



世界卫生组织

为完成道路安全风险因素和
服务提供机制的自愿全球绩效目标
制定工作举行的会员国会议
临时议程项目 4

A/GRS/2

2017 年 11 月 17 日

世卫组织讨论文件（2017 年 8 月 22 日版本）

草案：制定道路安全风险因素和服务提供机制 自愿全球绩效目标

引言

背景

1. 道路交通伤害是全球第九大死亡原因，也是 15-29 岁年龄组的主要死亡原因。道路交通事故每年造成超过 125 万例死亡，而非致死性伤害的负担估计在 2000 万至 5000 万例之间¹。
2. 在世界道路交通死亡者中，一半是最低保护人群，即摩托车司机（23%），行人（22%）和骑自行车者（4%）。摩托车司机、骑自行车者或行人道路死亡的可能性因区域而异：例如，非洲区域死于道路交通事故的行人和骑自行车者的比例最高，达 43%，而在东南亚区域，摩托车司机在道路交通死亡人数中占比最高，为 34%。这在一定程度上反映了不同区域主要出行方式以及用于保护各类道路使用者的安全措施水平。
3. 多年来道路交通伤害一直是一个主要死因，但大多数交通事故是可以预测和可以预防的。有大量证据表明一些干预措施可以有效增强道路安全。在成功实施这些干预措施的国家中，道路交通死亡人数已相应减少。在全球范围内推出这些干预措施具有巨大潜力，可在全世界减少损害和拯救生命。

¹ http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/

使命

4. 由于认识到该问题对健康、社会和经济的影响规模以及有效进行干预的潜力，联合国在 2011 年宣布启动道路安全行动十年，目的是要减少全球道路交通死亡人数。2015 年 9 月通过的《2030 年可持续发展议程》宏伟的全球具体目标加强了行动十年总目标¹。可持续发展目标 3.6 要求在 2010 年基线估计值的基础上，到 2020 年使道路交通死亡和受伤绝对人数减少 50%。可持续发展目标的具体目标 11.2 也涵盖道路安全，其目的是到 2030 年为所有的人提供安全、可负担，可获得和可持久的交通系统。

5. 联合国大会在 2016 年 4 月通过的 A/70/260 号决议²以及世界卫生大会强调了制定绩效目标和监测实现可持续发展目标各项具体目标进展情况的重要性。事实上，2016 年 5 月通过的 WHA69.7 号决议³要求世卫组织与联合国其它机构以及联合国各区域委员会合作，继续促进与所有利益攸关方开展透明、可持续和参与性进程，协助感兴趣的³国家制定关于主要风险因素和服务提供机制的自愿全球绩效目标，以减少道路交通事故死伤。

6. 本文件为会员国提出一套预防道路交通伤害自愿全球绩效目标，并提出用于评估目标实现情况的指标。以下进一步说明这一框架的制定程序。

自愿全球绩效目标

为什么我们需要全球目标？

7. 针对主要风险因素和减少道路交通事故死伤的服务提供机制制定自愿全球绩效目标的程序将对可持续发展目标的相关具体目标进行补充。

8. 对道路安全已作出改进的国家表明，制定目标和报告在各项议定指标基础上实现目标方面进展情况有助于增强道路安全。这样做可以维持动力和行动，促进国家努力增强道路安全，支持发挥积极影响。目标和相关指标提供了监测进展程度的手段，并提供了按需要调整国家道路安全活动重点和规模的机会，以确保实现各项具体目标并支持实现各项总体目标。

¹ <http://www.un.org/sustainabledevelopment/sustainable-development-goals/>

² http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/260&referer=/english/&Lang=E

³ http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA69/A69_R7-en.pdf?ua=1

9. 国家应当使用制定的全球目标来指导关于国家道路安全工作的进一步行动，但监测实现这些目标的进展情况对全球议程也同样具有重要的作用。这项工作可以提高认识和加强政治承诺，使道路安全领域所有利益攸关方参与的全球行动更加强大和协调。全球绩效目标也可以有助于评估实现协调的多国家行动方面的进展，例如 2011-2020 年道路安全行动十年以及相关的可持续发展目标。

