



World Health  
Organization

DEKADA DZIAŁAŃ NA  
RZECZ BEZPIECZEŃSTWA  
RUCHU DROGOWEGO  
2011-2020



# OCALMY MILIONY ISTNIEŃ



## Cel dokumentu

Przez wiele lat wypadki drogowe były uznawane przez Organizację Narodów Zjednoczonych i jej Państwa Członkowskie za istotne wyzwanie w osiągnięciu celów zdrowotnych i rozwojowych. Dopiero w minionej dekadzie jednak problem ten nabrał znaczenia, na jakie zasługuje, zajmując miejsce pośród najbardziej naglących międzynarodowych problemów zdrowotnych i rozwojowych. Po ogromnym sukcesie Pierwszej Światowej Konferencji Ministerialnej na temat Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, prowadzonej przez Rząd Federacji Rosyjskiej w listopadzie 2009 r., Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych w marcu 2010 r. ogłosiło oficjalnie Dekadę Działania na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011–2020. Niniejszy dokument zawiera najważniejsze informacje dotyczące Dekady oraz roli Światowej Organizacji Zdrowia.

## Podziękowania

Światowa Organizacja Zdrowia chciałaby serdecznie podziękować Amerykańskim Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób oraz Fundacji Bloomburga za ich szczodre wsparcie finansowe dla rozwoju i publikacji niniejszego dokumentu.

# Najważniejsze informacje

- W wypadkach drogowych każdego dnia ginie prawie 1,3 miliona ludzi, a urazów w nich doznaje ponad 20-50 milionów więcej.
- Urazy w wyniku wypadków drogowych stały się główną przyczyną śmierci osób w wieku 15-29 lat.
- Ponad 90% zgonów i obrażeń odniesionych w wyniku wypadków drogowych ma miejsce w krajach o niskim bądź średnim przychodzie, do których należy jedynie 48% wszystkich pojazdów zarejestrowanych na świecie.
- Prawie połowa (46%) osób ponoszących śmierć na światowych drogach to „bezbронni użytkownicy dróg”: piesi, rowerzyści i motocykliści.
- Wypadki drogowe, oprócz smutku i cierpienia, które wywołują, powodują znaczne straty gospodarcze zarówno po stronie ofiar, ich rodzin, jak i całych narodów, pochłaniając 1-3% produktu krajowego brutto większości państw.
- Przewiduje się, iż bez podjęcia stosownych działań wypadki drogowe skutkować będą śmiercią około 1,9 miliona ludzi rocznie przed rokiem 2020.
- Jedynie 15% krajów posiada pełen zakres praw dotyczących pięciu głównych źródeł zagrożenia: przekraczania prędkości, prowadzenia pod wpływem alkoholu, niestosowania kasków, pasów bezpieczeństwa oraz fotelików dziecięcych.

## Porównanie 10 najczęstszych przyczyn śmierci w roku 2004 i 2030

2004

2030

Miejsce w rankingu	Choroba lub uraz
1	Choroba niedokrwienna serca
2	Choroba naczyniowa mózgu
3	Infekcje dolnych dróg oddechowych
4	Przewlekła obturacyjna choroba płuc
5	Choroby biegunkowe
6	HIV/AIDS
7	Gruźlica
8	Rak tchawicy, oskrzeli i płuc
9	Obrażenia w wyniku wypadków drogowych
10	Wcześnieństwo i niska waga urodzeniowa

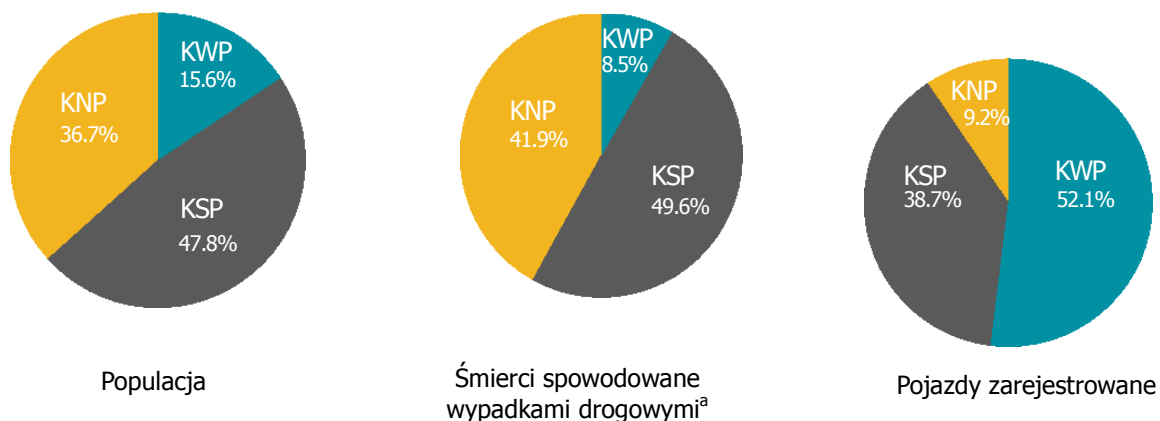
Miejsce w rankingu	Choroba lub uraz
1	Choroba niedokrwienna serca
2	Choroba naczyniowa mózgu
3	Przewlekła obturacyjna choroba płuc
4	Infekcje dolnych dróg oddechowych
5	Obrażenia w wyniku wypadków drogowych
6	Rak tchawicy, oskrzeli i płuc
7	Cukrzyca
8	Choroba nadcisnieniowa z zajęciem serca
9	Rak żołądka
10	HIV/AIDS

