

# Globalny Plan Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020

Zwracam się do państw członkowskich i ich przywódców, organizacji międzynarodowych, organizacji społecznych i przedsiębiorców, aby zapewnić ich, że Dekada może okazać się prawdziwym sukcesem. Pierwszym krokiem w tym kierunku będzie udostępnienie przez rządy państw członkowskich planów swoich działań na rzecz Dekady, która zostanie zainaugurowana na całym świecie w dniu 11 maja 2011 roku.

**Ban Ki-moon, Sekretarz Generalny ONZ**

## 1. Cel Globalnego Planu Dekady

Plan jest dokumentem ułatwiającym koordynację wspólnych działań oraz osiągnięcie założonych celów Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011-2020. Wyjaśnia tło i przyczyny powstania deklaracji ogłoszonej przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych. Jest narzędziem wspierania krajowych i lokalnych planów działań, określającym jednocześnie ich ramy prawne i umożliwiającym skoordynowanie działań na poziomie globalnym. Jest skierowany do szerokiej rzeszy odbiorców: przedstawicieli władz państwowych i lokalnych oraz organizacji społecznych, które chcą włączyć się w Dekadę.

## 2. Założenia Globalnego Planu Dekady

### 2.1 Waga problemu

Każdego roku na całym świecie około 1,3 mln osób ginie w wypadkach drogowych (ponad 3 tys. zgonów dziennie), przy czym ponad połowa z tych osób nie podróżuje samochodem. 20-50 mln osób zostaje rannych, a odniesione obrażenia są przyczyną ich niepełnosprawności. 90% wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym wydarza się w krajach o niskim i średnim dochodzie, gdzie zarejestrowana jest mniej niż połowa światowej liczby pojazdów. Obecnie wypadki drogowe są jedną z trzech głównych przyczyn zgonów osób w wieku od 5 do 44 lat. Jeżeli nie podejmie się natychmiastowych i skutecznych działań, wypadki drogowe staną się piątą przyczyną zgonów na świecie określoną na 2.4 mln zgonów każdego roku.

Ekonomiczne skutki wypadków drogowych zostały oszacowane na 1% do 3% PKB rocznie poszczególnych krajów na świecie, co daje w sumie ponad 500 mld USD. Zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych pozwoli złagodzić cierpienie, uruchomić rozwój i uwolnić zasoby finansowe na inne, bardziej efektywne ich wykorzystanie.

Oprócz wypadków drogowych, wzrost poziomu motoryzacji powoduje wiele innych negatywnych konsekwencji dla zdrowia ludzi i dla środowiska w skali globalnej. Już obecnie wiele stron świata dotknięty skutki zmian klimatu. Statystyki wskazują, że transport samochodowy – który jest nadal w dużym stopniu zależny od ropy naftowej – odpowiada za 14% światowych emisji gazów cieplarnianych. Emisje te negatywnie wpływają na zdrowie ludzi, głównie na układ oddechowy. Na zdrowie także niekorzystnie wpływa zmniejszenie aktywności fizycznej, która jest wynikiem uzależnienia od samochodu. Na całym świecie decydenci zastanawiają się, w jaki sposób zmniejszyć emisję gazów cieplarnianych oraz ich wpływ na zmiany klimatu. Działania podejmowane w ramach Dekady na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego będą jednocześnie miały wpływ na łagodzenie skutków zmian klimatycznych. Na przykład ograniczenie korzystania z pojazdów silnikowych poprzez promowanie bezpiecznych i czystych ekologicznie środków transportu publicznego przyczyni się jednocześnie do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych oraz liczby obrażeń w ruchu drogowym.

