



第七十二届会议
临时议程项目 12*
加强全球道路安全

加强全球道路安全

秘书长的说明

秘书长谨此转递由世界卫生组织与联合国各区域委员会及联合国道路安全协作机制的其他伙伴协商编写的关于加强全球道路安全的报告。

* A/72/150。



加强全球道路安全

摘要

本报告由世界卫生组织与联合国各区域委员会和联合国道路安全协作机制的其他合作伙伴合作编写。报告提供了大会第 58/289、60/5、62/244、64/255、66/260、68/269 和 70/260 号决议所载建议执行情况的最新资料。本报告介绍了自秘书长上一次报告(A/70/386)以来，全球道路安全界为寻求实现《道路安全行动十年(2011-2020)》和可持续发展目标具体目标 3——到 2020 年实现道路交通伤亡减半所举办的活动和取得的成就。本报告所述期间开展了一些显著的高级别活动，包括巴西主办的第二次全球道路安全高级别会议；在厄瓜多尔举行的联合国住房和城市可持续发展会议(人居三)，其《新城市议程》包括一项道路安全问题的承诺；在土库曼斯坦举行的全球可持续运输会议；在芬兰举行的第十二届世界伤害预防和安全推广会议。《2015 年全球道路安全状况报告》的出版、欧洲经委会制订的联合国道路安全基金的提议的和世界卫生大会关于道路安全的新决议(WHA69.7)的通过(其中接受了联合国大会第 70/260 号决议的请求，即世卫组织促进这一进程，就关键风险因素和提供服务的机制制定全球自愿目标)，这些活动继续提请人们注意世界各地的道路安全。报告最后向大会提出了一系列建议，以实现《道路安全行动十年》的目标和可持续发展目标具体目标 3.6。

一. 引言

1. 道路交通伤害是全球造成死亡的第十大原因，更是 15 至 29 岁人群的主要死因。道路交通事故每年造成 130 万多人死亡，而非致命伤害估计数在 2 000 万至 5 000 万之间。在所有道路交通死亡中，半数涉及弱势的道路使用者：行人、骑摩托车者和骑自行车者。国家都在试图解决关键风险因素，例如超速、酒后驾驶、未使用摩托车头盔、安全带和儿童约束装置、道路和车辆质量差等，但通过立法和其他措施的执法在许多地区仍然薄弱。

2. 大会在其第 58/289 号决议中授权世界卫生组织(世卫组织)作为联合国系统内道路安全问题的协调者，应继续与联合国各区域委员会密切合作。联合国亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)于 2017 年 3 月在曼谷主办了联合国道路安全协作机制第二十四次会议，集中讨论了围绕大会和世界卫生大会决议，为实现可持续发展目标的具体目标 3.6 需要开展的活动、《道路安全行动十年(2011-2020)》各支柱下的五个项目组、一个关于监测和评价的项目组和另一个关于工作有关的道路安全的项目组的进展。

3. 自 2004 年以来通过的多项决议中，大会呼吁关注全球道路安全危机以及加以改进的必要性。大会在最近的第 70/260 号决议中重申可持续发展目标和具体目标，包括第 70/1 号决议通过的有关道路安全的两项具体目标；决议核可了 2015 年 11 月举行的第二次全球道路安全高级别会议的成果文件《巴西利亚宣言》；呼吁会员国和国际社会加强合作；鼓励会员国考虑成为联合国法律文书的缔约方；请世卫组织与其他联合国机构和联合国各区域委员会协作，继续通过现有机制包括道路安全协作机制，促进与所有利益攸关方的透明、可持续和参与性进程，以便协助感兴趣的国家制定关于主要风险因素的自愿全球绩效目标和服务提供机制；请秘书长考虑设立建立联合国道路安全信托基金。

4. 本报告是根据第 64/255 号决议提交大会的第四次报告，大会在该决议中宣布 2011-2020 年为道路安全行动十年，其目标是稳定并最终降低全世界道路死亡人数。本报告涵盖期间为 2015 年 9 月至 2017 年 8 月，介绍了自上一次报告以来联合国各组织、全球道路安全机构、私营部门和民间社会开展的活动。

二. 《道路安全行动十年》的进展情况

5. 2015 年 9 月，《道路安全行动十年》的目标得到了《2030 年可持续发展议程》全球目标的加强，特别是可持续发展目标 3 的具体目标 6——到 2020 年道路交通伤亡减少 50%。道路安全也包括在具体目标 11.2，到 2030 年向所有人提供安全、负担得起的、易于利用和可持续的交通运输系统。

6. 2015 年 11 月，运输、卫生和内政等部门的部长及其代表汇聚第二次全球道路安全高级别会议，以解决全球道路安全危机。代表们通过了《巴西利亚宣言》，作为《十年行动》及以后的行动指南。在该次会议上世卫组织也发布了《2015 年全球道路安全状况报告》。

7. 大会在第 70/260 号决议中请求世卫组织，在会员国的充分参与下，并与联合国系统各组织(包括联合国各区域委员会)，通过现有机制(包括道路安全协作机制)，促进透明、可持续和参与性的进程，协助感兴趣的国家制定关于主要风险因素的自愿全球绩效目标和服务提供机制，以减少道路交通事故死伤。5 月，世界卫生大会在其第 69.7 号决议中接受了联合国大会的请求。
8. 2016 年 10 月在基多举行的联合国住房与城市可持续发展会议(人居三)通过了《新城市议程》(由大会第 71/256 号决议通过)，这是一个为期二十年的全球城市政策框架。在秘书长道路安全问题特使的支持下，《新城市议程》为可持续的流动和交通提出了远景，将道路安全作为一个重要考虑因素纳入城市规划和基础设施设计。它还包括了确保儿童安全和健康地到达学校作为优先事项。
9. 2016 年 11 月在阿什哈巴德举行全球可持续运输会议为在更广泛的发展问题的讨论中确保道路安全不被遗忘提供又一次机会，并为关于设立联合国道路安全基金的讨论提供了机会。
10. 第十二届世界伤害预防和安全推广会议于 2016 年 9 月在芬兰坦佩雷举行，会议大力关注道路安全。会议聚集了伤害预防领域世界领先的研究人员、从业人员、决策者和倡导者，进行辩论、讨论和交流信息和经验。

