



TRUST

АНАЛИТИЧЕН ДОКЛАД

за извършено анкетно проучване
сред ученици в системата на образованието
относно безопасността на движението по пътищата



Съдържание

Резюме и основни резултати

- 1) Въведение: контекст
- 2) Обобщаване на резултатите: дескриптивен анализ
- 3) Изводи и препоръки
- 4) Заключение

Резюме

В рамките на държавната политика по безопасност на движението по пътищата (БДП) и усилията за ефективна превенция на пътнотранспортния травматизъм чрез развитие на култура за безопасност на движението по пътищата (КБДП) е проведено анкетно проучване под формата на пилотна инициатива сред ученици (респонденти) от 13 училища в Република България.

Пилотната инициатива се реализира в рамките на проект TRUST „Култура за безопасност на движението по пътищата – систематичен преход към споделена отговорност за безопасна и устойчива мобилност в Европейския съюз“ (TRUST), в който Държавна агенция „Безопасност на движението по пътищата“ (ДАБДП) участва като партньор.

Настоящият документ е част от мащабно общоевропейско усилие за развиване на КБДП, което осигурява методологична подкрепа, възможности за адаптация, сравнение и научно обоснован подход.

Целта е да се диагностицират нагласите към БДП като сериозен обществен проблем, като впоследствие се разработят подходящи учебни материали за обучение в системата на образованието.

Обработени и интерпретирани са данните, получени от респондентите на анкетното проучване, като резултатите от тях дават информация за текущото състояние на знания, умения и ценностни ориентации на учениците като основа за последващи интервенции и оптимизация на образователния процес в училищата.

Следва да се има предвид, че представеният анализ не е изолиран от връзката му към държавната политика по БДП и не е разглеждан самостоятелно, тъй като това би поставило риск от ограничаване на ползите до това какво е на микроноиво, без да се осигури обяснение защо е важно на макроноиво, както и не би позволило аргументация за последващи интервенции в съответствие с националните цели за безопасност на пътя.

Ето защо се осигурява подходящият контекст за интерпретация, а настоящият анализ се разглежда в съответствие с националната стратегическа рамка за БДП и нейните цели, доколкото в Република България се изпълняват Национална стратегия за БДП 2021-2030, Секторна стратегия за обучение по БДП 2021-2030 на Министерство на образованието и науката (МОН) и Концепция за обучение по БДП.

Резултатите от извършеното проучване, представени в изложението, ще подпомогнат държавната политика чрез вземане на информирани решения. В този смисъл представянето на пилотната инициатива в национален контекст показва, че тя не е самоцелна единична проява, а модел с висок потенциал.

Така този доклад стъпва върху държавната политика по БДП, има европейска рамка (TRUST), използва емпирични данни, прави преход към образователна политика и извежда културата за безопасност като централен елемент.

Въз основа на доказателства изследователските данни предоставят в много отношения безпрецедентен ценен инструмент за вземане на обективни решения, приоритизиране на мерки с най-голям ефект и оценка на въздействието от вече въведени практики в България, като в глобален план ще се оптимизират инструментите, които TRUST ще тества за по-широка употреба.

Проект TRUST „Култура за безопасност на движението по пътищата – систематичен преход към споделена отговорност за безопасна и устойчива мобилност в Европейския съюз“ (TRUST), в който ДАБДП участва като партньор, е финансиран по програма Хоризонт 2021-2027 на Европейската комисия и обединява усилията на водещите организации в областта на изследването на КБДП (<https://trafficsafetyculture.eu/>).

TRUST за първи път събира експертиза за КБДП на глобално ниво, за да се използва потенциалът на културните подходи в подкрепа на общоевропейската цел за намаляване наполовина на смъртните случаи и тежките наранявания в резултат на ПТП към 2030 г. (<https://trafficsafetyculture.eu/partners/>).

Основната цел на TRUST е да разработи ясни определения, инструменти, рамки за оценка и укрепване на културата за безопасност на движението на организационно и общностно ниво, като подпомогне прилагането на подхода „безопасна система“, и да насърчи практиките за устойчива мобилност в цяла Европа.

Проектът (<https://trafficsafetyculture.eu/work-programme/>):

Дава яснота: предоставя оперативно определение за КБДП, което е подходящо за моделиране, оценка и интервенция.

Моделира: разработва и валидира модел на връзката между КБДП и резултатите от безопасността на движението по пътищата.

Интегрира: определя мястото на КБДП в рамките на подхода „безопасна система“, интегриран с целите за устойчивост.

Измерва: разработва практически инструменти, които могат да се използват за оценка на КБДП в различен контекст.

Интервенция: разработва, прилага и оценява механизми за интервенция за развитие на КБДП в седем пилотни проекта, представляващи различни контексти на БДП: местни власти и градове, водачи в служебно качество, доставка на топла храна, туризъм, центрове за подготовка на водачи, училища и специалисти.

Платформа TRUST: начин за достъпност до всички резултати.

Изследването и мониторингът на поведението на участниците в движението е пряко свързан със способността на държавата да предотвратява инциденти, а не да бъде само реактивна. Наблюдението дава основа за политики, базирани на доказателства. Това позволява измерване на ефекта от въведени мерки, като чрез поведенческия мониторинг може да се провери дали те работят.

Затова е важно публичните политики да са адаптивни към новите реалности чрез научноизследователски проекти и подходи, които правят анализа достоверен и сравним във времето и между държавите – задача, която институционалната статистика често не постига сама.

Проектът LEARN! на Европейския съвет за транспортна безопасност цели, като рефериран от TRUST ресурс, да подобри качеството на обучението по БДП в системата на образованието в Европа, предоставяйки информация, инструменти и ресурси. Като първа стъпка, „Докладът за състоянието на LEARN!“ очерта състоянието на обучението по БДП в Европа. Той показва, че предоставянето му се различава значително в различните страни, като повечето не изпълняват ангажимента да предоставят обучение на систематична и непрекъсната основа. По-нататък, Докладът за ключовите принципи на LEARN! определи 17 препоръки, които трябва да бъдат приложени в страните.

На следващо място – „Ръководството на LEARN!“ е наръчник за разработване и оценка на дейности и програми за обучение по БДП, който съдържа препоръки, критерии и насоки. Не на последно място, „LEARN! Flashes“ е поредица от по-кратки доклади, които се фокусират върху специфични аспекти.

Основни резултати от проведеното проучване:

- ✓ Най-честите начини на придвижване са ходенето пеша и пътуването като пътник в автомобил. Това означава, че ежедневиият опит на учениците е основно свързан с ролята им на пешеходци и пътници, а не толкова на активни водачи. Велосипедът и електрическите тротинетки се използват значително по-рядко, но именно там се концентрират някои от най-изразените рискови поведения.
- ✓ Сред велосипедистите най-често срещаният риск е карането без каска, следвано от високата скорост и липсата на светлоотразителни елементи. Това показва, че проблемът не е толкова в грубите нарушения (като преминаване на червено), а по-скоро в подценяването на предпазните мерки и превенцията.
- ✓ При пътуване с автомобил особено тревожен е фактът, че използването на колан на задната седалка остава ниско, а много ученици признават, че не поставят колан при кратки пътувания. Това подсказва, че спазването на правилата е по-скоро ситуационно, отколкото устойчив навик.
- ✓ По отношение на нагласите се открояват два резултата, които будят притеснение. Около една трета от учениците смятат, че използването на телефон, докато се движат по тротоара, е безопасно, а приблизително същият дял счита за безопасно и слушането на музика по време на каране. Тези резултати показват, че дигиталното разсейване често се възприема като нещо обичайно и безрисково в ежедневиите ситуации.
- ✓ Наблюдават се и важни различия между групите. Момчетата като цяло съобщават за по-рисково поведение и се чувстват по-сигурни по пътя до училище, докато при момичетата по-често се наблюдава дигитално разсейване (телефон и музика). По-големите ученици (14+) показват повече рисково поведение при каране на велосипед в сравнение с по-малките.
- ✓ Статистическият анализ показва ясна връзка между нагласите и поведението: колкото по-рискови са убежденията на учениците, толкова по-вероятно е те да проявяват и рисково поведение. Обратно, учениците, които придават по-голяма стойност на информацията за безопасност, са по-малко склонни към рискови нагласи и поведения.
- ✓ Що се отнася до образователните потребности, учениците най-често заявяват интерес към правилата за движение, безопасното ходене пеша и обществения транспорт. Това показва, че темата за безопасността е възприемана като значима, но фокусът им е насочен основно към правилата, а не непременно към превантивните и когнитивните аспекти на риска.
- ✓ Анализът по региони показва, че рисковото поведение и нагласите не са еднакви в различните населени места. В по-големите градове се наблюдава тенденция към по-висока самоувереност и по-силно изразени рискови нагласи, особено в контекста на сложна и динамична пътна среда. В по-малките населени места в някои случаи се регистрират по-високи нива на реално рисково поведение (например при използването на предпазни средства или колан), което вероятно е свързано с възприемането на средата като „по-спокойна“ и позната. Данните също показват осезаеми разлики между отделните училища, което предполага влияние на конкретната среда около училището, ежедневиите практики и утвърдените модели на поведение в общността. Това означава, че българската среда не може да бъде разглеждана като еднородна, а изисква чувствителност към регионалните особености.
- ✓ В обобщение - базовите правила са относително добре разбрани, но културата на превенция и управлението на вниманието остават ключови предизвикателства в българския контекст.

