

# 2011-2020年 道路安全行动十年全球计划



2011-2020年道路安全行动十年



我呼吁会员国、国际机构、民间社会组织、企业界和社区领导人努力确保在行动十年中切实改进相关工作。为朝此方向迈进，在2011年5月11日启动行动十年时，各国政府应公布本国的行动十年计划。

**联合国秘书长潘基文先生**

## 1. 本文宗旨

本计划的目的是作为指导文件，促进采取协调一致的行动，实现2011-2020年道路安全行动十年的总体目标和具体目标。它解释了联合国大会宣布行动十年的背景和原因。本项全球计划是用于支持制定国家和地方行动计划的工具，同时还为促进在全球范围内采取协调一致的活动提供了一个框架。它针对广大对象，包括国家和地方政府代表、民间社会以及愿意在今后十年根据全球框架调整其活动的私营公司。

## 2. 背景

### 2.1 问题严重且趋势日益加剧

每年有近130万人死于道路交通碰撞事故，每天有3000多人死亡，其中半数以上不是汽车驾乘人员。2000万至5000万人因被碰撞受到非致命伤害，这些伤害是造成全球残疾的一项重要因素。低收入和中等收入国家的注册车辆不到全世界注册车辆总数的一半，但90%的道路交通死亡事故发生在这些国家。道路交通伤害是5岁至44岁人口的三大死因之一。除非立即采取有效行动，道路交通伤害预计将成为全世界第五大死因，估计每年将造成240万人死亡。造成这一状况的部分原因是，机动化程度迅速提高，而与此同时道路安全战略和土地使用规划并无相应改进。机动车事故造成的经济后果估计占世界各国国民生产总值的1%至3%之间，总计达5000多亿美元。减少道路伤亡人数和死亡率将能减少痛苦，促进增长，并有助于腾出资源从事更有益的活动。

机动化程度的提高除了导致道路交通伤害外，还对人类健康和全球环境造成其它不利后果。世界许多地区受到气候变化影响，有证据表明，全球温室气体排放量的14%来自仍然严重依赖石油的道路运输。温室气体排放污染了空气，进而影响呼吸系统，直接影响了人体健康。依赖机动交通减少了体力活动，这也对健康产生了不利影响。

世界各地决策者正考虑如何减少温室气体排放量及其对全球气候变化的影响。因此，在道路安全行动十年期间还将开展活动，促进采取措施，改进可持续的交通系统，进而减缓气候变化的影响。例如，通过推动使用安全、更洁净的公共交通和促进积极运动等措施减少机动车辆的使用，将导致减少温室气体排放量，同时有助于增进健康，包括减少道路交通伤害人数。

## 2.2 有效举措

道路交通伤害是可以预防的。经验表明，资金充裕的领导机构以及订有可衡量目标的国家计划或战略是可持续道路安全应对办法的重要内容。有效的干预措施包括：在土地使用、城市规划和交通规划中考虑道路安全因素；设计更安全的道路，并要求对新建项目进行独立的道路安全审计；改进车辆的安全性能；提倡公共交通；由警察并通过采用交通缓解措施有效管理车速；制定和执行关于使用安全带、头盔和儿童约束装置的法律规定；制定和执行驾驶员血液酒精浓度限值规定；以及改善对道路交通碰撞事故受害者的救治。开展宣传教育运动，向公众讲解违规的风险以及相关处罚，也会在协助实施法律措施方面发挥重要作用。

## 2.3 良好势头

人们越来越认识到，目前道路安全状况已达危机程度，造成灾难性的卫生、社会和经济后果，危及最近取得的卫生和发展成果。道路安全并非新问题，但过去十年期间，国际活动有了新的良好势头。就此问题编写了一些文件，阐述了道路交通伤害的严重程度，造成的社会、卫生和经济影响，具体的风险因素，以及有效的干预措施。在这些努力的推动下，通过了若干项决议，呼吁各会员国和国际社会将道路安全作为一项全球政策问题，并提出了具体的行动建议。这些决议呼吁加强国际合作。为响应这一呼吁，建立了联合国道路安全协作机制。协作机制由世卫组织牵头，由联合国各区域委员会轮流担任副主席。自2004年以来，协作机制汇集了国际组织、政府、非政府组织、基金会和私营部门实体，以协调有效应对道路安全问题。