Częstość zgonów po odniesieniu obrażeń w wyniku wypadków drogowych<sup>a</sup> dla 100 000 mieszkańców według regionów WHO oraz grup dochodów.

Region WHO	Wysoki dochód	Średni dochód	Niski dochód	Suma
Afrykański	—	32.2	32.3	32.2
Ameryki	13.4	17.3	—	15.8
Azja Południowo-Wschodnia	—	16.7	16.5	16.6
Europa	7.9	19.3	12.2	13.4
Region wschodnio-śródziemnomorski	28.5	35.8	27.5	32.2
Region zachodniego Pacyfiku	7.2	16.9	15.6	15.7
<b>Globalnie</b>	<b>10.3</b>	<b>19.5</b>	<b>21.5</b>	<b>18.8</b>

<sup>a</sup>30-dniowa definicja śmierci spowodowanej wypadkiem drogowym  
Źródło: Globalny Raport Światowej Organizacji Zdrowia na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, 2009

Populacja, śmierci spowodowane wypadkami drogowymi<sup>a</sup> oraz zarejestrowane pojazdy silnikowe z podziałem na grupy dochodów



<sup>a</sup>30-dniowa definicja, dane wzorcowe KWP- Kraje o Wysokim Dochodzie; KSP- Kraje o Średnim Dochodzie; KNP- Kraje o Niskim Dochodzie

**W celu uzyskania dalszych informacji, zapraszamy na strony internetowe:**

Globalny Raport Światowej Organizacji Zdrowia na temat stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, 2009

[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2009/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/en/index.html)

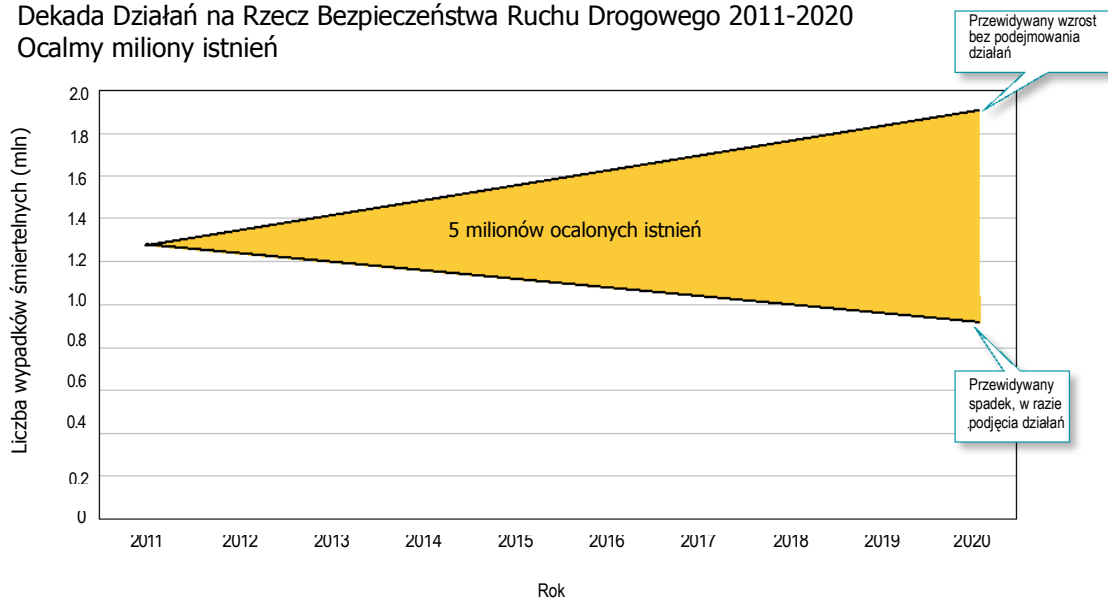
Światowe Obserwatorium Zdrowia: bezpieczeństwo na drogach:

[http://www.who.int/gho/road\\_safety/en/index.html](http://www.who.int/gho/road_safety/en/index.html)

# Dekada Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020

Plan Globalny na Dekadę Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011–2020 został stworzony, aby kierować działaniami podejmowanymi zarówno na poziomie krajowym, jak i lokalnym. Jeśli Plan Globalny zostanie pomyślnie wdrożony, możliwe będzie osiągnięcie celu Dekady, tj. ustabilizowanie, a następnie zredukowanie przewidywanej częstości zgonów w wypadkach drogowych na całym świecie. Jeśli cel ten zostanie osiągnięty, w ciągu Dekady możliwe będzie ocalenie w sumie 5 milionów ludzkich istnień, a także wygenerowanie oszczędności na poziomie 5 trylionów USD oraz stworzenie warunków, w których uda się zapobiec 50 milionom poważnych urazów.

