



第六十四届会议

临时议程* 项目 48

全球道路安全危机

加强全球道路安全

秘书长的说明

秘书长谨此转递世界卫生组织同各区域委员会以及联合国道路安全协作机制的其他伙伴机构协商编写的关于加强全球道路安全的报告。

* A/64/150。



世界卫生组织同联合国各区域委员会以及联合国道路安全协作机制的其他伙伴机构协商编写的关于加强全球道路安全的报告

摘要

本报告由世界卫生组织同各区域委员会以及联合国道路安全协作机制的其他伙伴机构协商编写，提供了大会关于加强全球道路安全的第 58/289、60/5 和 62/244 号决议所载建议的最新执行情况。报告阐述了目前正在开展的各项活动以及过去两年出现的一系列关于道路安全的动态发展，表明协作开展的宣传努力已产生重大影响。实施道路安全措施的协作项目数量有所增加，同时正在地方、国家和国际各级开展大量的道路安全行动，这表明政府和其他利益攸关方日渐认识到加强道路安全是紧迫行动。但报告指出，道路交通伤害依然威胁着世界各地卫生和发展的效益。现在必须提出宏伟的道路安全目标并提供相应的经费，切实应对这一全球危机。报告最后提出了若干将促进国际支助道路安全和执行已证明能在国家一级加强道路安全的有效措施的建议供大会审议。

目录

	页次
一. 导言	4
二. 联合国道路安全协作机制	5
三. 联合国道路安全协作机制的工作	6
A. 技术支助	6
B. 政策制定	7
C. 宣传	7
D. 区域会议	9
E. 数据搜集和研究	11
F. 道路安全问题部长级会议	12
G. 《全球道路安全状况报告》	12
H. 财政支助	12
四. 结论和建议	13

一. 导言

1. 道路交通伤害依然是重大的公共保健问题，也是世界各地致伤和致残的主要原因之一。交通事故每年致使近 130 万人死亡，还使 2 000 万至 5 000 万人受伤。这些死亡事故 90%以上发生在中低收入国家，而这些国家车辆的数目不到世界总数一半。道路交通伤害是 5 至 44 岁人口的三大死因之一。

2. 道路交通伤害可能妨碍实现经济发展和人类发展。据估计，道路交通伤害造成的全球损失总额为 5 180 亿美元，各国政府为此付出的代价占其国民生产总值的 1%至 3%。在中低收入国家，这种损失超过了它们获得的发展援助总额。道路交通伤害对保健和康复服务产生直接影响并造成间接损失，因此对国家的经济造成沉重负担。道路交通伤害还可能对受害家庭造成相当大的经济压力，因为这些家庭除了要经受重大的精神压力外，还往往必须承担医疗和康复费用、丧葬费用以及因失去受害者的收入而造成的其他损失。

3. 道路交通伤害造成的经济、社会和健康损失并非是不可避免的。确实的证据表明，道路交通伤害可得到预防。世界各地的经验表明，设立经费充分的负责处理道路安全问题的牵头机构并对国家道路安全状况作出准确评估，是为切实解决道路交通伤害问题必须采取的重要措施。现已查明若干加剧交通相关伤害的风险因素，包括驾车速度不妥和超速、未系安全带和不使用儿童安全设施、酒后驾车、两轮机动车乘坐者不戴头盔、道路基础设施设计不当或保养不良、车辆老化及保养不良或缺乏安全性能。为消除这些风险因素而采取的监管措施和其他行动，使许多国家的交通事故大幅度降低。提供受伤急救服务也已证明能在降低道路交通事故的有害影响方面发挥重要作用。

4. 过去 40 多年期间已采取了许多区域和全球道路安全举措。2004 年世界卫生日，世界卫生组织/世界银行发表了《预防道路交通伤害世界报告》，这有助于促进开展行动。该《报告》强调了许多部门可在预防道路交通伤害方面发挥的作用，阐述了预防道路交通伤害的基本概念、道路交通伤害的严重程度和影响、主要的决定因素和风险因素，以及有效的干预战略。因此，《报告》既是一种宣传工具，也是一份技术文件，其中载有为各国解决道路交通伤害问题提出的六项重要建议。

5. 在 2004 年发表《世界报告》之后，联合国通过了阿曼提出的题为“加强全球道路安全”的第 58/289 号决议，其中认识到联合国必须支持应对全球道路安全危机的努力。该决议邀请世界卫生组织(世卫组织)同各区域委员会密切合作，担任联合国系统道路安全问题的协调机构。决议强调必须进一步加强道路安全方面的国际合作和知识分享，并顾及发展中国家的需要。