### 2.2 Skuteczne działania

Wypadkom drogowym można zapobiec. Doświadczenie pokazuje, że odpowiednio finansowane organizacje międzynarodowe oraz krajowe programy lub strategie oparte na wskaźnikach efektywności są kluczowymi elementami skutecznych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Obejmują one wprowadzanie czynnika bezpieczeństwa ruchu drogowego na etapie planowania przestrzennego, planowania transportu miejskiego, projektowania bezpiecznych dróg i audyt bezpieczeństwa dla nowych projektów; poprawę bezpieczeństwa pojazdów; promowanie transportu publicznego; skuteczne zarządzanie prędkością przez policję; środki uspokojenia ruchu; ustanawianie i egzekwowanie przepisów dotyczących obowiązku korzystania z pasów bezpieczeństwa, kasków i fotelików dziecięcych; ustanawianie i egzekwowanie limitów zawartości alkoholu we krwi dla kierowców, a także poprawę opieki powypadkowej dla ofiar wypadków drogowych. Kampanie społeczne odgrywają również ważną rolę dzięki zwiększeniu świadomości o zagrożeniach i karach zwią-

zanych z łamaniem prawa.

## 2.3. Wzrost świadomości potrzeby intensyfikacji działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego

Rośnie świadomość, że obecny stan bezpieczeństwa na drogach wywołuje poważne negatywne skutki zdrowotne, społeczne i ekonomiczne. Bezpieczeństwo ruchu drogowego nie jest nowym problemem, jednak w ciągu ostatnich dziesięciu lat zyskało nowy wymiar na poziomie międzynarodowym. Powstało wiele dokumentów opisujących wielkość szkód społecznych, zdrowotnych i ekonomicznych, poszczególne czynniki ryzyka oraz skuteczne środki zmniejszania liczby wypadków drogowych i ich ciężkości oraz szeregu uchwał, wzywających państwa członkowskie i społeczność międzynarodową do włączenia bezpieczeństwa ruchu drogowego do globalnej polityki, tworzenia konkretnych założeń oraz do międzynarodowej współpracy w tym obszarze. Współpraca Narodów Zjednoczonych na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (United Nations Road Safety Collaboration) powstała w odpowiedzi na to wezwanie. Pod przewodnictwem Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) skupia międzynarodowe organizacje, rządy, organizacje pozarządowe, fundacje i podmioty sektora prywatnego w celu koordynacji skutecznych działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego od 2004 roku.

Jednak współczesne inicjatywy i poziom inwestowania są niewystarczające, aby powstrzymać przewidywany wzrost liczby wypadków drogowych z ofiarami śmiertelnymi. Sekretariat Narodów Zjednoczonych w raporcie ogólnym z 2009 r. na temat globalnego kryzysu bezpieczeństwa ruchu drogowego zauważa, że mimo coraz większej świadomości i zaangażowania w kwestie bezpieczeństwa drogowego, wola polityczna i poziom finansowania są dalekie od potrzeb. Sekretarz Generalny ONZ stwierdza, że kryzys wymaga zwiększenia inwestycji i lepszej współpracy, zwraca uwagę na Pierwszą Światową Konferencję Ministrów Transportu (First Global Ministerial Conference on Road Safety) na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego jako dużą szansę dla krystalizacji planów działania i ich realizacji.

## 3. Dlaczego Dekada Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego?

Światowa Komisja ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (Commission for Global Road Safety) wezwała do ogłoszenia Dekady Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego w sprawozdaniu za rok 2009. Poparcie dla tej inicjatywy wyraziła m.in. Współpraca Narodów Zjednoczonych na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych w sprawozdaniu za rok 2009 dla Zgromadzenia Ogólnego zachęca państwa członkowskie do wsparcia wysiłków na rzecz ustanowienia Dekady. Dekada jest okazją do długoterminowych i skoordynowanych działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego w skali regionalnej, krajowej i lokalnej.