10. 目标必须是可量化的，还应当是尽可能具体和现实的。应当与负责实施工作的政府机构协商制定这些目标。确立用于衡量进展的基线并确定监测目标进展情况的战略对于今后推进道路安全极为重要。

11. 有些国家已经为加强道路安全确立了非常宏伟的长期绩效目标，例如道路交通零死亡和严重伤害。这些较长期目标通常伴有较短期的中期目标和具体目标，其中提出了国家政府正式采用的具体指标。在关于有效性的可得证据的基础上，根据实现目标的预计潜力对这些指标进行评估。鼓励所有国家采用此类长期目标作为实现可持续发展目标各项具体目标的框架。

将采用何种程序制定这些目标？

12. 世卫组织将领导制定这些全球自愿目标的程序，并将利用道路安全不同领域内各牵头机构的技术专长提供指导。为了确保这些部门的代表性，世卫组织在 2016 年 9 月设立了一个技术工作小组，以便为各项目标和相关指标的制定工作提供意见。

13. 在制定过程中将采取若干磋商步骤。除了会员国的充分参与，该过程将涉及范围广泛的多部门参与，包括联合国道路安全协作机制各成员、联合国欧洲区域经济委员会内陆交通委员会、联合国欧洲区域经济委员会各相关工作小组以及相关非国家行为者。这样，国家道路安全牵头机构的代表以及其它部委（包括卫生部、交通部和内务部）的相关利益攸关方和民间社会将参与该过程。图 1 概括了系统和参与性的多部门程序，预计需要约 18 个月。

14. 将在 2017 年 11 月举行一次会员国全球会议，以拟定自愿全球绩效目标最后草案。

**图 1：为制定道路安全风险因素和服务提供方面
自愿全球绩效目标建议的程序**

| | |
|---|-------------------|
| 产生候选自愿全球绩效目标和指标的 世卫组织技术专家小组会议 | 2016 年 9 月 |
| 发表世卫组织讨论文件（零草案） | 2016 年 10 月 |
| 关于世卫组织讨论文件（零草案）的 5 次非正式磋商 <ul style="list-style-type: none"> ● 以网络为基础的磋商 ● 会员国 ● 联合国欧洲区域经济委员会第 29 工作小组 ● 联合国道路安全协作机制 ● 2016 年安全会议（伤害问题会议） | 2016 年 10-12 月 |
| 发表经更新的世卫组织讨论文件（修订稿 1.0） | 2017 年 2 月 |
| 4 次非正式磋商/听证会：世卫组织讨论文件（修订稿 1.0） <ul style="list-style-type: none"> ● 以网络为基础的开放式磋商 ● 所有会员国（世卫组织总部） ● 内陆交通委员会（联合国欧洲区域经济委员会） ● 联合国欧洲区域经济委员会第 1 工作小组 ● 非国家行为者（例如民间社会、道路安全问题非政府组织、专业学会、私立部门） | 2017 年 2-5 月 |
| 发表经更新的世卫组织讨论文件（包含第二次修订） | 2017 年 6 月 |
| 会员国全球会议（世卫组织总部） 区域委员会讨论 | 2017 年 8-11 月 |
| 发表最后的世卫组织报告 | 2017 年 11 月 |

确定和监测自愿全球绩效目标

15. 《2011-2020 年道路安全行动十年全球计划》以 2004 年《世界预防道路交通伤害报告》的建议为基础。这些建议作为推动国际道路安全行动的平台，在联合国大会和世界卫生大会的若干决议中得到认可。因此，将纳入全球监测框架的目标与该计划相一致，针对预防道路交通伤害方面的以下核心领域：

- 道路安全管理
- 增强道路和出行安全
- 增强车辆安全
- 增强道路使用者安全
- 碰撞后应对

16. 此外，在制定目标纳入全球道路安全监测框架时应当评估的其它一般性标准包括：

- 具有高度的流行病学和公共卫生相关性（有力的因果联系、健康方面的其它共同效益）
- 由证据推动目标和指标
- 能够获得有效和切实可行的（包括在低收入和中等收入国家中切实可行的）公共卫生干预措施
- 有证据说明在国家层面上可以实现
- 便于传播（简单扼要）