6. 2004年5月,世界卫生大会通过了WHA 57.10号决议,其中接受大会邀请世界卫生组织发挥道路安全问题协调机构的作用。这项关于道路安全和卫生问题的决议还呼吁会员国把道路安全作为公共健康问题加以优先重视,并采取步骤执行在减少道路交通伤害事故方面行之有效的措施。

7. 2005年10月,大会通过了第60/5号决议,其中强调会员国特别关注预防道路交通事故伤害的重要性。大会该决议邀请各区域委员会和世界卫生组织联合举办第一个联合国全球道路安全周,并请会员国和国际社会将每年11月的第三个星期天定为世界道路交通事故受害者纪念日。

8. 2008年3月31日,大会通过了题为“加强全球道路安全”的第62/244号决议,这是关于这一问题的第三项重要决议,其中重申解决道路安全的重要性并必须进一步加强道路安全国际合作和知识分享并增加相关的财政支助,同时顾及发展中国家的需要。该决议还欢迎俄罗斯联邦政府提出将于2009年主办第一届全球道路安全问题高级别(部长级)会议。决议请秘书长向大会第六十四届会议报告在加强全球道路安全方面取得进展的情况。

9. 会员国采取了大量措施加强立法,改善数据收集工作,并制定国家和地方道路安全战略和方案。这些举措太多,本报告不胜枚举;但其中一些举措已在最近发表的《全球道路安全状况报告》中予以叙述(见下文第37段)。因此,本报告的重点是国际和区域道路安全努力。

二. 联合国道路安全协作机制

10. 根据大会分配的任务,世界卫生组织在过去5年期间同各区域委员会密切配合,协调联合国道路安全协作机制(下称“协作机制”)的工作。协作机制是由联合国和致力于加强道路安全的国际组织组成的小组。截至2009年6月,该小组由联合国系统12个组织组成,其中包括世界卫生组织、世界银行、五个区域委员会、联合国开发计划署、联合国人类住区中心、联合国难民事务高级专员办事处、世界粮食计划署和联合国儿童基金会(儿童基金会)。另外,大约50个从事道路安全工作、具有广泛技能和经验的机构也派出代表参加。来自运输、卫生和安全部门的参加组织(政府、非政府组织、捐助方、研究机构和私营部门)所代表的部门之多和范围之广,证明这一协作努力已得到广泛支持。

11. “协作机制”每年举行两次会议,迄今共举行了10次会议。每年的会议尽可能在瑞士日内瓦世界卫生组织总部和区域委员会办事处轮流召开。“协作机制”成员有着共同的想法,认为死亡和受伤不应该是流动性必须付出的代价。通过参与方的共识制定的《协作机制》的目标是,促进国际合作并加强在全球和区域协调联合国各机构和其他国际伙伴的工作,执行联合国大会第58/289、60/5和62/244号决议以及载于《预防道路交通伤害世界报告》的建议,据此支助国家方案。

12. 此外还确定了实现这项目标的若干具体目标，包括评估各国的道路安全状况和处理道路安全问题的现有设施，加强对道路安全有效干预措施的指导和支持，推广良好做法，进行解决道路安全问题的能力建设，倡导和鼓励对道路安全提出要求，加强全球和区域道路安全协调，以及改善联合国车队的安全以保证所有道路使用者的安全。2008年在日内瓦举行的该小组第九次会议认可了“协作机制”的职权范围。

三. 联合国道路安全协作机制的工作

A. 技术支助

13. 协作机制通过它的四个合作伙伴(国际汽车联合会汽车与社会基金、全球道路安全伙伴关系、世界银行和世卫组织)的联合小组，继续编制指导各国如何采用《预防道路交通伤害世界报告》确认的关于道路安全良好做法的系列手册。除了最初的《头盔：决策者和执行人员道路安全问题手册》(2006年)和《酒后驾车：决策者和执行人员道路安全问题手册》(2007年)两本手册外，协作机制还出版了该系列第三和第四本手册：《车速管理：决策者和执行人员道路安全问题手册》(2008年)和《安全带和儿童安全装置：决策者和执行人员道路安全问题手册》(2009年)。¹关于道路安全数据系统的手册现正处于编制最后阶段，预计将在2009年年底出版，关于车队安全和更安全的道路基础设施的出版物也是如此。