Dekada Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020  
Ocalmy miliony istnień



# Globalny Plan

## na Dekadę Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020

<b>I Filar</b> Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego	<b>II Filar</b> Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa	<b>III Filar</b> Bezpieczniejsze pojazdy
<p>Filar ten skupia się na potrzebie ukierunkowania zdolności instytucjonalnej na dalsze krajowe próby zapewnienia bezpieczeństwa na drogach. Zawiera on działania, takie jak wdrażanie głównych konwencji ONZ o ruchu drogowym, ustanowienie wiodącej agencji zajmującej się bezpieczeństwem ruchu drogowego w kraju, która współpracować będzie z partnerami z różnych sektorów, rozwój krajowej strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ustalanie możliwych do osiągnięcia długoterminowych celów powiązanych działań, a także zapewnienie wystarczających funduszy na ich wdrożenie. Wymaga on również stworzenia systemu organizacji danych w celu monitorowania i oceny działań.</p>	<p>Filar ten podkreśla potrzebę poprawy bezpieczeństwa na sieciach dróg dla dobra wszystkich ich użytkowników, a zwłaszcza dla tych najbardziej narażonych: pieszych, rowerzystów i motocyklistów. Działania te zawierają: postęp w świadomym planowaniu, projektowaniu, budowaniu oraz funkcjonowaniu dróg z nastawieniem na bezpieczeństwo, dbałość o to, aby drogi były regularnie oceniane pod względem bezpieczeństwa oraz zachęcanie władz, aby podczas próby sprostania potrzebom wszystkich użytkowników dróg brali pod uwagę wszystkie możliwe rodzaje oraz wszystkie typy bezpiecznej infrastruktury.</p>	<p>Filar ten jest odpowiedzią na potrzebę polepszenia bezpieczeństwa pojazdów poprzez rozwijanie stosownych standardów globalnych oraz mechanizmów, które przyspieszają implementację nowych technologii poprawiających bezpieczeństwo. Zawiera on działania, takie jak: wdrażanie nowych programów oceny samochodów, dzięki czemu użytkownicy będą świadomi bezpieczeństwa działania pojazdów oraz próby zapewnienia wszystkim pojazdom motorowym minimalnego wyposażenia zapewniającego bezpieczeństwo, na przykład pasy bezpieczeństwa. Inne zawarte działania to promocja szerszego zastosowania technologii unikania stłuczek, których skuteczność została potwierdzona (np. elektroniczna kontrola stabilności i systemy zapobiegające blokowaniu się kół w trakcie hamowania). Kierowników flot zachęca się również do zakupu, obsługi oraz utrzymywania pojazdów, które zapewniają wysoki poziom ochrony pasażerów.</p>



Plan Globalny na Dekadę Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011–2020 został stworzony przy Współpracy Narodów Zjednoczonych ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (UNRSC) oraz zaangażowane strony z całego świata. Aby osiągnąć zamierzony cel, Plan Globalny prezentuje pięć kategorii – „filarów” działań, które opisano poniżej. Zostały również stworzone specjalne wskaźniki w celu zmierzenia postępu w każdym z tych obszarów.

#### **IV Filar** **Poprawa bezpieczeństwa** **użytkowników dróg**

Filar ten skupia się na stworzeniu ogólnego programu poprawy zachowań użytkowników dróg. Działania te zawierają: zachęcanie rozwoju i przyjęcia modelowych praw dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego; oraz zrównoważonego / wzmożonego egzekwowania praw i standardów dot. bezpieczeństwa ruchu drogowego. Stara się te połączone są z świadomością publiczną edukowaniem, w celu spowodowania częstszego stosowania pasów bezpieczeństwa i kasków, oraz redukcji prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu, przekraczania dozwolonej prędkości i innych zagrożeń. Wymaga one również rozpoczęcia działań, mających na celu zmniejszenie ilości urazów odniesionych podczas wypadków samochodowych związanych z wykonywaniem obowiązków służbowych, oraz promuje powstawanie programów stopniowego przyznawania uprawnień do prowadzenia pojazdów dla początkujących kierowców.

#### **V Filar** **Reakcja** **powypadkowa**

Filar ten wspiera doskonalenie systemów zdrowotnych i innych, które zapewniają odpowiednią pomoc w razie nagłego wypadku, oraz długoterminową rehabilitację dla ofiar wypadków. Działania te zawierają rozwój systemu opieki przedszpitalnej, w tym wdrożenie jednego krajowego numeru alarmowego, zapewnienie wczesnej rehabilitacji i wsparcia dla pacjentów oraz dla tych, którzy stracili bliskich w wypadkach, ustanowienie planów ubezpieczeń, które pokryją te inicjatywy, oraz promowanie wnikliwych badań przyczyn i skutków wypadków, i promowanie odpowiednich reakcji prawnych.