17. 将需要为每项全球自愿目标制定一项或多项指标，可以是结果指标、中期结果指标或国家系统反应指标¹。指标应当做到：

- 与伤害和/或死亡事件有紧密联系；
- 对道路安全措施产生的改变具有敏感性；
- 具备明确的可操作性定义，而且有可行的监督机制；
- 具有可行性，使国家能够定期/及时地收集、汇总、分析和传播与这些指标相关的高质量数据；

¹ 国家系统反应指标指采取干预措施增强卫生和/或交通系统的能力：基础设施，政策和计划，主要卫生保健干预措施和治疗的可及性。

- 得到数据的支持，这些数据可以通过明确的数据收集工具进行收集，有潜力确定基线和监测长期变化。

18. “目标”指到 2030 年要实现的具体目标。2018 年为各项目标的基线年，这便于各国有时间准备那些目前仍缺乏的目标基线数据。可以通过世卫组织全球道路安全现状报告等现有监测机制获得一些数据。同时还将开发新的技术工具，以支持收集一些拟议指标的数据。“指标”用于评估在实现某项目标方面取得的进展和成果。“数据源”是指标的信息来源。

19. 开展国际和多部门合作是全球监测框架的一项重要内容，用以加强低收入和中等收入国家在数据收集、分析和报告方面的能力。

20. 需要有高级别政治承诺，并需要政府与联合国系统各有关单位开展合作。期望国际发展界提供技术支持，帮助国家加强数据收集和监测职能。

报告和审查

21. 建议每五年报告对最终一套全球自愿目标和指标的进展进行衡量的情况，第一份报告将提供 2018 年基线数据。

22. 报告必须在国家自主管理和应用与可比性和透明性之间达到平衡，以便分享经验教训并衡量进展情况。这将需要在国家报告与全球汇总和分析之间密切协调。在一个技术专家小组的支持下，由世卫组织负责汇总和解释数据并进行额外的分析。

结束语

23. 制定与主要风险因素和服务提供机制相关的自愿全球绩效目标，可以协助全球道路安全政策工作。选定的目标应当以可靠的科学证据为基础，具备可衡量的相关指标，并得到政治支持。根据这些方面的考虑，本文件建议了选定的全球目标，并提出了有限的一套指标，供参与工作的国家用于监测实现这些目标的进展情况。

表 1: 供审议的候选全球目标和指标

| 核心领域 | 总体目标和具体目标 | 指标 | 数据来源 | 如何收集数据 | 理由 |
|--------|---|--|---|--|--|
| 道路安全管理 | <p>总体目标: 改善各部门的道路安全管理</p> <p>具体目标 所有国家加入一项或多项联合国道路安全相关法律文书</p> <p>所有国家确立多部门的全国道路安全行动计划, 其中具备有时限的具体目标。</p> | <p>加入 1949 年日内瓦《公路交通公约》、《公路标志及信号议定书》和/或 1968 年维也纳《公路交通公约》和《公路标志及信号公约》的国家数目</p> <p>具备获得资金供应并包括有时限的具体目标的多部门国家道路安全行动计划</p> <p>具备履行特定数量职能的道路安全问题牵头机构¹</p> | <p>欧洲经济委员会关于联合国道路安全相关法律文书缔约方的网址²</p> <p>交通部通过《道路安全全球现状报告》国家数据协调员收集数据</p> <p>交通部通过《道路安全全球现状报告》国家数据协调员收集数据</p> | <p>欧洲经济委员会网址</p> <p>作为《道路安全全球现状报告》的一部分收集和发表</p> <p>作为《道路安全全球现状报告》的一部分收集和发表</p> | <p>落实联合国道路安全相关法律公约可为制定和实行道路安全领域法律措施提供法律框架。</p> <p>协调众多部门和利益攸关方的道路安全工作, 对获得成功是至关重要的。关于如何开展这方面的协调, 有不同的模式, 但建议指定一个有职责和资源来协调道路安全的牵头机构。</p> <p>要持久地减少道路交通伤害, 国家就需要有多部门的道路安全战略, 并为其总体目标规定有时限和现实的具体目标。</p> |