14. 协作机制各成员正在提供技术支助，促进各国采用关于良好做法的手册。目前正在战略和实践上使用这些手册来支助目标明确的行动，减少道路交通事故和严重受伤事故，包括在贝宁、巴西、柬埔寨、印度尼西亚、墨西哥、俄罗斯联邦、泰国和越南等中低收入国家。在柬埔寨和越南可明显看到通过使用这些手册将理论变成实践的两个良好实例。在柬埔寨，柬埔寨国家道路安全委员会和相关关键利益攸关方利用《头盔》手册(2006年)，主导开展制定头盔标准和相关立法的进程，其中规定必须带上经批准的头盔，以减少骑摩托车的人严重伤亡事故。越南举办了一次有来自政府、企业和民间社会的200多名与会者参加的讲习班，目的是依据《酒后驾车》手册(2007年)提供的科学证据编制一项国家方案。越南采取的第一项措施是修订酒后驾车法律，规定并执行驾驶汽车和摩托车的人的血液酒精浓度的限度。

15. 若干合作伙伴已开始为收集道路安全数据和发展数据系统提供技术援助。2009年7月，美利坚合众国全国公路交通安全局主办了国际道路安全数据系统问题讲习班，使6个中低收入国家的多部门代表团聚集一堂。讲习班采用了数据系

¹ 所有手册均可在FIA: Fédération internationale de l'automobile: <http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/en/>免费下载。

统良好做法手册草案，世卫组织、美国疾病防治中心和全球道路安全伙伴关系参与了举办讲习班的工作。

16. 世界银行全球道路安全基金正在支助开展多样化组合的能力建设、方案实施、基础设施安全、研究和发展、宣传和培训以及讲习班等活动，并正在逾 25 个国家开展业务活动，将该基金资助的道路安全管理能力审查工作和基础设施评估方案与国家投资业务挂钩。基金还正在通过同全球疾病负担问题工作队合作，支助制定衡量道路伤亡状况的标准化数据方法，并支助建立由国际高级警务专业人员组成的执法问题咨询小组领导的全球交通安全治安组织“道路警察”。基金已与国际道路评估方案签署谅解备忘录，并支助开展国家业务，制定并采用道路评估方法，还建议进行负担得起和高回报的优质投资。基金还与国际公路联合会签署谅解备忘录，据以制定和使用道路交通培训单元，还与国际交通安全和分析小组签署了谅解备忘录，据以促进小组成员国专家同中低收入国家的专业同行结成伙伴关系。

B. 制定政策

17. 欧洲经济委员会公路交通安全工作队最后制定并公布了道路交通综合决议以及路标和信号综合决议订正本。这些决议载有道路安全最佳做法，其目的是补充 1968 年的道路交通公约和路标和信号公约，并补充作为这两项公约补充的 1971 年《欧洲协定》。这些决议是参考工具，一方面可提供国家自愿执行的准则，一方面可在国际一级更大程度地协调各种法规。人们希望各国政府大力落实决议所载的建议。世界车辆法规协调论坛通过了欧洲经济委员会(欧洲经委会)和全球的新法规，其中载有加强世界各地车辆安全和摩托车安全的若干要素。

C. 宣传

18. 据大会第 60/5 号决议指定了世界道路交通事故受害者纪念日以来，纪念活动已扩大到每个洲越来越多的国家。纪念日已成为促进全球努力减少道路伤亡事故的重要手段。纪念日提供了机会，使人们关注道路交通事故造成的精神和经济破坏的严重程度，并认识到道路交通事故受害者的痛苦和支助和救援事务的工作。2008 年，在乌干达、尼日利亚、南非、印度、日本、澳大利亚、文莱达鲁萨兰国、菲律宾、加拿大、美利坚合众国、巴西、墨西哥等国以及欧洲几乎每一个国家举办了纪念活动和其他相关活动。此外还创建了专门网址，使纪念日更广为人知，并通过认识共同的目标和纪念在交通事故中死伤的人，将各国联系在一起。

19. 2007 年 11 月，世卫组织在中国上海米其林必比登挑战赛期间举办了关于私营部门与道路安全的会议。会议使来自多国私营公司的 25 名代表聚集一堂，目的是：确认私营部门的“增效作用”，并加强私营部门参与道路安全工作，交流有关私营部门公司可如何为公司雇员及其承包者加强道路安全的信息，讨论私营部门公司可如何支持实施国家和国际道路安全举措，并探讨国际社会可采用哪些

其他措施，来提高对私营公司开展的道路安全努力的认识。2008年11月，强生公司在布达佩斯主办了几次后续会议，正式成立了私营部门道路安全协作机制，米其林公司还于2009年5月在巴黎主办了后续会议。这一网络的三大目标是：改善业务做法，加强工作人员和家人以及其他道路使用者的安全，促进私营部门对联合国道路安全协作机制及其他实体的工作拥有集体发言权，以及集体支助会加强全球道路安全的行动。