Eksperti ds. bezpieczeństwa ruchu drogowego z krajów członkowskich ONZ stwierdzili, że nadszedł już czas przyspieszenia inwestycji w zakresie bezpieczeństwa drogowego w krajach o niskim i średnim dochodzie, równoległe z rozwojem strategii zrównoważonego rozwoju i programów, które zmuszają do zmiany myślenia o relacjach pomiędzy drogą a ludźmi, zachęcają do korzystania z transportu publicznego, a także zmieniają podejście do nadzoru w polityce transportowej. Konieczna jest także współpraca różnych podmiotów i struktur międzynarodowych, instytucji finansowych, organizacji społecznych oraz zapewnienie funduszy do ich wspierania. Obecnie źródła finansowania i wola polityczna to najskuteczniejsze elementy.

Plan działań w ramach Dekady powstał w celu uzyskania wsparcia politycznego i monitorowania zobowiązań podjętych na poziomie globalnym i krajowym. Darczyńcy mogą wykorzystać Dekadę w swoich programach pomocy. Kraje o niskich i średnich dochodach mogą korzystać z niej w celu przyspieszenia przyjęcia skutecznych i opłacalnych programów bezpieczeństwa ruchu drogowego, natomiast kraje o wysokim

dochodzie – do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego, jak również do dzielenia się swoimi doświadczeniami i wiedzą z innymi.

W marcu 2010 r. Rezolucja Zgromadzenia Ogólnego ONZ ogłosiła Dekadę Działań na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego na lata 2011–2020 (A/64/255)<sup>1</sup>, której celem jest ustabilizowanie, a następnie zmniejszenie prognozowanej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na świecie poprzez intensyfikację działań prowadzonych na poziomie krajowym, regionalnym i globalnym.

Rezolucja wzywa państwa członkowskie do wdrożenia działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w zakresie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, bezpieczeństwa pojazdu, zachowania uczestników ruchu drogowego, edukacji bezpieczeństwa ruchu drogowego i działań powypadkowych. Popiera regularne monitorowanie postępów w zakresie osiągnięcia globalnych celów oraz konieczność określenia celów przez poszczególne państwa członkowskie. Rezolucja zobowiązuje Światową Organizację Zdrowia i regionalne komisje Organizacji Narodów Zjednoczonych do przygotowania globalnego planu Dekady we współpracy z innymi partnerami i zainteresowanymi stronami.

#### 4. Podstawy Globalnego Planu Dekady

Podstawą planu działań w ramach Dekady jest podejście zakładające stworzenie drogowego systemu transportowego, który jest w stanie lepiej dostosować się do błędów człowieka i bierze pod uwagę kruchość jego ciała. Podejście to wynika z akceptacji błędów człowieka oraz uświadomienia, że wypadków drogowych nie można całkowicie uniknąć. Celem bezpiecznego systemu jest zapewnienie, że wypadki nie spowodują poważnych obrażeń, a wrażliwość ciała ludzkiego na uderzenia stanowi ważną podstawę do planowania systemu transportu drogowego. Inne aspekty systemu takie jak infrastruktura drogowa i pojazd, powinny uwzględniać te ograniczenia. Użytkownicy dróg, pojazdy i sieć drogowa, czy środowisko zostali potraktowani w systemie z większą uwagą niż w tradycyjnym podejściu do bezpieczeństwa ruchu drogowego głównie dzięki szerokiego spektrum działań w zakresie zarządzania prędkością oraz konstrukcji i wyposażenia dróg.

Takie podejście przesunęło znaczną część odpowiedzialności z użytkowników dróg na projektantów systemu transportu drogowego. Są nimi przede wszystkim zarządcy dróg, przemysł samochodowy, policja, politycy i organy ustawodawcze, a także służba zdrowia, wymiar sprawiedliwości, szkoły i organizacje pozarządowe. Natomiast indywidualni użytkownicy dróg mają obowiązek przestrzegania przepisów Prawa o ruchu drogowym.

Plan Dekady podkreśla rolę zaangażowania szczebla krajowego i lokalnego, obejmującego wiele obszarów, instytucji i organizacji. Z tego powodu cele Dekady powinny być realizowane na odpowiednim poziomie i przy zaangażowaniu różnych partnerów z resortu transportu, zdrowia i wymiaru sprawiedliwości oraz policji, władz miejskich, planowania przestrzennego, a także pozarządowych organizacji i sektora prywatnego.