三. 国际法律文书、决议和政策文书

11. 欧洲经济委员会(欧洲经委会)继续通过全球道路交通安全论坛开展工作，审查《1968 年道路交通公约》和《路标和信号公约》。这两项公约分别有 78 个和 65 缔约国。特别是论坛审查了《道路交通公约》与车辆技术条例有关驾驶执照和自动驾驶等规定之间的一致性。关于《路标和信号公约》，提出了对公约的改进建议和在其缔约国的执行办法。
12. 论坛还继续更新其政策文书，例如《道路交通综合决议》，为道路安全介绍反映安全系统办法¹ 的变革。此外还编写了介绍了撞车事故多学科调查的新章节。围绕分心驾驶、电动两轮车安全和易受伤害的道路使用者的讨论也在继续。
13. 全球论坛通过了一份关于欧洲经委会成员国和其他一些国家路口安全评估的报告。该报告包含一项建议和一项提高安全的战略框架，带有一项实现路口安全性能持续改进的综合办法。
14. 欧洲经委会通过世界车辆法规协调论坛的活动继续开展工作，编写车辆及其子系统和相关零部件的制造和道路安全的国际技术条例。世界论坛还在其职权范围内审查了为技术工作提供框架的法律文书。五十八个国家，包括那些具有重大汽车工业的国家，是联合国两个主要国际协定的缔约方：1958 年《采用机动车辆装备及配件统一合格条件与互相承认合格的协定》和 1998 年《关于建立轮式车

¹ 安全系统办法为审查道路交通伤害的风险因素和整体角度的干预措施提供了一个可行的框架。安全系统办法依据瑞典的零战略愿景，是一个在运输系统内确保无致命或严重受伤的长期远景。

辆以及可装配和/或用于轮式车辆的设备和配件全球技术规范的协定》。为确保相互连贯一致，现已为这两项协定拟订共同决议。

15. 1997年《关于对轮式车辆定期技术检查采用全球性条件和互相承认这种检查的协定》的涵盖范围在卡车和巴士之外，扩大至客车和面包车。

16. 在本两年期内，危险货物运输工作队通过了多项对《欧洲国际公路运输危险货物协定》的修正案，以期加强道路安全和保障。这些修正反映在2016年版新版的《协定》，并于2017年1月生效。一个新缔约方加入《协定》，使缔约方总数达到49个。

17. 欧洲经委会在中亚经济体特别方案框架下举办了两次区域活动，以提高对联合国法律文书的了解并向加入《协定》的各国提供技术援助。2015年9月在阿拉木图举办的中亚经济体方案道路安全讲习班和2016年9月在阿什哈巴德举办的中亚经济体方案道路运输和道路安全统计讲习班汇聚了中亚经济体成员国和东欧和东南欧国家的与会者分享制定道路安全法律和监管框架、国家战略及收集和传播可靠的道路安全统计方面的经验。

四. 技术支持和协作

A. 支柱 1：道路安全管理

18. 根据大会第70/260号决议的授权，世卫组织与其他联合国实体和各区域委员会协作，建立了一个促进制定关键风险因素的全球自愿目标和服务提供机制的进程。2016年9月与道路安全技术专家举行了一次会议，产生了一份讨论文件，该文件于2016年10月至12月开启了基于网络的协商，并于2016年11月供成员国进行非正式讨论。该文件于2017年初进行了修订，并提交下列部门供进一步协商，包括与内陆运输委员会(2月)、民间社会组织(3月)和私营部门(6月)。该文件的第二次修订版将在世卫组织区域委员会会议期间分享，然后在2017年11月在成员国和联合国系统各组织的正式会议上讨论。

19. 亚太经社会于2016年7月在首尔举办了延续亚洲和太平洋区域道路安全目标、具体目标和指标的区域会议。会议商定了更新的《2016-2020年亚洲和太平洋区域道路安全目标和指标》，符合《十年行动纲领》和可持续发展目标。这些目标和具体目标于12月在莫斯科举行第三届运输问题部长级会议上获得通过。

20. 拉丁美洲和加勒比经济委员会(拉加经委会)和欧洲经委会向该国政府向多米尼加共和国政府提供技术援助，推广最佳做法和采用联合国有关可持续运输和道路安全的各项公约。拉加经委会还推进道路安全，将之作为该国交通、城市运输和道路安全法的关键组成部分。

21. 欧洲经委会、拉加经委会和亚太经社会合作开展一个由联合国发展账户资助的项目，以加强阿尔巴尼亚、多米尼加共和国、格鲁吉亚和越南4个国家的国家道路安全管理能力。每个国家进行了道路安全业绩审查，以帮助这几个国家的政府确定道路安全的优先事项，同时开展能力建设和提高公众认识的活动，使公众

和民间社会了解道路安全问题。非洲经济委员会(非洲经委会)与秘书长道路安全问题特使合作,正在喀麦隆和乌干达开展类似的道路安全业绩审查。

22. 2017年5月,世卫组织发表了《拯救生命——道路安全技术一揽子方案》,提供了基于证据的优先干预措施清单,其重点是速度管理、领导能力、基础设施设计和改进、车辆安全标准、交通执法和碰撞后生存。道路安全技术一揽子方案的目的是作为指南,支持决策的优先干预措施,以扩大道路安全对策,实现可持续发展目标具体目标3.6和11.2。

23. 欧洲经济委员会在国际公路运输联盟的支持下,制定了《未来安全内陆运输系统》(又称 SafeFITS),这是一个以知识为基础的工具,协助各国政府和决策者根据现有数据,决定实施最恰当的道路安全政策和干预活动。该工具目前正在两个国家进行测试。