20. 2008年7月4日在欧洲复兴开发银行伦敦总部举办了安全道路基础设施会议，会议由该银行行长主持，由全球道路安全委员会组织。会议使世界银行、非洲开发银行、亚洲开发银行、美洲开发银行、欧洲投资银行、欧洲联盟委员会以及主要捐助国的代表齐聚一堂，讨论如何按照《援助实效问题巴黎宣言》的建议，协调道路建设和道路更新项目的道路安全程序。世界银行全球道路安全基金设立了由在道路基础设施发展方面的主要角色组成的基础设施安全工作组，以求找到各种方式，协调采用有系统和一致的改善质量的办法，确保所有参与国际金融机构对道路基础设施安全投资的质量。自那时以来，工作组一直在对其成员国的基础设施安全做法进行调查，并正在争取达成共识，确定对今后的基础设施投资业务可采用哪些共同的良好做法。

21. 应俄罗斯联邦政府邀请，全球道路安全委员会于2008年9月在俄罗斯联邦圣彼得堡举行了会议，并讨论了委员会的工作进展报告以及2006年的“确保道路安全”运动，其中特别注意到顺利通过了委员会关于举行第一届道路安全问题全球部长级会议的建议。委员会认可了一项新建议，即提议联合国应该同意指定2020年前的十年为“道路安全行动十年”。

22. 2008年12月，世卫组织和儿童基金会发表了《预防儿童受伤世界报告》。该报告全面评估了非故意造成的儿童伤害事故，并阐述了预防这些伤害事故的措施。报告强调了道路安全对儿童的重要性。报告的结论意见指出，道路交通伤害是10至19岁的人的主要死因，是非致命伤害的重要起因，也是造成儿童残疾的主要原因之一。报告的结论认为，如果世界各地采用已证明行之有效的预防措施，包括若干道路安全干预措施，每天就至少可以拯救1 000名儿童的生命。该报告的全球发表仪式由越南政府主办。

23. 2009年2月在美国哥伦比亚特区华盛顿主办了第一届工作场所道路安全问题国际会议。有200多人出席了会议。该会议由疾病控制和预防中心全国职业安全与健康研究所举办，共同赞助机构是世卫组织、泛美卫生组织、国际劳工组织、国家安全理事会、美国国务院以及世界银行全球道路安全基金。分组会议讨论了一系列专题，包括车队安全政策、风险管理战略以及新兴市场的工作场所道路安全问题。该会议清楚表明，道路交通伤害是重要的工作场所安全问题，而工作场所道路交通伤害是道路安全总体问题的关键组成部分。政府和私营公司举出了如

何切实有效应对这一问题的若干实例。会议组织者希望在两三年内再举办一次国际会议，并已经在计划举办应对地方优先事项和挑战的区域性会议。

24. 在 2007 年 4 月举行了世界青年大会之后，75 名青年代表组成了道路安全问题全球青年网络，其目标是为道路安全建立一个由青年领导和面向青年的国际非政府组织。组建这一非政府组织的工作已取得显著进展。2009 年 3 月，青年道路安全倡导者工作队举行了会议，确定了该非政府组织的任务、目标和可能开展的活动。该非政府组织将在 2010 年开始工作，其重点是三个战略支柱：宣传、联系和分享以及能力建设。今后的步骤包括扩大该青年网络，安排组织结构，并制定筹资战略。

25. 2009 年 5 月，全球道路安全委员会主席罗伯逊勋爵发表了题为《确保道路安全：道路安全行动十年》的报告。报告提出了将 2020 年预报的道路死亡人数减半的全球目标，并估计指出，如果实现这一目标，就会在该十年期间拯救多达 500 万人的生命，并防止发生 5 000 万起严重伤害事故。为了支持这一目标，委员会建议国际社会资助一项金额为 3 亿美元为期 10 年的促进行动计划，据以建设国家和国际预防道路伤害的能力。“确保道路安全”运动已开展一场宣传运动，推动努力支持拟议的行动十年。这项建议获得众多公众人士的赞同，其中包括哥斯达黎加阿里亚斯总统、菲律宾阿罗约总统和坦桑尼亚联合共和国基奎特总统、美国前总统克林顿和德斯蒙德·图图大主教、世界银行行长罗伯特·佐利克以及联合国环境规划署执行干事阿奇姆·施泰纳。这场宣传运动的一个组成部分是关于全球道路安全的题为“转折点”的纪录片，主要参演者是女演员、“确保道路安全”大使杨紫琼。该纪录片已于 2009 年 5 月在英国广播公司新闻节目中向全世界播出，并已向道路安全组织和决策者广为分发。

