от това на тези без такава.

Докладът отразява резултатите от работата по проект № 2021-ФТ-01, финансиран от Фонд Научни изследвания на Русенския университет

REFERENCES

Atanasova P., D. Lyubenov (2020). *A Study of the Candidates Drivers Mistakes in Practical Training*. Proceedings of University of Ruse, Volume 59, Book 4.2, pp.143-152, ISBN:1311-3321

Council of Ministers (2020). *Concept for road safety training*. Sofia, p. 20, **(Оригинално заглавие:** Министерският съвет (2020). *Концепция за обучение по безопасност на движението по пътищата*. София, стр.20)

Dragneva, N. (2018). Road safety as part of the Driver-Car-Environment system. *Electronic Journal of Computer Science and Communications*, Volume 7, № 1 p. 114-118. Оригинално заглавие: Драгнева Н. Пътната безопасност като част от системата Водач-Автомобил-Среда Електронно списание за Компютърни науки и комуникации, том 7, №1, с.114-118, ISBN 1314-7846)

European Transport Safety Council (2019). *The Status of Traffic Safety and Mobility Education in Europe*. Brussels, Belgium, p.40

Ministry of Education and Science (2018). *Training programs for road safety*. Sofia, **(Оригинално заглавие:** МОН (2018). *Програми за обучение по БДП*. София, <https://www.mon.bg/bg/30>)

Ministry of Interior (2021). *Status of road traffic injuries in the period January - October 2021*. Sofia, p. 16 **(Оригинално заглавие:** Министерство на вътрешните работи (2021). *Състояние на пътнотранспортния травматизъм в периода Януари – Октомври 2021 година*. София, стр.16)

Mulvaney C., Watson M. & Errington G. (2011). Safety education impact and good practice: A review. *Health Education*, pp1-16, · DOI: 10.1108/09654281211190236

National Statistical Institute (2021). *Traffic accidents in the Republic of Bulgaria 2020*. Sofia, p. 48 **(Оригинално заглавие:** Национален статистически институт (2021). *Пътнотранспортни произшествия в Република България 2020*. София, стр.48)

SARS (2020). *Action Plan 2021-2023*, Sofia, p. 82, **(Оригинално заглавие:** ДАБДП (2020). *План за действие 2021-2023*, София, стр.82)

State Agency for Road Safety (2020). *National Strategy for Road Safety in the Republic of Bulgaria 2021 - 2030*, Sofia, p.184, **(Оригинално заглавие:** Държавна агенция Безопасност на

движението по пътищата (2020). *Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата в Република България 2021 - 2030 г.*, София, стр.184)

World Health Organization (2017). Regional Office for Europe, *Fact sheets on sustainable development goals: health targets, Road Safety*, Copenhagen, Denmark, pp.1-8, http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0003/351444/3.6-Fact-sheet-SDG-Roadsafety-FINAL-10-10-2017.pdf?ua=1.