24. 世界银行2016年宣布了道路安全保障,旨在扩大干预措施,并在世界银行的项目里监测交通和道路安全对工人、社区和道路使用者的潜在影响。此外,全球道路安全设施在巴西、墨西哥、摩洛哥、尼泊尔、巴拉圭、罗马尼亚、坦桑尼亚联合共和国和若干太平洋岛屿国家开展了加强道路安全体制管理能力的干预。

25. 中亚区域经济合作方案各国在其2016年10月第十五次部长级会议上核可了一项道路安全战略《安全连接:中亚区域经济合作方案的国家道路安全战略(2017-2030)》。² 该战略立足与现有的力量并解决中亚和西亚面临的独特挑战。

26. 全球道路安全伙伴关系在欧洲联盟委员会的资助下,实施了欧洲-高加索-亚洲运输走廊道路安全二期项目。该项目汇集了东欧、高加索和中亚各国政府和民间社会组织,并支持执行《欧高亚通道区域道路安全行动计划》。该计划将旨在确保欧洲-高加索-亚洲走廊的运输系统积极促进安全、安保和对使用者、财产、公众和环境的保护。

27. 在布隆伯格慈善基金会支持下,世界资源学会提供了城市和国家两级的技术援助,将道路安全的系统方法制度化。波哥大根据一项安全系统方法完成了第一个全市范围的道路安全行动计划,并更新了其道路安全审计手册。墨西哥城根据安全系统方法发表了全面道路安全方案。

28. 多边开发银行的道路安全倡议继续加快行动以实现可持续发展目标,而拉丁美洲开发银行则在其供资的所有基础设施项目中纳入了道路安全审计。

29. 为解决道路安全治理和领导问题举办了几次讲习班和培训课。2017年3月,来自17个拉丁美洲国家的150多名与会者出席了由秘书长道路安全问题特使、拉加经委会、欧洲经委会、美洲开发银行和阿根廷全国道路安全机构主办的加强道路安全治理讲习班。全球道路安全伙伴关系在非洲和亚洲主办年度区域研讨会,汇集政府、民间社会和私营部门的代表,并与约翰·霍普金斯国际创伤研究室一

² 亚洲开发银行,2017年,马尼拉。

起，在 2016 年底为中等偏下收入国家的道路安全工作者开设了全球道路安全领导力课程。

30. 秘书长道路安全问题特使与亚太经社会、欧洲经委会和马来西亚道路安全研究学会联合，于 2017 年 4 月在吉隆坡主办了区域摩托车安全讲习班，15 个南亚和东南亚及太平洋国家的代表参加了这次讲习班。与会者认识到摩托车撞车事故已成为该区域道路伤亡的主要原因，并讨论了如何通过强制使用适当头盔(按照关于批准摩托车和轻便摩托车驾驶员及乘客用头盔和面罩的统一规定)及其有效执行。

31. 世界道路协会于 2015 年 9 月发起了网上《道路安全手册》。该手册提出了全面、基于系统的方法，综合了从基础设施到司机、教育和车辆的所有道路安全系统的构成部分。2016 年，经济合作与发展组织国际运输论坛发布了题为“零死亡和严重受伤：进行范式转变促成一种安全系统”的报告。该报告认为撞车事故是可预测和可预防的，并提供了世界领先国家的案例研究。

32. 国际铁路运输危险货物条例专家委员会和危险货物运输工作队的联席会议继续就使用智能运输系统以提高危险货物运输安全和保障的问题开展工作。

33. 为期三年的由欧洲联盟供资的安全非洲项目于 2016 年开始，聚集了欧洲和非洲的 16 个合作伙伴，包括国际道路联合会和比利时道路安全研究所，就更新《非洲道路安全行动计划》和《非洲道路安全宪章》并促进采取具体举措等问题提出建议。2016 年 12 月，秘书长道路安全问题特使与非洲经委会、世界银行撒哈拉以南非洲运输政策方案和肯尼亚国家运输安全管理局合作，举办了一次关于道路安全数据管理和联合国公约的讲习班，这是《非洲道路安全行动计划》所强调作为优先领域的。

34. 国际道路联合会于 2017 年 3 月在坦桑尼亚联合共和国达累斯萨拉姆举行了一次为期两天的主题为“非洲快速跟踪道路安全倡议：一个必不可少的必要性”的区域道路安全会议。来自全非洲的代表参加了会议，讨论了可实施的实现道路安全目标的具体措施。

35. 2016 年 11 月，欧洲联盟委员会任命了一个新的联合会，由保罗教育牵头，包括了比利时道路安全研究所和欧洲交通安全理事会，以进一步促进《欧洲道路安全宪章》。这是一个关于道路安全问题的大型民间社会平台，全欧洲 3 400 个公共和私人实体对此作出了承诺。

36. 2017 年 12 月在多哈举办了海湾地区讲习班，审查了联合国系统内各种道路安全活动。讲习班还确定了吸取的经验教训和最佳做法，以应对道路安全问题，特别是结合 2022 年世界杯足球赛。

B. 支柱 2：加强道路和机动安全

37. 在全球道路交通安全论坛框架内拟订建议，指导各国改进执行 1968 年《路标和信号公约》，以便改善道路标志，并确保其与《公约》相一致。此外，正在制定《公约》的网络平台，供各国简化其适用和正确使用道路标志。

38. 亚太经社会向一些成员国提供技术援助，提高道路基础设施安全性，其中包括 2016 年 11 月给斐济的黑点调查和能力发展援助。此外，亚太经社会进行了一项研究，为亚洲公路网沿线道路基础安全设施提供区域标准，还组织了专家会议以审查研究结果并制订今后行动路线。