即便如此，目前的行动和投资水平仍不足以遏制或扭转预计道路交通死亡人数上升趋势。联合国秘书长在2009年关于全球道路安全危机的报告中指出，尽管有

证据显示人们日益意识到并致力于处理道路安全问题，但政治意愿和筹资水平仍与问题的严重程度极不相称。联合国秘书长认为，面对这一危机，需要展现远见卓识，加大投资力度，并更好地开展合作。他强调指出，第一届全球道路安全问题部长级会议为制定具体行动计划和推动今后采取行动措施提供了重大机会。

### 3. 为何发起道路安全行动十年？

全球道路安全委员会在2009年报告中呼吁发起道路安全行动十年。许多公众人物以及联合国道路安全协作机制对此建议表示支持。联合国秘书长在2009年提交联大的报告中，鼓励会员国支持为发起行动十年做出的努力。发起行动十年将为支持在区域、国家和地方道路安全领域采取长期和协调一致的活动提供机会。

全球道路安全主要伙伴认为，在低收入和中等收入国家加快道路安全领域投资速度的时机已经成熟，另外，应制定可持续的道路安全战略和规划，反思道路与人口之间的关系，鼓励使用公共交通，并改进对国家运输政策进展的衡量方法。我们现已了解主要风险因素以及可以有效应对这些风险因素的措施。已建立了主要国际伙伴、筹资机构以及民间社会的协作结构，并设立了用于支持加速投资和开展活动的筹资机制。但主要问题是，仍缺乏足够的资源和政治意愿。

行动十年将为鼓励在全球和国家范围内做出政治承诺和资源承诺提供时间表。捐助方可以在行动十年的推动下将道路安全纳入其援助规划。低收入和中等收入国家可以利用行动十年加速制定有效的和具有成本效益的道路安全规划，高收入国家则可以利用它进一步增强道路安全领域的成绩，并与其它国家分享其经验和知识。

联合国大会在2010年3月通过的A/RES/64/255号决议<sup>1</sup>中宣布2011-2020年为道路安全行动十年，其目标是通过在国家、区域和全球各级开展更多活动，稳定并随后降低预计的全球道路交通死亡率。该决议吁请会员国开展道路安全活动，特别是在道路安全管理、道路基础设施、车辆安全、道路使用者行为、道路安全教育和碰撞后救治等领域开展活动。它支持定期监测在实现与行动十年有关的全球目标上的

<sup>1</sup> [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-en.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-en.pdf)

进展情况，同时还指出应由会员国自行制订本国在每一活动领域的目标。该决议请世界卫生组织和联合国各区域委员会与联合国道路安全协作机制中的其它合作伙伴以及其它利益攸关方进行合作，拟订十年全球计划，作为支持实现其目标的指导文件。

## 4. 行动十年的框架

“安全系统”方法为行动十年计划确定了基本指导原则。这一方法的目的是发展能够更好地处理人员失误并考虑到人体脆弱因素的道路交通系统。其起点是接受人员失误，并认识到无法完全避免交通事故。安全系统方法的目标是确保事故不导致严重的人身伤害。根据该项方法，应将人类局限性（即人体承受动能的限度）作为设计道路交通系统的一个重要基础，并且必须在考虑到这些局限性的情况下协调道路系统的其它方面因素，如发展道路环境和研发车辆等。它通过采用广泛的干预措施，全盘考虑道路使用者、车辆和道路网络/环境等因素。与传统的道路安全方法相比，安全系统方法更加注重速度管理以及车辆和道路设计。

根据这一方法，应由道路交通系统设计者、而不是道路使用者负主要责任。道路交通系统设计者主要包括道路管理者、汽车行业、警察、政界人士和立法机构。还有许多其它机构也在道路安全领域负有责任，如卫生服务部门、司法系统、学校和非政府组织等。道路使用者个人负有遵纪守法的责任。