БДП: глобален проблем със сериозни национални проявления

С интензивното придвижване се увеличава взаимодействието между хората и пътната система, а травматизмът по пътищата се разгръща с огромни социално-икономически последици, които Световната здравна организация (СЗО) нарича **епидемия**. На всеки 23 секунди в света и вследствие на пътнотранспортни произшествия (ПТП) се губи един човешки живот. В световен мащаб годишно загиват около 393 хиляди водачи на превозни средства и пътници в тях, 379 хиляди мотоциклетисти и 311 хиляди пешеходци, а други над 50 милиона души получават наранявания. Пътнотранспортните произшествия са една от основните причини за смъртност при хора между 5 и 29 години, а безопасността на децата от всички възрасти е сериозно предизвикателство пред обществото.

В допълнение към човешката трагедия пътните инциденти носят непосилна икономическа тежест за жертвите и техните семейства, както и за националните икономики – те причиняват загуби в размер на 3% от годишния брутен вътрешен продукт. В продължение на много години ПТП са признати от Организацията на обединените нации като сериозна заплаха пред постигане целите за благополучие и устойчиво развитие, а днес загубата на човешки живот и здраве на пътя остава един от най-сериозните здравни проблеми. Така мобилността оказва голямо влияние върху ежедневието, а транспортният сектор претърпява дълбоки трансформации.

В Република България употребата на личен транспорт и интензивността на движението по ключови пътни артерии се запазват високи. Увеличаването на автомобилния пробег на годишна база е резултат от нарастващия брой автомобили на пътя и връзката му с броя на ПТП е показателна – при по-голяма интензивност на движението рискът от пътен инцидент с пострадали се покачва. Уязвимите участници в движението са най-потърпевши. Макар броят на загиналите да намалява, се увеличават инцидентите с пострадали лица и тежко ранените. Отчитат се положителни тенденции по отделни показатели, но цялостната картина продължава да сочи към тежък системен проблем с безопасността на движението, поставящ непоносим товар върху общественото здраве, което потвърждава тезата, че изследването на връзката между поведението на хората и травматизма изисква допълнителни аналитични усилия и адресиране.

Особено показателни в този контекст са данните за децата и младежите. За възрастовата група 13–14 години през периода 2022–2025 г. броят на загиналите в пътнотранспортни произшествия варира между 3 и 7 случая годишно, а броят на ранените – между 180 и 206 души годишно, което показва устойчиво ниво на травматизъм. Анализът на ролята на участниците показва, че най-голям дял от пострадалите са пътници в автомобил, следвани от пешеходци, докато случаите с ученици като водачи са значително по-ограничени. Тази структура на травматизма е характерна за възрастова група, която най-често участва в движението именно като пешеходец или пътник, и показва висока експозиция на риск в ежедневната пътна среда.

Пред участниците в движението по пътищата стоят **множество рискове**, които съпътстват ползването на пътнотранспортната система, в т.ч.: превишена/несъобразена скорост; неправилни маневри; пресичане на необособени места или на червен сигнал; разсейване на пешеходец или водач; умора; здравословни проблеми и физическа годност; липса на видимост; управление на велосипед/мотоциклет без каска; непоставяне на обезопасителен колан и на системи за обезопасяване на деца; употреба на алкохол и наркотични вещества преди или по време на шофиране; компромис с техническата изправност на превозното средство;

управление без правоспособност; всяка форма на агресия на пътя от лице спрямо други участници в движението и много други.

КБДП като цяло е ниска, въпреки че притежава голям потенциал за развитие. Пречките пред това тя да е висока на индивидуално и колективно ниво са много, а тяхното съзнаване и адресиране е определящо. Те не пречат единствено на безопасността на пътя, а на вътрешния мир и светоглед изобщо. Всяко придвижване е невъзможно без активното участие на ума и мисленето. Тъй като участниците в движението са индивиди с уникални личностни характеристики, важно е да се разберат процесите, които спъват или подпомагат безопасното ни поведение на пътя. Емоциите играят огромна роля в постъпките, често надделявайки над логиката. Тогава, когато вредните модели на поведение се осъзнаят и им се отдаде нужното внимание, могат да се осмислят и трансформират. Това е ключов процес за емоционална интелигентност и личностно развитие.

В свят, в който движението става все по-натоварено, отговорност на цялото общество е хората да бъдат **добре подготвени за безопасно придвижване**. Така мобилността става част от общата социална култура, а грижата за човека на път – маркер за общественото развитие и висша човешка ценност. Травматизмът на пътя е предотвратим, когато обществото разполага със знания и умения да се справя с рисковете, които го предизвикват или допринасят за него.

Ето защо задачата на КБДП е да трансформира спазването на правилата за движение от наложителни правила в дълбоко утвърдени, споделени ценности, които влияят на ежедневните навици, насърчават проактивно поведение за повече съзнание, знания и умения, за да доведат до устойчиви подобрения в безопасността на пътя.

БДП: стратегическа рамка

БДП е **състояние на системата човек-превозно средство-път-среда**, при което може да бъде предотвратено възникването на ПТП и да бъдат ограничени последиците от вече настъпили пътни инциденти. За постигането му се въздейства чрез всестранен, превантивен и последователен подход за създаване на условия за защита на живота и здравето, като се прилага съвкупност от мерки, насочени към интегрирано управление, формиране на отговорно поведение, ефективен контрол и превенция, развитие на щадяща пътна инфраструктура, техническа изправност на превозните средства, адекватни действия на Единната спасителна система.

С Решение № 775 от 26.10.2020 г. на Министерски съвет е приета **Национална стратегия за БДП в Република България 2021-2030 г.** Тя прилага интегрирана система за планиране, изпълнение, наблюдение, отчитане, контрол и оценка на държавната политика по БДП в единна рамка, която обхваща компетентните органи на всички нива – централно, областно и общинско. Стратегията интегрира подхода „безопасна система“, съгласно който хората ще допускат грешки и могат да попаднат в ПТП, но стремежът винаги следва да е насочен към създаване на среда, която е щадяща и смекчава нежеланите тежки последици.

Поставена е **визията до 2030 г.:** универсална безопасна мобилност:

Устойчива транспортна система, в която БДП е споделена ценност и приоритет на цялото общество чрез адаптация на ключови институции, интегрирано прилагане на интелигентни контролни механизми, управление, основано на риска, култура на активна ангажираност за постигане на системна превенция и ефективно намаляване на всички загуби от настъпили пътнотранспортни произшествия.

Универсална, защото: гарантира правото на свободно придвижване за всеки член на обществото; осигурява достъп до работното място, дома и обществените

услуги като обслужва основни ежедневни нужди; прави мобилното население културно и социално динамично; стимулира икономическото развитие и увеличава благосъстоянието; ангажира отговорността и обединява усилията на всички ресурси в обществото.

Безопасна, защото: интегрира жизненоважни знания и умения за опазване живота и здравето на човека при взаимодействие с пътната система; не създава предпоставки за рискови ситуации, породени от средата; толерира човешките грешки, намалява тежестта им и смекчава последиците от тях; не натоварва околната среда и я съхранява за идните поколения.

По-конкретно, тематично направление 2 на Стратегията се фокусира върху развитие на **социално отговорно поведение** на всеки член на обществото, независимо от социална роля и статус, насочено към поемане на отговорност за въздействието върху околните хора и среда вследствие на реализирани решения и действия, както и отчитане правилата, върховенството на закона и етичните норми.

През 2021 г. в МОН е утвърдена **Секторна стратегия за БДП 2021-2030**, в която националните политики и практики за възпитанието и обучението по БДП са цялостен процес на планиране, изпълнение, отчитане и контрол на мерки, в които активно присъстват и си партнират компетентните държавни институции, гражданският сектор, бизнесът, научните и академичните среди. В този смисъл Стратегията на МОН за периода 2021-2030 г. отчита всички аспекти и елементи на БДП в условията на споделена визия и консенсус на действията на всички институции.

Поставена е цел за оптимизирано обучение по БДП в системата на образованието: осъвременяване на учебната документация; заделяне на ресурси за обезпечаване на обучението; определяне на конкретни образователни цели в детските градини и училищата; интегриране на темите по БДП в темите от учебното съдържание по общообразователните учебни предмети; прилагане на единни образователни стандарти; използване на учебни материали и подходи, адаптирани към възрастта и духа на времето; обучение с натрупване; подпомагане на ръководствата на училищата и детските градини; обезпечаване на училищата и детските градини с годишни образователни планове; насоченост към промяна на нагласите и мотивацията; практическа насоченост на уроците; осигуряване на механизъм за обратна връзка и оценка на ефективността от обучението по БДП.