##### 4.1 Cele Dekady

Ogólnym celem Dekady jest ustabilizowanie, a następnie zmniejszenie prognozowanej liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na całym świecie do roku 2020 poprzez:

- opracowanie i wdrożenie strategii i programów bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- ustanowienie ambitnych i osiągalnych celów zmniejszenia liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 2020 r., w oparciu o istniejące struktury regionalne;
- poprawę skuteczności zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego dzięki wprowadzeniu nowoczesnych rozwiązań technicznych na poziomie krajowym, regionalnym i globalnym;
- poprawę jakości zbierania danych na poziomie krajowym, regionalnym i globalnym;
- monitorowanie postępu realizacji przyjętych działań na poziomie krajowym, regionalnym i globalnym;
- zachęcanie do zwiększenia środków przeznaczonych na bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz lepszego wykorzystania istniejących zasobów.

##### 4.2 Działania w ramach Dekady

Działania w czasie trwania Dekady powinny być prowadzone zarówno na poziomie lokalnym, krajowym, regionalnym jak i globalnym, jednak nacisk należy położyć przede wszystkim na poziom krajowy i lokalny.

Państwa członkowskie zachęca się do realizacji działań zgodnie z pięcioma poniższymi filarami:

#### Filar 1. Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego

#### Filar 2. Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury drogowej oraz zapewnienie mobilności i dostępności dla wszystkich uczestników ruchu

#### Filar 3. Poprawa bezpieczeństwa pojazdów

#### Filar 4. Kształtowanie i zmiana zachowań użytkowników dróg

#### Filar 5. Ratownictwo drogowe i opieka powypadkowa

##### 4.2.1 Działania na poziomie krajowym

Na poziomie krajowym państwa członkowskie zachęcane są do wdrożenia wymienionych wyżej pięciu filarów, w ramach własnych krajowych strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz systemów gromadzenia danych. W przypadku niektórych krajów obecność pięciu filarów będzie wymagana.

##### Filar 1: Zarządzanie bezpieczeństwem ruchu drogowego

Tworzenie partnerstw z wieloma różnymi podmiotami oraz powołanie instytucji, której głównym zadaniem będzie tworzenie krajowych strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego, programów i planów działań oraz gromadzenie danych i prowadzenie analiz w celu dokonania oceny skuteczności.

**Działanie 1.** Powołanie instytucji odpowiedzialnej za bezpieczeństwo ruchu drogowego (i związanej z nią mechanizmów koordynacji) z udziałem partnerów z różnych resortów, instytucji i organizacji.

**Działanie 2.** Opracowanie krajowej strategii bezpieczeństwa ruchu drogowego przez odpowiedzialną instytucję i przez nią koordynowanej.

**Działanie 3.** Ustanowienie realistycznych i długoterminowych celów dla krajowych działań opartych na analizie danych o zdarzeniach w ruchu drogowym.

**Działanie 4.** Zapewnienie środków finansowych niezbędnych do podjęcia działań.

**Działanie 5.** Tworzenie i doskonalenie baz danych na poziomie krajowym i lokalnym o:

- wypadkach drogowych, zabitych i rannych,
- średniej prędkości jazdy, używaniu kasków, pasów bezpieczeństwa itp.;
- podejmowanych interwencjach (egzekwowaniu przepisów o ruchu drogowym),
- ekonomicznych skutkach wypadków drogowych,
- grupach szczególnie ryzyka.