¹ 《全球道路安全现状报告》确定了这些职能, 其中包括协调、立法、监督和评估作用。

² https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html

| 核心领域 | 总体目标和具体目标 | 指标 | 数据来源 | 如何收集数据 | 理由 |
|-----------|--|---|--------------------|--|---|
| 增强道路和出行安全 | <p>总体目标: 消除高风险的道路</p> <p>具体目标: 100%的新路对所有使用者为三星级或者更好¹</p> | 对所有使用者为三星级 ² 或者更好的新路百分比（或国家同等标准） | 公路部或者交通部以及/或者基础设施部 | 国际道路评估规划每年收集和发表 70 个以上国家的数据，或者实行同等的评级系统，例如欧盟 2008/96/EG 指令，或国家报告指标 | <p>在传统上，道路基础设施最大程度地提高了可及性和经济效益，但同时也引起了对安全性的严重忧虑。</p> <p>造成道路使用者死亡或严重受伤的重大车祸类型包括在道路上向前行进或穿越道路的行人和骑自行车者，以及迎面、脱离道路或交叉口撞车，涉及骑摩托车者、轿车、公共汽车或卡车。</p> <p>已有针对所有类型车祸并具有成本效益的基础设施解决办法。</p> <p>关于与基础设施设计特征和相关车速有关的车祸风险的全球证据基础包括在全球道路星级评定中。</p> <p>一星和二星级道路上发生的致命和严重伤害车祸比率比三星、四星和五星级道路上的比率要高一倍以上。</p> |

¹ 全球已有 80 多个国家执行道路评估规划，通常由本国政府、道路管理机构、民间社团和研究伙伴协同实施。全球星级评定标准由英国注册的一个慈善机构——国际道路评估规划（iRAP）负责维护，由世界道路基础设施知名研究专家独立委员会管理。iRAP 网站（<http://irap.org/en/>）完整公布和记录这些工具，供全世界免费使用。

² <http://www.irap.net/en/about-irap-2/star-ratings>。星级按道路检查数据评定，用于简单和客观衡量道路对车辆乘员、摩托车司机、骑自行车者和行人的安全水平。五星级道路最安全，而一星级道路最不安全。需指出的是，往往无法获得详细碰撞数据，但即使缺乏这样的数据，仍可评定道路星级。

| 核心领域 | 总体目标和具体目标 | 指标 | 数据来源 | 如何收集数据 | 理由 |
|------|------------------------------------|---------------------------------|------|--------|--|
| | 以及>75%的现有道路对所有使用者为三星级或者更好（或国家同等标准） | 对所有使用者为三星级或者更好的现有道路百分比（或国家同等标准） | | | <p>确保为所有道路使用者建筑的新道路至少达到三星级安全标准（包括安全车速、提供人行道、安全的过街横道、安全的交叉路口、安全的路边和中间隔离障碍），就可以拯救数以千计人的生命，其中尤其涉及脆弱的道路使用者。</p> <p>在现有道路网络中尽量扩大使用三星级或更好的道路，可以使车速管理、维修和资本投资侧重于现有的道路网络，以便拯救生命。</p> <p>鼓励对特定道路使用者流量很高的道路网络或者对高性能国家采用四星或五星级绩效的更宏伟目标。</p> |