През 2021 г. от Министерския съвет е приета **Концепция за обучение по БДП**, която предвижда: задължително обучение във всички образователни етапи; приемственост между детската градина, училището и обучението на кандидат-водачи; квалификация на педагогическите кадри; развитие на интерактивни образователни ресурси и материална база; система за обратна връзка и оценка на ефективността.

Създадената стратегическа рамка изисква ангажирането на все по-големи ресурси за ефективно противодействие на пътнотранспортния травматизъм и създаването на добра основа за последващи действия от страна на институциите в системата на предучилищното и училищното образование в ежедневните им усилия за опазване на живота и здравето на децата и учениците.

Не на последно място – за периода 2026-2030 г. в актуализацията на Националната стратегия за БДП на Република България се предвижда като приоритет **въвеждането на нови обучителни практики в системата на образованието**, адаптирани към нуждите на средата за осигуряване на постоянното присъствие на детската безопасност като приоритет в националния дневен ред.

Обучение по БДП: система

В България обучението по БДП се реализира като образователна система, която започва в детската градина, надгражда се през всички училищни етапи и завършва с подготовката на бъдещите водачи. Най-общо БДП се реализира чрез няколко паралелни форми: задължителни учебни дейности – час на класа, интегрирани уроци, тематични седмици по безопасност; практически занятия – учебни площадки, демонстрации, симулации на пътни ситуации; извънкласни инициативи – викторини, състезания, кампании.

Системата предвижда специална квалификация на педагогическите специалисти, като се провеждат квалификационни курсове по методика на обучението по БДП за различните възрастови групи.

Учебните материали за обучение по БДП в системата на образованието представляват комплекс от методически, дидактически и информационни ресурси, разработвани основно от МОН и с подкрепата на ДАБДП с оглед тяхното дообогатяване. Те включват: учебни помагала; електронни ресурси; презентации и видеоматериали; методически указания за учители; интерактивни игри и практически сценарии.

Все повече се поставя акцент на това ресурсите да използват реални пътни ситуации, казуси, моделиране на поведение, упражнения за вземане на решения, за да може обучението да преминава от знание за правилата към поведенческа готовност. Все пак като цяло обучението по БДП все още не е недостатъчно практико-ориентирано, зависимо е от индивидуалната работа на учителя и се нуждае от посилен психологически компонент.

Предвид горното, този анализ е насочен към един от факторите със системно влияние върху безопасността на пътя – поведението на участниците в движението чрез различните аспекти на **БДП културата в системата на образованието**, за да се използва потенциалът за ефективно въздействие върху нейните специфични проявления.

Установените особености в нагласите могат да послужат като солидна основа за последваща оптимизация на образователния процес, включително чрез актуализиране на използваните учебни материали, методи и педагогически подходи. Целта е чрез проучване на нагласите на учениците да се идентифицират силни страни/дефицити, както и потребности в обучението. Ако проучване показва например подценяване на риска, толерантност към нарушения и ниска лична отговорност, това означава, че обучението не достига до ценностно ниво, независимо колко информация се преподава. Учебните материали конкретно са един от основните инструменти, чрез които може да се реализира подобна оптимизация.

Така подходящо подготвено, проведено и интерпретирано анкетно проучване е в състояние да изпълни функция на адекватна диагностика, върху която да се основават предложенията за **ефективно бъдещо усъвършенстване на обучителния процес**.

Пилотна инициатива: емпирично изследване

По-надолу се представят резултатите от извършено **емпирично изследване** за анализ на нагласите, знанията и поведенческите практики на ученици в прогимназиална възраст в 13 училища в Република България по отношение на безопасността на движението по пътищата. Поставя се задачата въз основа на събраните данни от респондентите да се идентифицират рискови модели на поведение, да се направи оценка на образователните потребности и да се формулират

следващи стъпки за разгръщане на държавната политика по БДП чрез подходящи образователни интервенции.

Подготовката на анкетното изследване включи:

- представяне на пилотната инициатива на МОН – писмо на ДАБДП 01-533/24.07.2025 г.;
- потвърждение на МОН за подкрепа на инициативата – писмо на МОН 0305-18/30.07.2025 г.;
- оперативно съгласуване на съдържанието на анкетно проучване в двуезичен вариант между ДАБДП и международния координатор на проекта;
- изпращане от ДАБДП на МОН на линк с готовата анкета, който да бъде изпратен до избраните училища за попълване от респондентите – писмо на ДАБДП 01-533-2/12.12.2025 г.

Изследването е проведено чрез предварително разработена от ДАБДП анкета със следното **съдържание**: мобилност; поведение в движението на пътя; съобразяване с правилата за движение; нагласи, свързани с движението по пътищата; оценка на пътни ситуации; интерес и знания по темата за безопасността на движението; демографски данни.

Изследването беше проведено в следните **13 училища в страната**:

- РУО Варна – СУ „Пейо Крачолов Яворов“, гр. Варна – 14 анкети;
- РУО Враца – СУ „Козма Тричков“, гр. Враца – 88 анкети;
- РУО Габрово – СУ „Райчо Каролов“, гр. Габрово – 89 анкети;
- РУО Кърджали – СУ „Никола Йонков Вапцаров“, с. Бенковски – 29 анкети;
- РУО Монтана – СУ „Отец Паисий“, с. Медковец – 19 анкети;
- РУО Пазарджик – СУ „Методий Драгинов“, с. Драгиново – 29 анкети;
- РУО Перник – СУРИЧЕ „Д-р Петър Берон“, гр. Перник – 73 анкети;
- РУО Русе – СУ „Св. Паисий Хилендарски“, гр. Сливо поле – 19 анкети;
- РУО Сливен – СУ „Константин Константинов“, гр. Сливен – 173 анкети;
- РУО Смолян – СУ „Антим I“, гр. Златоград – 37 анкети;
- РУО София-град – 123. СУ „Стефан Стамболов“, гр. София – 64 анкети;
- РУО София-област – СУ „Христо Ясенов“, гр. Етрополе 112 - анкети;
- РУО Търговище – I СУ „Свети Седмочисленици“ – 95 анкети.

Приложеният анкетен метод е обработен с подходящи статистически методи, които да позволят формулирането на **обобщени резултати, изводи и предстоящи действия**, представени по-долу.

2) Обобщаване на резултатите: дескриптивен анализ

1. Резюме

Този доклад представя статистическия анализ на анкета за безопасност на движението по пътищата, попълнена от 841 ученици на възраст 12–17 години (целева група: 13–14) от 13 училища в България, в рамките на проект TRUST. Въпросникът обхваща модели на мобилност, самооценка на рисково поведение, приемливост на опасно поведение, нагласи, възприятие на опасностите и интерес към обучение по пътна безопасност.

Пояснение за използваните статистически обозначения:

В доклада са използвани следните съкращения:
n – брой участници или валидни отговори;
M – средна стойност на даден показател;
SD – стандартно отклонение, което показва колко се различават отговорите около средната стойност.

2. Демографски характеристики на извадката

Регистрирани са общо 1 084 записа, от които 841 (77,6%) са пълни и са включени в анализа. Останалите 243 записа са непълни.

2.1 Разпределение по възраст

Възраст	Брой	%	Кумулативен %
12	142	16,9%	16,9%
13	431	51,2%	68,1%
14	244	29,0%	97,1%
15–17	23	2,7%	99,9%
Общо	841*	100%	

*1 отговор без данни за възраст. Целевата група (13–14) = 80,3% от извадката.

2.2 Разпределение по пол

Жени: 460 (54,7%) | Мъже: 381 (45,3%).

2.3 Разпределение по училища

Отговорите идват от 13 училища: Сливен (173 бр., 20,6%), Етрополе (112 бр., 13,3%), Търговище (95 бр., 11,3%). По-малките училища допринасят между 14 и 89 отговора.

3. Модели на мобилност (Въпроси 1–3)

3.1 Честота на транспортните средства (Въпрос 1)

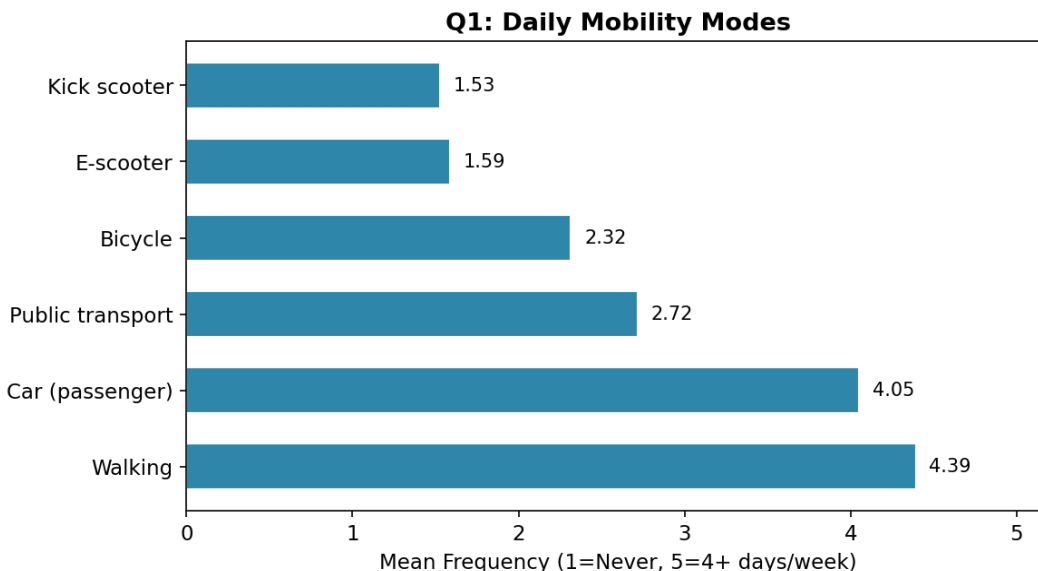
Учениците оценяват честотата на използване на различни транспортни средства по петстепенна скала – от „никога“ до „поне четири дни седмично“.