39. 根据《2015-2019 布隆伯格慈善基金会全球道路安全倡议》，全球道路安全设施和世界资源学会通过评估 1 300 多公里道路，培训约 2 700 个利益攸关方人员，并给与了 315 万美元世界银行贷款，改善了 5 个国家 10 个城市的道路基础设施安全。世界资源学会发布了《更安全城市设计》报告，为通过城市和街道设计促进交通安全提供指导。世界资源学会分析了印度尼西亚万隆和波哥大的撞车数据，帮助这些城市优先采取有针对性的干预措施，并支持制订和改进数据收集方法，特别是对巴西的贝洛奥里藏特、里约热内卢、福塔雷萨和印度的孟买等城市的公共汽车交通系统。

40. 各国政府和各开发银行继续投资于高风险道路的升级，以达到国际道路评估方案所确定的星级评定政策目标。这包括了英国公路的投资，其目标是实现 90% 的公路旅行是在四到五星高速公路和其他三星或更好的道路上；新西兰开展公路升级，以实现对国家有重要意义的四星道路；荷兰投资道路，到 2020 年实现目标无一星或二星公路的目标；马来西亚交通部的定向投资，其目标是到 2020 年 75% 高流量公路网络实现三星或更好；澳大利亚大规模投资昆士兰的布鲁斯高速公路，到 2020 年提供 85% 的三星级或更好的道路。罗马尼亚动用立法，要求对新道路和现有道路发展道路安全设计，还根据世界道路协会的手册培训了 50 名交通工程师。

41. 千年挑战公司正在萨尔瓦多、菲律宾和塞内加尔的项目中增加三星或更好公路的旅行。世界银行一直在支持印度卡纳塔克邦和其他邦的走廊项目中由国家主导的最低三星级设计标准的规格。中国交通部对超过 150 000 公里的道路进行了星级评定评估，约 30 000 公里的道路得到了升级。伯利兹经济发展和石油、投资、贸易及商业部与加勒比开发银行合作，对主要公路进行了升级，最低达到 3 星级标准。在 20 多个中等偏下收入国家估计总共投资了 140 亿美元的改善道路安全项目。

42. 国际道路评估方案《道路疫苗》刊物记录了全球基础设施的安全性能和更安全道路的商业案例。该刊物强调超过 50% 的现有道路对所有道路使用者来说仍处于最低的一星或二星标准，全球每投资 1 美元的针对性改进将会产出 8 美元的安全利益。

43. 若干举措得到了实施，以改善学校周边道路基础设施的安全。国际道路评估方案创立的学校安全区的星级评定制度，在联邦快递支持下，得到了全球道路安全非政府组织联盟成员的非政府组织的采用，以衡量和管理儿童上学途中的风险。将全球提供免费的移动应用程序，以支持儿童上学三星或更好旅途的愿景，并将由冈萨罗·罗德里格兹基金会在阿根廷和乌拉圭进行测试，作为其由国际汽车联合会供资的题为“拉丁美洲儿童安全交通”项目的一部分。亚洲预防伤害基金会

2015/16 年在越南设计并实施了“安全学校区”项目，还与澳大利亚道路研究委员会合作，为中国提供技术支持，作为其“安全步行”方案的一部分。

44. 印度道路运输和公路部与国际道路联合会和澳大利亚道路研究委员会合作，于 2016 年举办了为期六周的道路安全审计员证书课程。课程包括交通工程和实际审计工作的培训。国际道路联合会于 2017 年 5 月启用了道路安全审计组长全球证书方案，承认道路安全审计和检查推动安全道路设计实践的作用。

45. 2015 至 2016 年阿布扎比市和阿拉伯联合酋长国市政事务和运输部制定了新的一整套统一标准，以确保各酋长国道路设计、建造和维护标准的一致性。

C. 支柱 3：加强车辆安全

46. 世界车辆法规协调论坛继续对传统车辆和连接及自动化车辆系统规定基于业绩的要求，并将其纳入 1958 年《采用机动车辆装备及配件统一合格条件与互相承认合格的协定》所附的联合国条例和 1998 年《协定》框架内制定的全球技术条例。新的联合国条例涉及下列方面与安全有关的业绩：平静公路车辆、制动辅助系统、电子稳定控制、轮胎压力监测系统、安装轮胎、侧重限制系统的前向碰撞、电动两轮车安全和侧面柱碰撞。

47. 关于智能运输系统，欧洲经委会和国际电信联盟于 2016 年和 2017 年举办了关于主题“未来网络汽车”的研讨会。2017 年 3 月，世界车辆法规协调论坛采用了第一项联合国条例，涵盖自动驾驶功能以及关于网络安全和数据保护的准则。与汽车制造商一起在日内瓦万国宫举办了一些演示活动，以展示遥控停车、自主班车等创新成果带来的好处和车辆安全的总体进步。

48. 全球新车评估方案为东南亚和拉丁美洲新的新车评估方案提供了财政和技术支持。在印度，更安全汽车项目已促使政府自 2017 年 10 月起采用新的碰撞测试，并从 2018 年起采用摩托车防抱死制动系统，并启动自己的新车评估方案。此外，全球新车评估方案还推出了#NoZeroStarCars 运动和《2020 年更安全汽车路线图》，其中包括建议的应用改进的车辆安全条例的时间表。该路线图提议到 2020 年对所有小轿车普遍适用联合国的前撞、侧撞、行人碰撞试验和强制的电子稳定控制。全球新车评估方案牵头“停止撞车”伙伴关系，这是一个推广最重要避撞系统的多利益攸关方倡议。

49. 在国家一级，阿布扎比警方强制执行提供涉及碰撞车辆的型号记录，以便提高驾驶员教育及车辆检验和(或)规格，而美国交通部公布了新的校车标准，以确保车队的安全和行驶可靠。