行动十年计划还确认国家和地方各级自主权的重要性以及众多部门和机构参与的重要性。旨在实现行动十年总体目标的各项活动应在最适当级别开展，应鼓励各有关部门（运输、卫生、警察、司法及城市规划等部门）参与。非政府组织、民间社会和私营部门应参与制定和实施用于实现行动十年各项目标的国家和国际活动。

### 4.1 总体目标和具体目标

行动十年的总体目标是，到2020年稳定并随后降低预计的世界各地道路交通死亡率水平。为实现此项目标，将采取以下措施：

- 制定和实施可持续的道路安全战略和规划；
- 根据区域伤亡指标的现有框架，制定到2020年降低道路交通死亡率的宏伟、可行的指标；
- 加强国家、区域和全球各级道路安全活动的管理基础设施和技术实施能力；
- 提高国家、区域和全球各级数据收集工作的质量；
- 监督国家、区域和全球各级在实现一些预定指标方面的进展和表现；
- 鼓励增加道路安全资金，更好地利用现有资源，包括在道路基础设施项目中确保落实道路安全内容。

## 4.2 活动

行动十年期间，应在地方、国家、区域和全球各级开展活动，主要重点是国家和地方的行动。在符合国家和地方政府法规的情况下，鼓励各国按照以下五大支柱开展活动。

国家活动				
第1支柱 道路安全管理	第2支柱 增强道路和 机动安全	第3支柱 增强车辆安全	第4支柱 增强道路 使用者安全	第5支柱 碰撞后应对

### 4.2.1 国家活动

鼓励国家按照《世界预防道路交通伤害报告》的建议和全球道路安全委员会的建议，在全国落实以下5大支柱的内容。

国家应在本国道路安全战略、能力和数据收集系统框架内考虑这五个领域的活动。对一些国家而言，将需要循序渐进地落实所有五个支柱的内容。

## 第1支柱：道路安全管理

鼓励建立多部门伙伴关系和指定能够制订并指导落实国家道路安全战略、计划和指标的领导机构，在收集数据和考证的基础上评估应对措施的设计并监督落实情况和有效性。

活动1：在来自一系列部门的合作伙伴参与下，建立一个道路安全领导机构（以及相关的协调机制）：

- 指定一个领导机构并设立相关秘书处；
- 鼓励设立协调小组；以及
- 制定核心工作规划。

活动2：在该领导机构协调下，（在内阁或部长级）制定一项全国战略：

- 确定长期投资重点；
- 确定负责制定和实施核心工作规划的机构的职权和问责制；
- 确定实施项目；
- 建立伙伴联盟；
- 促进开展道路安全管理行动，如实行国际标准化组织新的交通安全管理标准ISO 39001；以及
- 建立和维持必要的收集数据系统，以提供基线数据和监督在降低道路交通伤害和死亡以及其它重要指标（如成本）方面的进展情况。

活动3：根据对国家交通碰撞数据的分析，确定国家开展活动的长期和现实的指标：

- 确定有待改进的领域；以及
- 估算可能获得的收益。

活动4：努力确保为实施活动提供充裕资金：

- 在经证实的投资业绩的成本和收益基础上说明持续供资的业务理由；
- 提出核心的年度和中期预算指标建议；



- 鼓励建立有效配置资源的程序，以具有效益和效率的方式对各项安全规划配置资源；
- 将基础设施投资的10%资金用于增强道路安全；以及
- 确定并落实新颖的供资机制。

**活动5：** 建立并支持数据系统，针对一些过程衡量指标和成果衡量指标持续开展监督和评估工作，包括：

- 建立并支持用于衡量和监督道路交通死亡、伤害和碰撞情况的全国和地方系统；
- 建立并支持用于衡量和监督中期结果（如平均时速、头盔佩戴率、安全带佩戴率等）的全国和地方系统；
- 建立并支持用于衡量和监督道路安全措施执行结果的全国和地方系统；
- 建立并支持用于衡量和监督道路交通伤害造成的经济后果的全国和地方系统；以及
- 建立并支持用于衡量和监督道路交通伤害风险暴露程度的全国和地方系统。