Резултатите показват ясно доминиране на ходенето пеша, което има средна стойност 4,39. Почти 69% от учениците ходят пеша ежедневно.

Вторият най-често срещан начин на придвижване е пътуването като пътник в автомобил, със средна стойност 4,05, като над половината ученици използват автомобил ежедневно.

Използването на обществен транспорт е умерено (средна стойност 2,72), докато велосипедът (2,32), електрическите тротинетки (1,59) и немоторизирани тротинетки (1,53) се използват значително по-рядко.

Извод: Учениците се придвижват основно като пешеходци и пътници в автомобил, докато активната мобилност чрез велосипед или тротинетки остава сравнително ограничена.



3.2 Маршрут до училище (Въпроси 2–3)

Анализът на факторите при избора на маршрут показва, че най-важният критерий за учениците е скоростта на придвижване, т.е. изборът на „най-бързия начин“. Следват фактори като кратко разстояние и възможността за среща с приятели.

Безопасността на маршрута се оказва второстепенен фактор при вземането на решение за придвижване до училище.

Извод: За тази възрастова група практичността и социалните фактори играят по-голяма роля при избора на маршрут, отколкото оценката на риска.

4. Усещане за безопасност по пътя до училище (Въпрос 4)

Средната оценка за усещането за безопасност е 3,90, което показва сравнително високо ниво на субективна сигурност.

Общо 67,6% от учениците оценяват сигурността си с 4 или 5, докато 11,5% дават ниски оценки (1 или 2).

Анализът показва и статистически значима разлика между половете. Момчетата се чувстват по-сигурни по пътя до училище (средна стойност 4,00) в сравнение с момичетата (3,81).

Тази разлика е статистически значима (Mann–Whitney U = 75 974, $p < 0,001$).

Извод: Макар повечето ученици да се чувстват относително сигурни по пътя до училище, съществуват значими различия между половете в субективното възприятие на безопасността.

5. Контекст на велосипедното каране (Въпроси 5–6)

Резултатите показват, че формалното обучение по управление на велосипед е сравнително рядко сред учениците. Само 12,4% от участниците съобщават, че са посещавали курс по управление на велосипед, което означава, че огромното мнозинство се учи да кара без структурирано обучение.

По отношение на условията на каране най-често учениците съобщават, че карат самостоятелно или редуват самостоятелно и придружено каране. Карането изцяло под надзор на възрастен се среща значително по-рядко.

Извод: Велосипедното каране при учениците се случва основно извън формална обучителна среда и често без надзор, което увеличава значението на личните нагласи и навици за безопасност.

6. Самооценка на рисково поведение (Въпроси 7–9)

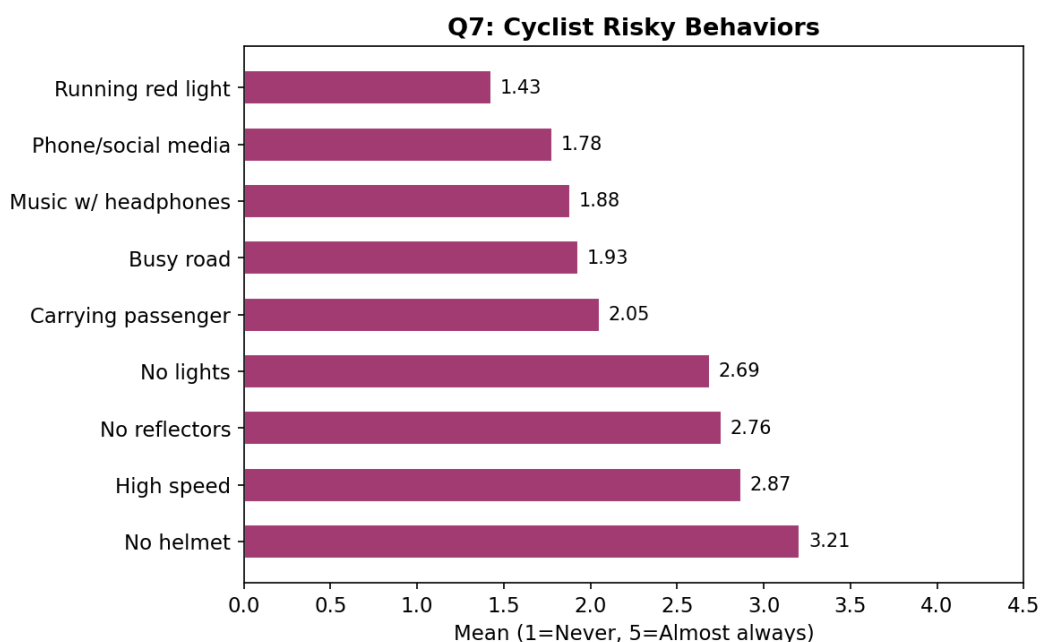
6.1 Поведение на велосипедисти през последните 30 дни (Въпрос 7)

Сред учениците, които карат велосипед ($n = 520$), най-често срещаното рисково поведение е карането без каска, със средна стойност 3,21. Значителен дял от учениците съобщават, че практикуват това поведение редовно.

Следващи по честота са карането с висока скорост (средна стойност 2,87), карането без светлоотразителни елементи (2,76) и карането без светлини (2,69).

По-рядко се срещат поведения като ползване на телефон по време на каране (1,78), а преминаването на червен сигнал на светофара е най-рядко съобщаваното поведение (1,43).

Извод: Най-често срещаните рискове при велосипедистите са свързани не толкова с директни нарушения на правилата, а с липса на предпазни средства и подценяване на превантивните мерки.



6.2 Пешеходци – последните 30 дни (Въпрос 8)

При пешеходците най-често срещаното рисково поведение е разсейването чрез слушане на музика или говорене по телефона, със средна стойност 2,80. Сходни стойности се наблюдават и при четене или писане на съобщения по време на ходене (2,70).

По-рядко се съобщават поведения като пресичане на червен сигнал (1,37), следване на други хора без проверка за безопасност (1,66) и вървене по пътното платно (1,69).

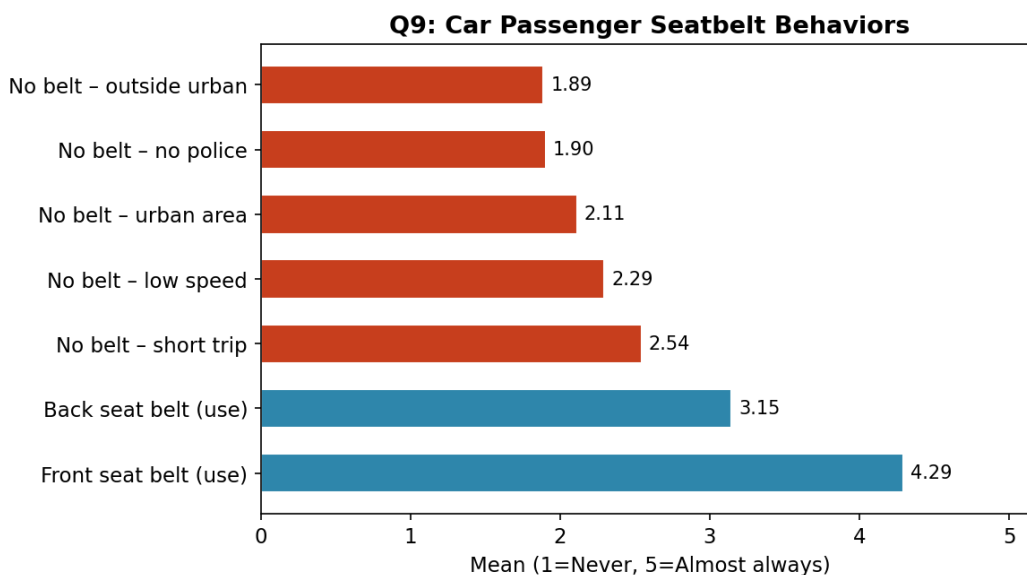
Извод: При пешеходците основният риск е свързан с дигитално разсейване, а не с директни нарушения на правилата за движение.