| 核心领域 | 总体目标和具体目标 | 指标 | 数据来源 | 如何收集数据 | 理由 |
|--------|---|---|--|--|---|
| 增强车辆安全 | <p>总体目标: 停止生产和进口不符合基本最低限度安全标准的新车辆和旧车辆</p> <p>具体目标: 100%的生产、销售或进口的新车辆或进口的旧车辆达到所建议的联合国重要规章¹或国家同等公认性能要求</p> | <p>实施联合国规章 R94 和 R95², 涉及前方和侧方碰撞乘员的保护</p> <p>实施联合国规章 R13H³, 涉及电子稳定性控制 (请注意, 自 2017 年 1 月起, 电子稳定性控制将被纳入联合国规章 R140 或 GTR8)</p> <p>实施联合国规章 R127 (或 GTR9)⁵, 涉及保护行人</p> <p>安全带: 联合国规章 R16</p> <p>安全带固定装置: 联合国规章 R14</p> | <p>欧洲经济委员会关于联合国道路安全相关法律文书缔约方的网址⁴</p> <p>或</p> <p>同等国家车辆安全条例, 例如美国联邦机动车辆标准和加拿大机动车辆标准</p> | <p>联合国欧洲区域经济委员会网址</p> <p>作为《道路安全全球现状报告》的一部分收集和发表</p> | <p>安全的车辆对避免撞车和减少撞车时发生严重伤害的可能性具有重要的作用。</p> <p>联合国世界车辆规章协调论坛是负责制定轿车安全标准的主要全球机构。以下联合国规章被认为是所有车辆应当达到的重点标准:</p> <p>前方碰撞和侧方碰撞乘员保护 (R94 和 R95): 这些规章确保车辆在特定车速下进行测试时可以承受前方和侧方碰撞, 因此对保护乘员是至关重要的。这些碰撞性能规章有助于保护乘员抵御前方和侧方碰撞的影响。模拟测试期间, 碰撞测试假人承受的能量必须低于特定阈值, 否则轿车通过不了测试。</p> |

¹ <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>.

² 或同等国家标准: 美国的相应标准是 FMVSS208 和 214, 以及加拿大机动车辆标准。

³ 2017 年 1 月之前, 联合国规章 R13H 涵盖电子稳定性控制, 其中确定了轻型车辆制动系统的规定。现在这方面的规定已被纳入联合国新规章 R140。

⁴ https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html.

| 核心领域 | 总体目标和具体目标 | 指标 | 数据来源 | 如何收集数据 | 理由 |
|------|-------------|---|------------|---------------|---|
| | 建立国家新车辆评估规划 | <p>儿童约束装置：联合国规章 R44 和 R129</p> <p>实施联合国规章 R78（或 GTR3），涉及摩托车刹车</p> | 世界各国车辆评估规划 | 全球国家车辆评估规划数据库 | <p>电子稳定性控制（R140¹）：该性能旨在避免转向过度或转向不足时发生滑移和失去控制，因此可以有效地减少撞车和拯救生命。</p> <p>前方行人保护（R127）：使用较软的保险杠并调整车辆前部（例如去除不必要的坚硬结构），可以减少车辆与行人相撞的严重程度。</p> <p>联合国车辆安全带规章确保在制造和组装车辆时在车上安装安全带；固定装置规章确保座椅安全带固定点能够承受碰撞冲击，以尽量减轻安全带滑落的风险并确保在碰撞后能够将乘员安全地从座椅上撤出。</p> <p>儿童约束装置规章并不是要求用成人安全带固定儿童座椅，而是规定应在车辆中配备 ISOFIX 儿童约束装置，这些约束装置与车辆直接相连。</p> |

¹ https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html.

| 核心领域 | 总体目标和具体目标 | 指标 | 数据来源 | 如何收集数据 | 理由 |
|------|-----------|----|------|--------|---|
| | | | | | <p>摩托车防抱死刹车系统（ABS）（R78）：这种安全系统有助于骑车者在紧急刹车时保持对摩托车的控制。防抱死刹车系统可以减少发生道路交通撞车的可能性和随后的伤害。</p> <p>新车评估规划的目标是通过以下方式促进公共安全和公共卫生，保护和维护人的生命，以及维护、保护和改善物质环境和自然环境：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 促进和开展独立的研究和测试计划，评估机动车辆的安全和环境特征及其相对性能，并向公众通报结果； ● 提供财政支持和技术援助，促进发展新车评估规划，并推动这些规划之间的国际合作。 |