# Wdrażanie Globalnego Planu na Dekadę Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020

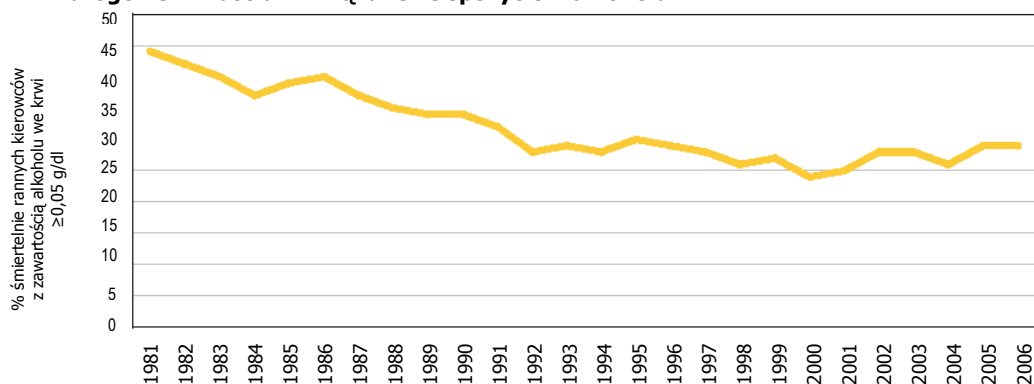
Istnieją silne dowody wskazujące na to, które z wykorzystywanych środków zapobiegają wypadkom śmiertelnym i urazom spowodowanym przez wypadki drogowe. Plan Globalny oparty jest na sprawdzonych skutecznych metodach, co poświadczają pozytywne doświadczenia licznych krajów. Poniżej zaprezentowano kilka przykładów.

## Australia

### Zmniejszenie ilości kierowców prowadzących pojazdy pod wpływem alkoholu dzięki losowym badaniom zawartości alkoholu w wydychanym powietrzu

Spożycie alkoholu przed prowadzeniem pojazdu wzmaga ryzyko wypadku i prawdopodobieństwo śmierci lub poważnych urazów. Przyjęcie ustawy dotyczącej prowadzenia pojazdów pod wpływem alkoholu oraz jej egzekwowanie może zmniejszyć ilość wypadków śmiertelnych na drogach o 20%. Losowe badanie na obecność alkoholu w wydychanym powietrzu to główny środek egzekwowania tego prawa stosowany w Australii. Policja może zatrzymać kierowcę i przeprowadzić badanie alkomatem w każdym momencie, niezależnie od jego zachowania. W widocznych z daleka autobusach kontrolnych („booze buses”) przeprowadza się badania, podczas gdy kampanie medialne wspierają egzekwowanie prawa. Ocena losowych badań na obecność alkoholu w wydychanym powietrzu odnotowuje długofalowy spadek ilości wypadków spowodowanych przez kierowców prowadzących pod wpływem alkoholu.

### Pozytywny wpływ losowych badań na obecność alkoholu w wydychanym powietrzu na wypadki drogowe w Australii związane ze spożyciem alkoholu



Źródło: Departament Infrastruktury, Transportu i Rozwoju Regionalnego; Władze Lokalne, 2009