6.3 Пътници в автомобил – колани (Въпрос 9)

Използването на предпазен колан на предната седалка е сравнително високо, със средна стойност 4,29. Значително по-ниско е използването на колан на задната седалка, където средната стойност е 3,15.

Анализът показва, че най-честите ситуации, при които учениците не използват колан, са кратките пътувания (2,54) и движението при ниска скорост (2,29).

Извод: Използването на предпазен колан се влияе силно от възприятието за риск, като учениците по-често го пропускат в ситуации, които се възприемат като по-малко опасни.



7. Приемливост на рисково поведение (Въпроси 10–12)

Приемливостта на различни рискови поведения е измерена чрез скала от 1 до 5, където 1 означава „напълно неприемливо“, а 5 – „напълно приемливо“.

7.1. Поведение на велосипедисти (Въпрос 10)

Най-висока степен на приемливост се наблюдава при каране без каска, със средна стойност 2,57. Относително по-висока толерантност се наблюдава и към пресичане на пешеходна пътека без слизане от велосипеда (2,14).

За разлика от това, четенето на съобщения по време на каране (1,65) и преминаването на червен сигнал (1,39) са ясно отхвърлени от учениците.

Извод: Директните нарушения на правилата се възприемат като неприемливи, но поведението, свързано с липса на средства за безопасност, се приема значително по-толерантно.

7.2. Поведение на пешеходци (Въпрос 11)

Най-висока приемливост се наблюдава при ходене с телефон, със средна стойност 2,41.

В същото време, преминаването на червен сигнал се възприема като ясно неприемливо поведение (1,44).

Извод: Разсейването чрез използване на мобилни устройства е значително по-приемливо за учениците от директното нарушаване на правилата за движение.

7.3. Поведение при използване на електрически тротинетки (Въпрос 12)

Най-висока приемливост се наблюдава при движение със скорост над 25 км/ч (2,43) и возене на пътник (2,42).

Подобни стойности се наблюдават и при каране без каска (2,33) и движение по тротоар при наличие на велоалея (2,31).

Както и при другите категории, преминаването на червен сигнал се оценява като силно неприемливо (1,39).

Извод: При използването на електрически тротинетки се наблюдава по-висока толерантност към различни рискови практики, което може да е свързано с по-неясни регулации за използване на това средство.

8. Нагласи към безопасността (Въпрос 13)

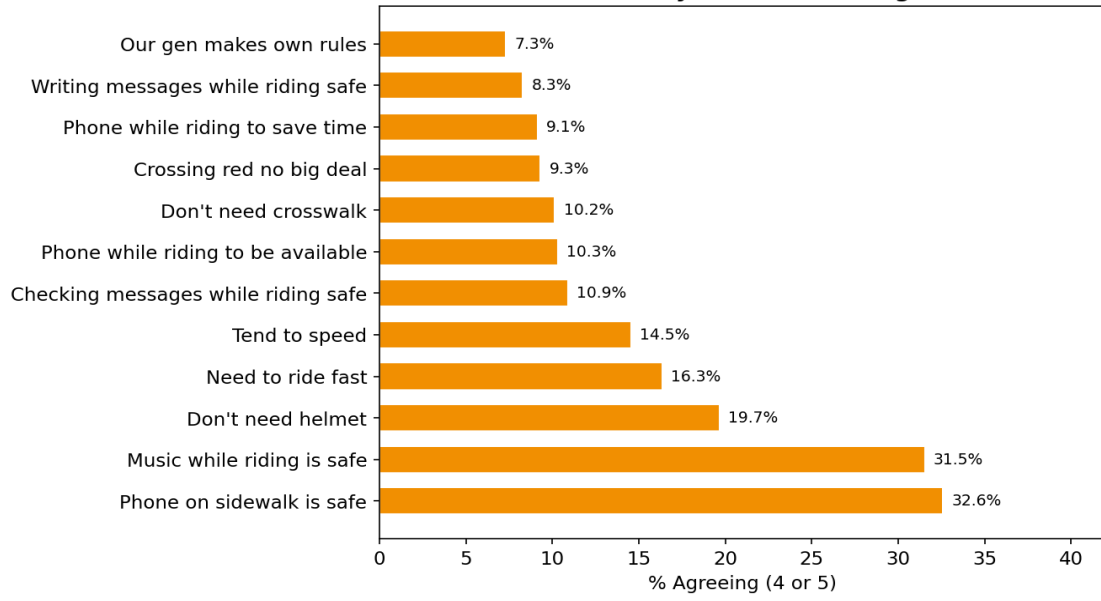
Нагласите към безопасността са измерени чрез скала от 12 твърдения, оценявани по петстепенна скала. Анализът показва много висока вътрешна надеждност на скалата (Cronbach's $\alpha = 0,918$).

Най-често подкрепяните рискови нагласи са твърденията, че ползването на телефон по тротоара е безопасно (32,6%) и че слушането на музика по време на каране е безопасно (31,5%). По-малък, но значим дял от учениците считат, че каска не е необходима (19,7%).

Най-слаба подкрепа получават твърденията, че „нашето поколение създава свои правила“ (7,3%) и че писането на съобщения по време на каране е безопасно (8,3%).

Извод: Учениците ясно отхвърлят по-крайните рискови поведения, но проявяват значителна толерантност към поведения, свързани с разсейване и подценяване на мерките за безопасност на движението.

Q13: Road Safety Attitudes - % Agreement



9. Възприятие на опасностите (Въпроси 14–16)

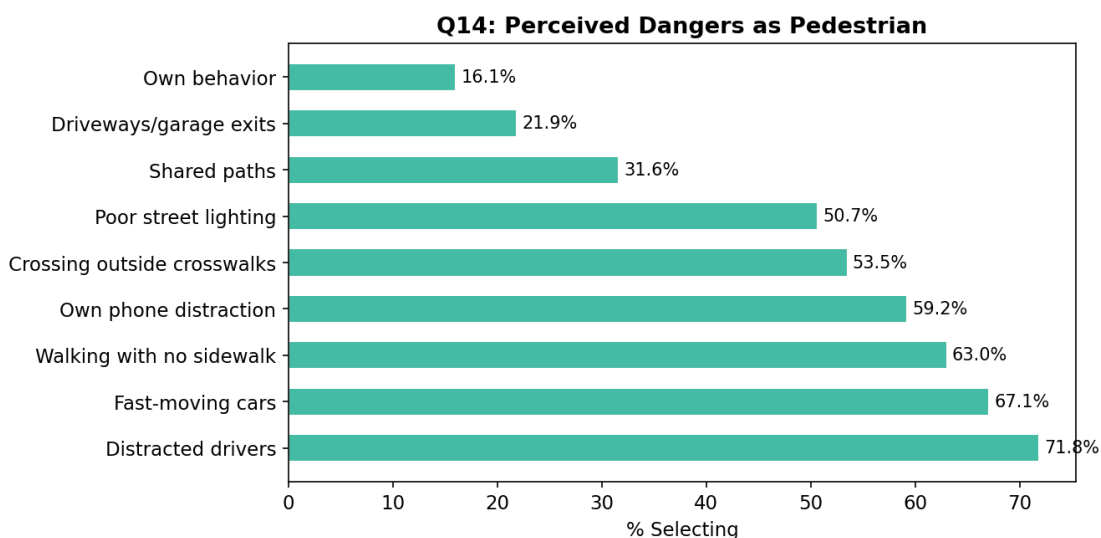
9.1 Опасности като пешеходец (Въпрос 14)

Учениците най-често идентифицират като опасни разсеяните шофьори (71,8%), бързо движещите се автомобили (67,1%) и липсата на тротоар (63,0%).

Значителен дял от учениците (59,2%) разпознават разсейването чрез телефон или музика като потенциална опасност.

В същото време, само 16,1% идентифицират собственото си поведение като източник на риск.

Извод: Учениците са склонни да възприемат опасността като външен фактор (шофьори, инфраструктура), а не като резултат от собственото си поведение.



9.2 Важност на информираността (Въпрос 17)

Оценката за важността на информацията за пътна безопасност е сравнително висока, със средна стойност 3,98. Почти половината ученици (49,1%) оценяват информацията като „много важна“.

Извод: Учениците демонстрират висока готовност за получаване на информация и обучение по темата за пътната безопасност.

10. Интерес към обучение (Въпроси 17–21)

Най-търсените теми за обучение са:

- правила за движение (40,8%)
- ходене пеша (39,2%)
- обществен транспорт (29,3%)
- велосипед (28,5%)
- безопасен път до училище (28,1%)

Значителен интерес се наблюдава и към теми като влияние на алкохола, наркотиците и умората върху безопасността. Що се отнася до методите на обучение, учениците предпочитат дискусии, образователни игри, видеа и практически упражнения. В същото време, в училище най-често използваният подход остава лекционният формат и дискусиите.

Извод: Учениците проявяват интерес към разнообразни теми по пътна безопасност и предпочитат интерактивни и практически форми на обучение.