D. 支柱 4：加强道路使用者安全

50. 根据《2015-2019 布隆伯格慈善基金会全球道路安全倡议》，世卫组织实施了《法律发展方案》。这是为下列国家的律师和倡导者举办的一项能力建设方案：中国、印度、菲律宾、泰国、坦桑尼亚联合共和国和越南。《法律发展方案》的成员们参加的关于加强道路安全立法的年度讲习班是由世卫组织总部举办的，并启动了《法律发展方案》系列网络研讨会，将该方案向全球受众开放。为进一步

支持道路安全立法领域的能力建设，世卫组织与约翰·霍普金斯国际创伤研究室合作制定了道路安全立法的电子学习平台。

51. 2017年5月，布隆伯格慈善基金会与世卫组织和重要战略合作，启动了“健康城市伙伴关系”全球网络。该网络帮助各伙伴城市致力于挽救生命，通过实施十项行之有效的干预措施中的一项，防止非传染性疾病和伤害。其中有三项干预措施涉及道路安全。

52. 联合国儿童基金会(儿基会)与国际汽车联合会基金会合作，扩大了预防儿童道路交通伤害方案，涵盖九个国家：中国、古巴、牙买加、蒙古、巴布亚新几内亚、巴拉圭、菲律宾、南非和越南。该方案的重点是与儿童健康和流动性全球倡议联合制定的上学路上安全议程，结合了全球宣传和各国的方案编制。

53. 道路交通安全全球论坛支持印度道路交通教育研究所于2016年11月2日为东南亚国家主办关于电动两轮车安全的会议。该区域所有国家参加了这些会议，其成果是为东南亚国家和其他中等偏下收入国家编写了一份改善电动两轮车安全的政策文件。

54. 国际道路联合会在壳牌石油和米其林支持下，于2017年5月推出了“印度安全驾车”倡议，其目标是通过改革商业车辆标准、司机护理和培训、车辆贷款、保险和公路运输合同，制订一项自愿的行业守则以减少交通事故和死亡。

55. 东部可持续安全交通运输联盟在国际汽联基金会和欧洲复兴开发银行的支持下，建立了一个横跨东欧、东南欧、高加索和中亚地区11个国家的道路安全伙伴组织网络。自2015年9月以来，该网络实施了60多项举措，以改善行人安全、佩戴安全带、儿童道路安全教育、使用儿童约束装置、弱势群体安全流动、减速和有效的警察执法。

56. 亚洲预防伤害基金会继续在越南与企业伙伴协作，执行以学校为基础的头盔安全方案。该基金会在强生公司支持下，试行了“学校准则”课程，得到了越南政府核准在全国采用，其目的是建设执行道路安全长期方案的社区能力。该基金会在艾博特实验室支持下，在2015-2017年间和2016/2017学年，在3个省的15所学校与学生、家长和教师合作，使方案学校头盔佩戴率从干预前的31%增加到干预后的79%。

57. 全球儿童安全组织在联邦快递支持下，继续执行“这样走路”行人安全方案，覆盖了420个城市的150万学生。在下列国家举行了“这样走路”活动：巴西、加拿大、中国、印度、菲律宾、大韩民国、南非、泰国、美利坚合众国和越南。该方案包括了学校附近基础设施改进、开展宣传活动(印度的儿童安全日活动，加拿大、中国、菲律宾、南非、美利坚合众国和越南的国际步行上学日活动)以及教育方案和教育材料开发。

58. 全球儿童安全组织在2016年下半年设计并开发了一个国际儿童乘客安全技术员认证课程，并在墨西哥(来自11个拉丁美洲国家代表参与)和卡塔尔进行了试运行。该课程是一项为期三年的培训计划的一部分，设立了专题专家核心，并有可

能在每个国家为 45 名技术人员和 2 名或 2 名以上教员核发儿童乘客安全技术员证书，并使教员今后可以独立核发全球儿童安全组织的儿童乘客安全技术员证书。

59. 2016 年 6 月冈萨罗·罗德里格兹基金会举办了第二次国际儿童道路安全论坛，由智利国家交通委员会和智利汽车俱乐部主办，并汇集来自世界各地的道路安全专家。2017 年 5 月，冈萨罗·罗德里格兹基金会、世界银行、拉丁美洲开发银行、UPS 基金会和伊比利亚-美洲道路安全观测站介绍了一项关于拉丁美洲摩托车运送儿童的条件研究。该研究是在阿根廷、巴西、哥伦比亚、多米尼加共和国、巴拉圭和乌拉圭的 45 个城市开展的。

60. 世界资源学会在联邦快递支持下，继续在巴西、墨西哥和坦桑尼亚联合共和国实施巴士司机和交通干警安全第一培训方案。

61. 2016 年 10 月，国际公路运输联盟学院、克兰菲尔德大学和东部可持续安全交通运输联盟启动了名为“工作场所道路安全：管理人员在线课程”关于职业道路安全的在线道路安全培训工具，向管理人员提供指导，以培养他们实施适当道路安全战略的领导技能。

E. 支柱 5：碰撞后应对

62. 世卫组织召开全球伤者护理联盟两年度会议，来自 11 个成员国和 15 个国际组织与会者讨论了加强伤者护理的一系列倡议。即将开始的重点领域包括世卫组织急救系统框架的传播和相关的急救系统评估工具，旨在帮助查明差距和确定优先事项。在超过 25 个国家进行了评估，大部分在非洲和地中海东部。其他举措包括实施世卫组织基本急救课程和一套送医院之前情况下使用的综合分类工具。合作伙伴们向各国提供了碰撞后支持，办法包括直接技术援助以及出版各种规范性文件，包括世卫组织《碰撞后应对：支持受道路交通碰撞事故影响的人们》；全球道路安全伙伴关系和红十字会与红新月会国际联合会全球急救参考资料中心出版的《道路碰撞事故的第一响应》技术指南；国际道路联合会开发的加强商业司机急救培训手册；伊比利亚-美洲公路暴力受害者协会联合会、曼弗雷基金会和拉丁美洲开发银行出版的《伊比利亚-美洲事故受害者综合指南》。