| 核心领域 | 总体目标和具体目标 | 指标 | 数据来源 | 如何收集数据 | 理由 |
|-----------|---|--|---|--------------------------------|--|
| 增强道路使用者安全 | <p>总体目标: 降低车速</p> <p>具体目标: 每年使超过规定限速标准行驶的车辆比例至少减少 10%</p> | <p>国家城区限速规定符合最佳做法¹。</p> <p>在城市和农村地区超速行驶的车辆百分比</p> <p>超速事故死亡人数的百分比</p> | <p>交通部通过《道路安全全球现状报告》国家数据协调员收集数据</p> <p>国家调查²</p> <p>警方事故报告表格</p> | <p>作为《道路安全全球现状报告》的一部分收集和发表</p> | <p>随着平均车速上升，撞车和严重伤害的可能性就会加大。</p> <p>全国城市地区车速不应超过 50 公里/小时。重要的是，地方当局不仅在法律上有权确定低于国家限速的当地限速，而且还可根据道路具体情况以及其它交通稳静或速度管理政策管理当地车速。</p> <p>在机动车流与行人、骑自行车者和摩托车司机高度混合的地区，车速不应超过 30 公里/小时。这考虑到了这些道路使用者在车速增加情况下面临的风险：如果成年行人受到时速低于 50 公里的轿车撞击，死亡风险低于 20%，而如果肇事轿车的时速为 80 公里，死亡风险就会高达近 60%。有大量证据表明，如果地方当局将城市车速限制在 30 公里/小时并采取其它交通稳静措施，道路交通伤害就会减少。</p> |

¹ 根据《2015 年全球道路安全现状报告》，就制定限速法规而言，至关重要的标准是：国家现行限速法规；城区道路限速≤50 公里/小时；地方当局有权调整国家限速规定，例如规定在学校附近进一步限速。需指出的是，在由次国家实体制定法规的国家中，如果 80%的次国家实体符合所定标准，该国即被认为符合立法最佳做法。

² 技术专家将制定涉及其中一些指标的数据收集指南，以便协助国家以标准化的方式收集和报告数据。

| 核心领域 | 总体目标和具体目标 | 指标 | 数据来源 | 如何收集数据 | 理由 |
|------|--|---|---|---|--|
| | <p>总体目标: 更多地使用符合质量标准的摩托车头盔</p> <p>具体目标: 每年使不戴头盔的摩托车使用者比例至少减少 10%</p> | <p>关于使用摩托车头盔的法规符合最佳做法¹</p> <p>采用联合国规章 22 (或同等国家标准) 的国家数目</p> <p>戴头盔的摩托车使用者 (驾驶员和乘员) 的百分比</p> | <p>交通部通过《道路安全全球现状报告》国家数据协调员收集数据</p> <p>欧洲经济委员会关于联合国道路安全相关法律文书缔约方的网址²</p> <p>国家调查³</p> | <p>作为《道路安全全球现状报告》的一部分收集数据</p> <p>联合国欧洲区域经济委员会网址</p> | <p>正确佩戴达到质量标准的摩托车头盔, 可以使死亡风险降低近 40%, 并使严重伤害的风险降低 70% 以上。</p> <p>为了达到最佳做法的要求, 头盔法律应当适用于所有驾驶员和乘员、所有道路和引擎种类, 要求扣紧头盔, 并提及特定的头盔标准¹¹。</p> <p>执行摩托车头盔法律时, 头盔佩戴率可以上升到 90% 以上。</p> |

¹ 根据《2015 年全球道路安全现状报告》, 就制定摩托车头盔法规而言, 至关重要的标准是: 国家现行摩托车头盔法规; 法规适用于摩托车司机和成年乘员; 法规适用于各类道路; 法规适用于各类引擎; 法规要求适当系紧头盔; 法规要求头盔符合国家或国际标准。需指出的是, 在由次国家实体制定法规的国家中, 如果 80% 的次国家实体符合所定标准, 该国即被认为符合立法最佳做法。