26. 2009 年 5 月，世卫组织在布鲁塞尔主办了非政府组织倡导关注道路安全和道路事故受害者全球会议。40 个国家的 70 个组织参加了会议。会议的目的是促进更大程度地了解处理道路安全和道路事故受害者问题的非政府组织的专门知识和需要，交流与促进宣传道路安全和支助道路事故受害者相关的知识、经验和办法，并查明这些非政府组织和其他组织开展更大程度协作的机会。与会方交流了关于动员决策者表明这一信息和改善向受害者及其家人提供服务的战略，并讨论了建立全球非政府组织网络的事宜。与会者编写了非政府组织的声明，其中要求让非政府组织出席定于 2009 年 11 月举行的第一届全球道路安全问题部长级会议。

D. 区域会议

27. 作为《关于加强亚洲及太平洋道路安全的部长宣言》(2006 年 11 月)的后续行动，亚洲及太平洋经济社会委员会(亚太经社会)在 2008 和 2009 年举办了一系列关于加强道路安全的专家小组会议。专家小组会议着重关注的是确定区域和国

家道路安全目标和具体目标，如果实现这些目标和具体目标，就可在 2015 年前拯救 60 万人的生命。亚洲区域国家在道路事故造成的心理创伤方面面临着类似的挑战，因此目前正在亚洲区域建立一个强有力的道路安全工作者和专家网络来应对这一问题。全球道路安全伙伴关系每年都举办一次道路安全问题研讨会，向该区域每个国家提供机会，以便分享和传播关于它们的道路安全方案和项目进展情况 and 成果的信息。在吉隆坡，来自亚洲区域的 230 多人包括中国和印度的代表出席了 2008 年的研讨会。发言者大体按照良好做法手册分组发言。除了交流关于干预措施的信息外，研讨会还讨论了对该区域有影响的一般问题、关键文件和举措以及今后的区域计划。

28. 欧洲经委会公路交通安全工作队于 2008 年 11 月与协作机制共同主办了一次联席会议。该工作队的工作具有全球性相关意义，因为它向不论位于何地的联合国所有会员国开放，而且它的首要职能是发挥《道路交通公约》(1949 年，日内瓦)以及道路交通公约及路标和信号公约(1968 年，维也纳)等全球性公约监护机构的作用。此外，工作队还负责管理作为 1968 年各项公约补充的《欧洲协定》，制定和推广道路安全良好做法，并支助举办道路安全周活动。欧洲经委会举办联席会议，促进交流信息并探讨可能就哪些共同关心的主题开展合作。工作队与协作机制相互通报有关各种活动的最新情况，并讨论世界纪念日、高收入国家向中低收入国家转让知识的艰巨任务以及即将召开的道路安全问题全球部长级会议的战略。

29. 2008 年 10 月，西亚经济社会委员会(西亚经社会)、全球道路安全伙伴关系及私营部门同卡塔尔内政部合作并在世卫组织东地中海区域办事处参与下，举办了关于建立阿拉伯马什雷克道路安全伙伴关系的讲习班。讲习班的目的是讨论会员国在道路安全管理方面取得的进展，此外还有建立阿拉伯马什雷克道路安全伙伴关系、它拟议的目标、结构和活动。讲习班的主要成果是开始建立区域道路安全伙伴关系，使之成为有关道路安全的示范伙伴关系，以此推动在整个区域分享知识和协调道路安全的努力。讲习班的另一项成果是通过了“多哈宣言”，其中载有更具体的行动要点。经所有合作伙伴商定，这种伙伴关系的名称改为“中东和北非道路安全伙伴关系”。

30. 2009 年 2 月在马德里举办了伊比利亚-美洲和加勒比道路安全论坛会议。会议由伊比利亚-美洲总秘书处举办，予以密切合作的有西班牙交通总局、世界银行全球道路安全基金、国际汽车联合会汽车与社会基金以及 MAPFRE 基金会，加泰罗尼亚皇家汽车俱乐部也提供了支助。逾 35 国的代表参加了会议，其中多数来自拉丁美洲和加勒比区域。论坛会议与会者有 680 人，其中包括 14 名部长和副部长。论坛促进了在确定相关国家道路安全原则、标准和最佳做法达成共识方面取得进展。主要的建议是：落实《预防道路交通伤害世界报告》的建议；使道路安全成为运输规划的关键因素之一；至少将运输基础设施总费用的 10%用于加