63. 全球道路安全非政府组织联盟发起 2016 年联盟增强权能方案，以建设成员能力进行以基于证据的活动。3 000 多名非政府组织代表已经接受了培训。2017 年 4 月，联盟在马来西亚举行了第五次全球会议。会议由马来西亚道路安全研究学会主办，世卫组织、秘书长道路安全问题特使、全球道路安全设施、世界银行、联邦快递和国际汽联基金会联合赞助。来自大约 64 个国家的 200 多名代表出席了会议。会议的主要目的是推动成员国继续参与实现可持续发展目标和筹备将于 2017 年 5 月举行的第四个联合国全球道路安全周。

64. FIRE AID 援助和国际开发署于 2013 年成立，并正在面临最严重道路安全挑战的国家积极改进碰撞后应对技能和设备。FIRE AID 在摩尔多瓦的一个项目中，已经解救了 94 名道路受害者。如果没有 FIRE AID 提供的捐助和培训，这些人的性命是不可能挽救的。

65. 乔治全球健康研究所继续向印度提供技术支持，以建立一个全国伤害监测系统，并为国家高速公路交通事故受伤者评价健康保险计划。该研究所与莫纳什大学、Jai Prakash Narayan Apex 创伤中心和全印度医学科学研究所合作，正在开展一项关于创伤护理干预措施的研究。
66. 安盛丰泰、苏黎世保险集团、雀巢、全球道路安全伙伴关系和红十字会与红新月会国际联合会启动了“为更安全的道路保险”工作组，协作通过保险部门的加紧参与实现积极的道路安全成果。
67. 世界车辆法规协调论坛为 eCall 系统制订技术规定，各国和区域经济一体化组织可以依据这些规定授权安装该系统。eCall 系统将提供援助，以促进有效的碰撞后应对。

五. 宣传

68. 秘书长道路安全问题特使自上任以来，已与 50 个国家的政府官员和相关利益攸关方举行了会议，特别是中等偏下收入国家，它们拥有糟糕的道路安全记录。为此，欧洲经委会秘书处收到了一些国家的技术援助请求，包括不丹、柬埔寨、喀麦隆、哥伦比亚、蒙古、缅甸、尼泊尔和乌干达。这些合作成果包括伊拉克加入了 1968 年《道路交通公约》。在蒙古，秘书长特使与欧洲经委会合作，于 2017 年 6 月为全国道路安全利益攸关方组织了关于联合国有关车辆管理条例和危险货物运输的各项协定的讲习班，由蒙古道路和交通发展部主办，并汇集了 50 多名道路安全官员，讨论了联合国各项公约，对缔约方的意义和会员国加入公约的程序。在欧洲经委会内陆运输委员会第七十八届会议上，特使主办了一次“促进道路安全最佳做法和关键伙伴关系”为主题的讲习班，希腊、肯尼亚、约旦、突尼斯、乌干达和欧洲联盟的政府官员参加了讲习班。特使还召集了与 14 个联合国机构代表的会议，强调了道路安全在《2030 年可持续发展议程》中的重要性，并探索潜在的协作机会，包括关于联合国道路安全内部政策和可能的联合国道路安全基金。
69. 第四个联合国全球道路安全周及其相关运动“挽救生命：#SlowDown”于 2017 年 5 月举行了庆祝活动。在至少 125 个国家进行了大约 1 000 项活动，提请公众注意超速驾驶的危险，并强调解决这一风险所需的措施。这些活动汇聚了各国政府、非政府组织、联合国机构、各基金会和私营部门，采取了“减速驾驶日”、学校周边运动、国家政策讨论、电视和电台访谈节目和道路交通事故受害者和守夜祈祷活动等等形式。世卫组织发布了《管制速度》宣传文件，告示人们，在全世界每三起道路交通死亡中有一起是由超速造成的，并且基于证据的干预措施是存在的。世界各地举行的活动包括儿童健康和流动全球倡议发起的“超速疫苗”宣传运动、《澳大拉西亚道路安全学院季刊》出版的速度管制特刊、亚洲预防伤害基金会在柬埔寨、中国、泰国和越南主办的活动以及雇主支持道路安全网络为支持全球道路安全周开发的雇主材料工具包。

70. 2015 年世界道路交通事故遇难者纪念日集中关注改进道路使用者的行为举止和在“此刻牢记——向道路犯罪说不”的口号下保持或提高道路安全执法。而 2016 活动的重点是碰撞后阶段，主题为“为碰撞后至至关重要的行动、医疗-调查-司法”。

71. 全球道路安全立法者网络的设立，作为一个开放的平台，供议员们交流道路安全政策和制定法律方面的最佳做法，并鼓励更多的国家采取全面和有效的道路安全战略。世卫组织与实现零基金会合作，2016 年 12 月在伦敦举行了一次道路安全立法者国际讲习班，随后于 2017 年 5 月发布了国际“#4RoadSafety 宣言”。该宣言包括 10 项主要建议，鼓励各国议员支持行动十年、可持续发展目标具体目标 3.6 和世卫组织“拯救声明”道路安全措施一揽子计划。

72. 2017 年 3 月，欧洲联盟成员国运输部长发表了《瓦莱塔道路安全宣言》，呼吁采取道路安全新步骤并建立更安全道路基金，这是跨欧洲运输网络和大型道路安全项目的一个可衡量目标。

73. 欧洲经委会与镭射国际参与基金会(LIFE)和秘书长道路安全问题特使结成伙伴关系，2017 年 2 月在日内瓦万国宫举办 2017 年全球道路安全电影节，同时庆祝内陆运输委员会成立七十周年。电影节收到了 232 部影片，其中 100 多部在电影节期间公开展映，提高道路安全意识。

74. 国际汽车联合会与德高集团结成伙伴关系，启动了第一个世界范围的道路安全问题户外广告宣传运动。该活动由 13 个著名人士参加，他们推广专为拯救路上生命设计的简单和普遍的信息。