## 第 2 支柱：增强道路和机动安全

为增进所有道路使用者、尤其是最易受伤害者（如行人以及骑自行车和摩托车者）的利益，应提高道路网络的固有安全和防护质量。为此将实施道路基础设施评估和增强对道路规划、设计、建设和运营的安全意识。

**活动 1：** 促进道路管理当局、道路工程师和城市规划人员在道路安全领域的自主权和问责制：

- 鼓励政府和道路管理当局确定“到2020年禁绝高风险道路”的目标；
- 鼓励道路管理当局将道路预算10%以上的资金用于增强道路安全基础设施规划；
- 规定道路管理当局在法律上有责任通过采取具有成本效益的措施增强网络道路安全，并每年报告安全状况、趋势及开展的矫正工作；

- 设立专门负责道路安全或道路交通的单位，监督并改善路网的安全状况；
- 促进采用安全系统方法和增强极为明确的、并具有容忍度的道路基础设施的作用；以及
- 监督国家道路管理当局、开发银行以及其它机构的道路基础设施投资在道路安全领域的表现情况。

活动 2：在可持续的城市规划、运输需求管理和土地使用管理中，促进满足所有道路使用者的需求：

- 在土地使用规划中满足所有人的安全出行需求，包括出行需求管理、进出需求、市场要求以及地理和人口状况等；
- 在所有规划和开发决策中估测对安全的影响；以及
- 设立有效的进出和开发控制程序，以防不安全开发。

活动 3：通过要求道路管理当局采取以下行动，促进安全运营、维护和改善现有道路基础设施：

- 按道路使用者类别查明死亡和伤害人数和地点以及基础设施对每一类使用者构成的主要风险因素；
- 查明频繁发生碰撞事故或曾发生严重碰撞事故的危險路点或路段；
- 对现有道路基础设施进行安全评估，并采取经证明行之有效的工程处理措施以提高安全性能；
- 在速度管理以及根据速度需要进行路网设计和运营方面发挥领导作用；以及
- 确保施工区安全。

活动 4：通过鼓励有关当局采取以下行动，促进开发能够满足所有使用者出行和进出需求的新的安全基础设施：

- 在建造新的基础设施时考虑到各类交通运输方式；
- 确定新设计项目的最低限度安全级别，并在新项目设计书中列明能够确保所有道路使用者安全需求的道路投资；

- 使用独立的道路安全影响评估和安全审计结果，规划、设计、建设、运营和维持新的道路项目，并确保适当落实各项审计建议。

**活动5：**鼓励基础设施安全领域的能力建设和知识转让：

- 与开发银行、国家当局、民间社会、教育机构以及私营部门建立伙伴关系，确保安全基础设施设计原则得到妥善领会和落实；
- 促进在低成本安全工程、安全审计和道路评估领域的道路安全培训和教育；以及
- 制定并促进采用能够识别和兼顾人为因素和车辆设计的安全道路设计和运营标准。

**活动6：**鼓励对增强道路和机动安全专题的研究与开发工作：

- 完成关于增强道路基础设施安全的业务理由以及为满足行动十年各项指标所需投资水平的研究并分享研究成果；
- 促进就增强低收入和中等收入国家路网基础设施安全问题开展研究与开发工作；以及
- 促进示范项目，评估（尤其是针对易受伤害的道路使用者的）安全性能改进措施。