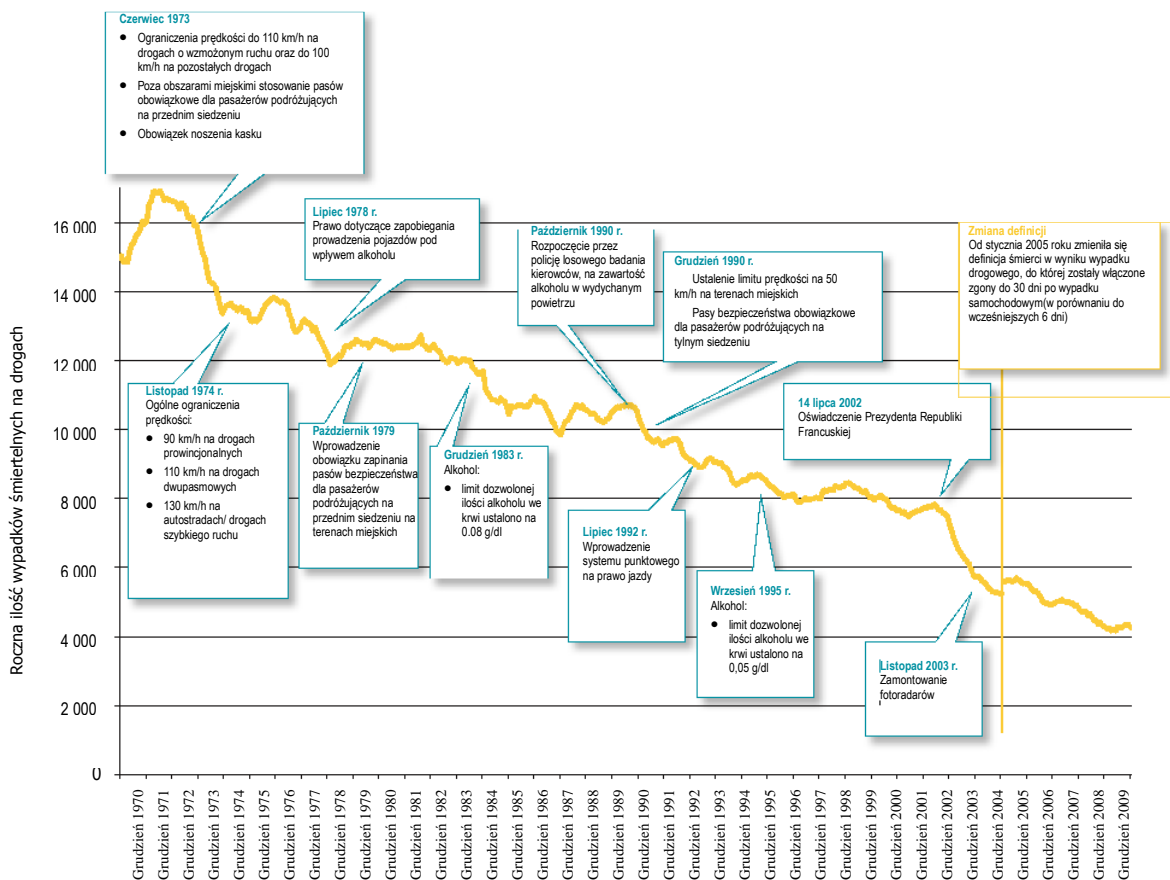


# Francja

## Postęp rejestrowany przez dziesięciolecia

Od początku lat 70. Francja poczyniła ogromne kroki na przód w zmniejszeniu ilości wypadków śmiertelnych na drogach. Jest to wynikiem wielu czynników, w tym przyjęcia i egzekwowania praw dotyczących przekraczania prędkości, zapinania pasów bezpieczeństwa, oraz prowadzenia pod wpływem alkoholu. Od roku 2002 wiele czynników, takich jak potwierdzone zobowiązanie najwyższych organów władzy, surowsze egzekwowanie prawa (zwłaszcza poprzez stosowanie fotoradarów) oraz kampanie medialne wyjaśniające zasady ruchu drogowego oraz ryzyko z nim związane wywołały spadek ilości wypadków śmiertelnych. Od wczesnych lat 70. do roku 2009 ilość wypadków śmiertelnych na drogach zmniejszyła się z ponad 16000 rocznie do jedynie 4000 rocznie.

### Zmiany w rocznej ilości wypadków śmiertelnych na drogach w metropolii francuskiej w latach 1970-2009



# Ghana

## Ustanowienie krajowej usługi transportu medycznego

Do początku XXI wieku pomoc i opieka medyczna w wypadkach w Ganie była niesformalizowana i wyjątkowo ograniczona. Większość pacjentów, którzy odnieśli obrażenia w wyniku wypadków drogowych była zabierana do ośrodków zdrowia przez krewnych, a otrzymana tam pierwsza pomoc była ograniczona. W 2001 roku starania o zajęcie się problemem pomocy i opieki medycznej w wypadkach zyskały poparcie polityczne. W 2004 roku rząd ustanowił krajowe usługi transportu medycznego i specjalną linię alarmową.

W okresie krótszym niż cztery lata:

- ilość przypadków, którymi zajął się krajowy system transportu medycznego wzrosła z 205 w roku 2004 do 8250 w roku 2008;
- średni czas reakcji karetki zmniejszył się z 17 minut w 2006 roku do 13 minut w roku 2008; oraz
- średni czas spędzony na miejscu wypadku zmniejszył się z 19 minut w 2006 roku do 14 minut w roku 2008.



© AN Zakariah/GAS

Ratownik medyczny sprawdzający czynności życiowe pacjenta w karetce

# Malezja

## Modyfikacja infrastruktury drogowej w celu poprawy bezpieczeństwa



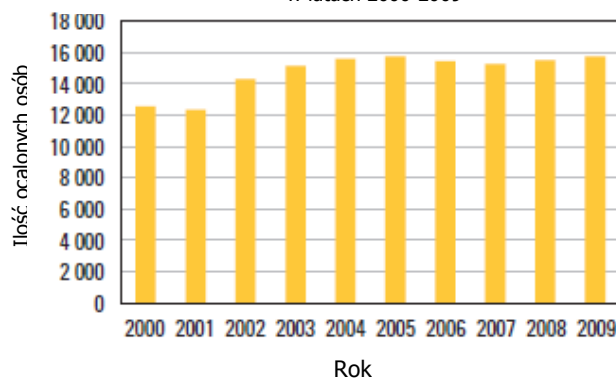
Oddzielenie od siebie różnych rodzajów pojazdów, na przykład oddzielenie pojazdów dwu- i trzykołowych od pojazdów czterokołowych i większych, to sprawdzony sposób na zmniejszenie ilości wypadków drogowych. Jeden ze sposobów na dokonanie tego, to wydzielenie pasów dla motocykli. Pasy te przeznaczone są wyłącznie do użytkowania przez pojazdy jednośladowe, takie jak motocykle, skutery i rowery. Rozwiązanie to staje się powszechne w wielu miastach w Azji, gdzie doprowadziło do znacznej redukcji kolizji i powstających w ich wyniku urazów, dzięki stworzeniu