强道路安全；使媒体在提高认识方面发挥更积极的作用；鼓励该区域各国参加第一届道路安全问题全球部长级会议；支持拟议的道路安全行动十年；并努力确保目前的金融危机不致对用于道路安全的资源产生有害影响。

31. 西亚经社会于 2009 年 6 月举办了关于制订减少道路交通伤亡的西亚经社会区域目标的讲习班，阿拉伯联合酋长国全国交通管理局提供了协作，世卫组织东地中海区域办事处也积极参与。该讲习班是一个更大项目的组成部分，该项目是按照联合国大会第 60/5 号决议的要求实施的，目的是协助中低收入国家实现区域和国家减少道路伤亡事故的目标，并提供可有助于这些国家在 2015 年前实现选定目标的道路安全良好做法的实例。与会者包括来自 10 多个会员国、欧洲经委会和亚太经社会的相关部门的代表、来自欧洲交通安全理事会、国际公路联合会和全球道路安全伙伴关系的专家和顾问，此外还有民间社会和道路安全协会的代表。讲习班提供了与联合国和发展伙伴以及各关键利益攸关方相互联系的机会。讲习班结束时为在 2003 至 2015 年期间道路死亡事故减少 30% 的区域目标提出了一套建议。

32. 2009 年 7 月，非洲经济委员会、全球道路安全委员会和世界银行全球道路安全基金在达累斯萨拉姆举办了主题为“确保非洲道路安全”的会议。来自非洲各地的 300 多名代表出席了会议。发言者包括坦桑尼亚联合共和国副总统阿里·穆罕默德·谢因以及肯尼亚、南非、坦桑尼亚联合共和国和乌干达的交通部长。他们都坚决赞同拟议的道路安全行动十年。

E. 数据搜集和研究

33. 2008 年 10 月，经济合作与发展组织(经合组织)和国际运输论坛的运输问题联合研究中心发表了题为《实现零容忍：宏伟的道路安全目标和处理道路安全的系统办法》的报告。该报告是代表 22 国的安全专家组以及世界银行、世卫组织和国际汽车联合会汽车与社会基金为期三年合作努力的成果。该报告评估了经合组织和国际运输论坛成员国在争取实现日渐宏伟的道路安全目标方面取得的进展和采取的举措。报告强调了许多国家需要改革机构管理，以便通过大力专注于成果的努力执行切实有效的干预措施。报告还从经济角度阐述了道路安全投资问题。报告倡导提出宏伟的道路安全愿景，制定实现这一愿景的可衡量目标，并为实现这些目标采用处理道路安全的系统办法。

34. 五个区域委员会正在实施由联合国发展账户资助的主题为“加强全球道路安全：制定区域和国家减少道路交通伤亡具体目标”的项目。该项目的首要目标是协助中低收入国家制定区域和国家减少道路交通伤亡具体目标，并向它们提供可有助于它们在 2015 年前实现选定目标的道路安全良好做法的实例。这一目标有可能在项目结束时(2009 年 12 月)得到实现，而若干中低收入国家已经制定了具体目标。将会向联合国会员国提供该项目的结论意见，作为希望制定加强道路安

全具体指标的会员国的参考来源。必须提高认识并加强承诺，确保对该项目采取后续行动并使之具有可持续性。

35. 道路交通伤害事故研究网是协作机制获得世界银行全球道路安全基金支助的伙伴之一。该研究网就头盔标准开展多国研究，研究时采用了《头盔》手册建议的标准观察方法作为起点。此外，该研究网还向中低收入国家很有前途的青年道路安全研究人员提供了 9 项奖学金，协助他们从事硕士级的研究工作，并向高级研究人员提供了 3 项奖学金，供他们在大学或国际机构脱产进修，交流技能并向其他道路安全专业人员学习。

F. 道路安全问题部长级会议

36. 目前正在筹备第一届道路安全问题全球部长级会议，该会议将由俄罗斯联邦于 2009 年 11 月 19 和 20 日在莫斯科主办。部长级会议可望有多达 1 000 人与会，其中包括卫生部长、交通部长、教育部长和外交部长，联合国机构代表，非正式组织和民间社会组织的关键人物，私营公司代表；以及其他主要的道路安全问题专家。预期与会者将呼吁指定道路安全行动十年，并呼吁承诺制止并开始扭转目前道路交通死亡人数日增的趋势。部长级会议的目标是提请注意必须采取行动，应对道路交通事故造成的巨大和日渐加剧的全球影响，尤其是在中低收入国家的影响；审查落实《预防道路交通伤害世界报告》及大会相关决议的进展情况；设立高级别全球多部门政策论坛，据以交流道路安全信息和良好做法；提出今后应开展的若干行动，包括讨论开展这些行动所需的资源。国家组织委员会已经在国际协商委员会支助下领导筹备部长级会议，包括制定方案和编写会员国将在会议期间通过的宣言。协作机制成员正在积极参与计划和支助部长级会议的工作。