### 第3支柱：车辆安全

通过综合协调相关全球标准、消费者信息计划和旨在加速采用新技术的激励措施，鼓励普遍采用能够增强车辆被动和主动安全性能的技术。

**活动1：**鼓励会员国应用和传播由联合国主持的世界车辆法规协调论坛制定的机动车辆安全法规(WP29)。

**活动2：**鼓励在世界各地实施新车评估规划，以便向消费者进一步提供关于机动车辆安全性能的信息。

**活动3：**鼓励达成协议，确保所有新机动车辆一律配备符合管理规定并达到有关碰撞测试标准的座椅安全带和固定点（最低限度安全配置）。

活动4：鼓励普遍应用已证明确实有效的防撞技术，例如在摩托车中安装电子稳定控制系统和防抱死制动系统。

活动5：鼓励采取财税及其它激励措施，使用对道路使用者提供高防护水平的机动车辆，并阻止安全标准较低的新、旧车辆的进出口。

活动6：鼓励落实行人防护规定，进一步研究旨在降低易受伤害的道路使用者风险的安全技术。

活动7：鼓励政府车队和私营部门车队管理人员购置、运营和维持配备先进安全技术和向驾乘人员提供高水平防护的车辆。

#### **第4支柱：增强道路使用者安全**

制定改进道路使用者行为的综合规划。应持续或进一步执行法规和标准，同时应开展宣传教育活动，提高座椅安全带和头盔佩戴率，并减少酒后驾车、超速行驶以及其它风险因素。

活动1：增强对道路安全风险因素和预防措施的认识，并开展大规模宣传教育活动，以协助形成对需要实施道路交通安全规划的态度和舆论。

活动2：制定并努力遵守限速以及基于证据的标准和规则，以减少速度造成的碰撞和伤害。

活动3：制定并努力遵守酒后驾车法律以及基于证据的标准和规则，以减少喝酒造成的碰撞和伤害。

活动4：制定并努力遵守摩托车头盔法律以及基于证据的标准和规则，以减少头部伤害。

活动5：制定并努力遵守座椅安全带和儿童约束装置法律以及基于证据的标准和规则，以减少碰撞伤害。

活动6：制定并努力遵守关于商业货运车辆、道路客运服务机构以及其它公营和私营车队安全运营的交通、职业卫生和安全法律以及标准和规则，以减少碰撞伤害。

活动7：研究、制定和促进关于减少公共、私营和非正式部门中与工作有关的道路交通伤害的综合政策和做法，支持实行在道路安全管理系统以及职业卫生和安全领域的国际公认标准。