75. 根据《2015-2019 布隆伯格慈善基金会全球道路安全倡议》，世卫组织实施了道路安全媒体研究金方案。这是为中国、菲律宾、泰国、坦桑尼亚联合共和国和越南的记者开办的一项能力建设方案。该研究金旨在为选定的接受过道路安全报到的记者群体建立一个长期介入的机制。在关键的全球性活动中，例如第二次全球道路安全高级别会议和“安全 2016”，也举办了记者培训课程。还举办了更多的培训课程，如乔治全球健康研究所与世卫组织合作，为西太平洋区域的记者提供了培训，全球道路安全伙伴关系在 9 个国家培训了 300 多名制定和执行宣传活动的倡导者。

76. 全球道路安全伙伴关系，根据《2015-2019 布隆伯格慈善基金会全球道路安全倡议》，就包括最有效手段来制止酒后驾车和超速行驶并提高安全带和头盔佩戴率的专题，在 9 个国家培训了 3 300 多名警务人员。

77. 合作伙伴举办了多次会议。世界道路协会举办了 2015 年世界道路大会以及定期讲习班和研讨会，而青年促进道路安全则与预防儿童伤害联盟和塞内加尔政府在第二次全球道路安全高级别会议期间共同组织了一次儿童和青年道路安全会议。2016 年 9 月在堪培拉举行了澳大拉西亚道路安全会议，并发出了奖学金倡议，由全球道路安全伙伴关系和澳大利亚政府资助，使 9 名中等偏下收入国家的代表得以参加会议。道路交通教育研究所与美国国家公路交通安全管理局、印度道路交通和公路部、亚太经社会和欧洲经委会合作，举行了关于电动两轮车的会

议。全球儿童安全组织与通用汽车基金会、联邦快递、国际汽联基金会和其他方面合作，于 2016 年 12 月主办了第二次安全道路：安全儿童全球道路安全首脑会议，并于 2017 年 7 月在美利坚合众国巴尔的摩举办了预防童年伤害大会。

78. 亚洲预防伤害基金会在越南协调推出 SAFE STEPS 道路安全运动。这是一个泛亚公共服务举措，在 2017 年由 Prudence 基金会牵头，并与国家地理和国际汽车联合会合作进行。SAFE STEPS 道路安全运动也正在柬埔寨、印度尼西亚、马来西亚、缅甸、菲律宾和泰国开展活动。

79. 国际道路运输联盟与沃尔沃协作推出“伸出你的援手”倡议，其目的是改善儿童对道路安全的认识。而联邦快递与纳米比亚全国道路安全委员会、全球道路安全伙伴关系和红十字与红新月会国际联合会合作，在纳米比亚举办了一系列讲习班，以加强公司阶层的道路安全。

80. 制作了各种指导文件和平台。全球道路安全伙伴关系发起了宣传资源中心，这是一个方便用户获得一系列技术资源的线数据库。而国际汽联基金会和儿基会出版了题为“行路权利：儿童贫穷与可持续发展目标中的道路交通伤害”的宣传报告，强调道路交通伤害如何加剧儿童贫困。世卫组织发表了一份关于药物使用和道路安全的政策简报和一份题为“道路安全大众媒体运动：工具箱”的文件，分享了在中等偏下收入国家实施社会营销活动的经验教训。

81. 国际道路联合会于 2017 年 5 月在全球《运输知识实践》范围内发布一个道路安全问题的新的知识库。关于道路安全行动十年全球计划的新章节汇编了联合国道路安全协作机制支柱 1 和 2 之下的项目组的各组织产生的知识。

六. 数据收集和十年研究/监测

82. 世卫组织在第二次全球道路安全高级别会议之前发表了《2015 年全球道路安全状况报告》。该报告显示，在减少伤亡方面几乎没有取得任何进展，但执行良好的道路安全法律方面则取得了一些进步。报告呼吁在国家一级采取更多行动，以实现可持续发展目标具体目标 3.6。

83. 国际交通安全数据和分析小组公布了 40 个(主要是高收入)国家 2016 的道路安全数据。数据显示，在 32 个国家取得的进步，但在其余国家死亡人数上升。它还强调这些国家老年公民死亡人数越来越多。

84. 国际运输论坛与伊比利亚-美洲道路安全观测站和国际汽车联合会合作，开始了 10 个拉丁美洲国家道路安全业绩的基准研究。这一项目的结果预期将为拉丁美洲决策者提供一个工具，以评估每个国家的优势和弱点，并确定需要政策关注的领域。

85. 一些组织已经举办了讲习班和培训班，以改善数据收集和监测世界各地的道路安全活动。拉加经委会与泛美卫生组织、阿根廷国家道路安全局和智利道路安全局合作举办了各种讲习班改进数据系统；世界银行非洲运输政策方案与国际交通安全数据和分析小组合作，为英语和法语非洲国家组织了两次“道路安全数据：

从数据收集到政策分析”的讲习班。美国疾病防治中心为中国和泰国提供了技术援助，改善其伤害监测系统。

86. 更安全城市街道网络是在人居三会议期间由国际运输论坛和国际汽车联合会发起的。在国际交通安全数据和分析小组的支持下，该举措将开发各城市的数据和分析能力，以监测进展情况。国际道路评估方案开发免费软件工具，探讨世界各地道路基础设施的安全性。该软件名为 ViDA，包括了在世界各地完成的道路评估的公开结果。国际道路评估方案目前正在开发互动工具，探讨全世界一百多万公里道路的星级评定和风险勘测结果。

87. 各国进行了一些研究。美国疾病防治中心与 Amend 合作，在坦桑尼亚联合共和国进行了一项学校基础设施改进方案随机控制评价，显示该方案减少了 26% 的伤害。在阿布扎比实施的碰撞数据库可以使政府查明危险行为并确立公众教育活动目标。国际道路运输联盟和阿拉伯国家联盟发表了一份题为“专业培训对阿拉伯世界商业货运司机的影响”的研究报告，强调了专业培训对减少碰撞产生的积极影响。