bezpiecznego środowiska dla wszystkich użytkowników dróg, a przykład ocena federalnej drogi ekspresowej nr 2 w Malezji, na której wydzielono pas dla motocyklistów, wykazała, iż ilość wypadków zmniejszyła o 39% po stworzeniu tego pasa.

# Stany Zjednoczone Ameryki

## Zwiększenie stosowania pasów bezpieczeństwa dzięki kampanii „Jak nie zapniesz to mandat”

Ilość osób ocalonych dzięki zapięciu pasów w USA w latach 2000-2009



Zapinanie pasów bezpieczeństwa zmniejsza ryzyko wypadnięcia z pojazdu i odniesienia poważnych lub śmiertelnych obrażeń o 40-65%. „Jak nie zapniesz to mandat” to jedna z odnoszących największe sukcesy kampanii egzekwujących zapinanie pasów bezpieczeństwa przeprowadzonych w tym kraju. Podwaliną tej kampanii jest krajowa akcja „Jak nie zapniesz to mandat” przeprowadzana w maju, łącząca siły agencji nadzorujących przestrzeganie prawa na terenie całego kraju. Działania te są wspierane przez krajowe i lokalne kampanie medialne. W latach 2000–2009 ponad 140 000 amerykańskich obywateli zostało ocalonych od śmierci dzięki pasom bezpieczeństwa.

# Wietnam

## Podwyższenie ilości osób noszących kaski dzięki egzekwowaniu obowiązujących praw

Badania pokazują, że odpowiednie stosowanie kasku podczas jazdy motocyklem może zmniejszyć ryzyko śmierci o 40%, a ryzyko urazu nawet o 70%. W roku 2007 rząd Wietnamu przyjął prawo nakazujące kierowcom motocykli i ich pasażerom noszenie kasków. Surowe egzekwowanie tego prawa przez policję na terenie całego kraju doprowadziło do potrojenia ilości osób noszących kaski, tj. do poziomu 90% kierowców i pasażerów. W ciągu roku od podjęcia uchwały przez rząd policja zwiększyła nadzór, a kary finansowe dla kierowców i pasażerów nienoszących kasków znacznie wzrosły. W tym czasie szpitale odnotowały 16% spadek ryzyka wystąpienia urazu głowy w porównaniu z rokiem poprzednim. Raporty policyjne pokazują, że w ciągu roku od uchwaleniu prawa dotyczącego noszenia kasków udało się uratować ponad 1500 ludzkich istnień i zapobiec ponad 2500 poważnym obrażeniom. Motocykle stanowią 95% wszystkich zarejestrowanych w Wietnamie pojazdów, w związku z czym prawo dotyczące noszenia kasków najprawdopodobniej w znaczący sposób przyczyniło się do tych pozytywnych zmian w bezpieczeństwie ruchu drogowego.



© WHO/M. Peden



# Wkład Światowej Organizacji Zdrowia w Dekadę Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020

WHO wesprze wdrażanie Globalnego Planu na Dekadę Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011–2020. Poniżej opisano niektóre sposoby, które WHO planuje wykorzystać w nadchodzących latach.

## Nadzorowanie starań międzynarodowych

WHO, przy współpracy z komisjami regionalnymi przy ONZ, jest koordynatorem bezpieczeństwa ruchu drogowego we wszystkich krajach członkowskich Narodów Zjednoczonych. W tym względzie WHO jest sekretariatem Współpracy Narodów Zjednoczonych ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (UNRSC), sieci rządów 60 państw, agencji ONZ, organizacji pozarządowych, fundacji oraz spółek prywatnych. Podczas tej Dekady, UNRSC odegra znaczącą rolę w sterowaniu globalnymi staraniami poprzez kontynuację trwającego od 2004 r. promowania bezpieczeństwa ruchu drogowego na najwyższych szczeblach politycznych, a także w kompilowaniu i rozpowszechnianiu dobrych praktyk prewencyjnych, dzieleniu się z opinią publiczną informacjami dotyczącymi zagrożeń i sposobów na ich złagodzenie oraz w prowadzeniu lobbingu wśród odpowiednich organów podkreślającego potrzebę zwiększenia nakładów finansowych. UNRSC będzie nadzorować i planować przełomowe wydarzenia podczas tej Dekady.