² https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html

³ 或同等国家标准: 美国的相应标准是 FMVSS 208 和 214, 以及加拿大机动车辆标准。

| 核心领域 | 总体目标和具体目标 | 指标 | 数据来源 | 如何收集数据 | 理由 |
|------|--|--|---|-------------------------------|---|
| | <p>总体目标: 更多地使用安全带</p> <p>具体目标: 每年使不带安全带的乘员比例至少减少 10%</p> | <p>关于使用安全带的法规符合最佳做法¹</p> <p>关于使用儿童约束装置的法规符合最佳做法²</p> <p>使用安全带的所有乘员所占百分比（按司机、前排座乘员和后排座乘员分列）</p> | <p>交通部通过《全球现状报告》国家数据协调员收集数据</p> <p>国家调查³</p> | <p>作为《道路安全全球现状报告》的一部分收集数据</p> | <p>使用安全带可以使前排座乘员死亡率降低多达 50%，使后排座乘员死亡率降低多达 75%。</p> <p>在轿车中使用汽车座椅可以使婴儿（<1 岁）的死亡风险降低 71%；使学步儿童（1-4 岁）的死亡风险降低 54%。</p> <p>与单独使用安全带相比，使用儿童垫高椅可以使 4-8 岁儿童遭受严重伤害的风险降低 45%。</p> <p>对较大的儿童和成年人，使用安全带可以使死亡和严重受伤的风险降低约一半。</p> <p>安全带法律应当涵盖前排座乘员以及后排座乘员。儿童约束装置法律应当考虑到儿童的年龄/体重/身高以及在车辆中所坐的位置。</p> <p>强制性的安全带和儿童约束装置法律及其执法可以有效地增加这些约束装置的使用。</p> |

¹ 根据《2015 年全球道路安全现状报告》，就制定安全带法规而言，至关重要的标准是：国家现行安全带法规；法规适用于司机和前排座乘员；法规适用于后排座乘员。需指出的是，在由次国家实体制定法规的国家中，如果 80% 的次国家实体符合所定标准，该国即被认为符合立法最佳做法。

² 根据《2015 年全球道路安全现状报告》，就制定儿童约束装置法规而言，至关重要的标准是：国家现行儿童约束装置法规；法规基于年龄——体重——身高或这些综合因素；法规不准低于某一年龄或体重的儿童坐前排座位。需指出的是，在由次国家实体制定法规的国家中，如果 80% 的次国家实体符合所定标准，该国即被认为符合立法最佳做法。

³ 或同等国家标准：美国的相应标准是 FMVSS 208 和 214，加拿大机动车辆标准是……。

| 核心领域 | 总体目标和具体目标 | 指标 | 数据来源 | 如何收集数据 | 理由 |
|------|--|--|---|---|--|
| | <p>总体目标: 减少酒后驾驶¹</p> <p>具体目标: 每年减少驾驶员醉驾死亡人数 10%</p> | <p>关于酒后驾驶的法规符合最佳做法²</p> <p>驾驶员醉驾死亡的百分比</p> <p>超过血液酒精浓度法定限量的驾驶员百分比</p> | <p>交通部通过《道路安全全球现状报告》国家数据协调员收集数据</p> <p>法医部门</p> <p>警察设点检查报告</p> | <p>《道路安全全球现状报告》</p> <p>作为《道路安全全球现状报告》的一部分收集数据</p> | <p>酒精影响驾驶行为的风险始于很低的酒精摄入量，并随着摄入更多的酒精，开始成倍加大，尤其是当血液酒精浓度超过 0.05 g/dl（克/分升）时。</p> <p>与年龄较大和更有经验的驾驶员相比，年轻驾驶员和新手在受酒精影响时发生道路交通事故的风险要大得多。</p> <p>如果伴有高度可见、高强度和持续的执法，把血液酒精浓度限制在≤0.05g/dl 的酒后驾驶法律对减少与酒精相关的车祸很有效。</p> <p>为年轻驾驶员或新手确立较低的血液酒精浓度（≤0.02g/dl）的法律可以使涉及年轻人的车祸数量减少多达 24%。许多地方规定年轻驾驶员的血液酒精浓度为 零（0.00g/dL）。</p> |