G. 《全球道路安全状况报告》

37. 2009 年 6 月，世卫组织发表了《全球道路安全状况报告》，这是通过标准化调查得出的第一份全球评估。有一千多人包括协作机制各成员参与了报告汇编工作，178 个国家提供了数据。报告的结果表明，道路交通伤害依然是重要的公共卫生、社会和经济问题，中低收入国家尤其如此。行人、骑自行车的人和骑摩托车的人几乎占在道路上丧生者人数的一半，这强调了道路安全方案必须更加注重这些道路使用者。报告的结果表明，必须使许多国家的道路安全法律更为全面，必须加强执法，并必须改善数据系统和数据连接。报告明确显示，虽然许多国家已采取措施加强道路安全，但还必须开展更多的行动使全世界的道路更为安全。该报告的结果是衡量未来进展情况的基线。

H. 财政支助

38. 世界银行全球道路安全基金正在资助全球、区域和国家道路安全活动，以便实现基金 2006-2015 年战略计划规定的它的任务和目标。大会赞扬建立第一个此种筹资机制，并鼓励提供更多的财政捐助，支助目前正在由世界银行发展赠款机

制、国际汽车联合会汽车与社会基金以及荷兰、瑞典和澳大利亚三国政府资助的倡议。联合国政府最近也宣布打算向基金提供财政支助。对基金赠款的实际需求超过了现有的供资金额，因此，将向基金提供财政支助的金额增加到与中低收入国家道路死亡和受伤程度相称的水平，依然是紧迫的优先事项。最近进行的一项独立评价的结论认为，全球道路安全基金是唯一有能力将对中低收入国家所作的关于道路安全的承诺变成行动的机制。该项评估敦促世界银行、传统双边捐助界和相关的慈善机构加倍努力，确保基金拥有可支配的资源，据以支助为应对全球道路安全危机所作的日渐有力的全球、区域和国家承诺。

39. 本报告编写期间出现了对国际道路安全的一种重要的新贡献，体现此种贡献的是彭博慈善机构为编写《全球道路安全状况报告》和向墨西哥及越南的国家项目提供了赠款。由私营部门资助的全球道路安全倡议的支助重点是在亚洲和拉丁美洲目标国家采用良好做法手册，并继续支助转让道路安全知识。国际汽车联合会汽车与社会基金除了支助全球道路安全基金及其“确保道路安全”运动外，还继续在向一系列方案和宣传活动提供财政支助。若干政府发展机构也正在支助道路安全活动。目前正在探讨有哪些其他的创新筹资机会。

40. 瑞典和美国两国政府、世界银行全球道路安全基金、米其林公司、强生公司和斯堪尼亚集团也一直在向协作机制提供财政支助。

四. 结论和建议

41. 自向大会提交上一份关于加强道路安全的报告以来，已经在地方、国家和国际各级采取了许多行动。现有的举措已得到维持而且势头越来越强，私营部门道路安全网和世界纪念日就是如此。此外，全球道路安全还出现了一系列的“第一”，包括第一届工作场所道路安全问题国际会议、第一份《全球道路安全状况报告》、第一项制定减少道路交通死亡具体目标的项目、第一次道路安全问题非政府组织会议以及第一次呼吁要求指定第一个道路安全行动十年。这表明会员国和其他利益攸关方日益认识到道路安全行动十分紧迫。

42. 然而，道路交通伤害依然在威胁着世界各地的健康和发展，对个人、家庭、社区和社会产生惨重的影响。行人、骑自行车的人和骑摩托车的人等弱势道路使用者由于没有汽车的保护外壳，而且为许多道路安全战略所忽略，所以他们的处境尤为危险，也必须得到保护。如果不采取紧急行动，预测到 2030 年前，道路交通伤害将上升成为全球第五大死因。其实，世界一些区域的道路死亡事故已经是经济生产力最强的 15 至 44 岁年龄组群体的主要死因，也是 5 至 14 岁年龄组群体的第二大死因。

43. 对道路安全问题发出的大声疾呼已开始强调，道路死亡人数急剧增加的现象并非不可避免。人们已经了解到道路交通伤害的主要风险因素，也了解到应对这

些因素的有效措施。现在已经有了知识，缺乏的只是资源和政治意愿。现在正是普遍采用系统应对道路安全的办法的时候了。现在必须在全球、区域和在国家内提出道路安全的宏伟愿景。