##### Filar 2: Poprawa bezpieczeństwa infrastruktury drogowej oraz zapewnienie mobilności i dostępności dla wszystkich uczestników ruchu

Poprawa bezpieczeństwa i zapewnienie odpowiedniej jakości dróg dla wszystkich uczestników ruchu, zwłaszcza niechronionych (pieszych, rowerzystów i motocyklistów) poprzez ocenę infrastruktury drogowej i uwzględnianie czynnika bezpieczeństwa ruchu drogowego na etapie planowania, projektowania, budowy i eksploatacji dróg.

**Działanie 1.** Podział i przyjęcie odpowiedzialności za bezpieczeństwo ruchu drogowego przez administrację drogową, inżynierów drogowych i urbanistów.

**Działanie 2.** Zaspokojenie potrzeb wszystkich użytkowników dróg dzięki zrównoważonemu planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennemu oraz zarządzaniu transportem publicznym.

**Działanie 3.** Zapewnienie bezpiecznego funkcjonowania, utrzymania i poprawy istniejącej infrastruktury drogowej przez właścicieli i zarządców dróg.

**Działanie 4.** Tworzenie nowej, bezpiecznej infrastruktury drogowej, zapewniającej mobilność i dostępność dla wszystkich uczestników ruchu.

**Działanie 5.** Zachęcanie do tworzenia i transferu wiedzy o bezpiecznej infrastrukturze drogowej.

**Działanie 6.** Wspieranie badań i rozwoju wiedzy o bezpieczeństwie na drogach i mobilności.

##### Filar 3: Poprawa bezpieczeństwa pojazdów

Powszechne wdrażanie udoskonalonych technologii biernego i czynnego bezpieczeństwa pojazdów poprzez harmonizację odpowiednich norm na poziomie globalnym, systemów informacji dla konsumentów i zachęt do szybszego wykorzystywania nowych technologii.

**Działanie 1.** Zachęcanie państw członkowskich do stosowania norm bezpieczeństwa w pojazdach silnikowych zgodnie z przepisami opracowanymi przez Światowe Forum Narodów Zjednoczonych.

**Działanie 2.** Wdrażanie nowych programów oceny bezpieczeństwa samochodów we wszystkich regionach świata w celu zwiększenia dostępności tych informacji dla konsumentów.

**Działanie 3.** Wyposażanie wszystkich nowych pojazdów w pasy bezpieczeństwa oraz inne urządzenia zabezpieczające spełniające wymogi

prawne i standardy bezpieczeństwa.

**Działanie 4.** Wspieranie powszechnego wdrażania technologii służącej zapobieganiu wypadkom, takich jak elektroniczna kontrola stabilności i system zapobiegający blokowaniu kół w motocyklach.

**Działanie 5.** Stosowanie zachęt podatkowych i innych ulg dla użytkowników pojazdów silnikowych, które zapewniają wysoki poziom ochrony uczestników ruchu i zniechęcają do importu i eksportu nowych lub używanych samochodów o obniżonych standardach bezpieczeństwa.

**Działanie 6.** Zachęcanie do stosowania przepisów dotyczących ochrony pieszych i prowadzenia badań mających na celu zmniejszenie zagrożeń niechronionych użytkowników dróg.

**Działanie 7.** Wspieranie rządów i flot sektora prywatnego z korzystania z pojazdów wyposażonych w zaawansowaną technologię i gwarantujących wysoki poziom ochrony bezpieczeństwa pasażerów.

#### Filar 4: Kształtowanie i zmiana zachowań użytkowników dróg

Opracowanie kompleksowych programów poprawy zachowania użytkowników dróg. Wzrost egzekwowania przepisów prawa w połączeniu ze wzrostem świadomości/edukacji w zakresie stosowania pasów bezpieczeństwa i kasków ochronnych, a także zmniejszania innych czynników ryzyka, jak jazda pod wpływem alkoholu, nadmierna prędkość.

**Działanie 1.** Zwiększenie świadomości o czynnikach ryzyka, bezpieczeństwie ruchu drogowego i środkach prewencyjnych oraz prowadzenie kampanii społecznych w celu wywarcia wpływu na postawy i opinie na temat potrzeby tworzenia i realizacji programów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

**Działanie 2.** Wprowadzenie i egzekwowanie ograniczeń prędkości jazdy w celu zmniejszenia liczby wypadków drogowych i obrażeń z nią związanych.