¹ 需指出的是，这涉及四轮车辆司机和摩托车司机酒后驾驶。

² 根据《2015 年全球道路安全现状报告》，就制定醉驾法规而言，至关重要的标准是：国家现行醉驾法规；醉驾法规基于血液酒精浓度或同等的呼气酒精浓度；一般人群血液酒精浓度限量≤0.05g/dl；年轻司机和新手的血液酒精浓度限量≤0.02 g/dl。需指出的是，在由次国家实体制定法规的国家中，如果 80%的次国家实体符合所定标准，该国即被认为符合立法最佳做法。

| 核心领域 | 总体目标和具体目标 | 指标 | 数据来源 | 如何收集数据 | 理由 |
|------|--|--|----------------------------------|--------------------|--|
| | <p>总体目标: 减少职业驾驶员因疲劳造成的碰撞事故</p> <p>具体目标: 所有国家拟订商用车辆驾驶员工作时间规定或者采用国际/区域工作时间规定</p> | <p>国家落实国际劳工组织《第 153 号公约》¹</p> <p>国家落实联合国欧洲经济委员会《欧洲国际公路运输车辆从业人员工作协定》、欧盟指令 2002/15 和规章 2006/561</p> <p>国家颁布了全国商用车辆驾驶员工作时间法规</p> | <p>国际劳工组织公路交通和海洋运输处每年三次收集的数据</p> | <p>非正式调查和因特网检索</p> | <p>经合组织开展的一项调查²结果显示，估计 10%-15% 的事故涉及商用车辆驾驶员。此外，在一项欧洲卡车事故原因研究项目中，调查了 624 起严重事故，发现疲劳驾驶是 6% 严重事故的主要原因。在疲劳事故中，68% 的事故涉及卡车和另一车辆，29% 涉及一辆卡车，3% 涉及行人。其中三分之一以上的事故是致命事故，证明许多疲劳驾驶事故的严重程度。在所研究的五类碰撞中，几乎 18.6% 的“单卡车事故”由疲劳驾驶造成（单卡车事故占 624 次严重事故的 7.4%）。而在所有超车事故中，几乎 8.8% 的事故由疲劳驾驶造成（超车事故占 624 次严重事故的 11.3%）。</p> <p>此外，在澳大利亚等地域宽广而人烟稀少的国家，无论从相对程度，还是从绝对程度来看，疲劳因素都较为突出。在澳大利亚 2011 年调查的 461 起严重的大型卡车碰撞事故中，疲劳驾驶是 12% 事故的一个主要原因，仅次于超速（25%）。</p> |

¹ http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C153.

² 国际交通运输论坛：“使用更好的卡车运货”（经合组织，2011 年）。

| 核心领域 | 总体目标和具体目标 | 指标 | 数据来源 | 如何收集数据 | 理由 |
|--------------|---|---|------------------------------|--|---|
| | <p>总体目标: 抑制分心驾驶</p> <p>具体目标 所有国家订有禁止开车时使用手机的法律</p> | 制定法律，限制开车时使用手持式手机和/或免提式手机 | 交通部通过《道路安全全球现状报告》国家数据协调员收集数据 | 作为《道路安全全球现状报告》的一部分收集数据 | <p>分心驾驶对道路安全构成日益严重的威胁。在全球各地，随着越来越多的人拥有手机，以及随着迅速采用新的“车载”通信系统，在今后一些年，这一问题会变得更为严重。本报告强调指出开车时使用手机是造成驾驶员分心这一更广泛问题的一个因素。</p> <p>现有证据显示，开车时使用手机的驾驶员死亡率大概是没有使用手机的驾驶员死亡率的四倍。使用手持式手机和免提手机的风险看来相差不大，手持手机会导致肢体性分心，而这两种使用方式都会造成认知性分心。收发短信似乎对驾驶行为和碰撞风险产生更严重的影响。</p> |
| 碰撞后应对 | <p>总体目标: 提高急救的可及性</p> <p>具体目标: 每年使从发生严重伤害¹到第一急救人员提供服务的时间减少 10%</p> | <p>从发生严重伤害到第一急救人员（包括各级创伤处理机构人员）提供服务的平均时间</p> <ul style="list-style-type: none"> - 在城市地区 - 在农村地区 | 患者报告以及入院前和卫生设施提供急救的数据 | 社区调查、入院前和卫生设施急救的系统数据收集（例如卫生信息系统登记册和医院报告系统等）。由世卫组织领导收集全球数据。 | 存在有力的证据说明，一旦发生伤害，及时的适当急救可以拯救生命并减少残疾。 |

¹ 基于各国的严重伤害定义。