44. 为道路安全筹措的经费数额依然与这一问题的严重程度不相称，因此必须加大力度，确保为道路安全项目提供更多的财政支助。具体而言，为加强道路安全采取道路基础设施的干预措施，依然是对发展中国家的严峻挑战，因为道路安全干预措施在这些国家的社会回报极高，在对照这种情况时，就可显示出投资不足的后果。世界银行全球道路安全基金是调动此种急需支助的重要手段。

45. 第一届道路安全问题部长级会议将向会员国和全球道路安全利益攸关方提供前所未有的机会，通过制定行动计划和确定今后为应对这一全球危机而必须采取的措施，加强它们的承诺和协作。

46. **为此建议大会：**

(a) **重申承诺解决全球道路安全危机；**

(b) **呼吁联合国系统机构和其他关键利益攸关方继续并加强它们在联合国道路安全协作机制中的合作；**

(c) **鼓励会员国继续将《预防道路交通伤害世界报告》作为框架，开展加强道路安全的努力并继续落实报告的建议，包括采用系统的办法应对道路安全；**

(d) **呼吁会员国制定道路安全行动计划和战略，同时指出，应将这些方案视为政府和其他组织采取的成本-效益高的措施和它们进行的能够获利的投资，并参照“加强全球道路安全：制定区域和国家减少道路交通伤亡具体目标”项目的建议，为这些计划和战略确定宏伟和可衡量的具体目标。此种计划应从广泛的角度看待预防道路交通伤害问题，特别重视弱势道路使用者的安全需要，包括为行人和骑自行车的人改善公共交通和拓宽道路空间；**

(e) **鼓励会员国改善国家交通事故收集系统，途径是在卫生部门建立有效的伤害监视系统并加强警方交通事故收集系统，据以阐明问题的严重程度和特点以及风险最高的道路使用者的特点，查明危险路段，并表明经济损失的数量；**

(f) **鼓励会员国监测加强道路安全工作的进展情况，利用监测的结果，并落实《全球道路安全状况报告》的建议，尤其是关于保护弱势道路使用者的建议；**

(g) **鼓励会员国特别重视建设主导机构的能力；重视应对风险因素如车速不妥和超速、酒后驾车、未系安全带和不使用儿童安全设施、未戴头盔；重视安全标准并发展安全车队；以及发展更安全的基础设施，包括通过和执行全面的立法、开展必要的提高认识活动，以及采取妥当的方法检测和评估现有的干预措施；**

- (h) 鼓励会员国在规划、设计和实施所有道路基础设施的关键阶段采用强制性道路安全审计、检查和安全评级方案，并建设开展此种行动的人的能力；
- (i) 请所有尚未加入 1968 年《道路交通公约》和 1968 年《道路路标和信号公约》的会员国加入并实施这两项公约，以有助于改善它们的道路安全战略；
- (j) 鼓励会员国继续加强关于预防公路交通伤害的部门间对话，并支持努力在道路安全举措中加强部门间协作；
- (k) 鼓励会员国发展可持续的机制，为它们的国家道路安全方案筹措经费；
- (l) 鼓励国际发展界和道路安全界支助道路发展项目，尤其是中低收入国家的项目；
- (m) 鼓励开发银行和筹资机构将道路安全部门纳入它们的道路基础设施项目筹资范围，并要求在所有获得援助经费的项目的规划和设计等关键阶段开展强制性道路安全审计、检查和安全评级工作；
- (n) 认识到世界银行全球道路安全基金作为增加中低收入国家处理道路安全问题所需资源的手段的重要性；认识到彭博慈善机构和全球道路安全倡议的重要贡献；并呼吁据此进一步增加在道路安全方面的投资；鼓励制定更多的有私营和公营部门参与的创新筹资机制；
- (o) 鼓励会员国加大力度，改善本国住院前护理系统、受伤急救护理和康复服务；
- (p) 呼吁会员国继续在国际和国家两级提高对道路安全问题的认识，办法是举办宣传活动，加大现有的工作力度，尤其是鼓励举办世界道路交通事故受害者纪念日活动，并请世卫组织与各区域委员会协作举办第二个联合国全球道路安全周；
- (q) 鼓励会员国参与定于 2009 年 11 月 19 和 20 日举办的道路安全问题全球部长级会议，支持努力将 2020 年前的十年指定为道路安全行动十年，并承诺制止和开始扭转目前道路交通死亡人数日增的趋势。
- (r) 请秘书长向大会第六十六届会议提出报告。