11. Разлики по пол и възраст

11.1 Разлики по пол

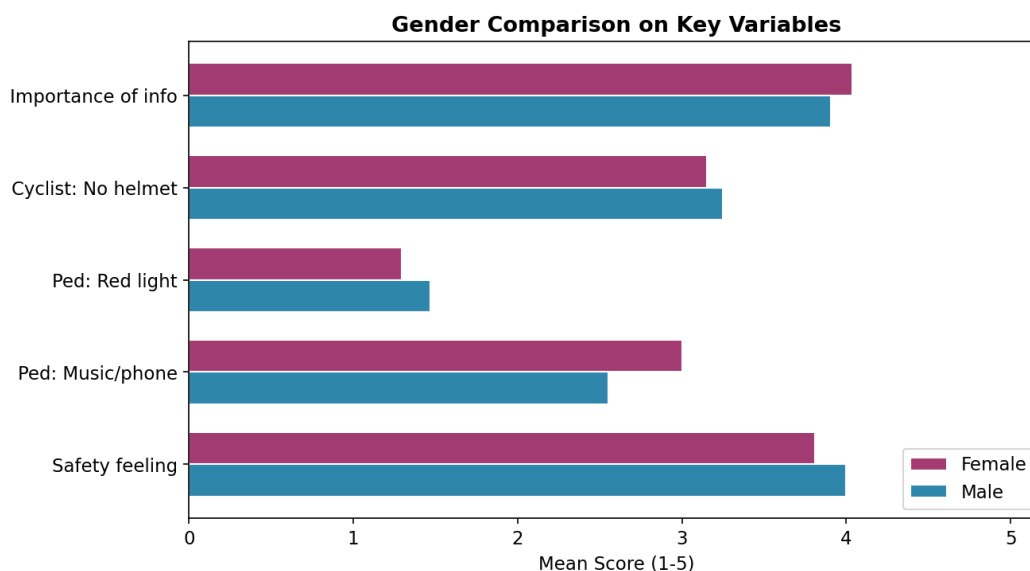
Статистическият анализ показва значими различия между момчетата и момчетата по няколко показателя.

Момчетата съобщават за по-високо усещане за сигурност по пътя до училище (4,00 срещу 3,81). От друга страна, момчетата по-често съобщават за разсейване чрез телефон или музика при ходене.

Момчетата демонстрират по-високи стойности при някои рискови поведения, като пресичане на червен сигнал, както и по-висока подкрепа за някои рискови нагласи.

Извод: Рисковото поведение се проявява по различен начин при двата пола – при момчетата по-често като директни нарушения, а при момчетата като разсейване.

Тестове на Mann-Whitney U разкриват значими разлики:



11.2 Разлики по възраст (12–13 срещу 14+)

Сравнението между учениците на 12–13 години и тези на 14 и повече години показва, че по-големите ученици демонстрират по-високи нива на рисково поведение.

По-специално, те по-често съобщават за каране на велосипед без каска, ползване на телефон при каране и разсейване при ходене.

В същото време, по-големите ученици оценяват значимостта на информацията за безопасност по-ниско.

Извод: С увеличаването на възрастта се наблюдава тенденция към по-голяма склонност към риск и по-ниска чувствителност към информационните послания за безопасност.

12. Регионален анализ: големи градове и по-малки населени места

За целите на анализа данните са групирани в две основни категории – големи градове и по-малки населени места, което позволява извеждането на общи поведенчески модели, без да се правят директни сравнения между отделни локации. Следва да се отбележи, че броят на респондентите от големите градове (София, Варна и Русе) е по-ограничен в сравнение с този от по-малките населени места, поради което резултатите следва да се интерпретират като индикативни тенденции, а не като статистически представителни различия.

Резултатите показват различия, свързани с контекста на средата. В по-малките населени места се наблюдават по-високи нива на разсейване при пешеходци, както и по-често движение по пътното платно. В същото време в по-големите градове се открояват по-висока степен на самоувереност и по-голяма експозиция на сложна и динамична пътна среда.

Тези различия могат да се обяснят с особеностите на средата – по-ниската интензивност на движението в по-малките населени места често създава усещане за сигурност, което води до подценяване на риска и по-неформално поведение. Това потвърждава, че по-слабото натоварване на трафика не означава непременно по-нисък риск.

В обобщение, резултатите подчертават, че поведението на участниците в движението е силно зависимо от контекста и изисква адаптиран подход при планиране на образователни интервенции.

Приоритетни рискови области, в които би могло да се насочат мерките на пилотната интервенция

Въз основа на данните идентифицираме три основни приоритета:

Приоритет 1 – каска: 41% от велосипедистите карат без каска почти винаги. Приемливостта е висока (M=2,57). И двата пола са еднакво засегнати.

Приоритет 2 – разсейване при ходене: M=2,80 за музика/телефон, M=2,70 за съобщения. 59% разпознават риска, но продължават. Особено засегнати: момичетата и учениците от малки градове/села.

Приоритет 3 – колан на задна седалка: M=3,15 при използване, спрямо M=4,29 отпред. Къси пътувания (M=2,54) и ниска скорост (M=2,29) са рискови контексти.

Предложени теми за обучение

Въз основа на предпочитанията на учениците и данните от анализа предлагаме следните теми:

Безопасно ходене пеша, насочено към всички ученици, с акцент върху момичетата и учениците от малки градове/села

Безопасно каране на велосипед

Целева аудитория: Учениците, които карат велосипед (62% от извадката)

Кампания за каски: Представяне на реални случаи и статистика. Демонстрация с яйце/диня – нагледен пример за ролята на каската

Видеа, практически упражнения, дискусии, групова работа

Безопасно пътуване в автомобил

Целева аудитория: всички ученици

Примерни теми и материали:

Видео: Краштест при 30 км/ч без колан – демонстрация, че дори ниската скорост е опасна

Дискусия: Защо не слагам колан отзад? – разрушаване на мита за безопасната задна седалка

Интерактивна симулация: Калкулатор на силата на удара при различни скорости

Сценарий: Какво казваш на шофьора? – ролева игра за ситуации, когато шофьорът не настоява да се постави колан

Електрически тротинетки

Теми и материали:

Правила за ел. тротинетки в България – скоростни ограничения, каска, пътници

Дискусии: Казуси с инциденти с ел. тротинетки

Викторина: 'Вярно или невярно' за правилата за ел. тротинетки

Диференциран подход по пол

За момчетата:

Специален акцент върху разсейването: Как слушалките блокират звука на приближаващ автомобил

За момчетата:

Специален акцент върху правилата и скоростта

Адаптация за малки градове и села

Теми и материали: ходене на платното за движение (при липса на тротоар): правила за видимост, светлоотразителни жилетки; маркиране на опасни точки по маршрута до училище; работа с родители: Информационна брошура за рисковете в малките селища.

3) Изводи

Концепцията за обучение по БДП в системата на образованието включва обучение във всички образователни етапи, приемственост от детска градина до етапа на подготовка на кандидат-водачи, с работа върху знания, умения, нагласи и мотивация за безопасно поведение чрез интегриран институционален подход.

Стратегическият модел е правилно конструиран, тъй като осигурява рамка на непрекъснатост, системност, плановост, отчетност и междусекторно взаимодействие, а от страна на МОН е осигурен устойчив ангажимент, към който се подхожда текущо и приоритетно. Тези усилия следва да бъдат подкрепени с допълнителна аналитичност, за да се подпомогне това системата да функционира както институционално и административно, така и да може да достигне по-бързо до поведенческо и оттам – до културно ниво.

Следва да се отчетат наблюденията за неравномерност и различно качество на обучителния процес в различните образователни заведения, обусловено от зависимостта от инициативността на учителя и ресурсната осигуреност (материално-техническа) по места. Обучението като цяло е по-скоро информационно, отколкото поведенческо, с недостатъчна психологическа насоченост. Процесът и свързаните материали акцентират повече върху правилата и по-малко върху самоконтрола и вземането на решения. Емоционалната интелигентност – способността да се осъзнават, контролират и изразяват емоциите, както и да се взаимодейства с

пътнотранспортната система разумно и емпатично, е слабо застъпена тема. В същото време, съвременните педагогически тенденции показват, че най-ефективни са теми и свързаните с тях материали, които интегрират ситуационно обучение, включват емоционално преживяване, стимулират дискусия и изграждат лична отговорност.

Има голям потенциал за работа в посока по-добра връзка между училищното обучение и реалните знания, умения и нагласи, повече практически подходи, оптимизация и надграждане на материали и ресурси за пълноценно формиране на КБДП. Националната стратегическа рамка изисква култура на безопасност, отговорност и устойчиво поведение, като съществуващите ресурси с повече фокус върху правилата да се надградят с акцент върху това как хората (участниците в движението по пътищата) мотивират поведението си и вземат решения в синхрон с най-новите европейски подходи.