## Monitorowanie postępów poprzez raporty o stanie globalnym

Podczas gdy UNRSC będzie kierować oceną ogólnego wpływu Dekady, WHO – dzięki tworzeniu raportów – zapewni jedno z narzędzi niezbędnych do tej oceny. *Raport globalny o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego* wydany w 2009 roku zapewnił pierwszą ogólną ocenę bezpieczeństwa ruchu drogowego na skalę światową. Raport ten, zawierający dane ze 178 krajów członkowskich, wciąż stanowi źródło odniesienia dla twórców praw, ich wykonawców oraz mediów. Jest także katalizatorem zmian zachodzących w wielu krajach. Raporty te mają zawierać informacje na temat ilości i współczynnika śmiertelnych wypadków, istnienia krajowych strategii i celów, istnienia praw dotyczących najważniejszych zagrożeń i ich egzekwowania oraz obecnego stanu opieki powypadkowej. Najbliższy *Globalny raport o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego*, który ma zostać wydany w 2012 roku, Stonowić będzie podstawę monitorowania działań związanych z Dekadą, a kolejne raporty publikowane będą co dwa lata.

## Wspieranie krajowych programów bezpieczeństwa ruchu drogowego

W 2010 roku WHO i pięciu innych partnerów konsorcyjnych otrzymało fundusze od Fundacji Bloomburga, aby wesprzeć rozwój bezpieczeństwa ruchu drogowego w dziesięciu krajach. Projekt „Podwojenie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w 10 Krajach” (RS10) wspiera rządy Brazylii, Kambodży, Chin, Egiptu, Indii, Kenii, Meksyku, Federacji Rosyjskiej, Turcji i Wietnamu. We wszystkich tych krajach projekt RS10 skupia się na wybranych najważniejszych zagrożeniach wywołujących



wypadki drogowe. W Kenii, na przykład, nacisk kładzie się na noszenie kasków oraz przekraczanie prędkości. W Meksyku – na zapinaniu pasów i prowadzeniu pojazdów pod wpływem alkoholu, a w Rosji na zapinanie pasów bezpieczeństwa i przekraczanie prędkości. Starania skupiają się na umocnieniu obowiązujących praw i ich przestrzeganiu oraz na edukacji społeczeństwa poprzez kampanie marketingu społecznego. WHO wspiera także próby poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w innych krajach, na przykład próba poprawienia bezpieczeństwa w okolicach szkół w Malawi i Mozambiku. Podczas Dekady WHO będzie wspierać zarówno te, jak i inne krajowe inicjatywy mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego prowadzące do zrównoważonych programów rządowych.

### Pomoc w doskonaleniu usług ratowniczych

Kolejnym istotnym wkładem WHO w ramach projektu RS10 podczas Dekady będzie wsparcie w prowadzeniu projektów mających na celu ulepszenie usług ratowniczych w Indiach i Kenii. Ponadto WHO, wraz z wieloma partnerami, pracuje nad stworzeniem Światowego Sojuszu na Rzecz Opieki nad Rannymi (Global Alliance for the Care of the Injured). Partnerzy zaangażowani w powstającą sieć współpracy odegrali znaczącą rolę podczas tworzenia wielu broszur informacyjnych wydanych w ostatnich latach przez WHO i innych.

### Doskonalenie wiedzy, umiejętności i efektywności

Przy pomocy projektu RS10 oraz innych krajowych inicjatyw związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego, WHO będzie wspierać doskonalenie wiedzy, umiejętności i efektywności pracy personelu WHO i jej partnerów do projektowania, wdrażania i oceniania programów zapewniających bezpieczeństwo ruchu drogowego. Częścią szeroko pojętych starań mających na celu budowanie tych zdolności jest szkolenie lekarzy w bardziej precyzyjnym tworzeniu aktów zgonów, szkolenie dziennikarzy w lepszym raportowaniu wypadków drogowych oraz szkolenie pracowników organizacji pozarządowych w celu poprawy ich współpracy z mediami. Bezpieczeństwo ruchu drogowego jest również istotnym elementem TEACH-VIP i MENTOR-VIP, które są inicjatywami prowadzonymi przez WHO mającymi na celu budowanie ww. zdolności.

### Wspieranie organizacji pozarządowych

W ostatnich latach WHO w coraz większym stopniu uznaje wagę organizacji pozarządowych, zwłaszcza w obszarze promocji. Grupy te są kluczem do wzrostu woli politycznej i do wzbudzenia potrzeby bezpieczniejszych dróg wśród społeczeństwa. Podczas Dekady WHO będzie wspierać strategiczne podejście tych grup do promocji. WHO będzie również popierać tworzenie formalnej światowej sieci organizacji pozarządowych, co wesprze wdrażanie Planu Globalnego.