活动8：促进建立新驾驶员分级驾驶执照制度。

### **第5支柱：碰撞后应对**

增强碰撞后应急能力，并增强卫生及其它系统向碰撞受害者提供适当的急救和较长期康复服务的能力。

活动1：通过实行现有良好做法，发展院前救护系统，包括在发生碰撞后从车中救出受害者，并采用全国统一的急救电话号码。

活动2：通过实行创伤救治系统和质量保障领域的良好做法，发展医院创伤救治系统，并评估救治质量。

活动3：向道路交通碰撞事故的受伤者以及死者家属提供早期康复服务和支持，以尽量减轻身心创伤。

活动4：鼓励建立道路使用者保险计划，为碰撞受害者康复服务提供资金：

- 实行第三方责任强制保险；以及
- 在国际上相互承认保险，即实行绿卡制度。

活动5：鼓励彻底调查碰撞事故，对道路死亡和伤害事故采取有效的法律应对措施，以鼓励做出公正处理，使死者家属及受伤者获得公正待遇。

活动6：鼓励和激励雇主聘用和留用残疾人。

活动7：鼓励就如何改进碰撞后应对措施开展研究与开发工作。

## 4.2.2 国际活动

为指导世界各国实现可行和现实的目标，需要开展总体国际协调。还将通过正式协调，提供一个机制，促进会员国交流经验，以便国家实现其目标。

国际道路安全协调和活动
<p>在世界卫生组织牵头下，联合国道路安全协作机制将协调一些全球活动，以促进和评估道路安全行动十年的作用。</p>
<p><u>活动1</u>：鼓励在适当情况下增加道路安全资金：</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 向全球道路安全基金提供支持；</li><li>• 采用新方法和新颖方法提供资金；</li><li>• 鼓励国家腾出道路基础设施投资额的10%资金用于增强道路安全；以及</li><li>• 与公营和私营部门新捐助者联系。</li></ul>
<p><u>活动2</u>：在最高层宣讲道路安全，并促进众多利益攸关方（如非政府组织和国际金融机构）之间的合作，其中包括：</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 联合国和世界卫生大会适当通过道路安全决议；</li><li>• 国家参与区域或国际道路安全运动；以及</li><li>• 将道路安全纳入有关高级别会议（例如8国集团/20国集团、世界经济论坛、克林顿全球倡议等召集的会议）的议程。</li></ul>
<p><u>活动3</u>：提高对风险因素以及需要进一步预防道路交通碰撞的认识：</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 开展大规模公开宣传活动，例如开展全球道路安全周活动，每年举办世界道路交通事故受害者纪念日活动等；</li><li>• 与有关非政府组织进行合作并与符合行动十年宗旨和目标的民间社会其它行动进行协调；以及</li><li>• 支持私营部门开展符合行动十年宗旨和目标的行动。</li></ul>

**活动4:** 指导国家加强道路安全管理系统和实行道路安全领域的良好做法和创伤救治服务:

- 国家落实联合国道路安全协作机制指导方针或国际公认的有关良好做法指导方针;
- 编制更多的“良好做法”指南; 以及
- 向国家提供技术支持, 以协助其采用良好做法。

**活动5:** 提高所收集的道路交通安全数据的质量:

- 落实数据信息系统良好做法指导方针;
- 统一各种定义和报告方法;
- 促进对开发国家碰撞分析系统以及由卫生和劳动部门和工作人员补偿机构维持的有关监测系统的投资;
- 调查碰撞事故, 查明其原因、具体情况和后果;
- 鼓励开发道路交通安全数据管理系统(例如通过国际道路交通事故数据库小组[IRTAD]成员主张的对等支持); 以及
- 交流经验教训。

### 4.3 提供活动资金

初步估计数据显示, 世界各地道路管理当局每年用于道路基础设施的资金高达 5000 亿美元。国家应重视至少将其中一小部分资金用于实现行动十年的各项目标。

为成功实施行动计划, 尤其是国家以及公营和私营部门需要承诺增加大量资源。全球道路安全委员会在 2006 年编写的《道路安全运动》报告中, 倡议为落实全球行动计划建立一项为期 10 年、总额为 3 亿美元的基金, 以促进在未来十年以及此后进一步重视提高计划中的道路基础设施大规模投资的安全效果。目前未能达到此数额。世界银行全球道路安全基金以及区域开发银行和私营部门捐助者已为执行该项计划的某些内容提供了资金。据初步估计, 开展国家活动每年所需资金额约为 2 亿美元, 整个行动十年期间总共需要 20 亿美元。

国际社会每年筹集的道路安全资金总额估计大约在 1000 万至 2500 万美元之间。仅靠传统的捐助方做出额外努力显然无法达到与该问题严重程度相称的资金额。必须将筹资范围扩大到广泛的利益攸关方才能填补这一资金缺口。例如，已设立了允许私营部门支持主要在低收入和中等收入国家中实施该计划的一个新基金。

## 5. 监督和评估道路安全行动十年

将通过以下行动，监督在实现行动十年的总目标方面取得的进展：

- 监测指标；
- 跟踪与行动十年有关的重大里程碑；以及
- 在中期和期末评价行动十年。

### 指标

可以在全球范围内衡量以下一些潜在指标，以监督执行过程和结果。

#### 指标：第1支柱

##### 核心指标

- 明确授权某一机构负责道路安全工作的国家数目；
- 已制定全国战略的国家数目；
- 已制定在一定期限内实现道路安全目标的国家数目；
- 已建立数据系统监测在实现道路安全目标方面进展情况的国家数目；
- 收集符合国际公认定义的每年道路交通碰撞数据的国家数目。

##### 备选指标

- 为实施道路安全战略划拨专项资金的数目；
- 在实现既定目标方面取得进展的国家数目。



## 指标：第2支柱

### 核心指标

- 道路管理当局负有改善网络安全法定责任的国家数目；
- 在支出中明确为道路基础设施安全规划划拨专用资金的国家数目；
- 到2020年实现禁绝高风险道路目标的国家数目；
- 已实行可持续的城市交通政策的国家数目；
- 设有专门基础设施道路安全单位负责监督道路网络安全问题的国家数目；
- 已实行系统安全审计、安全影响和/或道路评估政策和做法的国家数目。