Между обучителния процес и свързаните с него ресурси, и резултатите при учениците има причинно-следствена връзка, която следва да се изследва системно. Учениците като респонденти на специализирани проучвания, както в този случай, са индикатор за добиване на обратна връзка (поведенческа диагностика) посредством интерпретация на техните знания, практически умения, нагласи и поведенчески модели.

По този начин се осигурява ценен диагностичен инструмент за основни нужди на обучението, които да се адресират. Така паралелно с осигуряването на програми, планове и отчетност, ще се гарантира в по-голяма степен формирането на трайни навици сред учениците с допълнителни поведенчески индикатори, мониторинг, оценка на ефективността и измерване на културата за безопасност.

Като цяло фокусът, който резултатите от анкетата очертават, не е върху липса на информация, а напротив – по-скоро недостиг по отношение на осигуряване на вътрешна мотивация, оценка на риска, самоконтрол и социални норми за безопасност в рамките на обучението. Има основания да се заключи, че най-общо емоциите доминират над логиката, груповото влияние оформя риска, когнитивните ограничения изкривяват възприятието за опасност.

По-долу са представени основни констатации, потенциал за въздействие и накрая обобщение на стратегически препоръки.

✓ **Наблюдава се автомобилна зависимост в модела на мобилност**

Придвижването с автомобил е типично за градска среда, в която училищата са сравнително близо, но родителският превоз остава ключов. Ако родителите често превозват децата си с автомобил, това увеличава интензивността на движението около училищата в пиковите часове. По-голямата концентрация на автомобили в училищните зони повишава риска от инциденти за пешеходците и децата, които се придвижват самостоятелно. Родителите могат да смятат, че автомобилът е най-безопасният вариант за транспорт, но рискът от инциденти около училищата се свързва именно с кратки пътувания, спиране на неподходящи места или прибързано влизане/излизане към/от училищната зона. В допълнение, моделът на мобилност е силно зависим от нивото на градската инфраструктура – ако има добре обезопасени пешеходни пътеки, велоалеи и възможности за съпровождане на група деца от възрастен, децата могат безопасно да се придвижват пеша или с велосипед. Липсата на такава инфраструктура мотивира родителите да използват автомобилите си, което създава обратна връзка в посока намаляване на безопасността. Намаляването на зависимостта от индивидуалния автомобил може едновременно да подобри безопасността, да намали трафика около училищата и да подкрепи здравословния начин на живот.

Потенциал: разширяване на теоретичното и практическото обучение за безопасно поведение на учениците като пешеходци: използване на подходящи учебни материали и редовни упражнения за пресичане на реални и симуирани кръстовища, взаимодействие с пътни знаци и пътна маркировка, безопасно поведение при различни ситуации, интерактивни игри за когнитивни и моторни умения, тестове и наблюдение на поведението по време на упражнения и др., в съчетание със социални мотивации за превръщане на теоретичните знания в автоматизирани реакции.

✓ **Безопасността на пътя е вторичен фактор за ежедневните решения**

Изборът на маршрут и начин на придвижване по-често се определя от фактори като бързина, удобство и социални взаимодействия, отколкото от стремеж към минимизиране на риска и повишаване на личната безопасност. Това разкрива разминаване между декларираната значимост на безопасността и реалните поведенчески практики на учениците. Учениците са склонни да избират кратки, познати и социално привлекателни маршрути дори ако те минават през натоварени кръстовища или други рискови зони. Това показва, че ежедневната прагматичност често надделява над абстрактната оценка на риска. Социалните фактори са от значение. Придвижването заедно с приятели или възможността за контакти по пътя могат да се окажат по-силни мотиватори от безопасността. Илюзията за безопасност също води до по-рисково поведение, като пресичане извън пешеходни пътеки или игнориране на сигнали за безопасност.

Потенциал: интегриране на БДП в цялостната учебна програма, например: математика (изчисляване на безопасно разстояние и време за пресичане), психология/биология/човекознание (разбиране на физиологични реакции при стрес), спорт (велосипедно управление, упражнения за координация и баланс), др.; поставяне на фокус върху социални и културни фактори с програми, които изграждат положителни социални норми за безопасност; обратна връзка и оценка на поведението; практика и повторение до автоматизиране на поведението на пътя.

✓ **Парадокс на безопасността**

Учениците знаят рисковете, но системно поемат риск. Разсейването се приема за нормално – телефонът се превръща в централния рисков фактор при пешеходците и велосипедистите. Учениците управляват множество източници на информация едновременно – пътната обстановка, социални медии, разговори с приятели. Това претоварване намалява тяхната способност за бърза и адекватна реакция на опасности, увеличава вероятността от инциденти и затруднява ефективното внимание. Те вярват, че могат да контролират вниманието си дори докато използват телефона, базирайки се на своята субективна увереност, вместо на реални умения или условия. Прави се връзка с класическия феномен от психологията на риска, при който се наблюдава когнитивно претоварване в съчетание с илюзия за контрол, при която учениците вярват, че могат да управляват вниманието си. Има основание да се приеме, че рискът не е толкова маргинален, колкото културно толериран. Тази комбинация от когнитивно претоварване и илюзия за контрол прави традиционните мерки за безопасност по-малко ефективни. Поведенческите решения се определят в по-голяма степен от възприетите социални норми, груповата динамика и стремежа към удобство, отколкото от притежаваните знания за безопасността, което свидетелства за доминиране на нормативното и ситуационно влияние над рационалната оценка на риска. Това означава, че интервенциите, насочени единствено към предоставяне на информация, вероятно ще имат по-скоро ограничен ефект, ако не адресират социалните норми и средовите фактори.

Потенциал: теория, практика и обратна връзка, посветени на риска на пътя като проявление и възприятие от човешкото съзнание – акцент върху умората, алкохола, разсейването и претоварването на мозъка с твърде много информация,

високата скорост, самонадеяността, агресията и др., последствията от тях. Въвеждане на модули от типа на: телефонът като фактор за ПТП, мултитаскинг и мозък, илюзия за контрол и др. свързани с когнитивна психология теми за преживяване и не само запаметяване.

✓ **Липса на структурно обучение за управлението на велосипед**

Велосипедът практически почти отсъства като вид транспорт (вероятните причини за това са усещане за риск, липса на инфраструктура, родителски ограничения, ниски умения). Учениците често започват да се придвижват с велосипед самостоятелно на сравнително ранна възраст, без да са преминали системно обучение или практическо усвояване на правилата за безопасност. Ранната самостоятелност без подходяща подготовка увеличава риска от инциденти, тъй като децата може да не разпознават опасни ситуации или да не знаят как правилно да реагират. Само 12 % от учениците са преминали обучение за управление на велосипед – в училище рядко се предоставят практически насоки или съпровождане при първите придвижвания с велосипед, което означава, че знанията за безопасното управление често се придобиват чрез наблюдение или опити и грешки. Отсъства системен подход с програми за велосипедно обучение в училищата – за баланс, спиране, маневриране и правилно поведение в движението, поради което учениците остават неподготвени за реалните условия на пътя. Липсата на обучение засилва и други наблюдавани явления, като системно поемане на риск, разсейване с телефони или избиране на по-небезопасни маршрути. Неподготвените велосипедисти са по-уязвими при среща с автомобили, натоварени пешеходни зони или сложни кръстовища.

Потенциал: практика за безопасно управление на велосипед в училищата

✓ **Практическите занимания са сравнително малко използвани**

Един от най-ефективните методи за усвояване на уменията по БДП е слабо прилаган в училищното обучение. Липсата на достатъчно практическо обучение вероятно допринася за разминаването между теоретичните познания и действителните умения при рискови ситуации и взаимодействия на пътя. Теоретичното обучение дава информация за правилата на движението, но не формира автоматизирани реакции и умения за справяне с непредвидени ситуации, докато практическите упражнения позволяват на учениците да прилагат правилата в контекст, да развият координация, реакция и оценка на риска. Това разминаване между знания и поведение на пътя се проявява в рисков модел – пресичане извън пешеходни пътеки, игнориране на сигнализация, разсейване с телефон и др.

Потенциал: практическо обучение за изграждане на увереност и компетентност при самостоятелно придвижване; широко застъпване на практическите занимания, включително симулации на реална пътна среда, като ефективен метод за формиране на безопасни навици в системата на образованието. Провеждане на открити уроци с практики.

✓ **Темата за емоционалната интелигентност се подценява**

Само 199 респонденти (23.6%) посочват, че емоциите, като гняв, стрес или страх, са били обсъждани в училищното обучение за БДП. Това показва, че развитието на умения за емоционална интелигентност е сериозно подценено, въпреки че способността да се управляват емоции влияе пряко върху поведението на пътя и вземането на безопасни решения. Това може да допринася за по-рисково поведение, особено при ситуации, изискващи бързо вземане на решения и самоконтрол. Емоциите играят огромна роля в поведението на хората, често надделявайки над логиката. Създават се стереотипи, следва се поведението на мнозинството дори когато то е явно неправилно. Човешката рационалност е ограничена от времето, когнитивните способности и количеството информация, което може да се обработи.