**Działanie 3.** Wprowadzenie i egzekwowanie przepisów związanych z prowadzeniem pojazdu pod wpływem alkoholu w celu zmniejszenia wypadków i obrażeń z nim związanych.

**Działanie 4.** Wprowadzenie i egzekwowanie przepisów dotyczących używania kasków motocyklowych w celu ograniczenia urazów głowy.

**Działanie 5.** Wprowadzenie i egzekwowanie przepisów związanych ze stosowaniem pasów bezpieczeństwa i fotelików dziecięcych.

**Działanie 6.** Wprowadzenie i egzekwowanie przepisów o przewozie osób i rzeczy, bezpieczeństwie i higienie pracy, norm i zasad bezpiecznej eksploatacji środków transportu, przewozu osób i in. przez publicznych i prywatnych właścicieli flot pojazdów w celu zmniejszenia liczby obrażeń w wypadkach drogowych.

**Działanie 7.** Badania, rozwój i promowanie kompleksowych strategii i dobrych praktyk w zakresie ograniczenia liczby wypadków drogowych związanych z podróżami do pracy w sektorze publicznym i prywatnym, w celu tworzenia i przestrzegania międzynarodowych norm dotyczących systemów zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz bezpieczeństwa i higieny pracy.

**Działanie 8.** Promowanie Licencji Początkującego Kierowcy.

#### Filar 5: Ratownictwo drogowe i opieka powypadkowa

Poprawa skuteczności ratownictwa drogowego i opieki medycznej oraz zapewnienie odpowiedniej rehabilitacji ofiarom wypadków drogowych poprzez:

**Działanie 1.** Stworzenie systemów ratownictwa drogowego, w tym wydobywanie poszkodowanego z pojazdu po wypadku, uruchomienie jednego numeru telefonu alarmowego na podstawie dobrych praktyk w tym zakresie.

**Działanie 2.** Rozwój szpitalnych systemów leczenia traury i oceny jakości opieki medycznej na podstawie dobrych praktyk w tym zakresie.

**Działanie 3.** Zapewnienie wczesnej rehabilitacji i wsparcia dla osób poszkodowanych i osieroconych w wyniku wypadków drogowych, w celu zminimalizowania urazów zarówno fizycznych jak i psychicznych.

**Działanie 4.** Wspieranie tworzenia odpowiednich systemów ubezpieczeń użytkowników dróg, usług rehabilitacyjnych dla ofiar wypadków oraz zapewnienia ich finansowania poprzez wprowadzenie obowiązkowej odpowiedzialności cywilnej oraz wzajemnego uznawania ubezpieczenia, np. zielonej karty.

**Działanie 5.** Wspieranie prowadzenia szczegółowego śledztwa w sprawach o wypadki drogowe z ofiarami śmiertelnymi i stosowania skutecznych środków prawnych również jako zadośćuczynienie dla osób pogrążonych w żałobie i rannych.

**Działanie 6.** Zachęcanie pracodawców do zatrudniania osób niepełnosprawnych.

**Działanie 7.** Wspieranie badań i doskonalenie działań powypadkowych.

#### 4.2.2 Działania międzynarodowe

Aby osiągnąć założone cele w skali globalnej konieczna jest koordynacja działań na poziomie międzynarodowym. Ułatwi ona również wymianę doświadczeń pomiędzy państwami członkowskimi służącą osiągnięciu celów określonych na poziomie krajowym.

