



应对“2011–2020 年联合国道路安全行动十年” 带来的挑战：第二次全球道路安全 高级别会议（收获成果之时）的结果

秘书处的报告

1. 每年有 120 多万人死于道路交通事故，还有多达 5000 万人受伤。在 15 至 29 岁年龄组中，道路交通事故是首要的死亡原因，而且在全球死亡原因中排列第九位。如果不采取适当的措施，到 2030 年道路交通事故预计将成为第七大死亡原因¹。
2. 低收入和中等收入国家承担的死亡率负担尤其沉重：虽然这些国家仅占全球注册车辆总数的二分之一，但记录的道路交通死亡人数约占此类死亡总人数的 90%。死亡率在世卫组织各区域有所不同，在欧洲区域最低（每 100 000 人中有 9.3 例死亡），在非洲区域最高（每 100 000 人中有 26.6 例死亡）。
3. 道路交通事故死亡者约有一半是弱势道路使用者（例如行人、骑自行车和摩托车的人）。在交通事故中受伤的风险还取决于年龄（儿童以及青少年和老年人中的发生率较高）、性别（在所有道路交通事故死亡者中，约四分之三为男性）以及行动障碍。
4. 道路交通伤害对公共卫生和发展具有显著的影响。在道路交通事故中受伤的成百万人被送往医院，对其家庭和政府都造成大量医疗费用。此外，由于家中主要劳力死亡或受伤造成收入损失，有些家庭会坠入贫穷。据估计，道路交通事故造成低收入和中等收入国家的国内生产总值损失 5%²。

¹ 全球卫生估值。日内瓦：世界卫生组织；2014 年 http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/projections/en（2015 年 12 月 14 日访问）。

² 国际道路评估规划(iRAP),《全球道路交通事故的代价：实况报道》，2013 年，<http://www.irap.net/en/about-irap-3/research-and-technical-papers>（2015 年 12 月 14 日访问）。

5. 国家应当采取“安全系统的做法”，以便减少道路交通死亡和伤害。这种做法认识到人体是脆弱的，而且人是会犯错误的；促进采取干预措施，不仅针对道路使用者，而且针对车辆和道路基础设施，就可以补救这些弱点。运用这种做法，需要有卫生、交通、教育、内务（警方）和财政等部门之间的多部门参与和合作。
6. 实施良好的做法（例如采用良好的法律并开展执法），通过社会营销提高认识，改进道路和车辆，以及在事故发生后采取更好的应对措施，综合起来在许多国家促使死亡和受伤人数显著减少。促进公平利用可持续的交通，包括安全的公共交通和安全的步行与自行车交通，是减少死亡和受伤人数的一个关键要素，并产生了其它效益，例如减少排放以及通过增加身体活动增进健康。
7. 收集和分析数据对了解和改进道路安全是至关重要的。有些会员国已建立了科学和一致的系統来收集和分析数据，但许多其它国家仍需要在数据收集方面遵循国际标准的健全系统。
8. 自 2003 年以来，联合国大会在若干决议中提请注意全球道路安全危机以及实施良好做法的必要性。在关于改进全球道路安全的第 58/289 号决议中（2004 年），联大请世卫组织与联合国各区域委员会密切合作，作为联合国系统内关于道路安全问题的协调员。在 2004 年的 WHA57.10 号决议中，世界卫生大会接受了这一邀请，随后世卫组织促进创建了联合国道路安全协作机制。
9. 该协作机制是一个非正式的协商机制，目标是要促进国际合作并加强全球和区域的协调，例如通过关于联合国全球道路安全周的联合行动以及在各国支持实施良好做法。该机制每年分两次召集 80 多个伙伴组织（包括会员国、联合国系统各机构、多边组织、学术机构、基金会、民间社会和私立部门实体）协调道路安全活动，例如道路安全周。其中一些成员还合作制定了规范指导（作为供决策者和实践者使用的系列手册发表¹）。
10. 在 2009 年，俄罗斯联邦政府主办了第一次全球道路安全部长级会议（莫斯科，2009 年 11 月 19-20 日），代表们在会上通过了莫斯科宣言²。在宣言中，他们请联合国大会宣布 2011-2020 年为道路安全行动十年。