По време на ежедневните пътувания взаимодействат хора с уникални индивидуалност и психологически профил, както и с когнитивни уклони, които определят (изкривяват) възприятието за риск. Тази ирационалност е пряко свързана с безопасността на движението по пътищата и изисква комбинация от мерки от областта на образованието.

Потенциал: въвеждане в обучението по БДП на темата за емоционалната интелигентност – модули, включени в учебната програма, които учат учениците да разпознават, наименуват и контролират емоциите си; упражнения за управление на стрес, тревожност и гняв в контекста на движение по пътищата; ролеви игри, които поставят учениците в ситуации на натоварен трафик или конфликт, за да тренират спокойна реакция; симулации на рискови стресови ситуации, с обсъждане след това как емоциите влияят върху решенията и как да се реагира рационално; интегриране на психическа подготовка с практическо обучение; социално моделиране и дискусии – как груповият натиск или емоционалният изблик могат да доведат до рисково поведение и как да се противопостави на социални стереотипи независимо от поведението на мнозинството; практически техники за саморегулация, практикуване на емпатия и себerefлексия; информационни и визуални материали за емоционалната страна на безопасността, в т.ч. включване на примери от реални ситуации, които показват последствията от емоционално поведение на пътя.

✓ **Регионални и групови различия**

Анализът показва съществени различия в поведението и рисковите модели между отделни групи и контексти. Момчетата по-често проявяват разсейване при ходене (телефон, музика), докато момчетата са по-склонни към нарушения на правилата и демонстрират по-висока самоувереност. По-големите ученици показват по-високи нива на рисково поведение и по-ниска оценка на значимостта на безопасността. Наблюдават се и регионални различия – в по-малките населени места се регистрират по-високи нива на разсейване при пешеходци и по-често движение по пътното платно въпреки възприемането на средата като по-безопасна. Това показва, че рискът е контекстуално обусловен и не е еднакъв за всички групи.

Потенциал: Установените различия очертават значителен потенциал за целенасочени и ефективни образователни интервенции. Данните показват, че универсален подход не би бил достатъчно ефективен, а е необходимо адаптиране спрямо конкретните рискови профили и среда. Налице е възможност обучението да надгради знанията за правилата чрез фокус върху поведенческите модели, управлението на вниманието и личната отговорност. Високият интерес на учениците към интерактивни методи създава добра основа за разработване на практически ориентирани и въздействащи обучителни материали.

В обобщение, предлага се формиране на **култура за безопасно поведение** чрез поведенчески, психологически, ситуационен и ценностно ориентиран подход чрез материали, които застъпват темите разпознаване на риск, управление на импулси, влияние на групата, риск и самоувереност, внимание и разсейване, агресия на пътя, емпатия, вземане на решения и последствия от изборите. Препоръчва се материалите да бъдат сценарийно базирани, интерактивни, преживелищни, интегрирайки симулации, ролеви игри, виртуални ситуации, дискуссионни уроци и др. С цел подкрепа за учителя и с оглед на зависимостта от индивидуалната инициатива материалите следва да включват готови сценарии, методически насоки, време за провеждане, въпроси за дискусия и критерии за оценка.

Този процес има следните основни съставни части за изпълнение на стратегическия приоритет в областта на обучението по БДП в системата на образованието: установени поведенчески тенденции; идентифицирани системни нужди; посока за развитие на обучението; препоръки към МОН; възможности за пилотно прилагане.

4) Препоръки

Развитие на обучението по БДП в системата на образованието (2026-2030 г.)

1. Преход към изграждане на КБДП

На база резултатите от проведеното емпирично изследване се препоръчва развитието на обучението по БДП да премине към следващ етап, насочен към изграждане на устойчива култура за безопасно поведение. Необходимо е обучението да надгражда съществуващата нормативна и организационна рамка, да постави акцент върху формирането на навици, ценности и поведенчески модели, да интегрира социалните, психологическите и културните фактори, влияещи върху безопасността. Целта е трансформиране на знанията в автоматизирано безопасно поведение.

2. Нови поведенчески и психологически компоненти в обучението

Препоръчва се разработване на учебителни материали, които включват: управление на внимание и разсейване; възприятие за риск; влияние на груповия натиск; вземане на решения в рисковата среда; развитие на самоконтрол и отговорност. Следва да се интегрират подходи от областта на поведенческа психология и когнитивна психология, насочени към реалните механизми на човешкото поведение в пътната среда.

3. Интегриране на емоционалната интелигентност

Предвид установеното подценяване на ролята на емоциите в обучението по БДП, се препоръчва: включване на модули за емоционална интелигентност; обучение за управление на стрес, гняв и импулсивност; ролеви игри и симулации на конфликтни пътни ситуации; развитие на емпатия към останалите участници в движението. Този подход подкрепя формирането на социално отговорно поведение и намалява рисковите реакции.

4. Разширяване на практическото и симулационното обучение

Препоръчва се увеличаване дела на практическите дейности чрез: симулации на реална пътна среда; сценарийно обучение; практически упражнения за самостоятелно придвижване; открити уроци с участието на експерти и практики. Практическото преживяване следва да бъде основен инструмент за изграждане на устойчиви навици за безопасност.

5. Разработване на механизъм за мониторинг на КБДП

Предлага се създаване на система за периодично измерване на: нагласи; поведенчески модели; възприятие за риск; ефективност на образователните интервенции. Анкетният инструмент, използван в настоящото изследване, може да бъде надграден като национален диагностичен механизъм за оценка на въздействието на обучението по БДП.

6. Внедряване и национално прилагане

Препоръчва се: разработване на учебителни материали; прилагане в училищата; оценка на резултатите.

Този подход съответства на целите на Национална стратегия за безопасност на движението по пътищата 2021–2030 и подпомага актуализацията на политиките в периода 2026–2030 г.

5) Заключение

Проведеното анкетно проучване сред ученици в средни училища потвърди, че БДП остава сериозно предизвикателство, свързано както с поведенчески, така и със социални, и културни фактори.

Данните показват, че макар учениците да са добре информирани за рисковете и правилата за безопасно придвижване, в ежедневните си действия често проявяват системно поемане на риск. Същевременно проучването подчертава силна готовност за учене и желание за допълнителна информация.

Докладът показва, че безопасността се определя от емоции, социални норми, групово влияние, когнитивни ограничения, където се появява липсващото звено – КБДП. Анализът на действащата система за обучение по БДП в МОН показва наличие на изградена нормативна, организационна и стратегическа рамка, която осигурява системност и приемственост на обучението във всички образователни етапи. Резултатите от проведеното анкетно проучване обаче показват разминаване между институционално осигуреното обучение и реалното поведенческо проявление на учениците в пътната среда. Това налага насочване на следващия етап на развитие на обучението по БДП към засилване на поведенческия, психологическия и културния компонент, без да се променя основната структура на съществуващата система.

Въз основа на резултатите от анкетата се препоръчва бъдещото разработване на обучителни материали по безопасност на движението по пътищата в системата на образованието да бъде насочено към преход от преобладаващо информационен модел на обучение към поведенчески и културен модел, ориентиран към формиране на устойчива култура за безопасност на движението. Новите ресурси следва да интегрират психологически, ситуационни и преживелищни методи на обучение, да адресират идентифицираните рискови поведения сред учениците и да подпомагат изграждането на лична и социална отговорност като ключов фактор за превенция на пътнотранспортния травматизъм.

В заключение, безопасността на пътя сред учениците изисква комплексно въздействие, което комбинира теоретична подготовка, практическо обучение и развитие на социални и емоционални компетенции.

Оптимизацията на обучението по БДП чрез тези мерки ще повиши личната отговорност, ще намали системното поемане на риск и ще създаде култура на безопасна мобилност, в която знанията и уменията се трансформират в устойчиви навици за безопасно поведение на пътя.

В този контекст данните за травматизма при децата и младежите потвърждават наблюдаваните тенденции. За възрастовата група 13–14 години през периода 2022–2025 г. броят на загиналите в пътнотранспортни произшествия варира между 3 и 7 случая годишно, а броят на ранените – между 180 и 206 души годишно, което показва устойчиво ниво на травматизъм. Анализът на ролята на участниците показва, че най-голям дял от пострадалите са пътници в автомобил, следвани от пешеходци, докато случаите с ученици като водачи са значително по-ограничени.

Тази структура на травматизма съответства на резултатите от настоящото изследване, които показват, че учениците най-често участват в движението именно като пешеходци и пътници. По този начин данните от анкетата потвърждават наблюдаваните тенденции в реалната среда и подчертават високата експозиция на риск в ежедневното придвижване на тази възрастова група.

Като естествено продължение на настоящото ДАБДП счита, че за оптимизацията на обучението в системата на образованието и чрез подкрепата на МОН следва да се разработят обучителни материали, съобразени с възрастовия профил на респондентите, които да бъдат интегрирани ефективно в обучителния процес по БДП в училищата в Република България.

Горното ще подкрепи както задачата на проект TRUST, така и целите в направление „Социално отговорно поведение“ на стратегическата рамка на държавната политика по безопасност на движението по пътищата.