#### Koordynacja działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego na poziomie międzynarodowym

Większość działań na poziomie globalnym będzie koordynowana przez Współpracę Narodów Zjednoczonych na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego pod przewodnictwem Światowej Organizacji Zdrowia, w celu oceny wpływu Dekady na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

**Działanie 1.** Wspieranie i – w miarę potrzeb – zwiększanie środków na bezpieczeństwo ruchu drogowego.

**Działanie 2.** Zachęcanie przez ONZ, WHO i inne organizacje o zasięgu globalnym do działań na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego i ułatwianie współpracy wśród zainteresowanych podmiotów (organizacje pozarządowe, międzynarodowe instytucje finansowe).

**Działanie 3.** Zwiększenie świadomości społecznej na temat czynników ryzyka i konieczności poprawy skuteczności działań prewencyjnych.

**Działanie 4.** Przygotowanie wytycznych dla krajów członkowskich w zakresie zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, wdrażania systemów bezpieczeństwa drogowego oraz dobrych praktyk i opieki powypadkowej.

**Działanie 5.** Poprawa jakości zbieranych danych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

#### 4.3 Finansowanie działań

Wstępne szacunki wskazują, że kraje członkowskie wydają rocznie na infrastrukturę drogową aż 500 mld USD. Przeznaczenie nawet niewielkiego odsetka tej kwoty na bezpieczeństwo ruchu drogowego powinno być dla nich priorytetem. Aby skutecznie wdrożyć plan działań Dekady poszczególne kraje powinny zapewnić środki finansowe na ten cel zarówno z publicznych jak i prywatnych źródeł. W raporcie z 2006 r. pt. Make Road Safe (Uczyńmy Drogi Bezpiecznymi) Światowej Komisji ds. Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zalecano przeznaczenie kwoty 300 mln USD na okres dziesięciu lat w skali globalnej w celu poprawy bezpieczeństwa planowanych inwestycji drogowych. Obecnie nie udaje się tego celu osiągnąć, pomimo przekazywania pewnych środków na różne działania na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego przez Bank Światowy, regionalne banki rozwoju i prywatnych darczyńców. Wstępne szacunki pokazują, że na działania krajowe należy przeznaczyć kwotę ok. 200 mln USD rocznie (2 mld USD na całą Dekadę).

Środki finansowe międzynarodowych funduszy na rzecz bezpieczeństwa ruchu drogowego szacuje się na 25 mln USD rocznie. Te kwoty są zdecydowanie zbyt małe do skali problemu i muszą być zwiększone dzięki zaangażowaniu szerokiego grona różnych podmiotów.

#### 5. Monitorowanie i ocena realizacji działań w ramach Dekady

Postęp realizacji działań w ramach poszczególnych etapów Dekady będzie monitorowany przy pomocy:

- wskaźników mierzonych na poziomie globalnym (np. liczba państw gromadzących roczne dane o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego zgodnie z uznanymi międzynarodowymi definicjami, liczba państw, które zrealizowały określone cele),
- stopnia realizacji priorytetów;
- okresowej i końcowej oceny Dekady w odniesieniu do pięciu Filarów oraz współpracy międzynarodowej.

Realizacja planu Dekady będzie oceniana w regularnych odstępach czasu przez Współpracę Narodów Zjednoczonych na rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W celu dokonania oceny na poziomie globalnym zostanie utworzona grupa robocza ds. ewaluacji. Dane wyjściowe zostaną uzyskane przy pomocy ankiet przeprowadzonych w ramach „2 Światowego raportu o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego” (2nd Global Road safety status report on road safety), który zostanie opublikowany w 2012 roku. Trzeci raport zostanie opublikowany w 2014 roku. (na ten cel powinny zostać zapewnione odpowiednie środki finansowe). Będą także opracowane dodatkowe raporty o stanie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ocena będzie obejmowała zarówno sam proces jak i wskaźniki efektywności. Raporty będą podstawą do publicznej dyskusji w połowie trwania i na koniec Dekady.

Poszczególne kraje członkowskie powinny opracować i opublikować raporty krajowe oraz zorganizować spotkania, na których będą omawiane postępy w ramach różnych działań oraz przyjmowane ewentualne korekty planów.