### 备选指标

- 在土地使用和交通规划工作中考虑到安全需求的国家数目；
- 已建立有效的地点进出控制和开发控制程序的国家数目；
- 持续定期开展网络安全评级调查的国家数目；
- 交通量最大的10%道路的安全评级高于规定限值（如每公里事故率；基础设施最低限度安全评级；设有路旁安全地带和中央分隔带的高速道路的百分比；行人安全设施）的国家数目；
- 对新路工程实行最低限度安全评级标准的国家数目；
- 报告车辆行驶里程的国家数目。

## 指标：第3支柱

### 核心指标

- 参与联合国世界车辆法规协调论坛并应用有关标准的国家数目；
- 参与“新车评估”规划的国家数目；
- 已制定法律禁止在不系（前、后排）座椅安全带的情况下驾乘车辆的国家数目。

### 备选指标

- 已制定法律禁止制造未配备电子稳定控制系统和防抱死制动系统等车辆安全专门配置的车辆的车辆的国家数目。

## 指标：第4支柱

### 核心指标

- 针对不同道路（城区路、乡村路和高速路）规定适当限速的国家数目；
- 规定血液中酒精浓度限值小于或等于0.05克/分升的国家数目；
- 规定年轻人/新手和商业驾驶员血液中酒精浓度须低于0.05克/分升的国家数目；
- 统计全国酒精致命车祸占比数据的国家数目；
- 已全面制定头盔佩戴法律（包括标准）的国家数目；
- 收集全国头盔佩戴率数据的国家数目；
- 已制定全面安全带法规的国家数目；
- 收集全国（前，后）座椅安全带佩戴率数据的国家数目；
- 已制定儿童约束装置法律的国家数目；
- 已实行正式政策防止商业车辆驾驶员疲劳的国家数目。

### 备选指标

- 按不同道路类型收集全国路网速度数据的国家数目；
- 收集全国儿童约束装置佩戴率数据的国家数目；
- 采用ISO 39001新标准的国家数目；
- 在收集的工伤数据中报告道路交通碰撞事故的国家数目；
- 定期举办道路安全周活动的国家数目。

## 指标：第5支柱

### 核心指标

- 要求所有驾驶员须投保第三方保险计划的国家数目；
- 有全国统一紧急号码的国家数目；
- 已指定创伤救治中心的国家数目。

### 备选指标

- 要求紧急救护人员获得创伤救治专业培训的国家数目；

## 指标：国际活动

### 核心指标

- 将道路交通死亡人数作为所有活动的一项核心综合指标；
- 由国际捐助方（包括发展机构和捐助机构、基金会、私营部门和其它捐助方）提供的道路安全专用资金额。

在行动十年期间将通过一些全球里程碑记录进展情况。联合国道路安全协作机制将定期评估行动十年以及本计划的实施情况。为汇集全球信息，将设立一个评估工作小组。将通过国别调查获得基线数据，以供在2012年发表第二份《道路安全全球现状报告》。将于2014年发表第三份报告，如果获得资金，还将编制更多的现状报告。在评估过程中，将既评估成果指标，又评估过程指标。将在中期和期末开展全球审查活动时以现状报告以及其它监测工具作为讨论基础。在国家一级，各国将建立本国的监督系统。希望各国制定和发表国家报告，并开展活动讨论进展情况和对计划进行调整。

欲获更多情况，请联络

**Laura Sminkey**

Liaison Officer, Secretariat, Decade of Action  
World Health Organization  
WHO/VIP  
Avenue Appia 20  
CH-1211 Geneva 27, Switzerland  
Tel: +41 22 791 4547  
Fax: +41 22 791 4332  
email: [sminkeyl@who.int](mailto:sminkeyl@who.int)



2011-2020年道路安全行动十年

[www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/)