¹ 道路交通伤害出版物和资源可自 http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/ 获取（2015 年 12 月 14 日访问）。

² http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_en.pdf?ua=1（2015 年 12 月 15 日访问）。

11. 在 2010 年，联大以关于改进全球道路安全的第 64/255 号决议正式宣布 2011-2020 年为道路安全行动十年，目标是要稳定并然后降低道路交通死亡水平。联大还呼吁采取行动，使具有关于主要风险因素综合立法的国家比率从 15% 增加到 50%¹。在 100 多个国家中启动的行动十年产生了相当大的国际成果，包括创建非政府组织道路安全全球联盟，世卫组织全球道路安全现状报告系列，供国家级实施良好做法的更多慈善捐款，以及国家和地方在法律、执法和认识方面的改进。

12. 秘书处尤其通过以下方面为行动十年作出了贡献：

- 通过协调联合国道路安全协作机制提供领导作用并为行动十年提供秘书处服务
- 便利 2011-2020 年道路安全行动十年之友（促进实施 2011-2020 年道路安全行动十年全球计划的会员国和国际机构组成的非正式小组）的工作
- 通过定期发表全球道路安全现状报告，监测和实施良好做法
- 向各国提供技术支持，改进它们的道路安全法规并实施有力的社会营销运动；这些工作促成在若干国家提高了使用安全带、摩托车头盔和儿童约束装置的比率，并降低了超速和酒驾的比率
- 向会员国提供能力建设、指导和技术支持，以便为道路交通事故中受伤和致残的人改进急救医疗服务，例如促进国家使用单一的急救电话号并改进卫生部门专业人员的急救培训规划。

13. 在 2015 年 9 月，联合国大会通过的 2030 年可持续发展议程中把道路安全作为目标²。具体目标 3.6 要求到 2020 年时，使道路交通事故造成的死伤人数减半；具体目标 11.2 要求到 2030 年时，为所有人提供安全、价廉和无障碍的可持续交通系统，加强道路安全，特别是扩大公共交通，尤其注意处境脆弱者、妇女、儿童、残疾人和老年人的需要。

14. 第二次全球道路安全高级别会议：收获成果之时（巴西利亚，2015 年 11 月 18-19 日）的与会人员包括来自 122 个国家的 2000 多名代表和 52 名部长与副部长，会上通过

¹ 联合国大会第 64/255 号决议（http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-en.pdf?ua=1，2015 年 12 月 14 日访问）。

² 联合国大会第 70/1 号决议——《改变我们的世界：2030 年可持续发展议程》，见 http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1（2015 年 12 月 16 日访问）。

了巴西利亚宣言¹，其中除其它外，鼓励世卫组织促进规定和使用国家、区域和全球减少道路交通死亡和伤害的目标与指标的过程，并参与为 2030 年可持续发展议程中与道路安全相关的具体目标规定和使用指标的过程。

15. 《2015 年全球道路安全现状报告》²介绍了行动十年的最初三年中在道路安全方面的一些改进，包括使全世界道路交通死亡人数稳定在 125 万人，尽管全球的车辆数量增加了 16%。据报告，17 个国家至少在一个主要高危因素方面改进了立法。但是，报告也显示仍然需要采取大量行动：虽然半数以上的世卫组织会员国具有关于安全带的适当法律，但只有约四分之一具有关于使用儿童约束装置、在城区超速行驶以及佩戴标准摩托车头盔的适当法律；仅五分之一的国家具有关于酒驾的适当法律。此外，只有 92 个国家正在实施促进步行和骑自行车的政策。

执行委员会的行动

16. 请执委会注意本报告。

= = =

¹ http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Brasilia_declaration_EN.pdf (2015 年 12 月 16 日访问)。

² http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/ (2015 年 12 月 15 日访问)。