七. 财政支助

88. 大会在其第 70/260 号决议中要求秘书长考虑可否通过自愿捐款建立一个联合国道路安全基金。欧洲经委会准备了一份提案草案，欧洲经委会执行秘书和秘书长道路安全问题特使于 2016 年 11 月在全球可持续运输会议期间启动了协商进程。该提案还在 2017 年 2 月欧洲经委会内陆运输委员会第七十九届会议上作了介绍。该建议将在今后几个月中更新，吸纳会员国和有关的利益攸关方的反馈意见。

89. 由世界银行主持的全球道路安全设施，为低收入国家道路安全提供了 200 万美元的承诺，作为克林顿全球倡议 2016 年会议的一部分，并批准了 25 个新项目。

90. 2017 年 5 月，布隆伯格慈善基金会宣布了一项 500 万美元的倡议，名为“健康城市伙伴关系”，包括了三项道路安全干预措施。

91. 国际汽联道路安全赠款方案向所有国际汽联成员提供支持。自 2010 年以来总共已为 75 个国家 300 多项道路安全举措赠款 480 万英镑。国际汽联基金会每年 120 万英镑的捐赠使得国际汽联成员国解决地方一级的道路安全挑战。

92. 一些高收入国家进行了大规模投资和提升高风险道路至 3 星或更好：澳大利亚、新西兰、卡塔尔、斯洛伐克、大不列颠及北爱尔兰联合王国和美利坚合众国。国际道路评估方案在国际汽联基金会、全球道路安全设施、多边开发银行、各自国政府、联邦快递、国际汽联俱乐部、欧洲汽车制造商协会和其他国家及区域伙伴的支持下，继续研究、开发和支持全球应用风险测绘、星级评定和投资规划。更安全的道路投资计划的积极发展得到了优化，以最大限度地提高每一美元花费所能挽救的生命，并改善国家道路网络的星级评定。到 2017 年底，估计有 77 个国家的一百万公里的道路得到评估。

93. 全球道路安全伙伴关系向 50 多个民间社会和政府组织提供了近 450 万美元，以宣传加强道路使用者政策和车辆安全标准。
94. 由于美国疾病防治中心提供资金和技术援助，现场流行病学培训方案的受训人员受益于 3 000 至 5 000 美元的小型赠款，以便在科特迪瓦、格鲁吉亚、尼日利亚、南非、乌干达和越南进行道路安全相关的活动。
95. 壳牌石油、Toal 和丰田为基于社区的道路安全项目提供资助，如安全上学校——安全回家项目，这些都是在全球道路安全倡议下进行，由全球道路安全伙伴关系管理。
96. 2016 年 9 月在世界银行总部发表了题为“投资挽救生命：预防道路伤害的影响性投资案例”的报告。在美国国际开发署、国际汽联基金会、美国疾病防治中心和 UPS 基金会的支持下，该研究发现，例如在柬埔寨，一项影响债券若与头盔方案结合实施，可以三年内在柬埔寨帮助防止 14 起致命伤害和 260 起其他伤亡。

八. 结论和建议

97. 自上次给大会的报告以来，会员国和国际社会开展了许多项高级别的国家、区域和全球举措。
98. 正如《2015 年全球道路安全状况报告》所证实的，需要采取更多的行动，以实现道路安全行动十年(2011-2020)目标和可持续发展目标具体目标 3.6, 到 2020 年实现道路交通死亡和受伤人数减半。
99. 各国需要更多资金，以执行必要的干预措施，例如世卫组织在行动十年期间及以后所建议的拯救生命一揽子计划。
100. 为确保实现道路安全行动十年(2011-2020)目标和可持续发展目标具体目标 3.6, 建议大会呼吁会员国：
- (a) 大力扩大道路安全所有领域的行动；
 - (b) 全面应对道路安全问题；执行良好道路安全管理制度，包括设立一个牵头机构；促进道路和运输、警察/司法、卫生和教育等部门间开展合作；根据《行动十年全球计划》制订国家道路安全计划；制定减少伤害和死亡的量化目标；
 - (c) 确保对可持续发展目标的政治支持和财政承诺，以实现到 2020 年将道路交通死亡人数减半的宏伟目标；
 - (d) 加入联合国道路安全国际法律文书，并促进和执行这些联合国公约；
 - (e) 制定关于风险和保护因素的全面立法，保护路人和第一响应者，并加强执法，以实现大会规定的目标，到 2020 年使具备全面立法的国家增加到 50%；
 - (f) 支持世卫组织主导的制订关于道路安全风险因素全球自愿目标和服务提供机制的进程；

(g) 加强现有执法和宣传工作，实现减少伤害和死亡；

(h) 改善基础设施，包括为此将现有道路中车流量最高的 10% 设为目标，为所有相关道路使用者制订适当的道路基础设施目标，对所有新道路的修建实施道路安全审计；

(i) 加强和改善入院前护理、创伤和康复服务；

(j) 改善道路安全数据的质量，包括加强努力为道路安全管理收集适当的数据，例如干预措施的健康、社会经济影响及成本效益，并监测道路安全进展情况；

(k) 增加对道路安全工作的供资并制订可持续和创新的筹资机制；

(l) 举行每年的世界道路交通事故遇难者纪念日活动。

101. 大会还鼓励会员国：

(a) 参加第四次道路安全调查全球状况报告；

(b) 制订并实施特别关注弱势道路使用者的战略；

(c) 参加新车评估方案；

(d) 支持消除生产不安全的汽车并执行联合国车辆安全条例或同等的国家标准；

(e) 承认议员们在通过全面有效的道路安全政策和法律方面可以发挥的决定性作用；

(f) 要求就这些事项向大会第七十四届会议提交报告。