### Globalne i regionalne centra na Dekadę

Aby skontaktować się z centralą WHO oraz centrami biur regionalnych, należy odwiedzić stronę: [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/focal/who\\_regional\\_offices/en/index.html](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/focal/who_regional_offices/en/index.html)

# Co możesz zrobić, aby wesprzeć Dekadę Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020?

Dekada Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020 to Dekada nas wszystkich. W naszym wspólnym interesie leży zapewnienie, aby wizja Dekady stała się rzeczywistością. Poniżej podano niektóre z pomysłów na to, co można zrobić, aby wesprzeć Dekadę.

## Twórcy praw:

- opublikowanie krajowego lub lokalnego planu zgodnego z Planem Globalnym
- uchwalanie nowych praw lub udoskonalenie egzekwowania praw już istniejących
- zapewnienie funduszy na wsparcie planu krajowego

## Organizacje pozarządowe:

- stworzenie narzędzi podnoszących świadomość społeczną
- organizacja przyciągających uwagę wydarzeń publicznych
- wpływ na stworzenie lub modyfikację prawa

## Spółki prywatne:

- opublikowanie polityki bezpieczeństwa floty
- wspieranie kampanii w społecznościach, w których działa dana firma
- wkład finansowy w Fundusz Bezpieczeństwa na Drogach

## Ludzie młodzi:

- służba w charakterze „ambasadorów” bezpieczeństwa na drogach
- przyłączenie się do zgromadzenia młodzieży
- zapewnienie bezpieczeństwa na drogach w okolicach szkół

## Ofiary i ocaleni

- dzielenie się informacjami dotyczącymi skutków wypadków drogowych
- prowadzenie imprez w coroczny Światowy Dzień Pamięci o Ofiarach Wypadków Drogowych
- wspieranie organizacji pozarządowych

## Media:

- tworzenie programów i artykułów dotyczących bezpieczeństwa na drogach
- odpowiedzialne informowanie o wypadkach drogowych oraz wykorzystywanie reportaży z wypadków jako możliwości nawoływania do zapobiegania kolejnym wypadkom

- służba w charakterze pośrednika w marketingu społecznym i kampaniach mediów masowych

## Znak dla wszystkich: „identyfikator” bezpieczeństwa ruchu drogowego

„Identyfikator” bezpieczeństwa ruchu drogowego to nowy międzynarodowy znak bezpieczeństwa na drogach i główny symbol Dekady Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Jednoczy on ludzi podejmujących działania w kontekście Dekady. Strona internetowa promująca identyfikator zachęca grupy chcące upamiętnić rozpoczęcie Dekady do zastosowania się do sloganu akcji „Noś. Uwierz. Działaj.” przez noszenie identyfikatora bezpieczeństwa ruchu drogowego i umieszczanie go na materiałach promocyjnych dotyczących wydarzeń związanych z Dekadą, a także pokazywanie negatywnych skutków wypadków drogowych oraz możliwości zapobiegania im oraz przez podjęcie działań prowadzących do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach. Aby nabyć identyfikator w postaci dekoracji lub zawieszki, zamówić projekt graficzny do wydruku lub wspomóc finansowo nowopowstały Fundusz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego odwiedź stronę internetową:



<http://www.decadeofaction.org>





Wzrasta świadomość tragicznego rozwoju sytuacji i wyzwania dla zdrowia publicznego, jakie stanowią zgony i urazy odniesione w wypadkach drogowych. Wzywam Państwa Członkowskie, agencje międzynarodowe, organizacje społeczne, liderów biznesowych i wspólnotowych, aby podjęli wszelkie starania, tak aby Dekada Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego przyniosła prawdziwą poprawę.

[Ban Ki-moon](#)

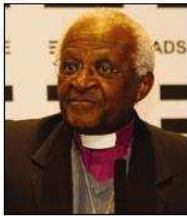
Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych



Dekada Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego tworzy platformę polityczną niezbędną do zwiększenia zastosowania określonych środków. Dowody potwierdzają, że środki te są skuteczne i mogą uratować miliony istnień.

[Dr Margaret Chan](#)

Dyrektor Generalny Światowej Organizacji Zdrowia



Nadszedł czas, aby Ci, którzy chcą coś zmienić ujawnili się, podjęli wyzwanie i aby poświęcili się Dekadzie Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

[Jego Ekszelencja, Desmond Tutu](#)

Emerytowany arcybiskup Kapsztadu



Dzięki temu, iż bezpieczeństwo to nasz priorytet podczas Dekady Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, mamy ocalenia szansę ocalić miliony istnień ludzkich oraz zapobiec wielu milionom urazów i utratom sprawności fizycznej.

[Michelle Yeoh](#)

Aktorka i Światowy Ambasador Kampanii „Bezpieczne Drogi”



Zbyt wielu ludzi ginie lub odnosi obrażenia na drogach na całym świecie. Światowa Organizacja Zdrowia przewiduje, że obrażenia powstałe w wyniku wypadków drogowych do roku 2030 awansują na piątą pozycję najczęstszych przyczyn zgonów. Nadszedł czas działania. Dekada Działań na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego ma potencjał do uratowania miliona ludzkich istnień.

[Michael Bloomberg](#)

Burmistrz miasta Nowy Jork



2011